Stadtbahnausbau in Braunschweig.

Nun muss es konkreter werden

Nach gut zweijähriger interner Debatte plant die Stadt Braunschweig, das Stadtbahnnetz um bis zu 18 km – verteilt auf sechs Korridore – zu verlängern. Bis 2030 möchte man die Erweiterung geschafft haben, ein ehrgeiziges Vorhaben.

Braunschweig ist eine wachsende Stadt, wie auch andere profitiert die Stadt von der derzeit gut laufenden Wirtschaft, von den steigenden Studierendenzahlen und einem neuen Trend „zurück in die Stadt". Für 2030 rechnet die Stadtverwaltung mit bis zu 270.000 Einwohnern, gut 20.000 mehr als heute. All diese Menschen brauchen Wohnraum, Infrastruktur zum Einkaufen und für die Freizeit, Bildung, Sport sowie Mobilität. Dem muss die Stadtentwicklung Rechnung tragen und derzeit arbeiten Verwaltung, Politik und Bürgerschaft am „Integrierten Stadtentwicklungskonzept" (ISEK).

Schon die große Beteiligung an „Denk deine Stadt" im vergangenen Jahr zeigte, dass Mobilität bei den Themen einen sehr hohen Stellenwert besitzt. Dabei geht es nicht nur um einen besseren ÖPNV oder mehr oder weniger Parkplätze oder bessere Radwege – es geht um eine insgesamt bessere Mobilitätsstruktur für Braunschweig, die auch den sich verändernden Bedürfnissen der Menschen nachkommen kann.

Vor diesem Hintergrund bekommt das Stadtbahnausbaukonzept, das seit 2013 in Erarbeitung ist, einen zusätzlichen Stellenwert. Jetzt, nach gut zweijähriger Debatte und Untersuchung, hat die Stadt zusammen mit der Verkehrs-GmbH am 16. Januar die sechs Projekte vorgestellt, die in den kommenden 13 Jahren realisiert werden sollen. Der ÖPNV in Braunschweig erfreut sich steigender Nachfrage, 2016 haben rund 41 Mio. Menschen die Trams und Busse benutzt. Besonders einige Buslinien sind an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt, Neubaugebiete harren eines vernünftigen Anschlusses. So oder so – es gibt einiges an Arbeit am ÖPNV-Netz, das in seiner derzeitigen Struktur den zunehmenden Anforderungen nicht gewachsen ist.

Tram uns Bus sind die Träger des ÖPNV in der Stadt Braunschweig. Dabei ist die Tram das leistungsfähigere System, das für einen wirtschaftlicheren und auch sonst besseren Betrieb des Ausbaus bedarf.
Foto: Stefan Vockrodt

Sechs Korridore – sechs Projekte

Untersucht wurden zuvor neun Korridore, von denen also drei als wirtschaftlich nicht sinnvoll verworfen wurden. Von den sechs übrig gebliebenen gab es zu fünf schon vor über 20 Jahren teilweise sehr detaillierte Planungen, nur eine Trasse ist tatsächlich neu. Da das Gesamtpaket Investitionen von rund 200 Mio. Euro erfordert, die die Stadt allein nicht stemmen kann, hat man jeweils zwei Teilprojekte zu Paketen geschnürt, die mehr als 50 Mio. Euro Investitionen umfassen, da dann von Bund und Land bis zu 75 Prozent der Kosten bezuschusst werden (können). Um welche Projekte handelt es sich nun?

Durch Volkmarode und Rautheim

Das erste Paket umfasst die Verlängerung der Linie 3 vom Moorhüttenweg durch Volkmarode zur Ziegelwiese mit Errichtung einer neuen (Zwischen-)Wendeschleife an der Querumer Straße. Diese Strecke, 1993 schon vom Rat beschlossen, steht an erster Stelle, weil die Trasse hier keine großen Varianten zulässt und die derzeitige Endstelle der Linie 3, 1974 provisorisch am Grenzweg errichtet, völlig verschlissen ist und vielleicht noch maximal sechs Jahre genutzt werden kann. Mit den neuen Basisdaten lässt sich diese Verlängerung auch wirtschaftlich sinnvoll darstellen,

ab Querumer Straße kann dann die Route Gliesmarode – Weststadt in einem 7,5 Minuten Takt bedient werden, das Reststück nach Volkmarode erhält den dann neu einzuführenden 15 Minuten Takt. Mit rund 13 Mio. Euro Baukosten ist es das zweitkleinste Teilprojekt.

Ebenfalls in der ersten Baustufe angegangen werden soll eine Verlängerung der Linie 4 von ihrer jetzigen – ebenfalls heruntergefahrenen – Wendeschleife am Krematorium über Rangierbahnhof und A 39 hinweg durch die Lindenbergsiedlung nach Rautheim. Mit rund 3,4 km Streckenlänge und geschätzten 32 Mio. Euro Kosten ein großes Projekt. Für diese Trasse gab es auch früher schon Pläne

Der Trassenkorridor für die Führung über die Salzdahlumer Straße vom Hauptbahnhof in den Heidberg ist schon ziemlich konkret.
Grafik: Stadt Braunschweig

– die unter anderem eine Querung des Rangierbahnhofs via Opel-Dürkop-Gelände beinhalteten. Besonders die Führung zwischen Helmstedter Straße und Lindenbergsiedlung erfordert nun umfassende Detailplanungen, deren Ziel eine Verbesserung der Gesamtsituation entlang der B 1 in diesem Bereich sein sollte.

Wenn die neue Tram über die Salzdahlumer Straße fahren soll, muss sie die Bahn unterqueren. Das kann wie gezeigt geschehen: eine Röhre für Tram, Radler und Fußgeher und eine für den Rest.
Grafik: Leonhard Pröttel/MoVeBS

Beide Trassen sollen bis 2020 durchgeplant und genehmigt sein, sodass 2020 in Volkmarode der „erste Spatenstich" erfolgen kann.

Campus- und Heidbergbahn

1960 wurde der neue Hauptbahnhof – auf Druck der damaligen Deutschen Bundesbahn – mit zwei Teilstrecken ans Straßenbahnnetz Braunschweigs angeschlossen. Schon damals war eine Verlängerung vom Hauptbahnhof Richtung Klinikum geplant, also unter den Bahngleisen durch über die Salzdahlumer Straße. Jetzt soll dieses Projekt Wirklichkeit werden, wobei die Strecke dann via Sachsendamm im Heidberg wieder an das bestehende Netz anknüpft. Ein äußerst sinnvolles Projekt, nicht nur, weil der 411er Bus auf der Salzdahlumer Straße ständig überfüllt und verspätet verkehrt, sondern weil dann auch eine der beiden heute über die Wolfenbütteler Straße jagenden Linien hier fahren wird. Die genaue Trasse muss in den kommenden Jahren geplant werden. Kritische Punkte sind dabei die Bahnunterführungen und die A 39.

Das einzige nicht schon früher geplante Projekt ist die Campusbahn. Auch das trifft nicht ganz zu, denn eine Führung via Kohlengleis war schon für die gescheiterte RegioStadtBahn angedacht worden. Die neue Strecke soll aber nicht nur die neue Nordstadt sowie die Erweiterungsflächen der TU erschließen, sondern auch über die Mühlenbahn (Eisenbahn Braunschweig – Gifhorn) hinweg Querum von West nach Ost ans Stadtbahnnetz anschließen. Hier gibt es viele Knackpunkte, die heftige Diskussionen auslösen. Da geht es um die Führung parallel zum Kohlengleis und zum Ringgleisweg – wie viel Platz soll hier belegt werden? Noch problematischer scheint sich die Querung der Mühlenbahn zu gestalten. In der Debatte ist momentan eine Brücke – die dann insgesamt mindestens 800 m lang sein wird. Da spielen nicht die Kosten die Hauptrolle, sondern gestalterische und ökologische Aspekte werden in den Vordergrund treten. Eine alternative Führung nach Querum via Gliesmarode und Querumer Straße soll doch noch einmal geprüft werden.

Gülden- oder Gördelinger Straße und dann nach Lehndorf?

Das dritte und letzte Teilprojekt umfasst die betrieblich dringend notwendige westliche Innenstadtstrecke und die heftig umstrittene Linie nach Lehndorf und zum Kanzlerfeld. Für die westliche Innenstadtstrecke sieht man derzeit zwei alternative Möglichkeiten: einmal via Görderlinger Straße, Altstadtmarkt zum Friedrich-Wilhelm-Platz und zum anderen von Radeklint via Güldenstraße mit Anschluss an den Gieselerwall. Beide Trassen sind verkehrlich gleich gut, doch heftige Debatten zeichnen sich jetzt schon ab. Mal sehen, wie dann die Entscheidung fällt. Ebenfalls heftig umstritten ist die Linie nach Lehndorf, auch hier sind Teile der Führung (zwischen Radeklint und Rudolfplatz) noch völlig offen. Fest steht nur, dass die Strecke auch durchs Kanzlerfeld führen wird und vor dem Haupteingang des von Thünen Instituts enden soll. Auch wenn seitens der PTB wohl kein Widerstand (mehr) zu erwarten ist, manche Lehndorfer wollen nicht mit

der Bahn fahren und andere offenbar auch daran hindern.

Wenn alle sechs jetzt vorgeschlagenen Strecken gebaut werden, verlängert sich das Stadtbahnnetz von derzeit 39 auf 57 km. Am 21. Februar wird der Rat dazu entschieden haben.

Takt- und Netzfragen

Neben den Trassen stellten Verwaltung und Verkehrs-GmbH auch schon ein „Zielnetz 2030“ vor. Dieses ist den bisherigen Nutzen-Kosten-Rechnungen zugrunde gelegt worden, ob dann tatsächlich auch so gefahren wird, ist eine andere Frage. Deren Beantwortung wird sich auch nach der Entwicklung der Fahrgastströme richten. Dass man künftig einen 15 statt des auf den nachfragestarken Linien heute üblichen 10 Minuten Grundtakt fahren will, stellt schon jetzt die Verkehrs-GmbH vor die Notwendigkeit, Verstärkungslinien für die betroffenen Strecken einzurichten. Dies hat man 2016 schon während der Neugestaltung der Stobenstraße getestet, es hat mehr oder weniger gut funktioniert. Wichtig ist aber, dass die Akzeptanz der geplanten Neubaustrecken – besonders während der Baumaßnahmen – nicht von der Qualität der Planung, sondern auch von der dann gefahrenen ÖPNV-Qualität abhängen wird. Hier hat man in der Vergangenheit oft Fehler gemacht, aus denen sich viel lernen lässt.

Zu den neuen Projekten gehört die Campusbahn, die dann hier am Vossenkamp die Eisenbahnstrecken der Kohlen- und Hafenbahn (mit Zug) und Braunschweig – Gifhorn kreuzen muss. Ob dazu wirklich eine Brücke notwendig ist?
Foto: Stefan Vockrodt

Wichtig ist auch, bei den Planungen die intermodale Verknüpfung zu berücksichtigen, wie zum Beispiel Anschlussgarantien bei am Stadtrand endenden Buslinien, Verknüpfung für Radfahrer (wie durch ein Leihradsystem) und Park & Ride Plätze zu schaffen. Dann wird ein erweitertes Stadtbahnnetz auch den zukünftigen Anforderungen gerecht.

Stefan Vockrodt

Kommentar

Der Berg kreißte – und heraus kam einmal keine Maus, sondern ein durchdachtes und realisierbares Konzept. Gewiss, es wird heftige Debatten und Auseinandersetzungen geben, nicht nur wegen der Trasse nach Lehndorf. Außer der Verlängerung nach Volkmarode und der Heidbergstrecke über die Salzdahlumer Straße dürften sich gegen alle geplanten Strecken die üblichen Gegeninitiativen mit den üblichen Argumenten bilden. Einige davon sind sicherlich berechtigt, doch wer heute glaubt, ein EMIL-Elektrobus sei eine wirtschaftliche oder sogar ökologische Alternative zu einer modernen Straßenbahn, der irrt.
Der öffentliche Nahverkehr in Deutschland kann sich leider nicht aus den Fahrgelderlösen tragen. Das muss er auch nicht, denn er erfüllt mehrere, positive Funktionen. Nicht nur soll er Menschen, die sich nicht mit Auto oder Fahrrad fortbewegen können oder wollen, eine gute Mobilität ermöglichen, er schont auch durch Abgas- und Feinstaubminderung die Luft, durch seinen geringen Flächenbedarf kann er wirksam gegen Bodenversiegelung sein und ganz nebenbei: Je weniger Pkws auf der Straße sind, desto weniger Staus gibt es und desto besser kommen alle anderen durch. Das übersehen die Gegner meistens. Doch im 21. Jahrhundert reicht ein bloßes Gucken auf die Frage, wo eine Tram und wo ein Bus das angemessene und kostengünstigste Angebot darstellt, nicht mehr aus. Heute geht es mehr und mehr um die Verknüpfung der Mobilitätsmodalitäten, darum, den Nutzern eine möglichst gute Mobilität von der Wohnungstür zum Ziel – egal welchem – zu ermöglichen. Das erfordert den Blick über den Tellerrand, und hier gilt es in Braunschweig noch viel aufzuholen.
Aufgesetzte Scheindebatten um Busse oder Tram oder was auch immer sind da kontraproduktiv, die neuen Strecken werden dann erfolgreich sein, wenn die Menschen nicht nur sie annehmen, sondern diese darüber hinaus auch in ein sinnvolles Gesamtkonzept für die städtische Mobilität eingebunden werden. Dort gibt es noch viele, dicke Bretter zu bohren, damit auch beim nächsten Mal der Berg kein Mäuschen gebiert.

Stefan Vockrodt