

*Betreff:***Mobilitätsverknüpfungspunkt Bahnhof Gliesmarode***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

27.04.2018

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	02.05.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	16.05.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)	24.05.2018	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	30.05.2018	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Ausbau des Mobilitätsverknüpfungspunktes im Umfeld des Bahnhofs Gliesmarode wird zugestimmt.“

Sachverhalt:Begründung der Beschlussvorlage

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. g der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Umgestaltung des Umfeldes am Bahnhof Gliesmarode zu einem Mobilitätsverknüpfungspunkt um einen Beschluss, der unmittelbar mit überbezirklichen Verkehrsplanungen zusammenhängt, so dass der Planungs- und Umweltausschuss beschlusszuständig ist.

Anlass

Der Bahnhof Gliesmarode wird von dem Regionalverband Großraum Braunschweig (Regionalverband) und der Deutschen Bahn AG saniert. Die Stadt Braunschweig nimmt dies zum Anlass, auch das Umfeld des Bahnhofs den neuen Mobilitätsansprüchen anzupassen. Das regionale Projekt, die Sanierung des Bahnhofs, wird mit dem lokalen Projekt, der stadtseitigen Umgestaltung des Umfeldes am Bahnhof Gliesmarode, koordiniert. Die verbesserte Verknüpfung des regionalen, öffentlichen Verkehrs mit städtischem, öffentlichem Verkehr sowie den erweiterten Mobilitätsangeboten soll zukünftig den Umstieg vom Zug in Bus und Stadtbahn sowie auf das Fahrrad erleichtern und somit den Umweltverbund fördern.

Bestand

Der derzeitige Bahnhof Gliesmarode sowie das Umfeld wird den derzeitigen Mobilitätsanforderungen nicht gerecht:

- Der Zugang zu den Gleisen ist nicht barrierefrei.
- Die derzeitige Stadtbahnhaltestelle liegt unter dem dunklen Brückenbereich (soziale Sicherheit).

- Bus- und Stadtbahnhaltestellen sind voneinander getrennt, sodass nicht ersichtlich ist, welche Haltestelle genutzt werden soll. Der Umstieg ist umständlich und zeitaufwändig.
- Die beiden Bushaltestellen liegen abseits des Zugangs zu den Zügen und der Stadtbahn.
- Der Zugang zu den Gleisen ist auf der aufkommensschwachen, stadtabgewandten Seite.
- Es stehen nicht genügend Fahrradabstellanlagen zur Verfügung.
- Es sind keine weiteren Mobilitätsangebote wie Taxistände oder Car-Sharing-Plätze vorhanden.
- Verknüpfungen mit den Radverkehrsnetzen im Alltags- und im Freizeitverkehr fehlen.

Wenn ab Ende 2019 die Regionalbahnen zwischen Uelzen und Braunschweig täglich im Stundentakt verkehren, wird das Fahrgastaufkommen an diesem Bahnhof stark ansteigen. Perspektivisch soll der Takt der Regionalzüge sogar auf einen Halbstundentakt verdichtet werden. Der Takt der Stadtbahn liegt derzeit bei sechs Fahrten in der Stunde. Dieser Takt wird voraussichtlich 2019 auf acht Fahrten die Stunde erhöht.

Aufgrund des steigenden Fahrgastaufkommens und der Bestandssituation ist die Notwendigkeit gegeben, nicht nur den Bahnhof zu sanieren, sondern auch das Umfeld den Mobilitätsansprüchen anzupassen.

Planung

Der Regionalverband plant im Rahmen des Investitionsprogramms „Niedersachsen ist am Zug 3“ den Bahnhof Gliesmarode zu erneuern. Vorgesehen ist u. a. die Erstellung eines barrierefreien Mittelbahnsteigs mit Wetterschutz und der Bau einer barrierefreien Zugangsrampe. Nach intensiven Gesprächen zwischen der Verwaltung und dem Regionalverband ist es gelungen, dass der derzeit auf der Ostseite liegende Zugang auf die stadtzugewandte Westseite verlegt wird. Dadurch ergeben sich Chancen, das Umfeld des Bahnhofs zwischen der Böcklinstraße und dem Bahnhof neu zu gestalten und den Mobilitätsansprüchen anzupassen.

Die Stadtbahnhaltestelle wird aus dem dunklen Brückenbereich hervorgeholt, sodass sie prominent im Platzbereich liegt. Die Busse werden zukünftig die Stadtbahnhaltestelle als kombinierte Verknüpfungshaltestelle anfahren und somit auf dem Gleiskörper mitfahren. Die Taxistände in der Abtstraße runden das gebündelte öffentliche Mobilitätsangebot am Bahnhof Gliesmarode ab.

In der Böcklinstraße werden Plätze für Car-Sharing-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Ein Standort für eine Elektroladesäule bietet die Möglichkeit, Elektroautos aufzuladen und fördert damit an diesem Standort neben multimodaler Mobilität auch die nachhaltige Mobilität mit dem PKW.

Darüber hinaus treffen sich am Bahnhof Gliesmarode wichtige Rad- und Fußwegerouten. Eine Fahrradstraße verläuft, von Westen kommend, von der Karlstraße über die Böcklinstraße zum zukünftigen Bahnhofsvorplatz. Der Ringgleisweg kreuzt in Nord-Süd-Richtung den Verknüpfungspunkt. Perspektivisch ist vorgesehen, den Ringgleisweg nördlich der Hans-Sommer-Straße über eine neue Trassierung im Zweirichtungsverkehr zur Abtstraße zu führen. Dies wird Gegenstand einer späteren Beschlussvorlage sein. Zunächst wird der Ringgleisweg beiderseits der Hans-Sommer-Straße über die bestehenden Radwege auf der jeweils rechten Straßenseite geführt. Ein möglicher Zubringer zum Radschnellweg Braunschweig-Wolfsburg mündet von nordöstlicher Richtung kommend am Bahnhof Gliesmarode und knüpft im weiteren Verlauf an das Fahrradstraßennetz sowie den Ringgleisweg an.

Darüber hinaus werden auf der Platzfläche nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ die Fahrradabstellmöglichkeiten verbessert. Die Schaffung von Fahrradbügeln mit und ohne Überdachung bietet die Möglichkeit eines schnellen und geschützten Abstellens. In abschließbaren Fahrradkäfigen inkl. einem digitalen Zugangssystem können Fahrräder sicher abgestellt werden. Außerdem stehen Flächen für ein Fahrradverleihsystem zur Verfügung.

Informationsveranstaltung

Am 10. April 2018 hatte die Verwaltung die betroffenen Grundstückseigentümer, die Mitglieder der Stadtbezirksräte sowie interessierte Bürgerinnen und Bürger zu einer öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung in das Begegnungszentrum in Gliesmarode eingeladen, um die Planung zu erläutern, die Rahmenbedingungen der Straßenausbaubeitragssatzung zu erklären und Fragen zu beantworten. Folgende Anregungen wurden dabei gegeben:

- Als Zugang zu den DB-Gleisen wird von den Bürgerinnen und Bürgern für eine barrierefreie Lösung statt einer Rampenlösung ein Fahrstuhl gefordert.

Von der Verwaltung wird darauf hingewiesen, dass die Rampe nach den barrierefreien Standards ausgebaut wird und somit bezüglich der Barrierefreiheit gleichwertig zum Fahrstuhl ist. Die Betriebskosten und die Vandalismusgefahr wären bei einem Fahrstuhl höher. Die Umsetzung des Zugangs zu den DB-Gleisen liegt aber im Zuständigkeitsbereich des Regionalverbandes und der Deutschen Bahn AG und ist nicht Teil des städtischen Projektes. Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens besteht dort die Möglichkeit sich zu beteiligen.

- Aufgrund der engen Verzahnung der beiden Projekte, Sanierung des Bahnhofs und der DB-Gleise und Umgestaltung des Bahnhofumfeldes, wird ein Plan mit Abbildung beider Maßnahmen gewünscht.

Die Schnittstelle im Zugangsbereich wurde erläutert, die weiteren Planungen werden jedoch, um Verzögerungen zu vermeiden, unabhängig voneinander durchgeführt.

- Ein Anlieger macht darauf aufmerksam, dass öffentliche Parkplätze in der Abtstraße entfallen. Darüber hinaus fallen die Parkplätze westlich der Gleise weg. Angeregt wurde daher neben dem geplanten Jugendplatz Flächen für eine Parkpalette vorzuhalten.

Aufgrund der sehr guten Verbindung des öffentlichen Verkehrs sowie der idealen Rad- und Fußwegverbindungen wird von einem Vorhalten an Flächen für Parken unmittelbar am Bahnhof abgesehen. P & R-Plätze gibt es in großer Zahl an den Stadtbahnlinien und am Hauptbahnhof.

- Positiv angemerkt wurde die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs am Bahnhof Gliesmarode. Positiv wurde die Bündelung der Haltestellen für Bus und Stadtbahn zu einer Verknüpfungshaltestelle, die mit der neuen Lage ins Zentrum des Mobilitätsverknüpfungspunkt rückt, genannt.
- Ein Bürger schlägt vor, die Fahrbahn im Kreuzungsbereich der Gliesmaroder Straße/Abtstraße/Böcklinstraße optisch so zu gestalten, dass rechtzeitig bemerkt wird, dass ein Geradeausfahren in den Bereich der Verknüpfungshaltestelle nicht möglich ist.

Dieser Vorschlag wird in der Ausführungsplanung aufgegriffen. Die optische Abhebung der Fahrbahnoberfläche ist, aufgrund zwingend zu verwendender Materialien, schwierig. Aufgrund der Busbefahrbarkeit muss im Gleisbereich Stahlfaserbeton verwendet werden.

Im Querungsbereich muss bereits ein Materialwechsel erfolgen. Weitere Möglichkeiten werden in der Ausführungsplanung mitgedacht und geprüft.

- Ein Bürger kritisiert mangelnden Wetterschutz für Umsteigende vom Zug in die Stadtbahn. Mit der bisherigen Lage der Stadtbahnhaltestelle ist ein Wetterschutz mit der Brücke (Stadtbahnhaltestelle derzeit unter der Brücke) gegeben.

Zukünftig wird es auf beiden Seiten der Verknüpfungshaltestelle jeweils zwei Wetterschutzeinrichtungen geben, die einen ausreichenden Wetterschutz bieten. Eine

komplette Überdachung vom Zugangsbereich der DB-Gleise bis zur Stadtbahn-/Bushaltestelle ist nicht vorgesehen.

- Es wird eine Kurzhaltemöglichkeit für Pkw, die Reisende zum Bahnhof bringen (Kiss&Ride-Zone) vermisst.

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird dazu eine Lösung erarbeitet.

- Positiv angemerkt wurde, dass der Zubringer zum Radschnellweg bereits in der Planung berücksichtigt wurde. Der Radschnellweg sollte jedoch am Bahnhof Gliesmarode nicht enden, sondern über die Karlstraße durchgehend Richtung Innenstadt geführt werden. Dies sollte nicht, im Bereich der Verknüpfungshaltestelle über einen gemeinsamen Geh- und Radweg erfolgen.

Im Umfeld des Bahnhofs Gliesmarode kreuzen sich viele Fuß- und Radverkehrsbeziehungen. Mit dem Auflösen der Wege im Verknüpfungsbereich wird eine Verkehrsberuhigung bewirkt, die die Verkehrssicherheit im zentralen Kreuzungsbereich erhöht. Eine schnelle Verbindung für den Radfahrer vom Zubringer des Radschnellweges wäre als Linksabbieger in die Abtstraße und im Weiteren über die Böcklinstraße zur Karlstraße.

- Fragen zum (weiträumigen) städtebaulichen Konzept sind nicht behandelt worden.

Für die Umsetzung des Mobilitätsverknüpfungspunktes ist kein Grunderwerb notwendig. Ein weiträumiges städtebauliches Konzept ist nicht Teil dieser Planung.

- Mehrere Bürger weisen darauf hin, dass es auf der Gliesmaroder Straße und auf der Hans-Sommer-Straße jeweils bei der Einfädelung in die Abtstraße zu Staubildung kommt und befürchten, dass sich dieses durch die künftig dort verlaufende Buslinie noch verstärkt.

Eine optimierte Koordinierung der Lichtsignalanlagen sowie eine Busbevorrechtigung am Knotenpunkt Hans-Sommer-Straße/Abtstraße wird in der Planung berücksichtigt.

- Es wurde nach der Bauzeit gefragt.

Die Bauzeit beträgt ca. 8 Monate. Die Arbeiten im Gleisbereich der Stadtbahn sollen in den Sommerferien durchgeführt werden. Die Gleissanierung wird parallel zu der Gleissanierung auf der Berliner Straße bis zur Querumer Straße in 2019 erfolgen.

- Die Planungen des Umfeldes am Bahnhof Gliesmarode sollen dem zukünftigen Fahrgastaufkommen der Regionalzüge angepasst werden. Dafür sollen die aktuellen, prognostizierten Ein- und Aussteiger beim Regionalverband abgefragt werden.

Die Planungen sind für ein deutlich steigendes Fahrgastaufkommen ausgelegt. Die konkreten Prognosezahlen für die Ein- und Aussteiger wurden von der Verwaltung beim Regionalverband abgefragt.

- Der Weser-Harz-Heide-Radweg soll in seinem Verlauf am Mobilitätsverknüpfungspunkt geführt werden.

Es besteht grundsätzlich die Möglichkeit, den Weser-Harz-Heide-Radweg über den Bahnhof Gliesmarode auf den Ringgleisweg zu führen.

- Es wird gefordert, einen Zugang zu den Gleisen von der Grünewaldstraße zu ermöglichen.

In einem Abstimmungsgespräch zwischen der Verwaltung und der Deutschen Bahn AG sowie dem Regionalverband wurde die Zugangsmöglichkeit von der Grünewaldstraße

bereits gefordert. Aufgrund von technischen Anforderungen bedarf die Machbarkeitsprüfung einer genauen Untersuchung. Diese Untersuchung erfolgt unabhängig zur Umgestaltung des Bahnhofs Gliesmarode.

Die Planungen des Mobilitätsverknüpfungspunktes im Umfeld des Bahnhofs Gliesmarode wurden insgesamt positiv aufgenommen.

Aus den Diskussionen in der Informationsveranstaltung geht hervor, dass die Planung des Mobilitätsverknüpfungspunktes von den Bürgerinnen und Bürgern befürwortet wird.

Finanzierung

Die Kosten für die Umgestaltung des Umfeldes am Bahnhof Gliesmarode betragen 1,6 Mio. €. Darin enthalten sind u. a. auch Kosten für Fahrradabstellanlagen. Für den Straßenausbau in der Abtstraße fallen Kosten in Höhe von ca. 300.000 € Euro an. Die Anlieger beteiligen sich über Straßenausbaubeiträge mit ca. 150.000 € an der Finanzierung. Die Finanzierung erfolgt aus dem Projekt 5E.660073 (DB-Verknüpfungspunkt Gliesmarode).

Weiteres Vorgehen

Nach dem Beschluss im Planungs- und Umweltausschuss wird bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) das Projekt zur Förderung angemeldet. Parallel dazu wird die Planung konkretisiert (Ausführungsplanung) und Ausschreibungen für die Umsetzung durchgeführt.

Im Jahr 2019 soll die Maßnahme im Sommer, parallel zu der Gleissanierung der Verkehrs-GmbH auf der Berliner Straße, umgesetzt werden. Für eine geringe Beeinträchtigung und eine Kostenbegrenzung für den Schienenersatzverkehr werden die Gleisarbeiten möglichst in den Sommerferien durchgeführt. Die gesamte Bauzeit beträgt 8 Monate.

Leuer

Anlage/n:

Entwurfsplan Mobilitätsverknüpfungspunkt Bahnhof Gliesmarode