

## Kommentar

# Problemfall Hagenmarkt

Der Hagenmarkt ist das Nadelöhr in Braunschweigs Stadtbahnnetz. Und er wird das auch bleiben, wenn die Ausbaupläne realisiert werden. Seit Juli schleichen die Trams im Schritttempo über die Gleisanlagen, die (damals noch) Verkehrs-AG erhielt ein Gutachten, das einen derart schlechten Zustand der Gleisanlagen darstellt, dass diese im Sommer 2015 provisorisch erneuert werden sollen. Diesem Provisorium haben der Planungs- und Umweltausschuss und der Verwaltungsausschuss im September zugestimmt, die Kosten (rund 1 Mio. Euro) trägt die Verkehrs-GmbH, wie das Unternehmen seit Juli heißt.

Nun sind die bestehenden Gleisanlagen am Hagenmarkt, errichtet 1986/87 im Zuge des Streckenbaus zum Radeklint, stark sanierungsbedürftig. Und hier fahren vier der fünf Braunschweiger Tramlinien entlang, 40 Bahnen überqueren von Montag bis Freitag jede Stunde (tagsüber) die Kreuzung. Das Provisorium sieht vor, den Normalbetrieb der vier von Süden kommend sich verzweigenden Linien aufrechtzuerhalten. Aber: mehr auch nicht. Durch Entfall der Abzweigung von West nach Nord und der Durchfahrt von Ost nach West verliert der Hagenmarkt wesentliche Teile seiner Funktion im Netz. Bei einer Störung auf dem Rückgrat am Bohlweg, bricht der Betrieb der vier Linien nördlich der Haltestelle „Schloss“ zusammen. Für einen Busersatzverkehr fehlen dem Unternehmen werktags die Busse.

Der Verfasser gehört zu denen, die den Sinn der kurzfristigen Maßnahme für fragwürdig halten. Denn problematisch ist das Fundament der Kreuzung. In den 1980er-Jahren brachten die damals üblichen Züge aus Trieb- und Beiwagen vollbesetzt etwa 50 Tonnen auf die Waage, verteilt auf insgesamt zehn Radsatzpaare. Heutige Niederflurtrams wie die neuen Traminos haben vollbesetzt eine Masse von 70 Tonnen, bei nur noch acht Radsatzpaaren. Sie belasten also die Betonplatte, auf der die Gleise liegen, weitaus stärker. Bei einer Erneuerung muss, im Gegensatz zu den Plänen der ehemaligen Verkehrs-AG dieses Fundament erneuert oder zumindest verstärkt werden. Dann freut sich



*Auch nach der provisorischen Sanierung wird die M3 von der Fallersleber Straße an der Katharinenkirche vorbei in den Bohlweg abbiegen. Doch die zur Hagenbrücke führenden Schienen sollen verschwinden, damit entfällt jede Wendemöglichkeit, wenn am Rathaus mal wieder gesperrt ist.*

*Foto: Stefan Vockrodt*

auch der Pfarrer der Katharinengemeinde, weil seine Kirche nicht mehr so stark erschüttert wird.

Wie die Neugestaltung des Hagenmarkts sinnvoll gestaltet werden kann, hängt entscheidend davon ab, ob und wie schnell die westliche Innenstadtstrecke realisiert werden kann, da sich dadurch auch die Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Linien vom derzeitigen Hauptknoten Rathaus auf den Hagenmarkt und einen weiteren Umsteigeknoten am westlichen Cityrand verschieben werden. Dies muss in den Plänen Niederschlag finden.

Im November 2013 entschied der Rat, die Verkehrs-AG solle die Planungen für eine Neugestaltung der Gleisanlagen in Angriff nehmen. Tatsächlich hat der alte Vorstand nichts dergleichen unternommen, nun will man eine provisorische Sanierung durchführen, die einen schlechten Zustand verschlechtert. Es heißt, das sei nur ein Provisorium. Aber Provisorien zeichnen sich durch ein zähes Leben aus. Doch ohne freizügige Fahrtmöglichkeiten über den Hagenmarkt hat ein neues Stadtbahnkonzept keine Realisierungschance. Und ohne Verstärkung des Fundaments bleibt alles, was jetzt geplant ist, nur Flickwerk. Und dafür sollte man eigentlich kein Geld verschwenden.

Stefan Vockrodt