

# Das Projekt StadtBahnPlus (2013, 2021, 2030)

aus den offiziellen Veröffentlichungen zusammengestellt

**B**raunschweig ist die zweitgrößte Stadt Niedersachsens. Sie liegt im Herzen der Region Braunschweig, dem Gebiet des Regionalverbandes Großraum Braunschweig. In der Region leben über eine Million Menschen, die Bevölkerung der Stadt macht davon ein Viertel aus – und Braunschweig wächst weiter! Im Jahr 2030 werden rund 15.000 - 20.000 Menschen mehr hier leben (CIMA-Studie im Auftrag des Regionalverbandes Großraum Braunschweig, 2017).

Dabei gilt es, den künftigen Bedarf an Mobilität für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt und den vielen Einpendlern aus der Region dem Wachstum anzupassen und attraktiver zu gestalten. Deshalb wird in Braunschweig an einem leistungsfähigen, modernen Nahverkehrssystem für die Zukunft gearbeitet.

Der Rat der Stadt Braunschweig hat im Februar 2013 beschlossen, das Stadtbahnnetz auf Erweiterungen und Ergänzungen zu untersuchen. Die nächste Stufe mit einer ersten Öffentlichkeitsbeteiligung (2014) ergab die Darstellung von sechs Korridoren, die einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unterzogen werden sollten.

Das Stadtbahnausbaukonzept greift mehrere Maßnahmenpläne und Konzepte auf, die bereits beschlossen sind (Nahverkehrsplan, integriertes Klimaschutzkonzept, Luftreinhalte- und Aktionsplan) und sich unter Beteiligung der Braunschweiger\*innen in Entwicklung befinden.

Am 21. Februar 2017 fasste der Rat der Stadt Braunschweig den Grundsatzbeschluss für das Stadtbahnausbaukonzept. Dieser Beschluss macht den Weg frei, die Strecken in der vorgeschlagenen Reihenfolge detailliert weiter zu planen.

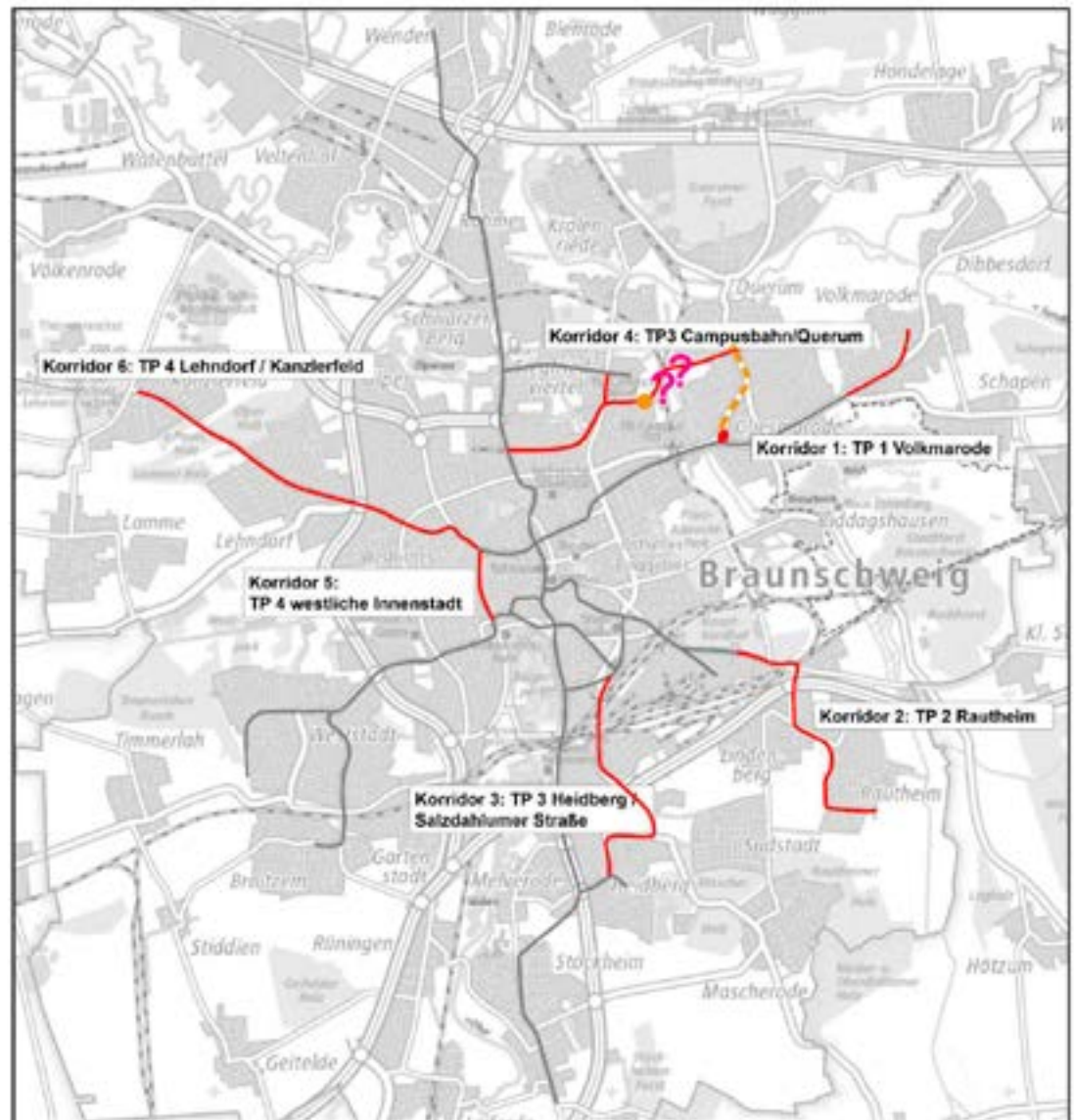
## Zielnetz

Die Voruntersuchung nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung hat ergeben, dass ein Ausbau des Straßenbahnnetzes in sechs

Korridoren mit insgesamt rund 18 neuen Gleiskilometern bis 2030 wirtschaftlich sinnvoll ist und den wachsenden Bedarf an Mobilität und Kapazitäten im öffentlichen Nahverkehr in der Zukunft am besten decken kann. Der Ausbau wird stufenweise erfolgen ...

## Stadtbahnausbau – Rahmenantrag

Der sogenannte Rahmenantrag begründet die Vorgehensweise bei der stufenwei-



Gesamtstreckennetz Stadtbahnausbau 2030 (TP bedeutet Teilprojekt). Zusätzliche Eintragungen: Fragliche Auenquerung in Korridor 4 (Lila) und Alternativen (Orange).

QUELLE: STADT BRAUNSCHWEIG, ENTWURF „RAHMENANTRAG“, OKTOBER 2020. VERÄNDERT

sen Bearbeitung der einzelnen Streckenabschnitte und erläutert die derzeitigen Planungsstände der Teilprojekte. Darüber hinaus werden die Kosten für das Gesamtprojekt von rund 200 Mio. Euro sowie die prognostizierten Fördermittel aufgezeigt.

Festzuhalten ist, dass das Zielnetz einen höchstmöglichen Nutzen für die Fahrgäste bringen soll. Je mehr Fahrten umsteigefrei beziehungsweise mit nur einem Umstieg für die Mehrheit der Fahrgäste erreicht werden können, desto positiver wirkt sich das auf den Nutzen und somit auf die Standardisierte Bewertung aus.

### **Kurzbeschreibung der einzelnen Projekte in der Reihenfolge der Planungsstufen**

#### **Volkmarode-Nord**

(Bewertungsstichtag für alle Projekte: 30.06.2018.)

Bewertungsfaktor: 1,3 | Länge: ca. 1,2 km | Baukosten: ca. 18,3 Mio. Euro

Die Verlängerung der heutigen Linie 3 beginnt an der Haltestelle Moorhüttenweg und führt über die Berliner Heerstraße bis ins Baugebiet Volkmarode-Nord, was städtischerseits lange versprochen war.

Erstmals würde der gesamte Siedlungsbereich von Volkmarode einschließlich der Integrierten Gesamtschule (IGS) erschlossen. Eine Wendeschleife nahe Bahnhof Gliemarode ist unverzichtbarer Bestandteil des Projektes.

#### **Rautheim**

Bewertungsfaktor: 1,4 | Länge: ca. 3,4 km | Baukosten: ca. 32,6 Mio. Euro

Die Verlängerung der heutigen Linie 4 beginnt an der Endhaltestelle Helmstedter Straße. Eine große Herausforderung ist sowohl die Querung der Gleise zum Hauptgüterbahnhof als auch der A 39 mit großen Brückenbauwerken.

Erschlossen werden große Neubaugebiete und die Ortslage Rautheim. Dabei wird eine ältere Freihaltungstrasse genutzt, wodurch ein gesonderter Bahnkörper gesichert ist.

#### **Salzdahlumer Straße / Heidberg**

Bewertungsfaktor: 1,6 | Länge: ca. 3,4 km | Baukosten: ca. 39 Mio. Euro

Die Trasse führt vom Hauptbahnhof über Salzdahlumer Straße und Hallestraße zum Sachsendamm und bindet dort im Heidberg an die vorhandene Wendeschleife „Anklamstraße“ der Linie 2 an.

Mit dem Bebelhof (Salzdahlumer Straße) wird ein dicht besiedelter Stadtteil mit hohem Fahrgastaufkommen erschlossen. Die

## **Kommentar**

**W**er in die Geschichte zurückblickt, wird feststellen, dass ähnliche Planungsvorhaben schon vor über dreißig Jahren in dieser Stadt formuliert wurden. Sie fanden ihren Niederschlag im Gesamtprojekt „Stadtbahn 2000“. Ende der 1990er Jahre beschlossen – und mehrfach durch Ratsbeschlüsse bekräftigt.

Das damalige Zielnetz enthält jedoch noch die Verbindungen durch die RegioStadtBahn. Insgesamt scheinen die damaligen Planer aber durchaus richtig gelegen zu haben, was sich aus dem Vergleich der Streckenplanungen ergibt.

Die Zwischenzeit war – vor allem durch den Wechsel der politischen Mehrheiten und durch den Oberbürgermeister Dr. Hoffmann – durch eine eher schienenfeindliche Stimmung geprägt.

Das jetzige Projekt stellt einen Neuanfang dar, der vor allem von der breit angelegten Öffentlichkeitsbeteiligung lebt. Damit ist ein völlig neues Niveau

in der Einbeziehung der Zivilgesellschaft erreicht. Ein großer Erfolg.

Die Projektleitung wäre gut beraten, wenn sie den engen Zusammenschluss mit den Zuschussgebern bei Bund, Land und Regionalverband suchen würde. Überzeugend für die Mittelgeber sind nicht „bergeweise“ Papier und Pläne, sondern die persönlich überzeugende Darlegung von Zukunfts-Konzepten. Oder anders ausgedrückt: „Fertige Projekte ziehen ihr Geld“. Der Ausbau der Stadtbahn in Hannover ist dafür das beste Beispiel.

So sehr dem neuen Projekt StadtBahn Plus ein durchschlagender Erfolg zu wünschen ist, zum Wohle der Stadt, ihren Bürger\*innen und zu Gunsten unserer geschundenen Umwelt, so sehr ist zu befürchten, dass im anstehenden Kommunalwahlkampf das Projekt StadtBahnPlus durch einige selbsternannte Sparkommissare angezweifelt wird.

**Reinhard Siekmann**

Strecke bindet außerdem das große städtische Klinikum an die Stadtbahn an.

#### **„Campusbahn“**

Bewertungsfaktor: 1,6 | Länge: ca. 4,0 km | Baukosten: ca. 41,4 Mio. Euro

Die Campusbahn zweigt von der Hamburger Straße in Höhe des ehemaligen Pressehauses ab und führt parallel zum Anschlussgleis des Heizkraftwerkes-Mitte in Richtung Osten. Im weiteren Verlauf führt sie an den Baugebieten der neuen Nordstadt vorbei und zwischen dem TU-Campus Nord sowie dem TU-Campus Beethovenstraße hindurch.

Ob eine Weiterführung in Richtung Osten nach Querum sinnvoll ist, wobei eine Überquerung der Bahnstrecke Braunschweig - Uelzen sowie von der Aue von Mittelriede und Wabe erforderlich wären, befindet sich in der Diskussion (Red: S. S. 32-33).

#### **Westliche Innenstadtstrecke**

Bewertungsfaktor: Über die Gördelingerstraße 1,3, über die Gildenstraße 1,2 | Länge: 800 beziehungsweise 950 m | Baukosten: ca. 10 Mio. Euro

Für die westliche Innenstadtstrecke sind zwei Trassen möglich: Gördelingerstraße /

Brabantstraße und Gildenstraße. Beide möglichen Trassen werden die westliche Innenstadt insgesamt aufwerten. Auf der neuen Strecke würden rund 13.000 zusätzliche Fahrgäste und damit potenzielle Kunden pro Tag diesen Teil der Stadt frequentieren.

Ein entscheidender Vorteil ergibt sich aus der Entlastung der Stammstrecke Bohlweg, derzeit die einzige Nord-Südverbindung und die „Schwachstelle“ im Gesamtnetz.

#### **Lehndorf / Kanzlerfeld**

Bewertungsfaktor: 1,4 | Länge: ca. 5,1 km | Baukosten: ca. 50,2 Mio. Euro

Die Trasse beginnt an der Wendeschleife Radeklint und führt über die Celler Straße stadtauswärts. Die Strecke führt zunächst durch sehr dicht besiedelte Stadtgebiete, Ziel und Endpunkt sind zwei große Forschungsanstalten. Die detaillierte Streckenführung ist noch offen, bietet jedoch die Chance für städtebaulich sinnvolle Neuordnungen.

In Höhe der Autobahn A 391 ist eine Zwischenwendeschleife geplant, um einen verdichteten Takt von 7,5 Minuten für die bevölkerungsstarken Bereiche und den „Stadttakt Braunschweig“ von 15 Minuten bis zum Kanzlerfeld zu realisieren. ◀