

Stadtbahnausbau Stadt.Bahn.Plus.

2. Bürgerworkshop
Salzdahlumer Str./Heidberg

Donnerstag, 04.04.19, 18:30 bis 21:30 Uhr, IGS Heidberg



Stadt.Bahn.Plus.
Salzdahlumer Str./Heidberg
Bringt Braunschweig weiter!

Ergebnisprotokoll

Ablauf

1. Begrüßung
2. Einführung und Information
 - Anregungen und Fragen aus dem 1. Bürgerworkshop
 - Verkehr heute und 2030
 - Stadtbahnplanung - der Rahmen
 - Straßenraum und Gleisführung – aktueller Bearbeitungsstand
 - Rück- und Verständnisfragen
3. Dialogstationen: Diskussion der Vorschläge
4. Zusammenfassung der Dialogstationen
5. Ausblick und Verabschiedung

Moderation und Protokoll

Dieter Frauenholz, Elena Rautland, Katharina Loose, Niklas Kleipsties (KoRiS)

Anlagen zum Protokoll

- Präsentation und Poster zu den Trassenvarianten siehe www.stadt.bahn.plus.de
- Ergebnisse der Dialogstationen: Fragen und Anregungen aus der Diskussion der Vorschläge

1 Begrüßung

Grußworte

[Heinz-Georg Leuer, Stadtbaurat]

[Frank Flake, Bezirksbürgermeister Stadtbezirk Viewegsgarten-Bebelhof]

[Albrecht Curland, BSVG, Gesamtprojektleiter Stadt.Bahn.Plus.]

Teilnehmende, Ablauf und Ziele des Bürgerworkshops

[Dieter Frauenholz, KoRiS]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folien 4-6)

Zum **Einstieg** können alle Teilnehmenden im Empfangsbereich an vorbereiteten Plakaten zum Beantworten der Fragen ‚Wo wohnen Sie?‘ und ‚Wie oft nutzen Sie den ÖPNV‘ einen Punkt kleben. Ein Großteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer kommt aus dem Stadtteil Heidberg, darunter zahlreiche Anwohner der Salzdahlumer Straße und Hallestraße. Weitere kommen aus den benachbarten Stadtteilen Melderode, der Südstadt und Mascherode sowie dem gesamten Stadtgebiet Braunschweig. Mehr als ein Drittel der Teilnehmerinnen und Teilnehmer fährt fast täglich mit dem Bus oder der Bahn, genauso viele nutzen den ÖPNV mehrmals im Monat.

Zur Einführung in den **2. Bürgerworkshop** stellen die Stadt Braunschweig und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) die planerischen Rahmenbedingungen und den aktuellen Stand des Projekts vor und geben hierin erste Rückmeldungen zu Anregungen und Fragen aus dem 1. Bürgerworkshop, der am 29. August 2018 stattfand.

Das Planungsbüro KoRiS präsentiert den Ablauf der Veranstaltung: Nach der Vorstellung verschiedener Varianten zur Ausgestaltung des Straßenraums und der Gleisführung können die Teilnehmerinnen und Teilnehmer allgemeine Rück- und Verständnisfragen stellen. Anschließend bringen die Bürgerinnen und Bürger an insgesamt neun Dialogstationen ihre Fragen, Hinweise und Einschätzungen zu den Vorschlägen für die Streckenführung ein. Am Ende der Veranstaltung werden die Ergebnisse der Dialogstationen im Plenum zusammenfassend präsentiert und es wird ein Ausblick auf das weitere Vorgehen gegeben.

Ziele des 2. Bürgerworkshops zum Stadtbahnausbau der Salzdahlumer Straße:

- Vor- und Nachteile der vorgeschlagenen Varianten diskutieren
- Bewertung der Varianten aus verschiedenen Perspektiven und Sichtweisen
- Gemeinsam Lösungen für mögliche Konflikte erarbeiten
- Empfehlungen für Varianten aussprechen, um die Variantenvielfalt zu reduzieren

2 Einführung und Information

Anregungen und Fragen aus dem 1. Bürgerworkshop

[Dieter Frauenholz, KoRiS]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folie 7)

Als besondere Herausforderung wurde in der Dialogphase des 1. Bürgerworkshops die Gestaltung der Salzdahlumer Straße im Bereich der DB-Brücken und dem Bebelhof diskutiert. Weiterhin thematisierten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Führung der Stadtbahn im Bereich Erfurtplatz sowie die Anbindung des städtischen Klinikums an der Salzdahlumer Straße und erarbeiteten alternative Streckenführungen und Haltestellenlagen. Von besonderer Bedeutung ist im Bereich des Klinikums die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge und Besucher. Weiterhin regten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer an, möglichst viele Parkplätze in der Hallestraße zu erhalten und die Anbindung von Mascherode und der Südstadt zu beachten. Die Hinweise der Teilnehmenden berücksichtigte das Planungsteam bei der anschließenden Weiterentwicklung von Vorschlägen zur Ausgestaltung der Stadtbahntrasse in Vorbereitung auf den zweiten Bürgerworkshop.

Verkehr heute und 2030

[Heinz-Georg Leuer, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folien 10-14)

Bei der Planung der Stadtbahn werden unter anderem die **regionalen Verkehrsbeziehungen** des ÖPNV- und des Kfz-Verkehrs berücksichtigt. Im Südosten Braunschweigs sind überregionale Verbindungen zur Stadt Wolfenbüttel, Gemeinde Cremlingen und Samtgemeinde Sickte von Bedeutung. Die Anbindungen werden vor allem durch die Wolfenbütteler Straße, die Salzdahlumer Straße und die Helmstedter Straße ermöglicht. Zukünftig wächst die Bedeutung durch die **Entwicklung des Umfeldes**, beispielsweise durch den Ausbau des städtischen Krankenhauses (Ein-Standort-Konzept) sowie durch das Projekt Bahnstadt. Im Zuge dessen soll eine rund 80 Hektar große Fläche südöstlich des Hauptbahnhofs zu einem neuen Stadtquartier mit Wohn- und Gewerbenutzung entwickelt werden.

Die Überlegungen und entsprechende Annahmen zur Bahnstadt wurden in den **Verkehrsprognosen** für das Jahr 2030 entsprechend berücksichtigt. Im Vergleich zur heutigen Verkehrsbelastung (Kfz/Tag)

ist ohne Stadtbahnausbau auf der Salzdahlumer Straße eine geringfügige Zunahme des Straßenverkehrs von ca. 3-4 % zu erwarten, während für die Wolfenbütteler Straße keine Änderungen anzunehmen sind.

Mit dem Bau der Stadtbahn auf der Salzdahlumer Straße hingegen nähme der Verkehr auf der Wolfenbütteler Straße durch Verkehrsverlagerungen geringfügig um ca. 3-4 % zu, während für die Salzdahlumer Straße mit einer moderaten Abnahme von 5-7% zu rechnen wäre. Nach wie vor bliebe die Salzdahlumer Straße eine wichtige Stadtstraße im Straßennetz.

Stadtbahnplanung – der Rahmen

[Klaus Benschmidt, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folien 16-18)

Bei der Stadtbahnplanung sind eine Reihe von **Richtlinien und Regelwerken** sowohl auf Bundes- als auch auf Europaebene einzuhalten. Die Gestaltung des Straßenquerschnitts ist weiterhin abhängig von folgenden Faktoren:

- Verkehrsmengen
- Ansprüche verschiedener Nutzungen (Fuß-, Rad-, Kfz-Verkehr und ÖPNV)

Je nach Priorität der einzelnen Bestandteile sowie unter Berücksichtigung des zur Verfügung stehenden Platzes entstehen Gestaltungsspielräume für die Planung. Wichtiges Ziel ist die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit, die auch bei vielbefahrenen Straßen mit wenigen Fahrstreifen gesichert werden kann. Ausschlaggebendes Kriterium ist dafür die Gestaltung der Knotenpunkte. Der Nachweis einer ausreichenden Leistungsfähigkeit des Straßenraumes wird über eine verkehrliche Simulation unter Berücksichtigung der Verkehrsstärken zum Prognosehorizont gewährleistet werden.

Straßenraum und Gleisführung – aktueller Bearbeitungsstand

[Albrecht Curland, BSVG und Roland Böttcher, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folien 20-40)

Die **Streckenführung** ist von Nord bis Süd in **vier Abschnitte** unterteilt, um die Diskussion in den Bürgerworkshops zu erleichtern:

- Abschnitt 1: Nahverkehrsterminal vor dem Hauptbahnhof bis zur Einmündung Zuckerbergweg
- Abschnitt 2: Einmündung Zuckerbergweg über die BAB 39 bis zum Abzweig Hallestraße
- Abschnitt 3: Hallestraße von der Einmündung Salzdahlumer Straße bis zur Kreuzung Sachsendamm
- Abschnitt 4: Sachsendamm bis zum Anschluss an die Bestandsgleise im Bereich Erfurtplatz

Für jeden Abschnitt hat das Planungsteam mehrere Varianten mit unterschiedlicher Ausgestaltung der Verkehrsanlagen erarbeitet. Die Varianten wurden im Vorfeld anhand von **Bewertungskriterien** aus Sicht verschiedener Zielgruppen geprüft. Im 2. Bürgerworkshop soll für jeden Abschnitt ein breites Spektrum unterschiedlicher Varianten diskutiert werden. Als Grundlage für die Diskussion stellen die BSVG und die Stadt Braunschweig die Varianten vor und erläutern **Planungsgrundlagen** wie Kriterien zur Bestimmung von Haltestellenlagen und Verknüpfungspunkten sowie die Notwendigkeit eines **Brückenneubaus über die A 39** im Rahmen der Stadtbahnplanung.

Rückmeldungen zu Vorschlägen für alternative Streckenführungen aus dem 1. Workshop

Im 1. Workshop wurden Vorschläge zur alternativen Streckenführung im Bereich der BAB 39 bis zur Hallesstraße eingebracht (siehe Abbildung), die das Planungsteam im Anschluss prüfte.

Eine Trassenführung westlich entlang des Zubringers von der BAB zum Sachsendamm (Magenta) würde die Anbindung des Klinikums ausschließen und voraussichtlich einen weiteren Brückenneubau erfordern. Ebenso wie die Führung vom Klinikum über den wenig besiedelten Mascheroder Weg (gelb) schließen in beiden Varianten erhöhte Baukosten bei gleichzeitig geringerer bzw. kaum verbesserter Erschließungswirkung ein Weiterverfolgen der Vorschläge aus.



Als weiterer Hinweis aus dem ersten Workshop hat das Stadtbahnteam die **Verlängerung der Strecke im Bereich der Stettinstraße** zur Anbindung an den Heidbergsee geprüft, wobei die Wendeschleife der Anklamstraße nicht mehr bedient werden würde. Die alternative Führung ist technisch machbar und wird im 2. Workshop zur Diskussion gestellt. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist anschließend zu klären. Hierzu ist derzeit noch keine abschließende Beurteilung möglich.

Rück- und Verständnisfragen

Herr Curland und Herr Böttcher beantworten folgende Fragen und Anmerkungen aus dem Plenum:

- ? Ist die DB als Eigentümerin der Brücke mit dem Umbau einverstanden?
 - ! Aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten und rechtlicher Rahmenbedingung werden in allen Planungen von großen Infrastrukturprojekten betroffene Verkehrsträger miteinbezogen. Auch im Rahmen des Stadtbahnprojekts Salzdahlumer Straße/Heidberg befindet sich die Stadt Braunschweig im Austausch mit der DB. Ein endgültiges Ergebnis dieser Abstimmung ist erst im späteren Planungsverlauf zu erwarten.
- ? Der Verkehrsaufkommensschwerpunkt befindet sich im Osten, warum erfolgt die Führung der Stadtbahn auf der Westseite?
 - ! Eine Führung der Straßenbahn in Ostseitenlage würde in Knotenbereichen voraussichtlich zu verkehrlichen Beeinträchtigungen führen. Betroffen wäre vorwiegend der MIV-Verkehr. Die westliche Seitenlage stellt daher einen Kompromiss dar, der die zahlreichen Bedürfnisse verschiedener Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Gleichzeitig werden Bereiche wie der Bebelhof, das Rollei-Gelände mit rund 250 Arbeitsplätzen und die zukünftige Bahnstadt angebunden.
- ? Neben verkehrlichen sollten auch sozialpolitische Aspekte bei einer Entscheidung zwischen Ost- oder Westlage berücksichtigt werden. Zum Beispiel muss eine gute Anbindung für Seniorinnen und Senioren vom Zuckerbergweg zur Salzdahlumer Straße sichergestellt werden. Auch die Vermeidung von Lärm sollte Berücksichtigung finden.
 - ! Die Auswahl der heute vorgestellten Varianten ist exemplarisch, aus organisatorischen Gründen können nicht alle Varianten in den Gruppendiskussionen behandelt werden. In der Diskussion an den Dialogstationen können alle Aspekte eingebracht und Vor- und Nachteile der verschiedenen Lage-Optionen weiter erörtert werden. Eine Festlegung zur Lage der Gleise im Straßenraum erfolgt erst im weiteren Planungsverlauf.
- ? In welchem Umfang werden Bäume für den Straßenbahnausbau gefällt?
 - ! Das Planungsteam berücksichtigt den Erhalt von Bestandsbäumen im Planungsprozess. Jedoch können nicht alle Bäume erhalten bleiben, so muss nach aktuellen Planungen mindestens im Bereich der Salzdahlumer Straße eine Baumreihe für den Straßenbahnausbau entfernt werden.

3 Dialogstationen: Diskussion der Vorschläge in Kleingruppen

Für die Arbeit in den Dialogstationen teilen sich die Teilnehmenden in neun zufällig zusammengesetzte Kleingruppen auf und sammeln auf Grundlage der Vorschläge Fragen, Hinweise und erste Einschätzungen zu möglichen Gleisführungen und Haltestellenlagen. Die Dialogstationen werden jeweils von einem Team von zwei Personen von der Stadt Braunschweig, der BSVG und dem Fachplanungsbüro BPR betreut. Die Kleingruppen diskutieren parallel anhand folgender Fragestellungen:

- Wo sollen die neuen Stadtbahngleise verlaufen?
- Was ist zu beachten?
- Welche Vor- und Nachteile haben die Vorschläge?

An einer zusätzlichen Infostation werden grundsätzliche Hinweise und Fragen, u.a. zum Busergänzungsnetz, erörtert und aufgenommen.

→ Ergebnisse der Dialogstationen sowie der Infostation siehe separate Anlage

4 Zusammenfassung

[Dieter Frauenholz, KoRiS]

An den Dialogstationen wurden zahlreiche Hinweise zur **Ausgestaltung der Stadtbahngleise und zu den Haltestellenlagen** eingebracht. Viele Kleingruppen sprechen sich für einen besonderen Bahnkörper entlang der Strecke aus. Im ersten Abschnitt vom Hauptbahnhof zum Zuckerberg wird die westliche Seitenlage bevorzugt, einige Gruppen regen auch eine Untersuchung der östlichen Lage an. Im Abschnitt 2 über die Bundesautobahn A 39 bis zur Einmündung Hallestraße präferieren die Kleingruppen die östliche Seitenlage. Der anschließende Abschnitt 3 entlang der Hallestraße wird kontrovers diskutiert; im Ergebnis tendiert die Mehrheit der Gruppen zum besonderen Bahnkörper in nördlicher Seitenlage mit parallelem Radweg und Senkrechtparkplätzen für die Anwohnerschaft. Im letzten Abschnitt 4 vom Sachsendamm bis zum Anschluss an die Bestandsgleise werden eindeutig mehr Vorteile für den besonderen Bahnkörper in westlicher Seitenlage gesehen. Zur Lage der Haltestellen brachten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer den Hinweis ein, die Haltestellen so dicht wie möglich am Erfurtplatz zu platzieren, um diesen Bereich besser zu erschließen.

An allen Stationen befürworten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die **Weiterverfolgung des Prüfungsauftrags Stettinstraße** und regen u.a. eine Nachnutzung der alten Wendeschleife Anklamstraße für Wohnbebauung an. An der Infostation wird vorgeschlagen, die Anbindung der Stettinstraße mit einem Bus zu erproben.

Im Hinblick auf die Ausgestaltung der Stadtbahntrasse präferieren viele der Kleingruppen ein **Rasengleis**, um den Grünanteil zu erhöhen. Zudem soll der demografische Wandel und somit auch die **Barrierefreiheit** bei der weiteren Planung berücksichtigt werden. Auch die Verminderung von **Lärm** und die **anfallenden Kosten** des Projekts sollten im Blick behalten werden.

Den meisten Gruppen ist eine gute **Verbindung zwischen Bus und Bahn** wichtig, beispielsweise sollte aus Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Anbindung der Südstadt und des Stadtteils Mascherode verbessert werden. Zudem wird darauf hingewiesen, dass der **Radverkehr** in der Planung konsequent zu berücksichtigen ist, u.a. auch im Bereich der Hallestraße. An einer Station wird besonders darauf hingewiesen, dass der **MIV** auf der Salzdahlumer Straße weiterhin leistungsfähig bleiben muss.

Zusammenfassende Übersicht der mehrheitlich akzeptierten Varianten (Minderheiten in Klammern) für die Abschnitte 1-4 sowie Einschätzungen zum Prüfauftrag Stettinstraße

Abschnitt	Station								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	(1.5)	1.5. mit HS 1.1	1.5 (1.4)	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5 (1.4)
2	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1 ohne a	2.1	2.1
3	3.1 (3.4)	3.4	3.4	3.4 (3.3)	3.4	3.1 3.4	3.3 3.4	3.4	3.3 (3.1)
4	4.1.	4.1	4.1	(4.1) (4.2)	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1
Stettinstraße	pro	pro	pro	pro und contra	pro	pro	pro	pro	pro

5 Ausblick und Verabschiedung

Nächste Schritte und Zeitplan

[Klaus Benschmidt, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folien 49-51)

Alle Anregungen und Hinweise aus dem zweiten Bürgerworkshop werden die Projektbeteiligten prüfen und bewerten. Vor allem gilt es zu prüfen, inwiefern die Anbindung des Heidbergsees über die Stettinstraße die Förderwürdigkeit des Gesamtprojekts beeinflusst und ob dieses somit wirtschaftlich umsetzbar ist. Im **3. Workshop** ist es Ziel, auf Grundlage der Vorschläge des zweiten Workshops eine gemeinsame Vorzugsvariante zur Streckenführung zu erarbeiten. Nach der Gremienabstimmung, inklusive Ratsbeschluss zur Streckenführung, erfolgt die Entwurfsplanung mit Kostenberechnung und detaillierter Standardisierter Bewertung. Nach erneuter Gremienbefassung kann anschließend das **Planfeststellungsverfahren** beginnen, in dessen Rahmen erneut Beteiligung vorgesehen sind. Im Anschluss können Fördermittel des Bundes und des Landes beantragt werden und der **Bau** der Stadtbahnstrecke beginnen.

Weitere Informationen sind auf der Website www.stadt-bahn-plus.de verfügbar, wo auch der Newsletter abonniert werden kann. Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die sich in die Interessenslisten eingetragen haben, erhalten direkt Informationen und Einladungen zu den weiteren Veranstaltungen per Mail.