

An den

StBezR 312	Timmerlah-Geitelde-Stiddien	zur Sitzung am 06.08.92 zu TOP
StBezR 211	Südstadt-Rautheim	zur Sitzung am 11.08.92 zu TOP
StBezR 320	Westliches Ringgebiet	zur Sitzung am 11.08.92 zu TOP
StBezR 422	Schunteraue	zur Sitzung am 11.08.92 zu TOP
StBezR 120	Stadtspark	zur Sitzung am 12.08.92 zu TOP
StBezR 412	Lehdorf-Watenbüttel	zur Sitzung am 12.08.92 zu TOP
StBezR 314	Rünigen	zur Sitzung am 13.08.92 zu TOP
StBezR 112	Bienrode-Waggum-Bevenrode	zur Sitzung am 17.08.92 zu TOP
StBezR 213	Mascherode	zur Sitzung am 17.08.92 zu TOP
StBezR 111	Wabe-Schunter	zur Sitzung am 18.08.92 zu TOP
StBezR 214	Stöckheim-Leiferde	zur Sitzung am 18.08.92 zu TOP
StBezR 221	Innenstadt	zur Sitzung am 18.08.92 zu TOP
StBezR 212	Heidberg-Melverode	zur Sitzung am 19.08.92 zu TOP
StBezR 222	Viewegs Garten-Bebelhof	zur Sitzung am 19.08.92 zu TOP
StBezR 311	Weststadt	zur Sitzung am 19.08.92 zu TOP
StBezR 413	Veltenhof-Rühme	zur Sitzung am 19.08.92 zu TOP
StBezR 114	Volkmarode	zur Sitzung am 20.08.92 zu TOP
StBezR 414	Wenden-Thune-Harxbüttel	zur Sitzung am 20.08.92 zu TOP
StBezR 421	Nordstadt	zur Sitzung am 20.08.92 zu TOP
StBezR 113	Hondelage	zur Sitzung am 25.08.92 zu TOP
StBezR 313	Broitzem	zur Sitzung am 25.08.92 zu TOP

Prioritätenkonzept Stadtbahnplanung

Das Prioritätenkonzept Stadtbahnplanung einschl. Fortschreibung des P + R-Konzeptes wurde vom Rat am 12.05.1992 beschlossen. Der Wortlaut des Ratsbeschlusses sowie die entsprechende Beschlüßvorlage vom 21.02.1992 und die Ergänzungsvorlage vom 02.04.1992 werden hiermit zur Kenntnis gegeben.

Nunmehr erfolgt die Planung der einzelnen Projekte (Untersuchung grundsätzlicher Alternativen, Gesamtbeurteilung und -abwägung) entsprechend der vorgeschlagenen Prioritäten. Für jedes Projekt ist anschließend ein Grundsatzbeschlüß der Ratsgremien vorgesehen. Dabei werden die jeweils betroffenen Stadtbezirksräte angehört. Danach kann die Braunschweiger Verkehrs-AG gebeten werden, in Abstimmung mit den Fachämtern die Unterlagen für die erforderlichen öffentlich-rechtlichen Verfahren zu erarbeiten und die Durchführung von Planfeststellungsverfahren zu beantragen.

I. V.


Dr. Beckmann



Stadt Braunschweig

Stadtbahnplanung
Prioritätenkonzept 1992

Informationen zur Verkehrsplanung 1

Schriften der Stadt Braunschweig zur kommunalen Planung

Reihe 3: Planungs- und Entscheidungshilfen,

Heft 15

Herausgeber:

Stadt Braunschweig, Stadtplanungsamt

Redaktion:

Dipl.-Ing. Krech (61.4)

Dipl.-Ing. Pottgießer (61.4)

Kartenherstellung und Druck:

Stadt Braunschweig, Vermessungsamt

Braunschweig, Juli 1992

Inhaltsübersicht:

1. Vorbemerkung
2. Beschlußvorlage "Prioritätenliste Stadtbahnplanung"
vom 21.02.1992
3. Ergänzungsvorlage "Prioritätenliste Stadtbahnplanung"
vom 02.04.1992 mit Ratsbeschluß vom 12.05.1992
4. Anlagen
 - Anlage 1: Prioritätenliste (Stand 12.05.1992)
 - Anlage 2: Begründung für die Einstufung der
Planungsmaßnahmen (Stand 12.05.1992)
 - Anlage 3: Übersichtskarte der Prioritätsstufen
1a bis 4 (Stand 12.05.1992)
 - Anlage 4: Fortschreibung des P + R-Konzeptes
 - Anlage 5: P + R-Konzept, Grobstandorte der Parkplätze
(Stand 12.05.1992)

Vorbemerkung

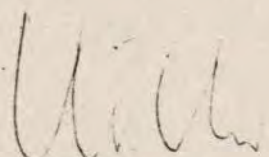
Mit Beschluß des Rates vom 21.02.1989 wurde zur längerfristigen Entwicklung des städtischen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) die Verwaltung beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Braunschweiger Verkehrs-AG (BVAG) die in der damaligen Vorlage genannten planerischen Ziele und sonstigen Vorhaben zu konkretisieren und auf ihre Realisierbarkeit in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht zu prüfen. Durchführbare Trassen sollen nach Beteiligung der politischen Gremien ausgeplant werden.

Die Verwaltung hat daraufhin in enger Zusammenarbeit mit der BVAG ein **Prioritätenkonzept Stadtbahnplanung** erarbeitet und die Ergebnisse in der nachstehenden Beschlußvorlage vom 21.02.1992 dargelegt.

Der Planungsausschuß hat die Vorlage ausführlich beraten und in seiner Sitzung am 18.03.1992 eine gegenüber dem Verwaltungsvorschlag modifizierte Beschlußempfehlung an den Verwaltungsausschuß und den Rat abgegeben. In der Ergänzungsvorlage vom 02.04.1992 hat die Verwaltung deutlich gemacht, daß die Empfehlung des Planungsausschusses mit den Zielsetzungen der Verwaltungsvorlage grundsätzlich durchaus im Einklang steht. Der Rat hat in seiner Sitzung am 12.05.1992 das Prioritätenkonzept einschließlich der Fortschreibung des P + R-Konzeptes beschlossen und dabei den Beschlußtext erneut geringfügig modifiziert. Insbesondere wurde das in der Priorität 4 aufgeführte Vorhaben "Westliche Innenstadtstrecke" in eine höhere Priorität (2) eingestuft (siehe Ergänzungsvorlage vom 02.04.1992).

Nach dem P + R-Konzept vom August 1991 haben die Ratsgremien damit einen zweiten "Baustein" einer integrierten städtischen Verkehrsplanung beschlossen. BVAG und Verwaltung werden nun die Planung der einzelnen Stadtbahnprojekte (Untersuchung grundsätzlicher Varianten, Gesamtbeurteilung und -abwägung) entsprechend der Dringlichkeitsliste durchführen und die Ergebnisse den Ratsgremien jeweils für einen Grundsatzbeschluß vorlegen. Anschließend kann die BVAG gebeten werden, für jedes beschlossene Projekt in Abstimmung mit den Fachämtern Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten und ein entsprechendes planungsrechtliches Verfahren zu beantragen.

Die Verwaltung wird gleichzeitig weitere "Bausteine" der Verkehrsplanung in enger gegenseitiger Abstimmung und ggf. Fortschreibung aufbereiten und den Ratsgremien vorlegen.


Dr. Bräcklein
Oberstadtdirektor

Der Oberstadtdirektor - Stadtplanungsamt - 61.4-134-V	Drucksache	TOP
---	------------	-----

VORLAGE

Datum
21.02.1992

Beratungsfolge	Sitzung			Beschlussvorschlag		
	Tag	öffent- lich	nicht- öffent- lich	ange- nom- men	abge- lehnt	geän- dert
<input type="checkbox"/> Planungsausschuß	26.02.92	X				
<input type="checkbox"/> Verwaltungsausschuß	03.03.92		X			
<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/> allen Stadtbezirksräten zur Kenntnis		x	-Mitteilung-			
<input checked="" type="checkbox"/> Rat	10.03.92	X				Vom Rat angen. Ausgef./Amt 15

Beteiligte Ämter	Beteiligung des Rechnungspr.-Amtes <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	Anhörungsrecht des StBezR. <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	Vorlage erfolgt aufgrund Vorschl./Anreg. d. StBezR. <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja, Nr.
------------------	---	---	---

Überschrift, Beschlussvorschlag

Prioritätenliste Stadtbahnplanung

1. Die Ausplanung der Stadtbahn-/Straßenbahnprojekte erfolgt in der vorgelegten Reihenfolge.
2. In das P + R-Konzept der Stadt Braunschweig werden zusätzlich die Grobstandorte Watenbüttel/Völkenrode, Rünigen/Leiferde, Stöckheim-Süd und Mascherode aufgenommen."

945

1. Planungsauftrag

Mit Beschluß des Rates vom 21.02.1989 wurde zur längerfristigen Entwicklung des städtischen ÖPNV die Verwaltung beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Braunschweiger Verkehrs-AG (BVAG) die in der damaligen Vorlage genannten planerischen Ziele und sonstigen Vorhaben zu konkretisieren und auf ihre Realisierbarkeit in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht zu prüfen. Durchführbare Trassen sollen nach Beteiligung der politischen Gremien ausgeplant werden.

2. Planungsziele

Zu dem Hauptziel der städtischen Verkehrsplanung, einerseits die Mobilität im Stadtgebiet für die Bürger und die Wirtschaft langfristig zu gewährleisten und andererseits den daraus resultierenden Verkehr stadt- und umweltverträglich abzuwickeln, trägt der Ausbau des schienengebundenen ÖPNV in besonderer Weise bei. Der schienengebundene ÖPNV ist in der Lage, große Fahrgastzahlen mit der geringsten Unfallgefährdung und - abgesehen vom Rad- und Fußgängerverkehr - mit dem geringsten Energieaufwand und mit der geringsten Umweltbelastung je Reisendenkilometer zu befördern. Durch die Schaffung von besonderen Bahnkörpern und durch die konsequente Umsetzung des Bevorrechtigungsprogramms an Lichtsignalanlagen sind kurze Reisezeiten sowie hohe Pünktlichkeit zu erreichen. Eine kundengerechte, moderne Fahrzeug- und Haltestellengestaltung (Niederflurfahrzeuge in Verbindung mit höheren Bordsteinen und Haltestellenkaps) sichert zugleich eine hohe Attraktivität für alle Fahrgastgruppen, wie Behinderte, Fahrgäste mit Kinderwagen und ältere Mitbürger. Diese Planungsziele werden grundsätzlich verfolgt, müssen aber im Einzelfall mit anderen Zielen und Belangen abgewogen werden.

In den dicht bebauten inneren Stadtbereichen ist bei einem weiter steigenden Verkehrsaufkommen die Erhaltung der Mobilität für Anwohner, Besucher und den Wirtschaftsverkehr nur durch einen sehr leistungsfähigen attraktiven ÖPNV möglich, da eine entsprechende Ausweitung des ruhenden und fließenden motorisierten Individualverkehrs (MIV) wegen fehlender Flächen, unvermeidbarer Eingriffe in das Stadtbild, der Abgasbelastungen und fehlender Möglichkeiten zum Schallschutz nicht möglich ist. In diesen Bereichen der Stadt ist der ÖPNV daher als das Vorrangsystem anzusehen.

Aus anderen Städten, aber auch aus Braunschweig (Eröffnung der Stadtbahn in die Weststadt 1978) ist bekannt, daß der Ausbau des Schienennetzes für den städtischen ÖPNV zu erheblichen Fahrgastzuwächsen geführt hat.

Aus diesen Gründen ist der Ausbau des schienengebundenen ÖPNV ein wirkungsvoller Baustein im Maßnahmenbündel der städtischen Verkehrsplanung.

...

3. Das Schienennetz der Braunschweiger Verkehrs-AG

Das Gleisnetz der BVAG wurde in den letzten Jahrzehnten mehrfach erweitert und umfaßt jetzt 31,7 km Doppelgleis. Die Neubaustrecken wurden mit einem besonderen Bahnkörper errichtet. Gleichzeitig wurden vorhandene Strecken teilweise umgebaut, so daß jetzt 22,7 km der Strecken auf einem besonderen Gleiskörper liegen (71,6 % des Gesamtnetzes). Allerdings entspricht die Trassierung in einigen Bereichen nicht mehr den Ansprüchen an einen modernen Stadtbahnverkehr.

Nach wie vor gibt es dichtbesiedelte Stadtbereiche und städtische Entwicklungsachsen ohne Stadtbahnanschluss. Die dort verkehrenden Busse erreichen nicht die gleiche Attraktivität und Zuverlässigkeit wie Stadtbahnen. Es gibt auch noch "eingepflasterte" Strecken, in denen die Stadtbahn und der Individualverkehr den gleichen Verkehrsraum benutzen. Hieraus ergeben sich dann Behinderungen der Stadtbahnen mit negativen Auswirkungen für ihre Pünktlichkeit, wenn nicht die Straßenbahn signaltechnisch bevorzugt abgefertigt wird und dem Kraftfahrzeugverkehr - quasi als Pulkführer - vorausläuft. Das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste ist auf diesen Strecken durch vorbeifahrende Kraftfahrzeuge unfallträchtig und aufgrund der Höhenunterschiede auch beschwerlich.

Auch zur Realisierung weiterer Ziele und Maßnahmen der Braunschweiger Stadtplanung und der städtischen Verkehrsplanung ist ein Ausbau des Streckennetzes der BVAG erforderlich:

- Errichtung neuer Wohn- und Gewerbegebiete mit attraktiver Erschließung,
- bessere Verknüpfung der Fern- und der Nahverkehrsnetze der Verkehrsunternehmen innerhalb und außerhalb der Stadt,
- flächendeckende Anlage von P + R-Plätzen am Stadtrand, nach Möglichkeit auch in der Region, zur Verknüpfung von MIV und ÖPNV und damit als attraktive Umsteigeangebote
- Bewirtschaftung der Parkplätze im Bereich der Innenstadt,
- Entlastung des Straßennetzes vom fließenden und ruhenden Verkehr.

Sowohl beim Neu- als auch beim Umbau von Stadtbahnstrecken sind bisher Bereiche offengeblieben, bei denen die Anlage besonderer oder reservierter Bahnkörper aufgrund der derzeitigen Straßenraumgestalt nicht möglich scheint. Hier ist zu untersuchen, inwieweit auch Reduzierungen der dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zur Verfügung stehenden Flächen realisierbar sind. Alternativ sind Vorschläge zu suchen, die den Vorteilen besonderer, bzw. reservierter Bahnkörper möglichst nahekommen. Hier ist insbesondere auch an signaltechnische Lösungen zu denken.

4. Prioritätenliste

Planung und Bau/Umbau von Stadtbahnstrecken beanspruchen die Planungs- und Baukapazitäten sowie den Haushalt der Stadt und die Finanzierungsmöglichkeiten der BVAG in besonderem Maße. BVAG und

...

Stadtverwaltung haben daher eine Dringlichkeitsliste (Anlage 1) erarbeitet.

Die Reihenfolge der Planungsmaßnahmen in der Prioritätenliste wird von der BVAG uneingeschränkt mitgetragen. Die in der Anlage 1 aufgeführten Prioritäten des Aufsichtsrates der BVAG aus dem November 1990 (letzte Spalte der Tabelle) sind durch fortschreitende Planungsüberlegungen und Entwicklungen in Abstimmung mit der BVAG modifiziert worden.

Die Planung der einzelnen Projekte (Untersuchung grundsätzlicher Alternativen, Gesamtbeurteilung und -abwägung) soll entsprechend den vorgeschlagenen Prioritäten erfolgen. Anschließend ist jeweils ein Grundsatzbeschluß der Ratsgremien vorgesehen.

Danach kann die BVAG in Abstimmung mit den Fachämtern die Unterlagen für die erforderlichen öffentlich-rechtlichen Verfahren erarbeiten und ein Planfeststellungsverfahren beantragen. Auch die endgültige Beantragung der Aufnahme einzelner Maßnahmen in das GVFG-Mehrjahresprogramm ist erst nach einem Grundsatzbeschluß der Ratsgremien möglich. Schließlich werden auch Planungskapazitäten für Vorhaben nachfolgender Dringlichkeitsstufen erst durch den Abschluß anderer Planungen frei. Der technische, planungsrechtliche und zuschlußmäßige Fortgang der einzelnen Projekte hängt maßgeblich davon ab, wann die jeweiligen Grundsatzbeschlüsse gefaßt werden.

Die bauliche Realisierung der einzelnen Projekte ist natürlich besonders vom Linien- und Betriebskonzept der BVAG abhängig.

Zur Beschleunigung der Planungsarbeiten ist bei verschiedenen Projekten die Beauftragung von Ingenieurbüros vorgesehen oder bereits erfolgt. Falls haushaltsrechtliche Probleme die kurzfristige Auftragsvergabe durch die Stadt verhindern, soll gemäß Vorschlag der BVAG diese die Aufträge erteilen. Nach Auffassung der BVAG sollen die notwendigen städtischen Mittel dann im Folgehaushalt bereitgestellt und der BVAG die Kosten für die Planungsaufträge erstattet werden. Den beauftragten Planungsbüros sind nach Auffassung der BVAG größtmögliche planerische Freiräume zu belassen, damit die städtischen Planungskapazitäten nicht durch zeitraubende Diskussionsgebunden werden. Vielmehr sei die Aufgabenstellung auf eine Ziel- bzw. Funktionsbeschreibung zu begrenzen.

Eine Einbeziehung der BVAG bei der Finanzierung von Planungsaufträgen wird von der Verwaltung in jedem Einzelfall geprüft. Eine Berücksichtigung aller Belange durch die Ingenieurbüros und eine frühzeitige umfassende Abstimmung mit den betroffenen Dienststellen erscheint nicht nur geboten, sondern sogar zwingend, um zeit- und kostenaufwendige Umplanungen im späteren Planfeststellungsverfahren zu vermeiden. Mit dieser Vorgehensweise sind auch mögliche Einsprüche von Betroffenen frühzeitig auszuräumen.

Die Begründung für die Einstufung in die Prioritätenliste und ggf. der erreichte Planungsstand sowie das beabsichtigte weitere Vorgehen sind in Anlage 2 aufgeführt. Der Aufsichtsrat der BVAG hat am 30.11.1990 einen Beschluß für die Stadtbahnprioritäten gefaßt. Nunmehr wird die Prioritätenliste dem Rat vorgelegt.

Die beiliegenden Pläne (Anlagen 3 und 5) stellen lediglich Systemübersichten dar und beinhalten keine genauen Trassenführungen. Diese sind im Rahmen der weiteren Planung zu erarbeiten, dabei sind im Detail durchaus Alternativen denkbar.

Mit dieser Vorlage werden die einzelnen Projekte und die Planungsabfolge nicht auf Dauer festgeschrieben. Sie sind vielmehr den sich ständig wandelnden Rahmenbedingungen anzupassen und fortzuschreiben. Planungskonflikte können zur Korrektur der Prioritätenliste führen. Eine Überprüfung und ggf. Fortschreibung wird im Rahmen der vorgesehenen Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Braunschweig erfolgen. Gleiches gilt, wenn es zur Erarbeitung eines regionalen ÖPNV-Gesamtkonzeptes kommt. Auch im Falle eines erstmaligen Beschlusses oder einer Änderung der übrigen "Bausteine" der städtischen Verkehrsplanung, wie Radverkehrskonzept, Tempo-30-Konzept, P + R-Konzept usw., ist eine Rückkoppelung mit der Stadtbahnplanung erforderlich.

Dies darf jedoch nicht dazu führen, einzelne Projekte bis zum Vorliegen einer "abschließenden Gesamtplanung" zurückzustellen, da es diese, wie oben dargelegt, im fortwährenden Planungsprozeß nicht geben kann und wird.

5. Kosten für die Baumaßnahmen in der Prioritätenstufe 1 a

Zusätzlich zu den in der Anlage 1 aufgeführten Investitionskosten (ohne Nebenanlagen und Folgekosten) entstehen weitere Kosten, die in der nachfolgenden Tabelle grob geschätzt angegeben werden. Diese Kostenangaben müssen grobe Schätzungen bleiben, da genauere Ermittlungen erst bei der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen erfolgen können.

Für die weiteren Prioritätsstufen ist es im Augenblick nicht vertretbar Kostenangaben zu machen, die über die in der Anlage 1 gemachten hinausgehen.

Es wird insbesondere darauf hingewiesen, daß die Schätzunsicherheit mit geringerer Dringlichkeit deutlich zunimmt, da hinsichtlich der Trassierung und Folgemaßnahmen im Straßenraum noch keine Schätzgrundlagen vorhanden sind.

Planungsmaßnahme	Investitionskosten	Folgemaßnahmen im Straßenraum	Summe der Baukosten
Humboldtstraße / Fallersleber Straße	4.5 Mio	2.8 Mio	7.3 Mio
Gliesmaroder Straße	9.5 Mio	4.6 Mio	14.1 Mio
Wendentor - Ring	6.0 Mio	3.6 Mio	9.6 Mio
Friedrich-Wilhelm-Straße / Waisenhausdamm	7.0 Mio	3.3 Mio	10.3 Mio
Lehdorf - Kanzlerfeld	45 Mio	20 Mio	65 Mio

Nach den augenblicklichen Regelungen sind für den Stadtbahnbereich nach dem GVFG bis zu 85 % der förderfähigen Kosten zuwendungsfähig.

Die Kosten der Folgemaßnahmen im verbleibenden Straßenraum werden nur in einem Teil der Fälle nach dem GVFG gefördert werden können.

6. Zeitraumen der Planung der in der Prioritätsstufe 1 a enthaltenen Maßnahmen

Die Verwaltung wird die in der Prioritätsstufe 1 a enthaltenen Maßnahmen ausplanen und diese Planungen den politischen Gremien zum Grundsatzbeschluß nach folgendem Zeitplan vorlegen:

Humboldtstraße/Fallersleber Straße	2. Quartal 1992
Gliesmaroder Straße	2. Quartal 1992
Wendentor - Ring	2. Quartal 1992
Friedrich-Wilhelm-Straße - Waisenhausdamm	2. Quartal 1992
Lehdorf - Kanzlerfeld	1. Quartal 1993

Das Einhalten dieser Zeitvorgaben sowie der weitere Planungsfortschritt ist jedoch auch von der zeitgerechten Beratung und von der Fassung eines Grundsatzbeschlusses durch die politischen Gremien abhängig.

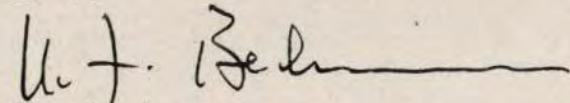
7. Fortschreibung des P + R-Konzeptes

Im P + R-Konzept, beschlossen am 27.08.1991, konnten folgende Grobstandorte noch nicht aufgenommen werden, wurden aber bereits als wünschenswert bezeichnet:

- Watenbüttel/Völkenrode
- Rüningen/Leiferde
- Stöckheim-Süd

Mit den aufgeführten Neubaumaßnahmen im Schienennetz könnten auch diese Standorte per Stadtbahn an die Innenstadt angebunden werden, ebenso wie ein zusätzlicher Standort am Südrand von Mascherode (s. Anlagen 4 und 5). Damit kann das P + R-Konzept um diese Standorte ergänzt werden.

I. V.


Dr. Beckmann

Der Oberstadtdirektor - Stadtplanungsamt - 61.4-134-V 7	Drucksache XIV-84/92	TOP 16
---	--------------------------------	------------------

ERGÄNZUNGS-
VORLAGE

Datum
02.04.1992

Beratungsfolge	Sitzung			Beschlussvorschlag		
	Tag	öffent- lich	nicht- öffent- lich	ange- nom- men	abge- lehnt	geän- dert
<input type="checkbox"/> Verwaltungsausschuß	5. MAI 92	28.04.92	X			
<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>						
<input checked="" type="checkbox"/> Rat		12.05.92	X			Vom Rat angen. Ausgef./Amt 15

M. Hand

Beteiligte Ämter	Beteiligung des Rechnungspr.-Amtes <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	Anhörungsrecht des StBezR. <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	Vorlage erfolgt aufgrund Vorschl./Anreg. d. StBezR. <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja, Nr.
------------------	---	---	---

Überschrift, Beschlussvorschlag

Prioritätenliste Stadtbahnplanung

- ~~1. Die Vorlage des Stadtbahnkonzeptes wird begrüßt.~~ *gest. A. H.*
2. Die Verwaltung wird aufgefordert, für die weiteren Maßnahmen, die nicht in der Dringlichkeitsstufe 1 a enthalten sind, unverzüglich jeweils ein Konzept vorzulegen. Es soll enthalten
 - die vorgesehene Trassenführung
 - die Einbindung in das übrige Verkehrsnetz
 - die Gesamtkosten
 - den möglichen Verwirklichungszeitraum
3. Um die bei den Maßnahmen in 1 a) angegebenen Termine einhalten zu können, ist die Beauftragung von Ingenieurbüros vorzusehen. Um eine kurzfristige Auftragsvergabe zu erreichen, sollte die BVAG die Aufträge erteilen und ggf. vorfinanzieren.
4. Die erarbeiteten Konzepte werden dem Rat der Stadt zur Beschlussfassung vorgelegt. Bis dahin sind den beauftragten Planungsbüros größtmögliche planerische Freiräume zu gewähren, um städtische Planungskapazitäten nicht durch zeitraubende Detaildiskussionen zu binden. Daher ist die Aufgabenstellung auf eine Ziel- bzw. Funktionsbeschreibung zu begrenzen.
5. Die in der Anlage 1 unter der Prioritätenstufe 4 aufgeführte Maßnahme "Westliche Innenstadtstrecke" wird in eine höhere Priorität (2) eingestuft.

143

Der Planungsausschuß hat in seiner Sitzung am 18.03.1992 den vorstehenden Beschluß als Empfehlung an VA und Rat gefaßt.

Die Verwaltung übernimmt die Beschlußempfehlung und nimmt im einzelnen dazu wie folgt Stellung:

1. Die Verwaltung geht davon aus, daß die Begrüßung der Vorlage einer Zustimmung zur vorgelegten Prioritätenliste und der Fortschreibung des P + R-Konzeptes entspricht.
2. Die Verwaltung wird in der Reihenfolge, die in der Vorlage dargelegt wurde, den städtischen Gremien zu jeder Planungsmaßnahme ein Konzept vorlegen, auf dessen Grundlage ein Grundsatzbeschluß zur Planungsmaßnahme gefällt werden kann. Diese Konzepte werden Informationen zu den nachstehend genannten Bereichen enthalten:
 - die vorgesehene Trassenführung
 - die Einbindung in das übrige Verkehrsnetz
 - die Gesamtkosten, soweit sie sich in diesem Planungsstadium ermitteln lassen
 - Angaben über den Zeitraum, innerhalb dessen das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann

Aufgrund des unwägbaren Verlaufes jedes Planfeststellungsverfahrens, das von der Verwaltung nicht beeinflußt werden kann, sieht sich die Verwaltung nicht in der Lage, exakte Realisierungszeiträume bis z. B. zur Inbetriebnahme anzugeben.

3. Bei den Planungsmaßnahmen der Prioritätenstufe 1 a handelt es sich durchweg um Planungen, die sich in einem fortgeschrittenen Planungsstadium befinden.

Für die Untersuchung der Trassenführung der Stadtbahnlinie Lehn-
dorf-Kanzlerfeld beabsichtigt die Verwaltung, in Abstimmung mit
der BVAG einen Auftrag an ein Ingenieurbüro kurzfristig (Vorlage
im Verwaltungsausschuß voraussichtlich am 28.04.1992) zu ver-
geben. Es bestände in diesem Fall auch die Möglichkeit, daß die
BVAG die Auftragsvergabe vornimmt. Aufgrund der bereits weit
fortgeschrittenen Vorbereitung der Auftragsvergabe durch die
Verwaltung ist jedoch in diesem Fall nicht mit der Beschleunigung
des Verfahrens durch eine Auftragsvergabe durch die BVAG zu
rechnen.

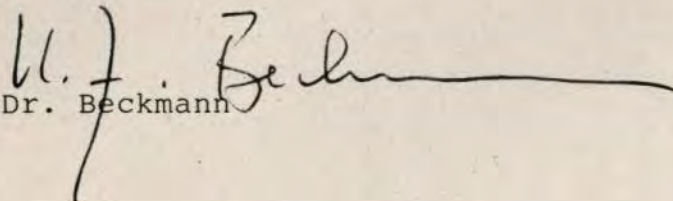
Die übrigen 4 Planungsmaßnahmen in der Prioritätenstufe 1 a be-
finden sich in einer so weit fortgeschrittenen Planungsphase, daß
die Verwaltung sie den städtischen Gremien voraussichtlich noch im
2. Quartal 1992 zu einem Grundsatzbeschluß vorlegen kann. An-
schließend kann die Verkehrs-AG gebeten werden, einen gleisbau-
technischen Entwurf in Abstimmung mit den Fachämtern zu erarbeiten
sowie das Planfeststellungsverfahren zu beantragen und sich dazu
ggf. eines Ingenieurbüros zu bedienen.

Nachdem sich durch den geplanten Ausbau der Autobahn A 2 auf
6 Fahrstreifen eine erhöhte Dringlichkeit ergeben hat, bemüht sich
die Verwaltung in enger Abstimmung mit der BVAG darum, auch für
die Stadtbahnverlängerung nach Wenden (Priorität 2) einen be-
schleunigten Planungsablauf zu erreichen.

4. In Abstimmung mit der BVAG praktiziert die Verwaltung das vorgeschlagene Vorgehen bereits bei dem Projekt Verlängerung der Stadtbahnlinie bis Stöckheim-Süd. Aus welchen Gründen dieses Vorgehen bei dem Projekt Stadtbahnverlängerung bis Kanzlerfeld der Verwaltung nicht sinnvoll erscheint, wurde bereits unter 3. ausgeführt. Wegen der Auslastung der städtischen Planungskapazitäten durch die vorstehend genannten Vorhaben gibt es aus Sicht der Verwaltung jedoch derzeit zwei weitere Projekte, die sich aus nachstehenden Gründen für eine baldige Untersuchung durch ein Ingenieurbüro im Auftrag der Verkehrs-AG eignen würden:

- Die in der Priorität 4 geplante Verlängerung der Stadtbahn von Volkmarode-Nord über Dibbesdorf bis Hondelage macht die Querung der A 2 erforderlich. Wenn der Straßenbaulastträger der A 2 diese Querungsstelle bereits im jetzigen Planungsstadium berücksichtigen soll, so ist es erforderlich, die Trassenführung dieser Stadtbahnlinie im Bereich Hondelage bereits jetzt festzulegen. Dazu sieht sich weder die Verwaltung noch die Verkehrs-AG derzeit in der Lage. Aus diesen Gründen bestände die Möglichkeit, daß die Verkehrs-AG durch die Beauftragung eines Gutachters eine Trassenführung erarbeiten ließe, die dann den städtischen Gremien zur Grundsatzbeschlußfassung vorgelegt werden könnte. Die sich dann daraus ergebende Querungsstelle mit der A 2 ließe sich in das Planfeststellungsverfahren zur 6-spurigen Verbreiterung der A 2 einbringen.
- Die Bundesbahn betreibt derzeit Verfahren zur Stilllegung der nur noch für den Güterverkehr genutzten DB-Strecke von Rühme nach Harvesse. Aus diesem Grund wäre die Möglichkeit gegeben, eine Stadtbahnlinie von der Gifhorner Straße über den Schwarzen Berg bis Watenbüttel und Völkenrode im Zuge der dann stillgelegten DB-Strecke zu führen. Dieses derzeit auf Machbarkeit und Sinnfälligkeit zu untersuchen, sieht sich die Verwaltung nicht in der Lage. Daher könnte auch hier die Verkehrs-AG gebeten werden, einen Gutachter mit der Prüfung aller damit zusammenhängenden Fragestellungen zu beauftragen.

I. V.


Dr. Beckmann

Priorität 1 a: Maßnahmen mit fortgeschrittenem Planungsstand

Maßnahme (Strecke von ... bis ...)	Neubau/Umbau	Länge (m)	Investitionen ohne Nebenanlagen und Folgekosten	Statistische Bezirke (Nr. Bezeichnung), deren Verkehrserschließung durch die Maßnahme verbessert wird	angebundene			Priorität Aufsichtsrat-BVAG
				durch Buslinien zusätzlich angebundene Bezirke (Nr., Bezeichnung)	Einwohner 1990	Beschäftigte 1987	P+R Anlagen	
Humboldtstraße/Fallers- leber Straße (Gliesmaroder Straße bis Wilhelmstraße)	U	600	4,5 Mio.	2.0 Hagen 6.2 Altes Hochschulviertel 7.0 Am Hagenring 17.1 Neues Hochschulviertel 18.0 Gliesmarode 49.0 Pappelberg durch Buslinien 13, 17, 27, 32 : 47 Querumer Forst 48 Querum 64 Waggum 65 Bevenrode 66 Hondelage 67 Dibbesdorf 68 Volkmarode 69 Schapen und Weddel, Hordorf, Essehof	3 111 1 830 13 494 784 3 533 2 747 2 502 4 444 3 142 830 4 452 1 311 3 133 1 759 47 072	4 224 2 338 3 858 987 1 715 1 903 382 661 1 454 98 690 92 578 272 19 252	Petzval- straße	1 a

152

Priorität 1 a: Maßnahmen mit fortgeschrittenem Planungsstand

Maßnahme (Strecke von ... bis ...)	Neubau/Umbau	Länge (m)	Investitionen ohne Nebenanlagen und Folgekosten	Statistische Bezirke (Nr. Bezeichnung), deren Verkehrserschließung durch die Maßnahme verbessert wird	angebundene			Priorität Aufsichtsrat-BVAG
				durch Buslinien zusätzlich angebundene Bezirke (Nr., Bezeichnung)	Einwohner 1990	Beschäftigte 1987	P+R Anlagen	
Gliesmaroder Straße (Abtstraße bis Humboldt- straße)	U	1 300	9,5 Mio.	7.0 Am Hagenring 17.1 Neues Hochschulviertel 18.0 Gliesmarode 49.0 Pappelberg <hr/> durch Buslinien 13, 17, 27, 32: 47 Querumer Forst 48 Querum 64 Waggum 65 Bevenrode 66 Hondelage 67 Dibbesdorf 68 Volkmarode 69 Schapen <hr/> und Weddel, Hordorf, Essehof	13 494 784 3 533 2 747 <hr/> 2 502 4 444 3 142 830 4 452 1 311 3 133 1 759 <hr/> 42 131	3 858 987 1 715 1 903 <hr/> 382 661 1 454 98 690 92 578 272 <hr/> 12 690	Petzval- straße	1 a

Priorität 1 a: Maßnahmen mit fortgeschrittenem Planungsstand

Maßnahme (Strecke von ... bis ...)	Neubau/Umbau	Länge (m)	Investitionen ohne Nebenanlagen und Folgekosten	Statistische Bezirke (Nr. Bezeichnung), deren Verkehrserschließung durch die Maßnahme verbessert wird	angebundene			Priorität Aufsichtsrat-BVAG
					Einwohner 1990	Beschäftigte 1987	P+R Anlagen	
Wendentor - Ring (Wilhelmstraße bis Hamburger Straße)	U/N	650	6 Mio.	6.1 Altes Hochschulviertel	2 821	405	Lincoln- siedlung	1 a
				16 Nordbahnhof	4 685	5 495		
				37 Schwarzer Berg	5 601	491	Hanse- straße (gepl.)	
				40 Rühme West	218	2 357		
				41 Rühme Ost	1 712	402	Stadion (gepl.)	
				42 Vorwerksiedlung	1 634	7 449		
				43 Siegfriedviertel	8 495	1 311		
				durch Buslinien 14, 24, 30, 44:				
				38 Veltenhof	3 096	366		
				39 Hafen	218	4 776		
				46 Bienrode	1 889	702		
				61 Wenden	4 488	1 304		
				62 Harxbüttel	539	19		
				63 Thune	1 039	359		
				64 Waggum	3 142	1 454		
				65 Bevenrode	830	98		
					40 407	26 988		
				durch VLG-Linien 9, 11, 12:				
				Teile des Landkreises Gifhorn			und Teile des Land- kreises Gifhorn	

154

Priorität 1 a: Maßnahmen mit fortgeschrittenem Planungsstand

Maßnahme (Strecke von ... bis ...)	Neubau/Umbau	Länge (m)	Investitionen ohne Nebenanlagen und Folgekosten	Statistische Bezirke (Nr. Bezeichnung), deren Verkehrserschließung durch die Maßnahme verbessert wird <hr/> durch Buslinien zusätzlich angebundene Bezirke (Nr., Bezeichnung)	angebundene			Priorität Aufsichtsrat-BVAG
					Einwohner 1990	Beschäftigte 1987	P+R Anlagen	
Friedrich-Wilhelm-Straße - Waisenhausdamm (Friedrich-Wilhelm-Platz bis Bohlweg)	N	600	7 Mio.	1.1 Stadtkern 11.1 Wilhelmitor Süd 26 Hermannshöhe 27 Rothenburg 28 Weinberg 56 Broitzem <hr/> durch Buslinien 15, 29, 55: 57 Geitelde 58 Stiddien 59 Timmerlah und Lengede	816 4 560 5 250 10 986 9 484 4 269 <hr/> 1 058 254 1 737 38 414	5 324 916 2 568 1 118 761 959 <hr/> 130 15 175 11 966	Donau- straße (gepl.)	1 a

155

Priorität 1 a: Maßnahmen mit fortgeschrittenem Planungsstand

Maßnahme (Strecke von ... bis ...)	Neubau/Umbau	Länge (m)	Investitionen ohne Nebenanlagen und Folgekosten	Statistische Bezirke (Nr. Bezeichnung), deren Verkehrserschließung durch die Maßnahme verbessert wird		angebundene			Priorität Aufsichtsrat-BVAG
				durch Buslinien zusätzlich angebundene Bezirke (Nr., Bezeichnung)		Einwohner 1990	Beschäftigte 1987	P+R Anlagen	
Lehndorf - Kanzlerfeld (Radeklint bis FAL)	N	5000	45 Mio.	13.0	Petritor Ost	10 346	2 059	Hildesh. Straße (gepl.)	1 b
				14.2	Petritor West	1 994	309		
				15.1	Petritor Nord	1 075	4 290		
				29	Alt-Lehndorf	1 397	248		
				30	Siedlung Lehndorf	5 517	1 326	Bundes- allee (gepl.)	
				31	Ölper Holz	1 141	49		
				32	Kanzlerfeld	4 541	230		
				33	Bundesanstalten (FAL)	100	900		
				durch Buslinien 11, 22, 25:					
				33	Bundesanstalten (PTB)	103	1 263		
				60	Lamme	1 514	39		
						29 728	10 713		
					und Vechelde				

Priorität 1 b: Maßnahmen mit höchster Dringlichkeit

Maßnahme (Strecke von ... bis ...)	Neubau/ Umbau	Länge (m)	Investitionen ohne Nebenanlagen und Folgekosten	Statistische Bezirke (Nr. Bezeichnung), deren Verkehrserschließung durch die Maßnahme verbessert wird	angebundene			Priorität Aufsichtsrat-BVAG
				durch Buslinien zusätzlich angebundene Bezirke (Nr., Bezeichnung)	Einwohner 1990	Beschäftigte 1987	P+R Anlagen	
Melverode - Stöckheim (Sachsendamm bis Stöckheim-Süd)	N	3600	24 Mio.	55 Molverode 72 Stöckheim	4 172 4 949	1 339 1 735	Stöckh. (gepl.)	1 b bzw. 3
				durch Buslinie 20: Wolfenbüttel	9 121	3 074	Stöckh.- Süd (gepl.) und Wolfenbüttel	
Heinrich-Büssing-Ring (Salzdahlumer Straße bis Wolfenbütteler Straße)	N	500	4 Mio.	23 Zuckerberg 54 Heidberg 55 Molverode 72 Stöckheim	1 106 8 631 4 172 4 965	775 1 352 1 339 1 753	Thürin- genplatz Stöckh. (gepl.)	1 b
Hauptbahnhof (Berliner Platz)	U	-	14 Mio.	Gesamtstadt	-	-	-	1 b

Priorität 2: Maßnahmen mit hoher Dringlichkeit

Maßnahme (Strecke von ... bis ...)	Neubau/Umbau	Länge (m)	Investitionen ohne Nebenanlagen und Folgekosten	Statistische Bezirke (Nr. Bezeichnung), deren Verkehrserschließung durch die Maßnahme verbessert wird	angebundene			Priorität Aufsichtsrat-BVAG
				durch Buslinien zusätzlich angebundene Bezirke (Nr., Bezeichnung)	Einwohner 1990	Beschäftigte 1987	P+R Anlagen	
Südstadt - Mascherode (Krematorium bis Mascherode)	N	3500	43 Mio. incl. Brücke (Rangier- bahnhof und A 39)	52 Lindenberg 53 Südstadt (anteilig 1/2) 71 Mascherode durch Buslinien 12, 112: 70 Rautheim 53 Südstadt (anteilig 1/2)	1 905 1 800 3 616 2 898 1 792 12 011	151 867 357 374 868 2 617	Helm- stedter Straße (gepl.) Masche- rode (gepl.)	2
Leonhardstraße - Helmstedter Straße (Museumstraße bis Krematorium)	U	2700	18 Mio.	3 Altewiek 8.1 Prinzenpark West 8.3 Prinzenpark Süd 9 Viewegs Garten 20 Hauptfriedhof durch Buslinien 12, 21, 34: 51 Mastbruch 52 Lindenberg 53 Südstadt 70 Rautheim 71 Mascherode und Teile der Landkreise Helmstedt und Wolfen- büttel	2 049 2 999 6 043 3 548 975 466 1 905 3 592 2 898 3 616 28 091	36 2 016 1 875 1 566 770 45 151 1 735 374 357 8 889	Helm- stedter Straße (gepl.) Masche- rode (gepl.)	2

1
(7)
(3)

Priorität 2: Maßnahmen mit hoher Dringlichkeit

Maßnahme (Strecke von ... bis ...)	Neubau/Umbau	Länge (m)	Investitionen ohne Nebenanlagen und Folgekosten	Statistische Bezirke (Nr. Bezeichnung), deren Verkehrserschließung durch die Maßnahme verbessert wird	angebundene			Priorität Aufsichtsrat-BVAG
				durch Buslinien zusätzlich angebundene Bezirke (Nr., Bezeichnung)	Einwohner 1990	Beschäftigte 1987	P+R Anlagen	
Wenden (Daimlerstraße bis Heideblick)	N	1400	24 Mio. (incl. Brücke A 2)	61.0 Wenden durch Buslinie 30: 63 Thune 62 Harxbüttel durch VLG-Buslinien 9, 11, 12: Teile des Landkreises Gifhorn	4 488 1 039 539 6 066	1 304 359 19 1 682		2
Siegfriedstraße (Hamburger Straße bis Bienroder Weg)	U	1400	7 Mio.	43 Siegfriedviertel	7 484	1 311	-	2

Priorität 2: Maßnahmen mit hoher Dringlichkeit

Maßnahme (Strecke von ... bis ...)	Neubau/Umbau	Länge (m)	Investitionen ohne Nebenanlagen und Folgekosten	Statistische Bezirke (Nr. Bezeichnung), deren Verkehrserschließung durch die Maßnahme verbessert wird	angebundene			Priorität Aufsichtsrat-BVAG
				durch Buslinien zusätzlich angebundene Bezirke (Nr., Bezeichnung)	Einwohner 1990	Beschäftigte 1987	P+R Anlagen	
Hamburger Straße (Pressehaus - Weinbergweg)	U	500	4 Mio.	16.1 Nordbahnhof West 16.2 Nordbahnhof Mitte 37 Schwarzer Berg 40 Rühme West 41 Rühme ost 42 Vorwerksiedlung <hr/> durch Buslinien 14, 24, 30, 44: 38 Veltenhof 39 Hafen 46 Bienrode 61 Wenden 62 Harxbüttel 63 Thune 64 Waggum 65 Bevenrode <hr/> durch VLG-Buslinien 9, 11, 12: Teile des Landkreises Gifhorn	1 358 1 318 5 601 218 1 712 1 634 <hr/> 3 096 218 1 889 4 488 539 1 039 3 142 830 <hr/> 27 082 und Teile des Landkreises Gifhorn	1 371 1 933 491 2 357 402 7 449 <hr/> 366 4 776 702 1 304 19 359 1 454 98 <hr/> 23 081	Lincoln- siedlung Hanse- straße (gepl.) Stadion (gepl.)	2
Westliche Innenstadt- strecke	N	ca. 900	ca. 6 Mio.	Gesamtstadt			-	3

Priorität 2: Maßnahmen mit hoher Dringlichkeit

Maßnahme (Strecke von ... bis ...)	Neubau/Umbau	Länge (m)	Investitionen ohne Nebenanlagen und Folgekosten	Statistische Bezirke (Nr. Bezeichnung), deren Verkehrserschließung durch die Maßnahme verbessert wird	angebundene			Priorität Aufsichtsrat-BVAG
				durch Buslinien zusätzlich angebundene Bezirke (Nr., Bezeichnung)	Einwohner 1990	Beschäftigte 1987	P+R Anlagen	
Hamburger Straße (Pressehaus - Weinbergweg)	U	500	4 Mio.	16.1 Nordbahnhof West 16.2 Nordbahnhof Mitte 37 Schwarzer Berg 40 Rühme West 41 Rühme ost 42 Vorwerksiedlung <hr/> durch Buslinien 14, 24, 30, 44: 38 Veltenhof 39 Hafen 46 Bienrode 61 Wenden 62 Harxbüttel 63 Thune 64 Waggum 65 Bevenrode <hr/> durch VLG-Buslinien 9, 11, 12: Teile des Landkreises Gifhorn	1 358 1 318 5 601 218 1 712 1 634 <hr/> 3 096 218 1 889 4 488 539 1 039 3 142 830 <hr/> 27 082	1 371 1 933 491 2 357 402 7 449 <hr/> 366 4 776 702 1 304 19 359 1 454 98 <hr/> 23 081	Lincoln- siedlung Hanse- straße (gepl.) Stadion (gepl.)	2
Westliche Innenstadt- strecke	N	ca. 900	ca. 6 Mio.	Gesamtstadt			-	3

Priorität 3: Maßnahmen mit mittlerer Dringlichkeit

Maßnahme (Strecke von ... bis ...)	Neubau/Umbau	Länge (m)	Investitionen ohne Nebenanlagen und Folgekosten	Statistische Bezirke (Nr. Bezeichnung), deren Verkehrserschließung durch die Maßnahme verbessert wird	angebundene			P+R Anlagen	Priorität Aufsichtsrat-BVAG
				durch Buslinien zusätzlich angebundene Bezirke (Nr., Bezeichnung)	Einwohner 1990	Beschäftigte 1987			
Südstadt - Rautheim (Salzdahlumer Straße bis Rautheim)	N	ca. 3600	ca. 23 Mio.	70 Rautheim	2 898	374	-	3	
				53 Südstadt	3 592	1 735			
					6 490	2 109			

Priorität 4: Sonstige Maßnahmen

Maßnahme (Strecke von ... bis ...)	Neubau/Umbau	Länge (m)	Investitionen ohne Nebenanlagen und Folgekosten	Statistische Bezirke (Nr. Bezeichnung), deren Verkehrserschließung durch die Maßnahme verbessert wird	angebundene			Priorität Aufsichtsrat-BVAG
				durch Buslinien zusätzlich angebundene Bezirke (Nr., Bezeichnung)	Einwohner 1990	Beschäftigte 1987	P+R Anlagen	
Querum (Berliner Straße bis Bevenroder Straße)	N	ca. 2300	ca. 14 Mio.	18.1 Gliesmarode Nord 18.2 Gliesmarode Mitte 48 Querum 47 Querumer Forst <hr/> durch Buslinien 13, 32: 64 Waggum	1 200 1 568 4 444 2 502 <hr/> 3 142 12 856	908 189 661 382 <hr/> 1 454 3 594	Querum (gepl.)	3
Gartenstadt - Rüningen (Th.-Heuss-Straße bis Leiferde)	N	ca. 6100	ca. 37 Mio. zzgl. Querung DB und A 391	11.2 Wilhelmitor-Süd 25 Gartenstadt 73 Leiferde 74 Rüningen <hr/> durch KVG-Buslinien 2, 2 E, 3, 3 A, 3 E: Teile des Stadtgebietes Salzgitter	1 985 1 474 1 769 3 557 <hr/> 8 785	3 173 1 795 89 1 850 <hr/> 6 907	Rüningen/ Leiferde (gepl.)	3

63

Priorität 4: Sonstige Maßnahmen

Maßnahme (Strecke von ... bis ...)	Neubau/Umbau	Länge (m)	Investitionen ohne Nebenanlagen und Folgekosten	Statistische Bezirke (Nr. Bezeichnung), deren Verkehrserschließung durch die Maßnahme verbessert wird	angebundene			Priorität Aufsichtsrat-BVAG
				durch Buslinien zusätzlich angebundene Bezirke (Nr., Bezeichnung)	Einwohner 1990	Beschäftigte 1987	P+R Anlagen	
Dibbesdorf - Hondelage (Volkmarode Nord bis Hondelage)	N	ca. 2100	ca. 10 Mio.	67 Dibbesdorf	1 311	92	-	2
				66 Hondelage	4 452	690		
					5 763	782		
Timmerlah (Weserstraße - Timmerlah)	N	ca. 2000	ca. 13 Mio.	59 Timmerlah	1 737	175	Timmer- lah (gepl.)	3
				durch Buslinien 15, 29:				
				58 Stiddien	254	15		
				57 Geitelde	1 058	130		
				und Lengede	3 049	370		
					und Lengede			

Priorität 4: Sonstige Maßnahmen

Maßnahme (Strecke von ... bis ...)	Neubau/Umbau	Länge (m)	Investitionen ohne Nebenanlagen und Folgekosten	Statistische Bezirke (Nr. Bezeichnung), deren Verkehrserschließung durch die Maßnahme verbessert wird durch Buslinien zusätzlich angebundene Bezirke (Nr., Bezeichnung)	angebundene			Priorität Aufsichtsrat-BVAG
					Einwohner 1990	Beschäftigte 1987	P+R Anlagen	
Watenbüttel/Völkenrode (Schwarzer Berg - Völkenrode)	N	ca. 6000	ca. 38 Mio.	35 Watenbüttel 34 Völkenrode 37.2 Schwarzer Berg (anteilig 1/2)	2 632 1 224 2 600	377 151 150	Waten- büttel/ Völken- rode (gepl.)	-
				durch Buslinie Wipshausen - Watenbüttel (Mundstock): Teile des Landkreises Peine durch VLG-Buslinie 10: Teile des Landkreises Gifhorn	6 456	678		
Anschluß PTB (FAL bis PTB)	N	ca. 1100	ca. 7 Mio.	33 Bundesanstalten (PTB)	103	1 263	-	3
Verlängerung Richtung Gifhorn	N			Teile des Landkreises Gifhorn durch VLG-Buslinien: weitere Teile des Landkreises Gifhorn	Teile des Landkreises Gifhorn		Wenden (gepl.)	-

105

Anmerkungen zur Prioritätenliste:

- a) Bei den Kostenangaben handelt es sich nur um grobe Schätzungen der Investitionen für die Stadtbahnstrecken ohne Nebenanlagen. Eine Konkretisierung wird erst mit der Durchführung detaillierter Planungen für die einzelnen Vorhaben möglich. Der Umfang der notwendigen, zum Teil sehr aufwendigen Folgemaßnahmen, insbesondere im öffentlichen Straßenraum (z. B. Leitungsverlegungen), hängt ebenfalls von den künftigen Planungen ab und kann daher noch nicht angegeben werden.
- b) Die Einwohnerzahlen beziehen sich auf die von der Strecke betroffenen statistischen Bezirke. Eine detaillierte Untersuchung der Einwohner- und Beschäftigtenzahl der Haltestelleneinzugsbereiche ist im jetzigen Planungsstand nicht möglich.
- c) Die geplanten größeren Entwicklungsgebiete sind in der Anlage 2 aufgeführt, in den Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen der Anlage 1 aber noch nicht enthalten, weil der jeweilige Umfang gerade im Rahmen der laufenden städtebaulichen Planungen erarbeitet und festgelegt wird.

Anlage 2: Begründung für die Einstufung/erreichter PlanungsstandPriorität 1 a: Maßnahmen mit fortgeschrittenem PlanungsstandHumboldtstraße/Fallersleber Straße

Mit dieser Planung soll die bisher eingepflastert in einer Einfahrt zur Innenstadt verlaufende Stadtbahnlinie 3 einen reservierten Bahnkörper erhalten. Damit kann für die am stärksten belastete Stadtbahnlinie die Fahrzeit verkürzt und die Verkehrssicherheit und der Pünktlichkeitsgrad erhöht werden. Außerdem müssen die Fahrgäste bisher an den Haltestellen Botanischer Garten und Theaterwall (stadteinwärts) beim Ein- und Aussteigen direkt auf die Fahrbahn treten. Der Ausbau ist außerdem Voraussetzung für den Einsatz der künftigen breiteren Niederflurwagen auf der Stadtbahnlinie 3. Der Vorlage der Verwaltung zur Trassenführung der Stadtbahn auf einem eigenen Gleiskörper in der Fallersleber Straße/westlichen Humboldtstraße wurde im Planungsausschuß am 23.10.1991 grundsätzlich zugestimmt. Die Behandlung in den Ratsgremien ist jedoch noch nicht abgeschlossen.

Gliesmaroder Straße

In der Gliesmaroder Straße verläuft die Stadtbahnlinie 3 bis jetzt eingepflastert in einer früheren Stadteinfahrt. Durch Ausbaumaßnahmen im Straßennetz (insbesondere Hans-Sommer-Straße) und durch provisorische Maßnahmen in der Gliesmaroder Straße konnte eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in ausreichendem Umfange noch nicht erreicht werden. Das Vorbeifahren an haltenden Straßenbahnen wurde durch die provisorischen Maßnahmen überwiegend unterbunden, ein barrierefreier Zugang für Fahrgäste ist jedoch noch in allen Fällen zu schaffen. Erst die o. g. Umgestaltung im Straßenzug Humboldtstraße/Fallersleber Straße schafft die Voraussetzungen (Entlastung MIV) für den vorgesehenen Ausbau der Gliesmaroder Straße. Außerdem ist der Ausbau Voraussetzung für den Einsatz der künftigen breiteren Niederflurwagen auf der Stadtbahnlinie 3.

Der Ausbau im Bereich zwischen Am Soolanger und Abtstraße (einschl. Haltestelle Bahnhof Gliesmarode) ist für 1992/3 vorgesehen. Die Planungen für den verbleibenden Abschnitt zwischen Abtstraße und Humboldtstraße sind noch abschließend mit der BVAG abzustimmen. Anschließend soll die Planung den Ratsgremien vorgelegt werden (Frühjahr 1992).

Am Wendentor - Ring

Auf dem Streckenabschnitt verkehren drei Stadtbahnlinien, die bis heute eingepflastert hoch belastete Teilstrecken des Wilhelminischen Ringes (Rebenring) und einer radialen Innenstadtzufahrt (Wendenstraßen, Mühlenpfordtstraße) befahren müssen. An der Haltestelle Mühlenpfordtstraße müssen die Fahrgäste auf die Fahrbahn aussteigen. Der Ausbau ist außerdem Voraussetzung für den Einsatz künftiger breiterer Niederflurwagen auf den Linien 1, 2 und 6. Auch die Neuordnung der städtebaulichen Situation und der Verkehrsverhältnisse für den motorisierten und den nichtmotorisierten Individualverkehr ist nur im Zusammenhang mit der Stadtbahnführung möglich.

Der Rat hat am 15.05.1990 beschlossen:

- Die Verkehrsabwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs und des Individualverkehrs im Bereich Wendentor ist auf den vorhandenen Verkehrsflächen durchzuführen.
- Die Verwaltung wird beauftragt, das Verfahren zur Aufhebung des bestehenden Bebauungsplanes "Gaußberg-Durchbruch" einzuleiten.
- Es ist unverzüglich die bereits vorgestellte "Lösung F" dem Rat zur Beschlußfassung vorzulegen. Dabei ist eine Trassenführung der Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper vorzustellen.
- Die haushaltsmäßigen Voraussetzungen sind zu schaffen.

Die Verwaltung hat daraufhin eine entsprechende Vorlage erstellt. der Planungsausschuß sah sich am 13.06.1990 aber nicht in der Lage, den von der Verwaltung empfohlenen Beschluß zu fassen. Er erwartet eine neue Vorlage, in der die vorgebrachten Bedenken berücksichtigt werden. Die Lösung mit einem eigenen Bahnkörper für die Straßenbahn soll entsprechend Ratsbeschluß vorgestellt und bewertet werden. Die neu erarbeitete Vorlage soll mit der BVAG abgestimmt werden.

Die Verwaltung hat daraufhin die Variante mit einem eigenen Bahnkörper weiter ausgearbeitet. Außerdem sind perspektivische Zeichnungen für zwei Planfälle erstellt worden. Für technische Fragen wurde ein Ingenieurbüro eingeschaltet. Die Verwaltung wird die Ergebnisse im Frühjahr 1992 vorlegen.

Friedrich-Wilhelm-Straße - Waisenhausdamm

Mit diesem Projekt soll innerhalb des Cityringes ein barrierefreier direkter Zugang von der Stadtbahn zur Innenstadt geschaffen werden. Gleichzeitig soll für die von Westen kommenden Stadtbahnlinien die Fahrstrecke verkürzt und der Knotenpunkt Kennedyplatz für alle Verkehrsteilnehmer entlastet werden. Für die Buslinien 12, 13, 16, 18, 20 und 34 wird die Verkehrsführung im Innenstadtbereich deutlich verbessert.

Die Vorlage der Verwaltung ist in der Ratssitzung vom 25.06.1991 nicht beschlossen worden. Sie wurde mit Änderungsanträgen an die Ausschüsse überwiesen. Die BVAG hat zwischenzeitlich eine Variante für die Stadtbahnplanung unter Umwandlung der Friedrich-Wilhelm-Straße in eine Fußgängerzone vorgelegt. Hierzu ist zunächst noch eine Bewertung im Vergleich zur bisher vorgeschlagenen Variante zu erstellen. Nach Möglichkeit werden im Frühjahr 1992 die Ergebnisse den Ratsgremien vorliegen.

Lehndorf - Kanzlerfeld

Die heute in diesem Abschnitt verkehrende Buslinie 11 gehört zu den stärkstbelasteten Linien in Braunschweig. Sie muß zeitweise mit Gelenkbussen im 5-Minuten-Abstand betrieben und außerdem durch die Linie 22 verstärkt werden. Die Busse werden durch den wachsenden motorisierten Individualverkehr zunehmend behindert. Für Fahrgäste Richtung Bohlweg (Rathaus/zentrale Umsteigehaltestelle) ist außerdem ein Umsteigen am Radeklint erforderlich.

Für die noch erforderlichen Planungen, die Zusammenführung zu einem abgewogenen Konzept für die ganze Strecke liegt das Angebot eines geeigneten Ingenieurbüros vor. Das Angebot überschreitet die vorgesehenen Haushaltsmittel deutlich, daher bemüht sich die Verwaltung um eine Reduzierung des Arbeitsumfangs bzw. um eine Beteiligung der BVAG an den entstehenden Planungskosten. Anschließend wird der beabsichtigte Ingenieurauftrag den Ratsgremien vorgelegt. Die Auftragsbearbeitung soll unverzüglich beginnen.

=====Priorität 1 b: Maßnahmen mit höchster Dringlichkeit=====

Melverode - Stöckheim

Mit der vorgesehenen Stadtbahnstrecke werden Teile von Melverode sowie Stöckheim erstmalig an die auf einem besonderen Bahnkörper vorgesehene Stadtbahn angebunden. Bisher erfolgt die Bedienung durch die Buslinien 19 und 20, die von Störungen des motorisierten Individualverkehrs in gleicher Weise betroffen sind. Außerdem wird die Anlage eines neuen P + R-Platzes im Raum Stöckheim ermöglicht.

Ein Vorschlag für eine Stadtbahnführung von der Haltestelle Sachsen-
damm über Schlesiendamm - Ostpreußendamm - Leipziger Straße - Masche-
roder Weg mit einer Busumsteiganlage im Bereich "Im Meer" wurde dem
Stadtbezirksrat Stöckheim-Leiferde am 19.09.1991 vorgestellt. Die
vorgeschlagene Trassenführung, die durchgehend auf besonderem Bahn-
körper erfolgen kann und die dicht besiedelten Teile von Stöckheim
einschl. der geplanten Neubauf Flächen sowie die Gebiete mit groß-
flächigem Einzelhandel und Arbeitsstättenkonzentrationen erschließen
würde, hätte nach einem entsprechenden Beschluß kurzfristig ins
Planfeststellungsverfahren gehen können. Eine Verlängerung in Rich-
tung Stöckheim-Süd wird in einer späteren Prioritätsstufe vorgesehen.
Der Stadtbezirksrat hat sich jedoch für eine sofortige Führung der
Stadtbahn bis Stöckheim-Süd und den Verzicht auf den Streckenast
entlang des Mascheroder Weges ausgesprochen.

Ein Ingenieurbüro erarbeitet derzeit im Auftrag der BVAG in Ab-
stimmung mit der Stadtverwaltung eine entsprechende Planung. Sobald
die Endergebnisse vorliegen, sollen sie in das Strukturkonzept einge-
arbeitet werden, damit die Ratsgremien möglichst bald einen Beschluß
fassen und damit eine Grundsatzentscheidung über die Stadtbahnführung
in Stöckheim treffen können. Dies soll dazu führen, daß die ur-
sprünglich erst später vorgesehene Maßnahme Stöckheim-Süd in die
Stufe 1 b vorgezogen wird.

Eine Verlängerung dieser Stadtbahnstrecke Richtung Wolfenbüttel ist
denkbar, aber inzwischen stark erschwert.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig ist eine Führung der
Stadtbahn an den südlichen Ortsrand von Stöckheim und darüber hinaus
in Richtung Wolfenbüttel bereits dargestellt.

Heinrich-Büssing-Ring

Mit dem Bau einer Stadtbahnstrecke im Heinrich-Büssing-Ring als Verbindung der vorhandenen Gleisanlagen am Hauptbahnhof und in der Wolfenbütteler Straße werden mehrere Ziele verfolgt:

Nach Realisierung der Stadtbahnstrecke nach Stöckheim (ebenfalls Priorität 1 b) werden in der Wolfenbütteler Straße zwei Stadtbahnlinien verkehren. Durch den Bau einer Stadtbahnstrecke im Heinrich-Büssing-Ring können diese beiden Linien auch in Richtung Innenstadt aufgespalten werden: Einerseits direkt zum Kennedyplatz und andererseits über den Hauptbahnhof. Damit wird die gemeinsam befahrene Strecke verkürzt und der Verkehrswert der Linien erhöht. Weiterhin entsteht über den Heinrich-Büssing-Ring eine direkte Stadtbahnverbindung aus den südlichen Stadtteilen (Heidelberg, Merverode, Stöckheim) zum Hauptbahnhof (Verknüpfung Fernverkehr-Nahverkehr). Schließlich wird es damit möglich, einen Stadtbahnverkehr zum Ausstellungsgelände (Wendeschleife Eisenbütteler Straße) zu betreiben, bei dem durch eine einzige Linie gleichzeitig die Innenstadt und der Hauptbahnhof bedient werden.

Derzeit werden im Stadtplanungsamt Planungen für die Stadtbahnverbindung im Heinrich-Büssing-Ring mit Varianten erstellt. Sie sollen nach Abschluß der Planungsarbeiten den Ratsgremien vorgelegt werden, dieses kann voraussichtlich im Laufe des Sommers 1992 erfolgen.

Hauptbahnhof

Zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs insgesamt soll der Bahnhofsvorplatz umgestaltet werden. Ziel ist u. a. eine bessere Verknüpfung der öffentlichen Nahverkehrslinien untereinander und mit dem Fernverkehr der Deutschen Bundesbahn.

Konzepte sollen im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs erarbeitet werden, der in der 1. Hälfte des Jahres 1992 begonnen werden soll.

Priorität 2: Maßnahmen mit hoher Dringlichkeit

=====

Südstadt - Mascherode

Zur Erschließung der Lindenbergssiedlung, der Südstadt, von Mascherode und des geplanten Entwicklungsgebietes Südstadt-Rautheim ist eine Stadtbahnverlängerung vom Krematorium am Ostrand der Lindenbergssiedlung und der Südstadt entlang bis nach Mascherode vorgesehen. Gleichzeitig würde damit die geplante P + R-Anlage "Helmstedter Straße" bei Opel-Dürkop einen direkten Stadtbahnanschluß erhalten. Die Trasse muß die Anlagen des Rangierbahnhofs und die geplante A 39 überqueren.

Die Planung soll in engem Zusammenhang mit dem Entwicklungsgebiet Südstadt-Rautheim erfolgen. Diese wird derzeit durch einen städtebaulichen Wettbewerb vorbereitet. Da die A 39 im Abschnitt D I bereits im Bau ist, ist eine gleichzeitige Durchführung des Stadtbahnbaus nicht mehr möglich.

Im Zusammenhang mit der Planung für eine P + R-Anlage an der Helmstedter Straße wird zur Zeit eine vorgezogene Verlängerung der Stadtbahnstrecke vom Krematorium bis zur nächsten Haltestelle untersucht, damit die P + R-Anlage möglichst von Anfang an mit der Stadtbahn bedient werden kann.

Leonhardstraße - Helmstedter Straße

Die gesamte Stadtbahnstrecke zwischen Georg-Eckert-Straße und der Wendeschleife am Krematorium ist derzeit eingepflastert und wird vom Individualverkehr mit benutzt. Die Fahrgäste müssen weitgehend auf die Fahrbahn ein- und aussteigen, was ihre Sicherheit gefährdet und den Zugang erschwert. In dem genannten Streckenverlauf soll abschnittsweise, so weit wie möglich, ein besonderer oder reservierter Bahnkörper vorgesehen werden. In den übrigen Abschnitten sind verkehrstechnische Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtbahnbetriebes zu untersuchen.

Wenden

Zur Erschließung der vorhandenen und der geplanten Wohn- und Gewerbeflächen in Wenden ist eine Verlängerung der Stadtbahn von der Daimlerstraße über die Autobahn A 2 hinweg etwa bis in den Bereich des Schulzentrums Wenden vorgesehen. Die Ausplanung des Entwicklungsgebietes Wenden-West kann wegen der Abhängigkeit von Untersuchungen für den Flughafen Waggum jedoch nicht kurzfristig abgeschlossen werden. Dagegen werden die Planungen für den Ausbau der Autobahn A 2 so schnell wie möglich vorangetrieben. Wegen der erforderlichen Überführung der Stadtbahntrasse über die A 2 und die zugehörigen Lärmschutzanlagen wäre es bautechnisch und kostenmäßig günstig, die beiden Maßnahmen gleichzeitig durchzuführen. Daher beabsichtigt die Verwaltung, dem Rat kurzfristig eine Vorlage vorzustellen, mit der die Trassenführung bis zum Schulzentrum festgelegt wird. Die BVAG hat mitgeteilt, daß sie zur Vermeidung von Zeitverlusten bereits zeitlich parallel einen Auftrag zur Erstellung von Planfeststellungsunterlagen vergeben hat. Das Vorhaben ist bereits im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt dargestellt.

Siegfriedstraße

Die Stadtbahnstrecke in der Siegfriedstraße zwischen Hamburger Straße und Bienroder Weg ist eingepflastert und wird vom Individualverkehr mit benutzt. An den Haltestellen müssen die Fahrgäste auf die Fahrbahn ein- und aussteigen. Für den Einsatz der künftigen breiteren Niederflurwagen soll der Gleisabstand vergrößert werden, dabei ist gleichzeitig die Einrichtung von Haltestellenkaps vorgesehen.

Hamburger Straße

In der Hamburger Straße gibt es etwa zwischen Pressehaus und der Einmündung der A 392 einen Streckenabschnitt, in dem die Stadtbahn nicht auf einem besonderen Bahnkörper, sondern noch eingepflastert verkehrt. Mit der Einrichtung eines besonderen Bahnkörpers sollen Störungen des Stadtbahnbetriebes abgebaut, die Sicherheit für die

Fahrgäste erhöht und die Voraussetzungen für den Einsatz der breiteren Niederflurwagen geschaffen werden. Gleichzeitig soll dabei auch die Gestaltung der Hamburger Straße verbessert werden. Ein Eingriff in die vorhandene Bausubstanz auf der Westseite der Hamburger Straße scheint dabei unvermeidlich.

Für den Abschnitt nördlich der Karl-Schmidt-Straße ist ein entsprechender Bebauungsplan vorhanden.

Westliche Innenstadtstrecke

Das Braunschweiger Stadtbahnnetz besitzt auf der "Stammstrecke" zwischen den Haltestellen Hagenmarkt und Bohlweg/Damm eine ausgesprochene "Wespentaille", zu der es keine Ausweichmöglichkeit gibt. Damit einerseits eine spätere weitere Verdichtung der Bedienung nicht an einer vollen Auslastung der Stammstrecke scheitert und andererseits auch bei Beeinträchtigungen auf der Stammstrecke (Betriebsstörungen, Unfälle, Großveranstaltungen usw.) der Betrieb aufrechterhalten werden kann, sollte die Planung einer zweiten Nord-Süd-Strecke im Innenstadtbereich offengehalten werden. Diese Verbindung könnte im Hinblick auf die bestehenden Strecken im westlichen Bereich der Innenstadt verlaufen und eine Spange zwischen den Streckenästen zum Radeklint und in die Weststadt bilden.

Priorität 3: Maßnahmen mit mittlerer Dringlichkeit

=====

Volkmarode

Mit einer Verlängerung der Stadtbahn vom Moorhüttenweg bis an den nordöstlichen Rand von Volkmarode sollen einerseits dieser Stadtteil, andererseits das geplante Entwicklungsgebiet Volkmarode und schließlich ein P + R-Standort an der B 248 (Zufahrt auch von der A 2, Autobahnanschlußstelle Braunschweig-Ost) erschlossen werden.

Die Planung erfolgt im Zusammenhang mit der Bearbeitung des Entwicklungsgebietes Volkmarode-Nord.

Salzdahlumer Straße

Mit der Planung einer Stadtbahnstrecke vom Hauptbahnhof über die Salzdahlumer Straße und den Sachsendamm bis zur vorhandenen Strecke etwa an der Haltestelle Erfurtplatz soll versucht werden, die dicht bebauten Wohn- und Gewerbegebiete beiderseits der Salzdahlumer Straße und der nordöstliche Bereich des Heidbergs durch die Stadtbahn zu erschließen. Gleichzeitig wird dadurch eine optimale Führung der beiden südlichen Stadtbahnlinien möglich, beispielsweise einerseits über Wolfenbütteler Straße zur Anklamstraße und andererseits über Hauptbahnhof, Salzdahlumer Straße nach Stöckheim, mit einer Verknüpfung im Bereich Erfurtplatz.

Die Stadtbahnführung Salzdahlumer Straße - Sachsendamm ist bereits im Flächennutzungsplan dargestellt.

Südstadt - Rautheim

Mit einer weiteren Verlängerung der Stadtbahn im Zuge der Salzdahlumer Straße, der Griegstraße und der Engelsstraße Richtung Südosten würden Teile des Heidbergs, die Südstadt und das geplante Entwicklungsgebiet Südstadt - Rautheim eine zweite Anbindung über den Hauptbahnhof an die Innenstadt erhalten. Rautheim könnte erstmalig an das Stadtbahnnetz angeschlossen werden.

Priorität 4: Sonstige Maßnahmen

=====

Querum

Die Bereiche Querum und Gliesmarode-Nord sollen durch eine Stadtbahnstrecke erschlossen werden, die von der bestehenden Strecke nach Volkmarode abzweigt und im Zuge der Querumer Straße und der Bevenroder Straße verläuft.

Die Streckenführung ist bereits im Flächennutzungsplan dargestellt.

Gartenstadt - Rünigen

Mit dem Bau einer Stadtbahnstrecke von der Theodor-Heuß-Straße über die Gartenstadt und Rünigen bis Leiferde sollen das südwestliche Ringgebiet, die Gartenstadt, Rünigen und Leiferde erstmalig durch die Stadtbahn erschlossen werden und eine zügige Verbindung zur Innenstadt erhalten. Nach Möglichkeit soll auch das Ausstellungsgelände direkt angeschlossen werden. Am südwestlichen Stadtrand wird an der B 248 ein P + R-Standort angebunden, der nach Möglichkeit über eine zusätzliche Anschlußstelle auch von der A 39 angefahren werden kann. Eine Verlängerung der Stadtbahntrasse Richtung Salzgitter oder Wolfenbüttel ist denkbar.

Dibbesdorf - Hondelage

Mit einer weiteren Verlängerung des Stadtbahnastes Volkmarode bis nach Hondelage könnten die Stadtteile Dibbesdorf und Hondelage an die Stadtbahn angebunden werden. Bei diesem Vorhaben müßte die Bundesbahnstrecke Braunschweig - Wolfsburg gequert werden. In diesem Falle sollte eine Entscheidung über den Fortbestand der DB-Strecke abgewartet werden, die im Zusammenhang mit den Planungen für die "Weddeler Schleife" zu erwarten ist.

Timmerlah

Analog zur Verlängerung der Elbestraße ist eine Fortführung der Stadtbahn Richtung Timmerlah denkbar. Damit könnte auch ein P + R-Standort am Westrand von Timmerlah angebunden werden. Der Standort ist auf den auf der L 473 aus den westlich anschließenden Gemeinden kommenden Verkehr ausgerichtet. Eine solche Planung enthält als Option eine Weiterführung in die im Flächennutzungsplan am südwestlichen Stadtrand dargestellten Gewerbeflächen, weiter in Richtung Salzgitter oder eine Fortführung in westlicher Richtung (Vechelde?).

Watenbüttel/Völkenrode

Eine Stadtbahnerschließung der Stadtteile Watenbüttel und Völkenrode erscheint möglich durch eine Strecke, die nördlich des Schwarzen Berges von der bestehenden Stadtbahnstrecke abzweigt und dem Verlauf der ehemaligen Bundesbahnstrecke Braunschweig - Celle folgt. Neben der Anbindung dieser beiden Stadtteile würde damit auch der westliche Teil des Schwarzen Berges erschlossen und insbesondere die Bedienung eines P + R-Standortes nordwestlich von Watenbüttel und Völkenrode an den stark belasteten Radialstraßen B 214 (Autobahn Anschlußstelle BS-Watenbüttel) und L 611 denkbar.

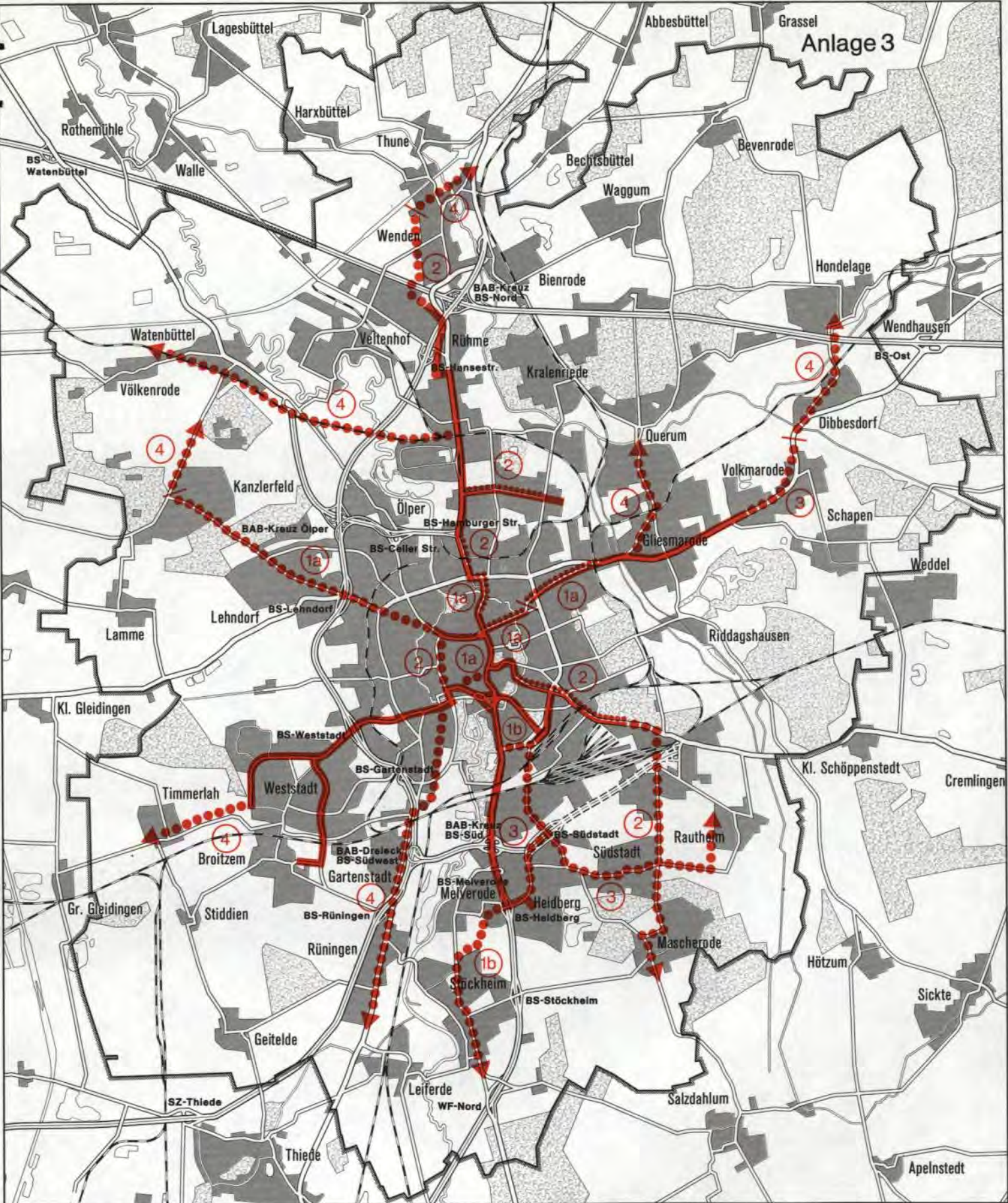
Die Bundesbahnstrecke wird derzeit noch im Güterverkehr bis Harvesse betrieben. Ihr weiterer Fortbestand bleibt abzuwarten.

Anschluß PTB

Alternativ zu der vorgenannten Maßnahme Watenbüttel/Völkenrode ist eine weitere Verlängerung des Stadtbahnastes vom Kanzlerfeld in Richtung PTB und Watenbüttel denkbar.

Verlängerung Richtung Gifhorn

Im Rahmen von Gutachten für die Bundesbahnstrecke Braunschweig - Gifhorn - Uelzen und einer Pilotstudie für die Verkehrsbeziehungen zwischen Gifhorn und Braunschweig wird auf Veranlassung des Landkreises Gifhorn als Variante auch eine Stadtbahnstrecke zwischen Wenden und Gifhorn untersucht. Für das Braunschweiger Stadtgebiet wäre neben den Auswirkungen auf die Verkehrsverteilung insbesondere die Möglichkeit zur Bedienung eines P + R-Standortes an der Haupt-einfallstraße aus Richtung Norden, der A 391/B 4, von Bedeutung. Zunächst ist der Ausgang der Gutachten abzuwarten.



Braunschweig

Prioritätenkonzept
Stadtbahnplanung

-  Bestand
-  Ausbaustrecke
-  Neubaustrecke
-  Prioritätsstufe 1

Kartographie: Stadt Braunschweig, Vermessungsamt 1992
 Thematische Daten: Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsplanung
 Stand: Ratsbeschluss vom 12. Mai 1992
 Informationen zur Verkehrsplanung Nr. 1/92

Fortschreibung des P + R-Konzeptes

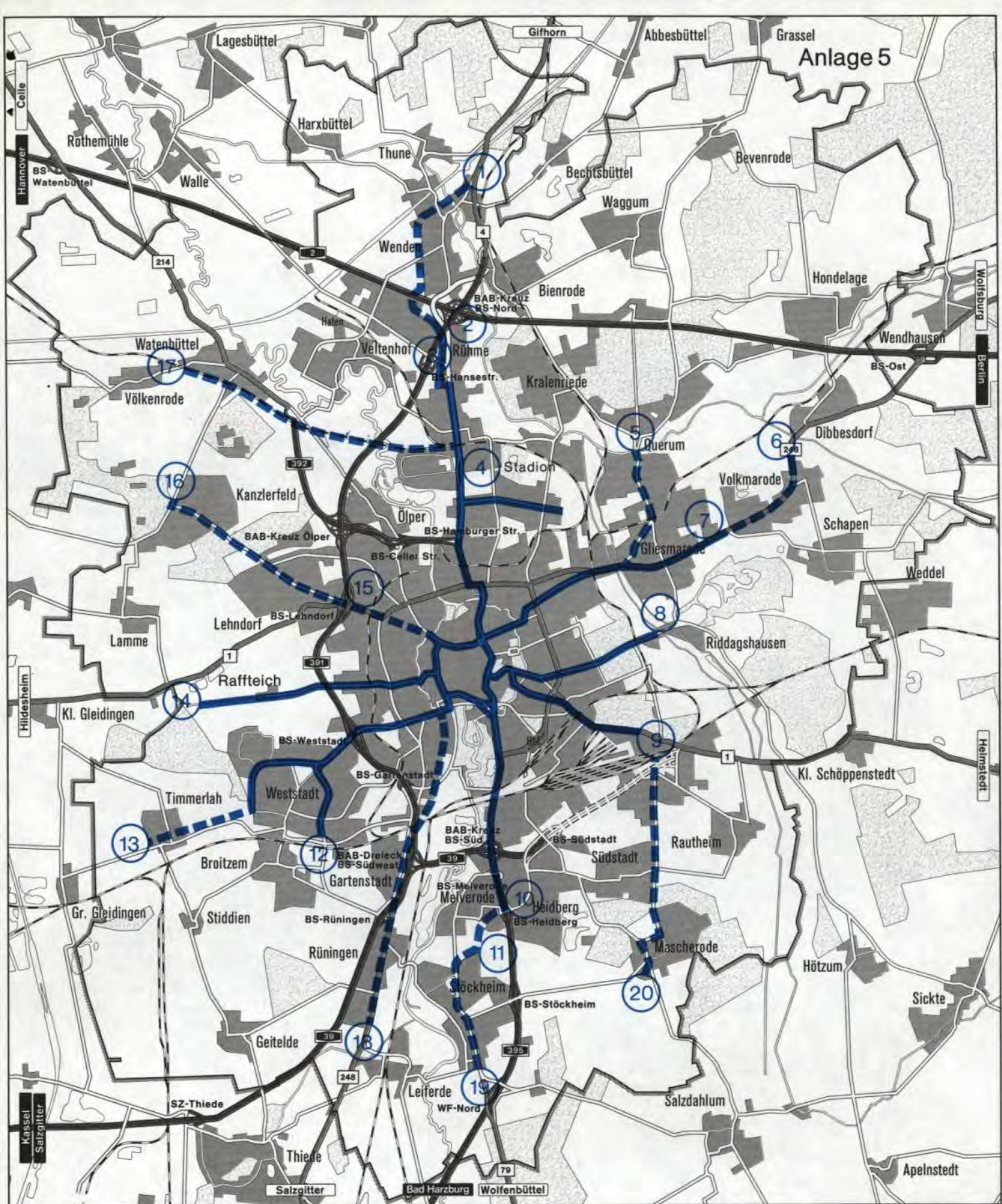
Das P + R-Konzept wurde am 27.08.1991 beschlossen. Mit den in der Prioritätenliste aufgeführten Neubaumaßnahmen im Schienennetz könnten folgende zusätzliche P + R-Großstandorte per Stadtbahn an die Innenstadt angebunden werden.

Lfd. Nr.	Bezeichnung	IV-Erschließung	ÖV-Anbindung	Einzugsbereich
17	Watenbüttel/ Völkenrode	B 214, L 611	Strab (gepl.)	LK Gifhorn LK Peine LK Celle
18	Rüningen/ Leiferde	A 39, B 248	Strab (gepl.)	Salzgitter LK Goslar
19	Stöckheim-Süd	A 395, B 79	Strab (gepl.)	LK Wolfenb. LK Goslar
20	Mascherode	L 630	Strab (gepl.)	LK Wolfenb.

An den Standorten Rüningen/Leiferde und Stöckheim-Süd sind der Bau einer neuen Autobahnanschlußstelle Rüningen-Süd bzw. ein Umbau der bestehenden Anschlußstelle Wolfenbüttel-Nord notwendig, damit die P + R-Anlagen nicht nur von den Bundesstraßen B 248 bzw. B 79, sondern auch von den Autobahnen A 39 bzw. A 395 angefahren werden können.

Mit den insgesamt 20 Standorten wäre für den auf allen wichtigen Radialstraßen zufließenden Verkehr bereits im äußeren Stadtbereich ein Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel möglich.

Eine weitere Verlagerung der P + R-Anlagen über die Stadtgrenze hinaus in die Region (ggf. unter Aufgabe dann entbehrlicher Standorte) sowie die Aufnahme von Standorten an Bundesbahnstrecken wird entsprechend der jeweils erreichbaren betrieblichen und tariflichen Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen und Verkehrsunternehmen angestrebt.



Braunschweig

P+R-Konzept

Grobstandorte der Parkplätze

①

P+R-Standort

Stadtbahn- und Busanbindung:

vorhanden

geplant

Kartographie: Stadt Braunschweig, Vermessungsamt 1992

Thematische Daten: Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsplanung

Stand: Ratsbeschluss vom 12. Mai 1992

Informationen zur Verkehrsplanung Nr. 1/92