Zur Straßenbahnverlängerung nach Volkmarode

Miserabel geplant, schlecht gerechnet

Seit 1974 wenden die Züge der Linie 3 (heute M3) in der Wendeschleife am Grenzweg – einst fast im Grünen zwischen Moorhütte und Moorhüttenteich gelegen, befindet sich die Schleife heute inmitten eines Neubaugebietes – die Verkehrs-AG will sie loswerden und um gut 200 Meter auf die andere Seite der Berliner Straße verlegen, dorthin, wo kein Anwohner einen direkten Zugang hat.
Foto: Stefan Vockrodt

Mitte Oktober stellte die Braunschweiger Verkehrs-AG den Abschlussbericht zur „Standardisierten Bewertung" der Straßenbahnverlängerung Volkmarode, Moorhüttenweg – Volkmarode Nord ins Internet. Danach sei die Maßnahme nicht förderungsfähig – ein Blick auf das Gutachten und die zugrundeliegende Planung der Verkehrs-AG zeigt, warum.

Seit gut 20 Jahren ist sie im Gespräch, die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 (heute M3) von ihrer seit fast 40 Jahren bestehenden Endhaltestelle am Ortsrand Volkmarodes durch den Ort in das Neubaugebiet „Volkmarode Nord". Im „Stadtbahnplanung Prioritätenkonzept" von 1992 ist die Strecke bereits enthalten, auch eine mögliche weitere Verlängerung Richtung Dibbesdorf–Hondelage ist dort bereits angedacht. Im Konzept noch mit „mittlerer Priorität" betitelt, fasste der Rat der Stadt Braunschweig 1998 den Beschluss, die Strecke vorrangig anzugehen. Sie sollte in etwa dem Zeitfenster fertig gestellt werden, das damals auch für die Stöckheimer Strecke (Linie 1/M1) vorgesehen war. Doch bis heute ist nichts Konkretes geschehen.

In den vergangenen 20 Jahren haben sich im Neubaugebiet Volkmarode Nord vor allem jüngere Familien angesiedelt, viele von ihnen zogen nicht zuletzt wegen der avisierten Stadtbahnanbindung dorthin. Dass seit 1998 nichts geschehen ist, kann zum einen der von 2001 bis 2011 im Rathaus herrschenden schwarz-gelben Koalition angelastet werden, zum anderen – indirekt auch eine Folge der bis 2011 herrschenden Mehrheitsverhältnisse – der veränderten Führungsspitze der Braunschweiger Verkehrs-AG, die seit rund zehn Jahren jede über die in den 1990ern beschlossenen Neu- und Ausbaumaßnahmen hinausgehende Stadtbahnentwicklung verhinderte.

Neuplanung mit Kostenmaximierung

Im Frühjahr vergangenen Jahres kam die Verlängerung der M3 nach Volkmarode Nord wieder auf die Tagesordnung. Die Verkehrs-AG plante die Strecke, ein Konsortium aus dem Institut Prof. Wermuths und der Planungsfirma Intraplan führte die so genannte „Standardisierte Bewertung" durch, mit dem Ergebnis, dass die vorliegende Planung keinen volkswirtschaftlichen Nutzen bringe und deshalb nicht weiter verfolgt werden sollte. Letzteres ist die Position der Verkehrs-AG.

Schaut man sich das Gutachten von Intraplan genauer an, finden sich zahlreiche Annahmen und Voraussetzungen, die hinterfragt werden müssen.

Die geplante Strecke – eine Haltestelle zu viel

Die geplante Verlängerung der Stadtbahnlinie M3 vom Moorhüttenweg bis zur Endhal-

Die von der Verkehrs-AG geplante Trasse sieht vier neue Haltestellen vor, wo drei völlig genügen. Das mag fahrgastfreundlich sein, dient aber vor allem der Kostensteigerung.
Grafik: Braunschweiger Verkehrs-AG

testelle Ziegelwiese in Volkmarode Nord ist rund 1.300 Meter lang. Die Planung der Verkehrs-AG sieht insgesamt drei Zwischen- und eine neue Endhaltestelle vor: „Im Remenfeld“, „Unterdorf“, „Kruseweg“ sowie „Ziegelwiese“ als End- und Umsteigestation zu den Bussen der Linien 417, 427, 437.

Daraus ergibt sich in Volkmarode ein mittlerer Stationsabstand von etwa 325 Metern. Die Haltestellen liegen für eine Außenstrecke extrem dicht beieinander, eine schlüssige Begründung für die Wahl und Lage der Haltestellen fehlt. Die heute am Moorhüttenweg beginnende Buslinie 417, die derzeit den Moorhüttenweg mit Ziegelwiese verbindet, hat nur zwei Zwischenhaltestellen, bei einem um rund 200 Meter längeren Weg!

Auch die Lage der Haltestellen ist eher fragwürdig: „Im Remenfeld“ und „Unterdorf“ erscheinen noch halbwegs sinnig, wobei eine Haltestelle „Unterdorf“ besser auf die B248 näher an die Straße „Am Sportplatz“ verlegt würde, um das Schulzentrum Volkmarode fußläufig anzuschließen. Von den beiden geplanten Haltestellen „Kruseweg“ und „Ziegelwiese“ ist eine vollkommen überflüssig. Die Endstation sollte sinnigerweise so angelegt werden, dass ein guter Anschluss an die Buslinien gewährleistet wird, ohne einen Parallelverkehr zu erzeugen, wie es nach der vorliegenden Planung zwischen „Ziegelwiese“ und „Kruseweg“ der Fall ist.

Die Baukosten

Die Baukosten werden im Gutachten mit rund 15 Mio. € (Stand 2006, davon eventuell knapp 14 Mio. € förderungsfähig) ausgewiesen. Bei rund 1,3 km Streckenlänge erscheinen spezifische Kosten von zirka 12 Mio. €/km reichlich hoch. Erklärbar ist dies – zumindest zum Teil – durch die Planung einer überflüssigen Haltestelle.

Hier ist ein Hebel anzusetzen: Bei Entfallen eines der drei Zwischenhalte, der auf die Attraktivität der Strecke keinen oder schlimmstenfalls einen vernachlässigbaren Einfluss hätte, ließen sich schon beträchtlich Bau- und Betriebskosten einsparen. Auch ist es keineswegs erforderlich, die gesamte Strecke auf eigenem Gleiskörper zu führen, im Bereich der Berliner Heerstraße (B248) wäre eine gut ausgeführte straßenbündige Gestaltung sinnvoll – und prinzipiell auch förderungswürdig.

Stadtentwicklung verkehrt

Braunschweig hat keinen Stadtentwicklungsplan. Die Arbeiten an diesem Planwerk wurden vor etwa zehn Jahren eingestellt. Das ist sehr schade. Einige Ratsmitglieder jedoch haben das gar nicht bemerkt. Inzwischen fordern allerdings so manche Politiker die Fortsetzung der Arbeiten an diesem Plan.
Eine gute Idee: Ein Stadtentwicklungsplan mit einem integrierten Handlungskonzept ist ein sehr demokratisches Instrument, das die Einbeziehung der Bürger ermöglicht. Dieses Thema wird Schwerpunkt unserer März/April-Ausgabe sein. Hier kommt mit zwei Beiträgen schon ein kleiner Vorgeschmack ...

Die Redaktion

Als man in Braunschweig noch über guten ÖPNV nachdachte, entstand 1992 das „Stadtbahnplanung Prioritätenkonzept“, in dem bereits die Verlängerung der Linie 3 über Volkmarode hinaus nach Hondelage vorgesehen war. Diese sinnvolle Maßnahme hat man heute wohl vergessen.
Grafik: Stadt Braunschweig, Sammlung Stefan Vockrodt

Betriebskonzept

Das Gutachten behauptet den zusätzlichen Bedarf eines Stadtbahnzuges und gleichzeitig den Entfall nur eines Busses. Beide Annahmen sind fragwürdig. Zumindest der Zusatzbedarf einer Stadtbahn ist tatsächlich nicht gegeben. 2012 benötigt die Linie M3 zwischen Weststadt-Weserstraße und Volkmarode, Grenzweg, 35 Minuten Fahrzeit. Mit Verlängerung wird eine Fahrzeit von 36,25 Minuten zugrunde gelegt (für den „Ohnefall“ bis zu einer neu zu errichtenden Schleife „Moorhüttenweg“ 33 Minuten, worin die zusätzliche Fahrzeit zur

Braunschweigs Tramnetz ist in den letzten Jahren zum Teil aufwändig saniert und barrierefrei ausgebaut worden, auch wenn immer noch alte Züge fahren, auch auf der M3. Mit Kinderwagen ist es schwer, reinzukommen, mit Rollis unmöglich. 2014 sollen diese unkaputtbaren Züge ausscheiden.

Kreuzung der B248 und Einfahrt in die neue Wendeschleife nicht berücksichtigt worden ist). Ein Entfall der überflüssigen Haltestelle im Bereich Kruseweg/Ziegelwiese äußert sich auch in einem Fahrzeitgewinn von rund einer Minute. Damit ist ein zusätzlicher Stadtbahnzug nicht erforderlich. Im Gegenteil: Bei einer Umlaufoptimierung ließe sich gegenüber heute sogar ein Kurs einsparen!

Ebenfalls hinterfragt werden muss das Buslinienkonzept: Die Studie geht von der Einsparung nur eines Busses durch die Verkürzung der Linien 417, 427 und 437 aus. Bei Beibehaltung des 30-Minuten-Grundtaktes zwischen Volkmarode und Hondelage beziehungsweise Weddel ließen sich die Linien 417 und 427 zu einer Linie zusammenlegen, Wende- beziehungsweise Wartezeiten an der Ziegelwiese weiter vermindern, und so könnte auch ein zweiter Bus eingespart werden. Auch ließe sich so ein wesentlich einfacherer Fahrplan realisieren!

Falsch erscheint der Ansatz der Energiekosten sowie der CO_2-Emissionen. Bei letzteren ist zu berücksichtigen, dass die Braunschweiger Verkehrs-AG schon seit 2008 ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Quellen fährt. Für 2025 ist eine solche 100-%-erneuerbare Stromversorgung allerdings vorauszusetzen, wenn ein Unternehmen mit Umweltvorteilen werben will. Die CO_2-Emissionen der Straßenbahn sind daher mit Null anzusetzen. Auch der Energieverbrauch wird sinken, wenn die überflüssige Haltestelle eingespart wird.

Der simple Fakt, dass für den Teil der Fahrgäste, die aus Volkmarode selbst stammen, eine spürbare Fahrzeitverkürzung durch den entfallenden Umstieg am Moorhüttenweg und somit eine starke Attraktivitätserhöhung des ÖPNV gegeben ist, wird in der Studie vernachlässigt. Jene besteht nicht nur in einer enormen Angebotsverbesserung innerhalb Volkmarodes, sondern zugleich im erhöhten Reisekomfort (Stadtbahn statt Bus, kein Umsteigezwang mehr), besserer Zugänglichkeit durch barrierefreie Haltestellen und kürzerer Reisezeit.

Weiche Faktoren

Wichtige Voraussetzung bei der Beurteilung geplanter Verbesserungen im ÖPNV – die Verlängerung der M3 durch Volkmarode ist zweifellos eine solche –, sind auch die weichen Faktoren, also nicht nur potenzielle Fahrgastgewinne durch Umsteiger vom PKW, sondern auch Verbesserung des Wohnumfeldes, Wertsteigerung bei Grundstücken gerade im Einzugsbereich der Haltestellen, Komfortsteigerung beim Übergang zur Straßenbahn, allgemein eine Attraktivitätssteigerung des erschlossenen Gebietes.

Die zumindest für viele Volkmaroder bessere Betriebsqualität (das Wort taucht im Bericht kein einziges Mal auf – ist aber auch ein Prüfkriterium!) durch Wegfall des Umstiegs

Abschnittweise baut man in anderen Städten, so in Bremen: Die Wendeschleife Osterholz-Weserpark wird nur rund 18 Monate gebraucht, dann erreicht Bremens „grüne" Linie 1 den endgültigen Endhaltepunkt am Bahnhof Mahndorf – durch weitgehend dünn bebautes Gebiet!

Fotos (2): Stefan Vockrodt

von den Bussen in die Straßenbahn am Moorhüttenweg, was eine erhebliche Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bedeutet und wohl auch Umsteiger von der Buslinie 230 zur M3 hervorbringen wird, wird in der vorliegenden Studie völlig vernachlässigt. Auch der zunehmende Schulverkehr zur IGS Volkmarode, der bei steigenden Schülerzahlen aus der Stadt und entsprechender Haltestellenplanung mehr Fahrgäste für die Tram bedeuten würde, scheint nur unzureichend wahrgenommen zu sein.

Weitere positive Faktoren wären die Neugestaltung der wenig attraktiven Berliner Heerstraße durch den Bau der Straßenbahn, die Steigerung der Grundstückswerte im Einzugsgebiet der Stadtbahn wie auch eine Erhöhung der Attraktivität sowohl der IGS als auch des Ortes an sich. All das sind „weiche" Faktoren, die aber berücksichtigt werden können und berücksichtigt werden sollten, wenn man ein solches Projekt ernsthaft verfolgen will.

Stefan Vockrodt

Webtipps

Eine ausführliche Stellungnahme zur „Standardisierten Bewertung" hat der Verfasser Anfang November auf unserer Partnerseite braunschweig-spiegel.de unter: ***www.braunschweig-spiegel.de/index.php?option=com_content&view=article&id=3257:strassenbahnverlaengerung-nach-volkmarode-unwirtschaftlich-bemerkungen-zum-endbericht-der-standardisierten-bewertung&catid=69:politik-kategorie-stadtentwicklung&Itemid=149*** *eingestellt und sie auch den Fraktionen und der Verwaltung zur Verfügung gestellt. Die Standardisierte Bewertung ist mit Anhängen auf:* ***www.braunschweiger-verkehrs-ag.de*** *einzusehen und auch herunterladbar.*

In der nächsten Umweltzeitung werden wir auch das Projekt „418 nach Lamme" kritisch würdigen.

Kommentar

Ohne Ideen und Perspektiven

Braunschweig hat durchaus ein gut ausgebautes Stadtbahnnetz. Doch betreibt es ein Unternehmen, dass mit dem System Stadtbahn nicht viel anzufangen weiß. Wie anders sind die fatalen Planungsfehler (eine überflüssige Haltestelle, kein durchdachtes Betriebskonzept) bei der Planung der Verkehrs-AG für die Stadtbahn Volkmarode Nord zu erklären? Bösartig könnte man den Schluss ziehen: Das Unternehmen will diese Verlängerung nicht. Noch bösartiger: Ginge es nach einigen Herren aus den oberen Etagen der Verkehrs-AG, könnte die Stadtbahn hier auch ganz verschwinden, da man doch so schöne Busse hat.

Die Planung der Verkehrs-AG für Volkmarode Nord kann nur als miserabel bezeichnet werden, daher musste eine Bewertung negativ ausfallen, selbst wenn Intraplan wohl zusätzlich systematisch schlecht gerechnet hat. Doch grundsätzlich sollte man von einer zukunftsorientierten Nahverkehrsplanung mehr erwarten als von der untersuchten: Weder wird angedacht, ob eine Verlängerung der M3 über Volkmarode hinaus nach Hondelage perspektivisch sinnvoll ist, noch wird eine betriebliche Optimierung der anschließenden Buslinien überhaupt erwogen. Auch wird eine mögliche Variante, bei der die bisherige Wendeschleife Volkmarode-Grenzweg beibehalten und mit eingebunden wird, von vornherein ausgeschlossen.

Nun passt die Farce um Volkmarode Nord durchaus in die Stadtentwicklung der letzten Jahre: Diese ist planlos, konzeptlos und visionslos – ausschließlich auf die Förderung mehr als fragwürdiger Prestigeobjekte und Privatisierung ausgerichtet. Dies gilt auch für den ÖPNV, denn tatsächlich ist die Stadtbahnverlängerung nach Volkmarode ein eher zweitrangiges Projekt, das hoch gehypt von anderen, wichtigeren Projekten ablenken soll.

Wichtiger – und seit Jahren in den Schubladen vorhanden – ist zum Beispiel die zweite Innenstadtstrecke, die von der Langen Straße abzweigend über Gördelinger Straße und Altstadtmarkt den Friedrich-Wilhelm-Platz anschließt, ein für eine sinnvolle Verkehrsentwicklung und Entlastung der Innenstadt wesentliches Projekt – auf Eis gelegt von einer ganz großen Rathauskoalition aus fast allen Fraktionen. Gleiches gilt für die Stadtbahn nach Lehndorf-Kanzlerfeld (– und weiter PTB/Lamme), auch seit Jahrzehnten geplant.

Zieht man den jüngst vom Planungsausschuss befürworteten Madamenweg-Durchbruch (Anbindung Lammes durch die Buslinie 418) hinzu, zeigt sich, dass offenbar auch die neue Mehrheit stadtplanerisch am altbewährten Nichtkonzept festhalten will.

Stefan Vockrodt