



Die Linie 4 endet derzeit noch an der Helmstedter Straße. 2023 könnten die Trams dann bis Rautheim rollen.

FOTOS (2): STEFAN VOCKRODT

ZUM PLANUNGSSTAND DES STADTBAHNAUSBAUS

Eine lange Brücke und Linksverkehr

Die umfangreiche Bürgerbeteiligung bei den Stadtbahnprojekten Rautheim und Volkmarode zeigt auch, wie sinnvoll es ist, die Betroffenen frühzeitig in solche Projekte einzubinden. Denn was nun in die Umsetzung gehen soll, kann sich sehen lassen und stellt einen bemerkenswerten Fortschritt gegenüber den technokratischen Plänen früherer Jahre dar.

von Stefan Vockrodt

Der Prozess „Denk deine Stadt“, aus dem das jetzt vorgestellte Integrierte Stadtentwicklungskonzept hervorgegangen ist, hat gezeigt, dass eine intensive und frühzeitige Bürgerbeteiligung für alle Seiten Vorteile hat. Dies bestätigen auch die Bürgerbeteiligungen an den Planungen der Stadtbahnverlängerungen. Von den sechs vorgesehenen Korridoren

- Verlängerung Helmstedter Straße – Rautheim
- Verlängerung Volkmarode Nord
- Stadtbahn Hbf. – Heidberg via Salzdahlumer Straße
- Campusbahn (Hamburger Straße – Querum)
- westliche Innenstadtstrecke (Radeklint – Friedrich-Wilhelm-Platz oder Europa-Platz) und
- Verlängerung Radeklint – Lehndorf-Kanzlerfeld

gehen als erste die Verlängerungen nach Rautheim und durch Volkmarode in die konkreten Planungen.

Anregungen bewertet und aufgegriffen

Für beide Korridore gab es eine Reihe möglicher Streckenführungen. Allein für die Verlängerung nach Rautheim waren mehr als ein halbes Dutzend möglicher Streckenführungen in der Diskussion. Die jetzt ausgewählte Variante mit einer rund 225 m langen Brücke über den Rangierbahnhof, die zwischen dem Eisenbahndienstleister BBR und Dürkop von der Helmstedter Straße abbiegt und anschließend auch die A39 quert, bevor sie auf dem dann kürzesten Weg nach Rautheim führt, ist der wohl tauglichste Kompromiss, denn eine wirklich optimale, also allen Bedürfnissen gerecht werdende Variante ließ sich hier nicht finden.

Die Vorteile der gewählten Variante liegen einmal darin, dass sie wohl die schnellste Verbindung zwischen Rautheim und der City schafft, aber auch – und das ist das große Plus der langen Brücke –, dass sie zusätzlich eine exzellente Abkürzung für den südlichen Ringgleisweg in die Stadt und in das östliche Ringgebiet wie auch Riddagshausen bietet. Wesentlich umstrittener war dabei schon die Führung durch Lindenberg Richtung Rautheim, denn auch eine Annäherung an die Südstadt wurde von vielen gewünscht, letztlich aber aufgrund der dann wieder längeren Strecke und längeren Fahrzeit verworfen. Der letzte Bürgerworkshop im Juni lieferte ein überraschend eindeutiges Meinungsbild.

Nun muss die gewählte Trasse noch die sogenannte Standardisierte Bewertung bestehen, eine allerdings reine Wirtschaftlichkeitsbewertung ohne Berücksichtigung der ökologischen Belange. Aber es ist davon auszugehen, dass dies gelingt. Insgesamt überzeugten die Bürgerworkshops zu Rautheim durch die durchweg gute, aber auch intensive und kontroverse, nichtsdestotrotz konstruktive Diskussion zwischen Verwaltung, Verkehrs-GmbH und Bürger_innen.

Auf dem linken Gleis durch Volkmarode

Etwas anders stellt sich der Planungsprozess für die Verlängerung durch Volkmarode dar. Neben verschiedenen Varianten für die neue Zwischenendstelle an der Querumer Straße, die nun wohl unmittelbar an der Paul-Jonas-Meier-Straße entstehen soll, wurden seitens der Bewohner Volkmarodes mehrere alternative Varianten zur schon 1992 geplanten Führung entlang der Berliner Heerstraße, links am Remenhof abbiegend und im Bereich Ziegelwiese endend, vorgeschlagen. Das hat diverse Gründe, die mit der inkon-



Kassels Linie 1 fährt Richtung Vellmar im Linksverkehr – das soll Braunschweigs Linie 3 in Volkmarode auch.

sistenten Entwicklung des Stadtteils zusammenhängen. Ist der Siedlungsschwerpunkt inzwischen nördlich der Berliner Heerstraße zu finden, so liegen die Grundschule wie die IGS südlich derselben. Bei der vorgesehenen Streckenführung müssen die Schülerinnen und Schüler etwas längere Fußwege in Kauf nehmen, auch wurde stark kritisiert, dass die Kinder auf dem Heimweg (mindestens) die stark befahrene Hauptstraße queren müssten. Deshalb wurden mehrere Alternativen vorgeschlagen, die von einer südlich um den Stadtteil herumführenden und damit nur die Schulen erschließenden Führung bis zu einem Verbleib der Tram auf der Berliner Heerstraße mit einer Endstelle hinter der Ziegelwiese und sogar zu einer sogenannten „Blockumfahrung“ reichten, auf der die Bahn den Stadtteil auf quasi einer Einbahntrasse durchfährt, was zu verlängerten Fahrzeiten und einer erhöhten Verspätungsanfälligkeit führen würde, ein Problem, das bereits auf der bestehenden Trasse besteht und behoben werden muss.

Letztlich wurde an der grundsätzlichen Führung nichts geändert, aber man zeigt sich in Braunschweig durchaus lernfähig: Zwischen Moorhüttenweg und Remenhof soll die Tram nun in Seitenlage südlich der Berliner Heerstraße fahren, wobei die Tram

in den Linksverkehr wechselt, also stadtauswärts auf der Straße fährt, während das Gegengleis südlich davon auf eigenem Gleiskörper angelegt wird, sodass die Tram auf dem Weg in die Stadt nicht im Stau stecken bleiben muss. Eine Lösung, die in Deutschland Vorbilder in Kassel hat, wo die beengten Verhältnisse entlang der B7 bei der Verlängerung nach Vellmar genau diese Lösung erzwangen. Ob die Anregung aufgegriffen wird, den Fuß- und Radweg nicht zwischen, sondern südlich der Tramgleise zu führen? Es wäre sinnvoll. Diese Lösung bietet auch den Schülerinnen und Schülern einen etwas kürzeren Fußweg ohne den Zwang, die Straße queren zu müssen. Die beiden neuen Haltestellen in Volkmarode erhalten Inselbahnsteige. Insgesamt ist so eine Lösung gefunden worden, die mit dem vorhandenen Straßenraum auskommt und keine oder nur sehr geringe Eingriffe in die Grundstücke erfordert.

Wie geht es weiter?

Beide Trassen gehen jetzt in die konkrete Planung, erst jetzt können genauere Schätzungen der Baukosten erfolgen. Bestehen sie die Bewertung, erhalten also Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1, so werden die entsprechenden Zuschussanträge an Bund und



Mehr zum Stadtbahnausbaukonzept gibt es auf: www.stadt-bahn-plus.de Und unter www.stadt-bahn-plus.de/projekte/ sind die einzelnen Korridore und der Stand der Bearbeitung dokumentiert. Das Projekt Volkmarode mit der nun empfohlenen „englischen Variante“ steht auf: www.stadt-bahn-plus.de/projekte/steckbrief-volkmarode-nord/

Land gestellt, zwischen 75 und 80 Prozent der Gesamtinvestition können so gefördert werden, und nur den Rest muss die Stadt finanzieren. Dann kommt die letzte größere Hürde: das Planfeststellungsverfahren. Hier können noch einmal bisher nicht erkannte Detailprobleme abgeklärt werden. Etwa 2021/22 kann dann der Bau der Strecken beginnen, sodass vielleicht in fünf Jahren die ersten neuen Strecken befahren werden.

Die für beide Strecken gefundenen Lösungen zeigen, wie sinnvoll eine umfangreiche und frühzeitige Bürgerbeteiligung ist. Bleibt zu hoffen, dass diese Erfahrung auch auf andere Projekte (Hagenmarkt, Holwedestraße) ausstrahlt und die Stadt hier nicht wieder in die alten Bahnen zurückfällt. Denn ein ISEK muss permanent weiterentwickelt werden, es ist nur dann sinnvoll, wenn es mehr wird als nur eine bunte Imagebroschüre, die beim Stadtmarketing erhältlich ist. ◀