



Stadtbahn nach Wendeburg?

So könnte ein Zug des Spargel-Express aussehen.

Grafik: Reinhard Heym

unter Verwendung einer Vossloh-Grafik

Einsteigen in den Spargel-Express

Das Land Niedersachsen plant, stillliegende Bahnstrecken für den Personennahverkehr zu reaktivieren. Zu den interessanten Kandidaten gehört die Verbindung Braunschweig – Wendeburg/Harvesse. Hier will Volkswagen ab 2015 wieder Güterzüge laufen lassen und die Strecke könnte auch für einen Nahverkehr genutzt werden, der Braunschweigs Innenstadt nicht umfährt, sondern erschließt.

Wie gelangt man von Braunschweigs Nordwesten oder den anschließenden Orten mit den „Öffis“ in die Innenstadt? Wer nicht dort wohnt, dem sei ein kleiner Selbstversuch empfohlen. „Teilnehmende Beobachtung“, Standort an der Hauptstraße in Watenbüttel, der B 214, wochentags, zirka 7.40 Uhr: Eine schier endlose Kolonne von Autos schiebt sich in Richtung Braunschweiger Kernstadt vorbei. Gelegentliche Verdichtungen zum Zwei-Kilometer-Stau kommen vor; darin stehen auch die

Stadtbusse der Linien 416 und 433. Alle wirken irgendwie gequält. Die Einpendler, die Anwohner und die Passanten, zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

Standortwechsel, 300 Meter südlich, Hans-Jürgen-Straße, am Bahnübergang. Hier muss man unter Umständen einen ganzen Tag lang auf ein Ereignis warten. Aber dann kommt er: der Braunschweiger Müllzug mit seinen langgestreckten Transportbehältern. Und es folgt ein besonderes Schauspiel. Der Straßenverkehr wird durch einen fahnenschwenkenden Arbeiter angehalten. Einen Bahnübergang weiter westlich, an der Peiner Straße, ist die Prozedur anders. Dort wird per Handkurbel die Schranke gesenkt. Der Zug fährt durch, hält wieder an, Schranke hochkurbeln, der Arbeiter besteigt den Zug. Weiter geht's im Zockeltrab.

Entlastung vom Straßenverkehr

Die besichtigten Fahrzeugkolonnen fallen unter den Fachbegriff „motorisierter Individualverkehr“, verkürzt als MIV bezeichnet. Die individuelle Pkw-Nutzung zur Erreichung des Arbeitsplatzes hat in den letzten Jahrzehnten ein Ausmaß angenommen, das stärkste Belastungen für alle Beteiligten mit sich bringt. Und daneben auch beträchtliche

Umweltschäden hinterlässt, zum Beispiel durch den Schadstoffausstoß.

Im Braunschweiger Nordwesten sind etliche Gemeinden stark geplagt, da sich in ihnen der Quellverkehr aus einem weiten Umland bündelt. Neben Völkenrode und Watenbüttel gehört neuerdings auch Veltenhof dazu, wobei der dortige Verkehr auf die neue Ballung von Arbeitsplätzen an der Gifhorner Straße zielt (VW Financial Services).

Volle Straßen, leeres Gleis

Wird die Straße von einem ununterbrochenen Verkehrsstrom okkupiert, bleibt die Bahnstrecke so gut wie ungenutzt. Einfache Vorstellung: Die Strecke wird für die Personenbeförderung reaktiviert. Komfortable Leicht-Triebwagen verkehren in jede Richtung jede halbe Stunde. Nach Braunschweig zur Gifhorner Straße am VW-Werk, von dort weiter in die Innenstadt, über Bohlweg und Kennedy-Platz zum Hauptbahnhof (Vorplatz). Endhaltestelle auf der anderen Seite: Harvesse, Gemeinde Wendeburg.

Dort, wenige Meter von der B 214 entfernt, entsteht eine Park-and-Ride-Station, die zum Einstieg in die Bahn einlädt, direkt daneben halten Busse, die als Zubringer aus den benachbarten Orten verkehren, vor allem die Samtgemeinde Schwülper an-



Das Gleis nach Wendeburg muss einmal durchgearbeitet werden, dann können dort wieder Züge rollen.

Foto: Robert Slawski

binden. Ach so, die Fahrzeit: Harvesse bis Bohlweg 25, Watenbüttel bis Bohlweg 17 Minuten. Eine schöne Idee? Die Realisierung erscheint jetzt möglich.

Schon mal geplant

Die Einrichtung eines Schienennahverkehrs von Wendeburg nach Braunschweig-Innenstadt ist bereits vor 15 Jahren im Rahmen der RegioStadtBahn durch den Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) projektiert worden. Im geplanten RSB-Netz schnitt nur eine andere Verbindung in der Prüfung besser ab: die Relation Braunschweig – Watenbüttel.

Die Enttäuschung in der Gemeinde Wendeburg war groß, als zunächst „ihre“ Strecke zurückgestellt und schließlich das Gesamtprojekt wegen Finanzierungsproblemen ganz eingestampft wurde (Herbst 2010). An seine Stelle trat das Konzept „Regiobahn 2014+“. Doch auch dieser Plan des ZGB ist inzwischen in die Krise geraten: Starttermin verschoben, für den laufenden Betrieb fehlen 10 Mio. Euro (Stand Nov. 2013).

Auf zum „Spargel-Express“

Aber die Idee einer Stadtbahn Wendeburg – Braunschweig hat nichts von ihrer Strahlkraft verloren. Die positiven Argumente haben unterdes weiter an Gewicht gewonnen. Eine Realisierung durch den fast handlungsunfähigen ZGB erscheint derzeit ausgeschlossen. Anders sieht es aus, wenn man das Projekt konsequent aus Braunschweiger

Sicht betrachtet, nämlich als Erweiterung des bestehenden Straßen- beziehungsweise Stadtbahnnetzes.

Was man in Braunschweig „Straßenbahn“ nennt, ist ein schienengebundenes Transportmittel, doch fährt sie nur noch auf wenigen Abschnitten „in der Straße“. Meistens ist ein gesonderter Gleiskörper vorhanden, auf dem die Zügeinheit am Straßenverkehr vorbeirollt. Aber man fährt in Braunschweig auf der inzwischen weltweit einmaligen Spurweite von 1.100 mm.

1.435 mm misst die Spurbreite der großen Eisenbahn, auch Normalspur genannt. Ein Übergang zwischen Stadtbahn- und Eisenbahnnetz ist dennoch möglich. Normalspurige Stadtbahnen können weit ins Umland hinaus fahren. Beispiele: Mit der Kölner Stadtbahn nach Bonn, mit der Regiotram von Kassels City nach Wolfhagen oder Hessisch Lichtenau. Weiteres Kennzeichen von Stadtbahnen ist ein recht engmaschiges Haltestellennetz. Was im Braunschweiger Raum als Regionalbahn bezeichnet wird, ist weit davon entfernt: Die Haltepunkte besitzen Abstände von 5 bis 15 Kilometer. Damit kann man weite ländliche Räume durchqueren, aber keinen städtischen Ballungsraum erschließen.

Will man von Braunschweig mit einer Stadtbahn ins Umland fahren, so muss mindestens die zentrale Innenstadtstrecke auch für Normalspurfahrzeuge befahrbar sein. Im Zuge der damaligen RSB-Planungen wurden daher in Braunschweig bereits eine Reihe Vorleistungen erbracht: Auf einigen Abschnitten (so am Hbf. und auf der Wenden-

straße sowie am Bohlweg) liegt links neben dem bisherigen Schienenstrang eine dritte Schiene, die eine parallele Befahrung auf Normalspur ermöglicht.

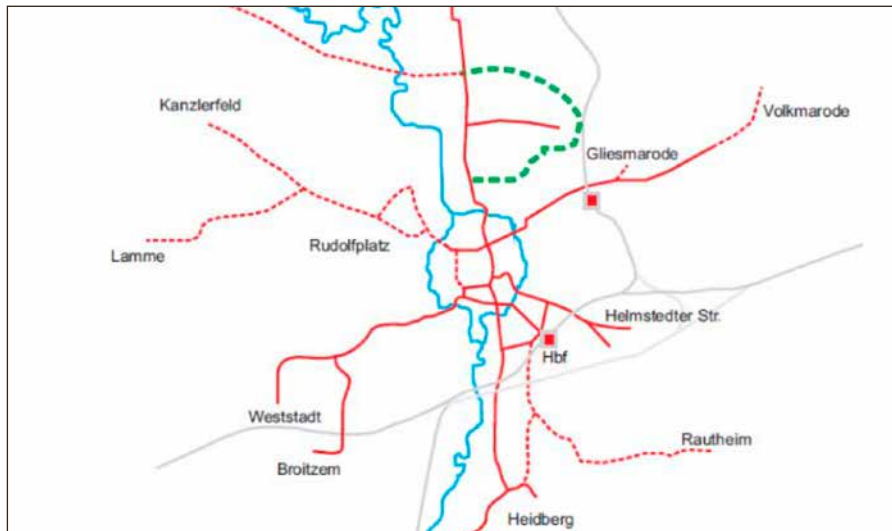
Zwei Sichtweisen sind dazu möglich: Entweder handelt es sich um eine Fehlinvestition; oder um einen Aufruf, die Zukunft produktiv zu gestalten. Das hieße: diese drei Gleisabschnitte zu verbinden und auch mit einer neuen Generation von Stadtbahnwagen zu befahren. Der Rat der Stadt hat sich durch mehrere Beschlüsse diese Option offen gehalten, er fordert deshalb von der Verkehrs-AG (BSVAG) bei Streckenerneuerungen einen verbreiterten Gleisunterbau und ein vergrößertes Lichtraumprofil. Wird die dritte Schiene nachträglich montiert, passt der breitere Zug immer noch zwischen die Masten und erstaunlicherweise auch an die bisherigen Bahnsteigkanten.

Einführung in die alten Gütergleise

Diese Normalspur-Stadtbahn könnte via Bohlweg nordwärts ziemlich bald das nächste schwach genutzte Gütergleis erreichen und auf diesem weiterfahren. Zum Beispiel



Die Kanalbrücke könnte einen neuen Anstrich vertragen – doch sie trägt auch noch die schweren Güterzüge.
Foto: Robert Slawski



So könnte der Spargel-Express nach Braunschweig fahren, ab Hamburger Straße auf den – für Normalspur erweiterten – Gleisen der Metrolinie 1.
Grafik: Michael Walther

am VW-Werk Gifhorner Straße, dort nach links einschwenken, und dann am Schwarzen Berg vorbei auf der Güterstrecke nach Watenbüttel, Völkenrode, Wendeburg und Harvesse. Oder am Heizkraftwerk Mitte nach rechts auf die „Kohlenbahn“ abzweigen, dann über die „Nordkurve“ am Siegfriedviertel vorbei zum VW-Werk, von dort geradeaus weiter wie eben beschrieben.

Zu den hartnäckigen Befürwortern einer solchen Stadtbahnlinie gehört die Bürgerinitiative „Pro Zug-Kunft“ in Wendeburg, die im Jahre 2003 einen positiven Bürgerentscheid innerhalb der Gemeinde erwirkt hatte. Die Aktivisten haben jüngst eine Projektdarstellung unter dem Titel „Spargel-Express“ veröffentlicht. Auch die Gemeinde Wendeburg fordert parteiübergreifend einen Neuansatz der Planung. Kürzlich hat sich die „Nahverkehrsinitiative Braunschweig“ (Ni-BS) formiert, in der sich Experten aus Umwelt- und Verkehrsvereinen zusammengefunden ha-

ben (BUND-BS, braunschweiger forum e.V., VCD, Umweltzentrum e.V.). In ihrer ersten Stellungnahme ist die Wendeburger Strecke als Bestandteil eines umfassenden Stadtbahngesamtnetzes definiert worden. In einem zweiten Exposé wurde diese Strecke nach einer Kosten-Nutzen-Analyse noch einmal gesondert dargestellt (Oktober 2013).

Der Spargel-Express gehört ins Stadtbahnkonzept!

Die Stadtverwaltung Braunschweig arbeitet derzeit an einem „Stadtbahnausbauplan“, der im Frühjahr 2014 dem Rat der Stadt vorgelegt wird. Die Wendeburger Strecke gehört ins Untersuchungsprogramm. Seitens der Braunschweiger Ratsfraktionen herrscht kreative Pause, niemand mag dem kommenden Gesamtplan vorgreifen. Die entscheidende Frage wird sein, ob hier ein großer Gesamtentwurf für die Zukunftsfä-

higkeit der Stadt Braunschweig entstehen soll. Einige Anzeichen weisen in diese Richtung.

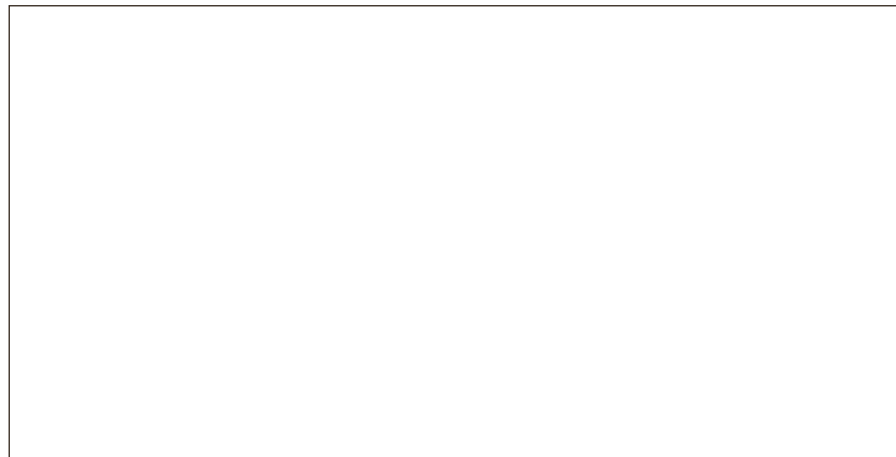
Im Frühjahr wird der nächste Oberbürgermeister gewählt. Es wird spannend, wie sich die Kandidaten zum Ausbau des Stadtbahnnetzes äußern werden. Von der BSVAG, einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft der Stadt, ist derzeit kein „Zukunftsplan“ zu erwarten. Vorstand Georg Hohmann scheidet Ende März 2014 aus, ein Nachfolger ist noch nicht gefunden. Aber man sollte vermerken, dass bis ins Jahr 2002 eine Stadtbahn nach Wendeburg in den festen Planungsbestand gehörte. Danach galt ein Sparzwang, wie ihn die BSVAG noch nie erlebt hatte.

Das „LOZ“ Harvesse

Natürlich ist es eine volkswirtschaftliche Verschwendung, wenn eine Bahnlinie für einen einzigen Zug pro Tag instand gehalten wird. Mit Sicherheit ist der vom „Müllzug“ befahrene Streckenabschnitt auch für den Besitzer DB-Netz ein Zuschussgeschäft. Denn es müssen zwei große Brückenbauwerke unterhalten werden: Querung der Oker-Aue und über den Mittellandkanal.

Der heute nicht mehr befahrene Streckenabschnitt von knapp fünf Kilometern Länge liegt zwischen Mittellandkanal und Harvesse. Die Lage wird sich aber in den kommenden drei Jahren ändern, da der VW-Konzern die Instandsetzung für Güterzüge plant.

Wenig östlich der Ortschaft Harvesse wird durch VW auf einer Ackerfläche ein neues



„Logistikoptimierungszentrum“ („LOZ“) erbaut. Der größere Teil des Lieferverkehrs läuft über die Straßen A2 und ein kurzes Stück B 214. Daneben soll ein Teil des Transports auf der Schiene erfolgen, unverzichtbarer Bestandteil des Projektes. Gerechnet wird zunächst mit ein bis zwei Güterzügen pro Tag.

Vorteile werden sich für die Wohngebiete im Braunschweiger Norden ergeben, denn vierzehn existierende Lager- und Frachtstandorte werden dann aufgegeben. Besonders die Anwohner in Kralenriede, in der Schuntersiedlung und im Siegfriedviertel werden aufatmen, wenn der bisherige Schwerlastverkehr entfällt.

Was einen zusätzlichen Personenverkehr auf der Strecke nach Harvesse angeht, so gibt es von Volkswagen keine Bedenken. Eine neue Chance für die Stadtbahn nach Wendeburg.

Reaktivierungskommission

Ein zweiter Impuls geht von der niedersächsischen Landesregierung aus. Kurz nach der Regierungsübernahme von SPD und B90/Grüne verkündete man, ein wesentliches Ziel sei die Reaktivierung von Bahnstrecken zur Lösung der Nahverkehrsprobleme. Man denkt an sechs bis acht Strecken. Daraus lässt sich auf ein Investitionsvolumen von 200 Mio.

Euro und mehr schließen. Inzwischen hat sich ein „Lenkungskreis“ etabliert; Mitglieder sind ganz überwiegend Ministerialbeamte. Aber auch das „Nahverkehrsbündnis Niedersachsen/Bremen“ ist mit dabei, über das die kleinen unabhängigen Initiativen indirekt vertreten sind.

Auch die Wendeburger Strecke ist in die Beratung und in die Auswahl der erfolgversprechendsten Projekte eingebracht worden. Und zwar gleich zweifach. Ein Vorschlag kam vom ZGB, der andere von der Gemeinde Wendeburg, der BI Pro Zug-Kunft und der Ni-BS.

Zwei ähnliche Konzepte – mit fundamentalen Unterschieden

Der Vorschlag des ZGB sieht die Anbindung Wendeburgs mit schweren Regionalzügen vor. Abfahrt Braunschweig-Hauptbahnhof, dann Bhf. Gliesmarode, dann Abzweig in die „Nordkurve“ und zur Querung Gifhorner Straße. Dem Vernehmen nach sind lediglich drei weitere Haltepunkte geplant: Watenbüt-

tel, Wendeburg, Harvesse. Die Züge sollen bestenfalls im Stundentakt verkehren.

Das Konzept der Nahverkehrsinitiative sieht ab Gifhorner Straße nach Nordwesten mehrere Haltepunkte vor: so auch am Schwarzen Berg, in Watenbüttel und Völkenrode, mehrere in Wendeburg und Harvesse. Hinzu kommen die Haltestellen bei der Innenstadtdurchführung. Für das Zwischenstück werden zwei Varianten verglichen: Einmal über Nordkurve und Kohlenbahn zum Heizkraftwerk Hamburger Straße, dort Einfädung in das bisherige Stadtbahnnetz. Vorteil: schnelle Realisierung möglich. Die andere Alternative ist die Einfädung



An der Peiner Straße hält der Müllzug, dann wird die Schranke heruntergekurbelt, der Müllzug fährt durch, hält wieder, die Schranke wird hochgekurbelt und weiter geht's. Der Spargelexpress wird dieser Form Eisenbahn-Romantik ein Ende setzen.

Foto: Robert Slawski

in das bestehende Stadtbahnnetz direkt am VW-Werk. In jedem Falle sollen leichte und schnelle Stadtbahnzüge zum Einsatz kommen, wie sie in Karlsruhe, Kassel oder Chemnitz seit Jahren fahren (s. S. 26).

Mit konkreten Zahlen belegt

Die Nahverkehrsexperten der Ni-BS haben eine faktenmäßige Beurteilung der Wendeburger Strecke veröffentlicht. Dafür wurden Einwohnerzahlen bestimmter Raumabschnitte rund um die geplanten Haltepunkte ermittelt, die sich zu rund 25.000 potentiellen Fahrgästen addieren. Hinzu kommen noch Fernpendler als weitere Zielgruppe. Anhand abgesicherter Vergleichszahlen wurden die Kosten für Streckenausbau, Weichen, Ausweichstellen, neue Haltepunkte, für schnell schließende Schrankenanlagen und für das „rollende Material“ ermittelt. Für rund 30 bis 36 Mio. Euro lässt sich der Spargel-Express in Fahrt bringen – das ist sehr günstig.

Was die laufenden Betriebskosten angeht, so wurde zunächst das bestehende Buslini-

ennetz analysiert. Bei einer Umorganisation als Zubringer zur Stadtbahn könnten einige Linien ganz, andere teilweise entfallen. Daraus ergibt sich ein beträchtliches Einsparpotential, auch weil die Stadtbahn wesentlich mehr Fahrgäste in einem Fahrzeug befördern kann. Nach erster Einschätzung könnten diese Einsparungen den laufenden Betrieb der Stadtbahnstrecke finanzieren.

Ausblick

Mit dem Ausbau des Braunschweiger Stadtbahnnetzes verbindet sich auch die konkrete Perspektive für einen nordwestlichen Streckenast, der von der Innenstadt über Watenbüttel nach Wendeburg und Harvesse führt. Dafür können bestehende innerstädtische Strecken genutzt werden, in den Außenbezirken vorhandene DB-Gleise.

Eine Reaktivierung für den Güterverkehr wird zwischen Mittellandkanal und Harvesse von der Volkswagen-AG betrieben, die hier als Partner für ein modernes, umweltfreundliches Verkehrssystem in einem städtischen Ballungsraum erscheint. Dabei werden auf einer Strecke Güter und Personen befördert, die Strecke insgesamt also wirtschaftlich sinnvoll genutzt.

Der Vorschlag der Ni-BS erschließt ein Fahrgastpotential von rund 30.000 Personen und sorgt für die Anbindung von Großfirmen mit etwa 15.000 Beschäftigten. Im niedersachsenweiten Vergleich ist derzeit kein Bahn-Reaktivierungsvorhaben zu erkennen, das ähnlich hohe Fahrgastzahlen erwarten lässt. Die Übernahme der benötigten Erst-Investition durch die Landesregierung wäre gut angelegtes Geld.

Und: Bei entsprechend zügiger Arbeit kann der Spargel-Express schon 2017 von Wendeburg in die Braunschweiger City rollen!

Robert Slawski

BUND Kreisgruppe Braunschweig

Webtipps



Wie die Idee einer Stadtbahn zwischen Braunschweig und Wendeburg umgesetzt werden könnte, stellt die Ni-BS vor:

www.bs-forum.de/wb/media/AG_Nahverkehr/Exposee-Wendeburger-Strecke_final.pdf

Dort finden sich auch die „Anregungen zum Stadtbahnausbaukonzept 2014“:

www.bs-forum.de/wb/pages/arbeitsgruppen/ag-bus-und-bahn/--strassenbahn-in-bs.php