

# **Anregungen zum Stadtbahnausbaukonzept**

Bündnis 90/Die Grünen  
Kreisverband Braunschweig  
Arbeitsgemeinschaft Verkehr  
z.Hd. Dennis Egbers-Schoger  
dennis.egbers-schoger@t-online.de  
Tel.:0531-7015202  
Mobil:0160-6370153

2. September 2013

## Grundsätzliches

Gerne nehmen wir das Angebot an, uns mit Ideen und Anregungen frühzeitig an der Erarbeitung eines neuen Stadtbahnausbaukonzeptes zu beteiligen. Es wird Zeit, dass nach langjährigem Stillstand in Bezug auf Neuplanungen und Ausbauten wieder Schwung in den Ausbau des Braunschweiger Straßenbahnnetzes kommt. Dies ist umso dringender angesichts der vielfältigen ökologischen und sozialen Herausforderungen, vor denen wir stehen und die unser Bild davon, wie (groß-)städtischer Verkehr gestaltet werden sollte, einmal mehr völlig verändert werden. Viele gute Ideen, die Schritte in Bezug auf diese Herausforderungen bilden, wurden bereits im Stadtbahnausbaukonzept 1992 formuliert, analysiert und umgesetzt. Beachtenswert scheint uns dabei, dass jede einzelne der bereits umgesetzten Maßnahmen eine Erfolgsgeschichte darstellt, bei der die prognostizierten Fahrgastzahlen teils erheblich übertroffen wurden. In den betroffenen Quartieren stellt die Straßenbahn heute einen nicht wegzudenkenden und weithin positiv aufgenommenen Bestandteil des Straßensbildes dar. Es verbleiben allerdings immer noch wesentliche Projekte aus dem alten Stadtbahnausbaukonzept, die nicht realisiert wurden - ebenso wie heute bereits verkehrlich sinnvolle oder zumindest für die Zukunft stets aufs Neue zu überdenkende Projekte, die vor zwanzig Jahren keine Beachtung fanden.

Wir schlagen basierend auf dem alten Stadtbahnausbaukonzept, dessen verwaltungs-internen Weiterentwicklungen sowie dem Verkehrsentwicklungsplan daher folgende zu untersuchenden Neu- und Ausbaumaßnahmen vor, bei denen wir direkt eine unserer Meinung nach angemessene Priorisierung vornehmen. Diese Priorisierung kann selbstverständlich nicht den Anspruch erheben, eine sorgfältige verwaltungsseitige Evaluation der verschiedenen Projekte zu ersetzen, und soll daher nur als Indikation dienen, wie wir die Projekte in Bezug auf Nutzen und Umsetzbarkeit anordnen würden. Viele der vorgeschlagenen Ausbauprojekte können und sollten einher gehen mit einer erheblichen städtebaulichen Aufwertung, die zusammen mit jedem Ausbauprojekt erdacht und umgesetzt werden sollte.

Als zugegeben ambitionierte Prämisse haben wir unseren Überlegungen das Ziel zu Grunde gelegt, langfristig sämtliche ehemaligen und aktuellen M-Linien des Busnetzes (411, 413, 416, M19, M29) durch emissionsfreien und komfortablen Straßenbahnverkehr zu ersetzen. Zudem haben wir die sich daraus ergebenden Prämissen dort um weitere Projekte ergänzt, wo wir bereits aktuell oder unter gewissen Bedingungen in der Zukunft Bedarfsschwerpunkte oder eine sinnvolle Netzwirkung sehen. Uns ist sehr wohl bewusst, dass dies ein sehr weitreichendes Ziel ist - als Indikation hierfür darf dienen, dass wir einige der nötigen Teilprojekte in die geringste Priorität einsortiert haben. Eine Beschreibung der Prioritätsstufen sowie der Einzelprojekte erfolgt im folgenden in stichpunktartiger Form, ebenso wie eine fallweise nötige Bedingung, an die eine weitere Betrachtung einzelner Projekte zu koppeln ist. Wir würden uns freuen, unsere Ideen bei Gelegenheit auch persönlich vorstellen zu dürfen und stehe gerne für ein Gespräch bereit. Sämtliche Vorschläge könnten mit Blick auf den knappen Zeithorizont zur Einreichung sicher noch weiter ausformuliert und präzisiert werden, was wir gerne machen würden, sofern uns die Gelegenheit dazu gegeben wird.

## **Priorität 1: Projekte höchster Dringlichkeit**

Diese Kategorie umfasst Projekte, die wegen hohen Bedarfs und/oder weit fortgeschrittener Planung – teils sogar vorhandenen Ratsbeschlüssen – möglichst unverzüglich umgesetzt werden sollten. Wir haben eine Priorisierung aufgrund von Bedarf und gegebenenfalls vorliegendem Planungsstand bzw. vorausseichtlichem Umsetzungszeitraum vorgenommen und einige der Projekte in Teillose aufgeteilt. Somit ist in diesen Fällen eine schrittweise Planung, Fertigstellung und Inbetriebnahme möglich. Für letzteres sind selbstverständlich entweder der Bau von Wendeschleifen oder die Beschaffung von Zweirichtungsfahrzeugen nötig, wobei die zu wählende Option sowohl vom konkreten Fall als auch von langfristigen Planungen der Politik und der Braunschweiger Verkehrs-AG abhängig zu machen wäre. Dies vorangeschickt schlagen wir als Projekte höchster Dringlichkeit die folgenden Aus- bzw. Neubaumaßnahmen vor.

### **A. Westliche Innenstadtstrecke:**

Die Westliche Innenstadtstrecke ist im Verkehrsentwicklungsplan von 2001 als bereits gebaute Strecke unterstellt. Erst mit ihr sind nennenswerte Erweiterungen und Taktverdichtungen im Braunschweiger Straßenbahnnetz möglich, da momentan jegliche weitere Verkehrsausweitung (abgesehen von reinen Linienverlängerungen) an der vorhandenen Kapazität des Engpasses Bohlweg, insbesondere der Haltestellen Rathaus und Schloss, scheitern würde. Hinzu kommt, dass erst mit Bau der Westlichen Innenstadtstrecke das Braunschweiger Straßenbahnnetz auch in der Innenstadt zu einem echten Netz wird. Somit werden Umleitungsmöglichkeiten im Falle von Großveranstaltungen, Baumaßnahmen und Störungen im Bereich Bohlweg/Schloss geschaffen, die momentan unausweichlich zu einem Zerfallen des Netzes in zwei separate Teile führen. Die Realisierung der Westlichen Innenstadtstrecke sollte vorzugsweise über den Straßenzug Gördelinger Straße, Altstadtmarkt, Brandtstraße zum Friedrich-Wilhelm-Platz erfolgen. Hier entfaltet die Strecke ihre volle Erschließungswirkung und kann mit einer Gesamtaufwertung der momentan kriselnden westlichen Innenstadt einhergehen. Zudem liegen verwaltungsseitig bereits weitreichende Planungen vor, so dass mehr oder minder unmittelbar mit der Planfeststellung und Umsetzung begonnen werden kann. Sollte sich die oben genannte Trassenführung dennoch als nicht kurzfristig durchsetzbar erweisen, so ist auch die alternative Strecke über die Gildenstraße erneut zu prüfen. Wegen des größeren Abstandes zur Kerninnenstadt ergeben sich hier aber deutlich erhöhte Herausforderungen, was Umgestaltung der dorthin führenden Achsen und Hebung der Fahrgastpotentiale ergibt. Dies wäre bei einer solchen Alternativplanung unbedingt angemessen zu berücksichtigen.

### **B. Radeklint - (Petristr./Ring/Klinikum Celler Str.) - Hannoversche Str. - Saarplatz - von Pawelsches Holz**

Diese Teilstrecke stellt den ersten Teil des zu realisierenden Straßenbahnausbaus in Richtung Kanzlerfeld und Lamme dar. Sie erschließt dicht besiedelte Stadtquartiere im nördlichen Westlichen Ringgebiet und Lehdorf mit an die 20.000 Einwohnern und kann bis zu ihrer (vorläufigen) Endhaltestelle am von Pawelschen Holz am

Lehndorfer Ortsausgang mehrere hochfrequentierte Buslinien zumindest auf großen Teilstrecken ersetzen. Offen bleiben muss an dieser Stelle die konkrete Führung zwischen Celler Str. und Hannoverscher Straße. Hierfür kommen abhängig von anderen Planungen und baulichen Erwägungen folgende vier Varianten in Frage:

- An die heutige Buslinie 411 angelehnte Streckenführung, d.h. ortsauswärts über Petristraße, ortseinwärts über Goslarsche Straße. Eine zusätzliche Wendeschleife zur Betriebsflexibilisierung kann möglicherweise mit Hilfe einer Blockumfahrung, d.h. einer Gleisverbindung aus der Petristraße in die Goslarsche Straße erfolgen.
- Weitgehend der obigen Variante entsprechend kommt bei zeitnaher Aufgabe der Strafvollzugsanstalt Rennelberg auch eine Führung über Rennelbergstraße und das Gelände der SVA in die Petri- bzw. Rudolfstraße in Frage.
- Bei perspektivischer Realisierung einer Straßenbahnstrecke auf dem Wilhelminischen Ring kann eine Führung über Amalienplatz und Rudolfplatz erfolgen.
- Als letzte Variante verbleibt eine Führung über die Celler Straße bis zum Klinikum und anschließend über das ehemalige Ringgleis (neben dem Radweg) bis zur Hannoverschen Straße.

Welche Variante realisiert werden sollte, sollte von der planenden Verwaltung in Zusammenarbeit mit der Politik auf Grundlage von Umsetzbarkeit und Verkehrspotential entschieden werden. Bei Festlegung auf eine Variante scheinen uns in Hinsicht auf das Verkehrspotential die beiden ersten die deutlich zu präferierenden zu sein. Abschließend sei in Hinblick auf die im Endausbauzustand zwei Endhaltestellen im Kanzlerfeld und in Lamme erwähnt, dass auch die Realisierung zweier Varianten (insbesondere über Petristraße sowie Klinikum) in Frage käme, die von jeweils einer Linie zu befahren wären. In der Saarstraße kann und wird die Allee erhalten bleiben. Die neuen Förderrichtlinien des Landes machen es möglich, auch für eine auf der Straße geführte, mit geschickter Vorrangschaltung priorisierte Straßenbahnlinie eine Förderung zu erhalten. Auch in Petri- und Goslarscher Straße ist eine straßenbündige Führung möglich. Auf den sonstigen Abschnitten sollte zumindest in Hauptlastrichtung jeweils ein unabhängiger Gleiskörper für eines der beiden Richtungsgleise möglich sein.

### **C. Hauptbahnhof - Salzdahlumer Straße - Klinikum**

Die nördliche Salzdahlumer Straße mit den Fahrgastaufkommensschwerpunkten Bebelhof, Berufsbildende Schulen und Klinikum weist mit die höchsten Fahrgastzahlen im Braunschweiger Busliniensystem auf und bietet unstrittig das für eine Straßenbahn nötige Potential. Der aktuelle Ausbau des Klinikums Salzdahlumer Straße wird dies noch verstärken. Wir schlagen daher vor, im Zuge der anstehenden Sanierung der Salzdahlumer Straße ausgehend vom Hauptbahnhof eine Straßenbahnstrecke bis zu einer unmittelbar vor dem Haupteingang des Klinikums befindliche Wendeschleife zu bauen. Die Strecke sollte soweit möglich auf eigenem Gleiskörper geführt werden, gegebenenfalls ist hierfür teilweise ein Rückbau der

Salzdahlumer Straße auf zwei überbreite (d.h. ein Überholen durch PKWs weiterhin ermöglichende) Richtungsfahrbahnen nötig.

**D. von Pawelsches Holz - Kanzlerfeld**

Wegen des als geringer einzuschätzenden Planungsaufwandes wird Kanzlerfeld als erster der beiden westlichen Stadtteile von Lehndorf aus angebunden. Durch die Trassenfreihaltung im Kanzlerfeld sind Streckenführung und Lage der Wendeschleife weitgehend vorgegeben. Die Buslinien 411 und 461 können durch die Verlängerung weiter eingekürzt bzw. zu einer Tangentiallinie Lamme-Watenbüttel vereinigt werden.

**E. Saarplatz - Neunkirchner Straße - Lamme**

Die Erschließung von Lamme sollte aufgrund des höheren Fahrgastpotentials sowie des geringeren Streckenanteils durch unbebautes Gebiet mit eindeutiger Präferenz vom Saarplatz ausgehend über die Neunkirchner Straße und anschließend über vorhandene Fahrwegstrecken sowie die freigehaltene Trasse nach Lamme führen. Die enge Neunkirchner Straße wird gegebenenfalls erhöhten Planungsaufwand sowie kleinere eingleisige Abschnitte nötig machen, so dass trotz leicht höherer Einwohnerzahl die Verlängerung nach Lamme vermutlich erst ein wenig nach der nach Kanzlerfeld realisiert werden kann. Eine Anbindung von Lamme über Hildesheimer Straße und freies Feld wäre zwar auch möglich, aber wegen des geringen Fahrgastpotentials innerhalb Lehndorfs nur zweite Wahl.

**F. Schwarzer Berg - Watenbüttel - Völkenrode - Wendeburg - Harvesse**

Dieser Streckenausbau knüpft an die RegioStadtBahn-Planungen an und realisiert die seinerzeit mit hohem Kosten-Nutzen-Verhältnis bewertete Anbindung von Wendeburg an Braunschweig durch die Einbindung in das Braunschweiger Straßennetz. Zudem bietet sich hiermit die Variante, die Fragmente des Drei-Schienen-Gleises auf Braunschweiger Stadtgebiet miteinander zu verbinden, einer sinnvollen Nutzung zuzuführen und die Vorzüge der Idee der RSB auf kleinem Niveau zu realisieren. Hierfür ist eine Schließung der Lücken des Drei-Schienen-Gleises vom Hauptbahnhof aus bis zur Hamburger Straße nötig.

Anschließend bestehen zwei Varianten, nämlich eine Einfädelung in das Anschlussgleis des Heizkraftwerkes und anschließende Führung über Nordbahnhof und Hafenbahn zum Schwarzen Berg oder über einen weiteren Einbau von Dreischienengleisen auf der Hamburger Straße bis zur Kreuzung mit der Hafenbahn. Gegebenenfalls kommt die erste Variante als Vorlaufbetrieb für die zweite Variante in Frage, diese Option ist möglicherweise aufgrund der Kombination von schnellerer Realisierung und späterer Beschleunigung durch Abkürzen des Umbaus im Vorlaufbetrieb sinnvoll. Generell ist die erste Variante zu bevorzugen, da sie eine wesentlich kürzere Fahrtzeit ohne größere Umwege bietet. Die Fahrgastpotentiale entlang der Strecke über Nordbahnhof und Schuntersiedlung können im wesentlichen auch durch das in Priorität 2 aufgeführte Campus-Bahn-Projekt zielgerichtet erschlossen werden.

Ab dem Schwarzen Berg verläuft die Strecke auf der alten Bahnstrecke Braunschweig - Celle über Watenbüttel, Völkenrode und Wendeburg bis nach Harvesse, wo in unmittelbarer Nähe zum geplanten VW-Logistikzentrum Endhaltestelle und Park-and-Ride-Platz realisiert werden können. Eine Kooperation mit Volkswagen im Zuge der Errichtung des Logistikzentrums ist anzustreben. Für den Betrieb werden Zweirichtungsfahrzeuge benötigt, um die Errichtung von zusätzlichen Wendeschleifen außerhalb des eigentlichen Straßenbahnnetzes zu vermeiden, dies ermöglicht es auch, unterschiedliche Takte z.B. bis zum Schwarzen Berg, nach Völkenrode und nach Harvesse zu fahren. Die Buslinie 416 kann auf ihrem nordöstlichen Ast bis Ölper eingekürzt werden. Als Fahrzeuge werden entweder Hybridfahrzeuge benötigt, die auf den nicht elektrifizierten Streckenteilen mit Dieselantrieb fahren, oder es muss eine Elektrifizierung erfolgen. Letztere ist gerade im Hinblick auf langfristige Kostenvorteile sorgfältig zu überprüfen und unser Einschätzung nach zu bevorzugen.

#### **G. Moorhüttenweg - Volkmarode-Nord**

Aus der Diskussion um die Straßenbahnverlängerung nach Volkmarode-Nord ist der Ansatz, direkt eine „große“ Lösung in Form eines neu aufgelegten Stadtbahnausbaukonzeptes zu suchen, überhaupt erst entstanden. Nach wie vor halten wir diese Verlängerung für eine sinnvolle Maßnahme, insbesondere bei zeitgleicher Realisierung eines Park-and-Ride-Platzes. Erst durch die Verbindung mit einem solchen Platz kann die Verlängerung ihr volles Potential ausspielen und eine positive Kosten-Nutzen-Analyse erreichen. Dies sollte bei einer Neuaufnahme des bereits weit fortgeschrittenen Planungsverfahrens ebenso berücksichtigt werden wie die inzwischen geänderten Förderkriterien des Landes, die auch eine Förderung bei (teilweiser) Führung im Straßenplenum zu lassen. Zusätzlich ist zur betrieblichen Flexibilisierung und zur Verbesserung der Anbindung des Bahnhofes Braunschweig-Gliesmarode, der im Zuge des Regionalbahnkonzeptes 2014+ erheblich höhere Bedeutung erhalten soll, eine Wendeschleife in Gliesmarode anzulegen. In Frage kommt hier z.B. das Gelände des aktuellen Bades Gliesmarode, das in Kürze geschlossen werden soll.

#### **H. Wilhelminischer Ring**

Der Wilhelminische Ring ist mit den beiden hochfrequentierten Ringbuslinien M19 und M29, die abschnittsweise durch weitere Buslinien ergänzt werden, einer der Hauptachsen des Braunschweiger Nahverkehrs. Bereits heute erreichen die meisten Teile Fahrgastzahlen, die deutlich die Erschließung mit Straßenbahnlinien rechtfertigen würden. Aufgrund des erheblichen Planungs- und Umgestaltungsaufwandes, der auch eine Aufwertung der betroffenen Straßenzüge und eine Aufhebung der trennenden Wirkung des aktuellen Ringes umfassen muss, gehen wir dennoch davon aus, dass frühestens Mitte der 2020er mit einer Umsetzung begonnen werden kann – dies insbesondere, da auch eine für den motorisierten Individualverkehr verträgliche Lösung gefunden werden muss.

Grund für die relativ niedrige Einordnung innerhalb Priorität 1 ist somit **ein-**

zig der voraussichtliche zeitliche Horizont, im Hinblick auf den Bedarf wäre eine Eingruppierung unter den drei ersten Projekten sachgerecht. Ebenso wie beim Ausbauprojekt Salzdahlumer Straße scheint uns auch hier eine Lösung unter Zuhilfenahme überbreiter Fahrspuren für bedenkenswert. Die Realisierung kann abschnittsweise auf den Abschnitten Leonhardplatz - Hamburger Straße, Hamburger Straße - Rudolfplatz und Rudolfplatz - Cyriaksring erfolgen. Unter Verwendung der bereits vorhandenen Trassenführung über Europaplatz, John-F-Kennedy-Platz, Wolfenbütteler Straße und Hauptbahnhof folgt dann der Ringschluss. Zwei im und entgegen dem Uhrzeigersinn verkehrende Straßenbahnlinien ersetzen die heutigen Buslinien M19 und M29.

Diese Projekte, die wir insgesamt für unabdingbar für eine zukunftsgemäße und –fähige Aufstellung des Braunschweiger Straßenbahnnetzes halten, können nur realisiert werden und schlussendliche Wirkung entfalten, wenn darüber hinaus bei sämtlichen Neu- und Ausbaumaßnahmen durch die Braunschweiger Verkehrs-AG gültige Ratsbeschlüsse auch Umsetzung befinden. Dies gilt insbesondere für den Beschluss zur Vorbereitung auf eine Umspurgung des Braunschweiger Straßenbahnnetzes durch bauliche Vorleistungen für eine Wagenkastenbreite von 2,65 m. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund der Sanierungsmaßnahme Leonhardstraße sowie dem jüngst getroffenen Beschluss des Aufsichtsrates der BSVAG zum Umbau des Knotens Hagenmarkt, die beide diesem nach wie vor gültigen Ratsbeschluss widersprechen.

Uns ist bewusst, dass wir mit diesem Maßnahmenbündel ein Paket mit erheblichem Finanzbedarf geschnürt haben, das darüber hinaus auch die Kooperation mit Nachbargemeinden sowie gegebenenfalls dem ZGB nötig macht. Dies ist nicht nur finanziell, sondern auch in puncto Verhandlungen anspruchsvoll, aber in wesentlichen Zügen notwendig, um den Braunschweiger ÖPNV auf zukunftsfähige Beine zu stellen. Zur Co-Finanzierung dieser Aufgaben sind sobald wie möglich Verhandlungen mit dem Land Niedersachsen für Streckenbau, Fahrzeugbeschaffung sowie Depoterweiterung und -neubau, vorzugsweise mit einem zweiten Standort in der Wendeschleife Carl-Miele-Straße, aufzunehmen.

## **Priorität 2: Projekte mit hoher Dringlichkeit**

Diese Kategorie umfasst Projekte, deren Umsetzung (gegebenenfalls unter den dort jeweils genannten Bedingungen) wir ebenfalls für perspektivisch nötig halten. Wegen der zur Verfügung stehenden Planungs- und Finanzkapazitäten sowie des teils erheblich höheren Aufwandes sind sie gegenüber denen der Priorität 1 später umzusetzen. Allerdings sollte sobald wie möglich die Planung eingeleitet und erste Verhandlungen zur späteren Finanzierung geführt werden. Sofern offensichtlich wird, dass einzelne Projekte der Priorität 1 nicht kurz- bis mittelfristig umsetzbar sind, sind einzelne Projekte dieser Kategorie alsbald vorzuziehen. Auch hier wurde eine Unterpriorisierung vorgenommen.

### **A. Klinikum Salzdahlumer Straße - Südstadt - Rautheim**

Diese Linie verlängert die unter Priorität 1 genannte, am Klinikum endende Strecke entsprechend vorhandenen Planungen in die Stadtteile Südstadt und Raut-

heim mit mehr als 6.000 Einwohnern. Durch die Übereinstimmung mit vorhandenen Planungen und vorhandene Trassenfreihaltungen erübrigt sich die genauere Ausführung. Die Buslinien 411 und 431 können bis auf verbleibende Rumpfstrecken stark verkürzt werden.

#### **B. Helmstedter Straße - Möncheweg - Südstadt - Mascherode**

Diese Strecke entspricht ebenfalls einer bereits im Stadtbahnausbaukonzept 1992 genannten Ausbauvariante, Trassenfreihaltungen sind teils vorhanden. Durch die Neuerschließung der Neubaugebiete im Bereich der Roselies-Kaserne besteht inzwischen ein deutlich höheres Fahrgastpotential, das mit dieser Strecke optimal erschlossen werden kann. Eine Kreuzung der Bahngleise am Hauptgüterbahnhof kann sowohl von der Helmstedter Straße als auch vom Tramdepot aus erfolgen, hier sind beide Varianten zu überprüfen. An Stelle der Kreuzung mit Projekt 2c wird eine Wendeschleife errichtet, die auf beiden Strecken eine Einkürzung erlaubt. Zusammen mit jeder Fahrbeziehung aus/in Richtung Innenstadt erlaubenden Weichen ergibt sich eine höchstmögliche betriebliche Flexibilität. Gegebenenfalls kann die Erschließung von Mascherode auch erst in einem zweiten Ausbauschnitt erfolgen, falls dies nötig erscheint. Die Buslinien 411 und 431 können nunmehr gänzlich entfallen.

#### **C. Weserstraße - Haltepunkt Broitzem**

Diese Ausbaumaßnahme sollte nur dann erfolgen, wenn der bevorzugend an der Bahnbrücke Donaustraße zu realisierende Haltepunkt Braunschweig-West dort wieder Erwarten endgültig aus baulichen Gründen nicht erstellt werden kann. In diesem Fall (und nur in diesem Fall) schlagen wir stattdessen eine Realisierung des Haltepunktes abweichend von der heutigen Planung am ehemaligen Haltepunkt Broitzem (aktuelle Fußgängerunterführung) vor. Die Verschwenkung der Bahngleise ist dort noch vorhanden und erlaubt die Anlage eines normgerechten Bahnsteiges, der mit einer barrierefreien Zuwegung versehen werden kann und muss. Eine Anbindung des neuen Haltepunktes sollte dann über eine Verlängerung der momentan an der Wendeschleife Weserstraße endenden Straßenbahnstrecke am Rande der Bebauung auf eigenem Gleiskörper bis zur Kreuzung Timmerlahstraße-Lichtenberger Straße erfolgen, wo eine direkte Anbindung an den Haltepunkt besteht. Optional kann mit Hilfe eines Lückenschlusses über die Straße An der Rothenburg die Betriebsflexibilität deutlich gesteigert werden.

#### **D. Salzdahlumer Straße - Heidberg**

Mit diesem entweder schnell und direkt über den Sachsendamm (dafür mit etwas geringerem Fahrgastpotential) oder mit höherem Fahrgastpotential über Hallestraße zu realisierenden Lückenschluss wird der dicht besiedelte östliche Heidberg für die Straßenbahn erschlossen und eine wesentliche Verbesserung der Netzredundanz im Süden der Stadt erzielt. Eine Trassierung auf eigenem Gleiskörper ist auf allen stark durch den Individualverkehr belasteten Abschnitten problemlos möglich.

#### **E. Campus-Bahn - Schuntersiedlung**

Nach der Verkürzung der Linie Richtung Wendeburg über die Hamburger Straße kann die ehemalige Trassenführung von dieser Linie übernommen werden, die das neu erschlossene Wohngebiet in der Nordstadt, den Campus Nord der Technischen Universität, das östliche Siegfriedviertel sowie die Schuntersiedlung erschließt. Alternativ ist auch eine Führung über Ring und Bienroder Weg in Anlehnung an die Buslinie 416 möglich. Diese Linie kann gegebenenfalls eingekürzt bzw. auf ihrem inneren Abschnitt ausgedünnt werden.

### **Priorität 3: Projekte mit mittlerer Dringlichkeit**

Diese Projekte sind ergänzende Maßnahmen, für die eine regelmäßige Bedarfsprüfung und Trassenfreihaltung erfolgen sollte. Bei freien Kapazitäten in der Verwaltung kann auch abschnittsweise bereits eine Planung eingeleitet werden. Ergeben sich wesentliche Veränderungen der Rahmenbedingungen (Neuausweisung Baugebiete o.ä.) so sollte mit einer Ad-hoc-Analyse direkt eine Änderung der Priorisierung überprüft und bei positiver Kosten-Nutzen-Abschätzung die Umsetzung eingeleitet werden. Für diese Projekte haben wir keine Unterpriorisierung mehr vorgenommen.

- **Gliesmarode - Querum**

Diese Strecke zweigt den verwaltungsseitig vorhandenen Planungen entsprechend an der Querumer Straße von Tramstrecke Berliner Straße ab. Eine Trassenfreihaltung ist bis zum Peterskamp vorhanden, hier oder an der Haltestelle Essener Straße sollte eine Umsteigestationen zu den weiterführenden Buslinien erstellt werden. Die Buslinie 443 kann nach Bau entfallen.

- **Volkmarode-Nord - Dibbesdorf - Hondelage**

Diese Maßnahme wurde ebenfalls bereits im Stadtbahnausbaukonzept 1992 betrachtet. Wir regen an, sie in diesem zu belassen. Ebenfalls offen gelassen werden sollte – soweit dies Braunschweiger Gebiet betrifft - eine eventuelle weitere Verlängerung über Wendhausen und Lehre in Richtung Wolfsburg. Diese zusätzliche Option kann vor allem bei einer Konkretisierung der in regelmäßigen Abständen aufflackernden Stadtbahndiskussion in Wolfsburg erheblich an Relevanz gewinnen.

In diesem Zusammenhang wäre allerdings auf Braunschweiger Gebiet vermutlich perspektivisch eine Umspurung mindestens der betroffenen Straßenbahnstrecken nötig, da nicht davon auszugehen ist, dass in Wolfsburg ebenfalls die Braunschweiger 1100mm-Spur gewählt würde. Kurzfristig käme in diesem Fall vor einer Umspurung der entsprechenden Streckenteile auf Braunschweiger Gebiet auch ein bahnsteiggleicher Übergang an der Schnittstelle zwischen 1100mm- und 1435mm-Spurweite in Frage. Wegen der bekannten Problematik der schlechteren Akzeptanz bei notwendigen Umstiegen wäre dies aber allenfalls eine Notlösung, die tunlichst bereits im vornherein verhindert werden sollte. Bei Bau der über Braunschweiger Stadtgebiet herausreichenden Erweiterung würde die B 248 erheblich entlastet, die Buslinie 230 könnte mindestens abschnittsweise gänzlich entfallen.

- **Europaplatz - Frankfurter Straße**

Dieses ebenfalls im ehemaligen Straßenausbaukonzept untersuchte Projekt halten wir für allenfalls langfristig und in abschnittsweiser Realisierung für sinnvoll. Als erster Abschnitt böte sich eine kurze Neubaustrecke vom Europaplatz über die Straße Am Alten Bahnhof bis zu den Verbrauchermärkten an der Autobahnauffahrt Gartenstadt an. Hier liegen mit der Öffentlichen Versicherung und den Großmärkten potentiell aufkommensstarke Quellen, die mit einer relativen kurzen Maßnahme angebunden werden können.

- **Kanzlerfeld - PTB**

Diese kurze Netzergänzung scheint uns unter den gegebenen Bedingungen nicht notwendig, kann aber bei guter Einpassung in bestehende Fahrpläne und/oder sich ändernden Rahmenbedingungen wie z.B. stark steigenden Rohölpreisen durchaus an Nutzen gewinnen. Die Buslinie 461 kann anschließend vermutlich gänzlich entfallen.

- **Wenden-Heideblick - Wenden-Bechtsbüttel**

Diese Strecke schließt durch die engen Straßen des Wendener Ortskernes die Lücke zum ehemaligen Haltepunkt Wenden-Bechtsbüttel. Eine Realisierung ist nur dann sinnvoll, wenn dieser reaktiviert werden sollte. Dementsprechend sollten nach aktuellem Planungsstand allein trassenfreihaltende Maßnahmen erfolgen.

## **Priorität 4: Sonstige Projekte**

Diese Priorität enthält allenfalls in fernerer Zukunft zu realisierende Projekte, die teils auf bereits bekannten oder sogar früher bereits vorhandenen Streckenideen aufsetzen, teils aber auch völlig neu sind. Allen Projekten ist gemein, dass wir sie zum jetzigen Zeitpunkt als nicht umsetzungswürdig erachten. Dennoch ist es nach unserem Dafürhalten richtig, diese Projekte in größeren, aber regelmäßigen Abständen – teils gemeinsam mit Nachbargemeinden bzw. im Rahmen einer zukünftigen Region Braunschweig – zu überprüfen, um bei sich wesentlich ändernden Rahmenbedingungen eine Realisierung angehen zu können. Dort, wo es nötig und möglich ist, sollten Trassenfreihaltungen erfolgen.

- **Frankfurter Straße - Gartenstadt - Rünigen**

- **Rünigen - Leiferde**

Diese beiden Ausbaumaßnahmen ergänzen das unter Priorität 3 genannte Projekt Europaplatz - Frankfurter Straße, sollten unserer Meinung nach aber ebenfalls in zwei Lose unterteilt werden. Während die Verlängerung nach Rünigen noch relativ dicht besiedelte Gebiete tangiert, die unter geänderten Rahmenbedingungen eine Erschließung sinnvoll machen könnten, so sehen wir eine Fortführung in Richtung Leiferde nur unter der Maßgabe als potentiell sinnvoll an, dass der dortige

Bahnhof reaktiviert wird. Im ersten Fall kann die Buslinie 413 bis auf einen geringer getakteten Restverkehr (analog der heutigen Bedienung) entfallen, im zweiten Fall kann sie im Südwesten völlig eingestellt werden.

- **Siegfriedviertel - Querum**

Diese Maßnahme würde bei Realisierung des Projektes Gliersmarode – Querum eine gewisse Netzwirkung erzielen, die aber bei unterstellter Realisierung der von uns höher priorisierten Campus-Bahn nur noch eine geringe Verbesserung brächte und zudem zwei Gleiskreuzungen erfordern würde. Daher zurückzustellen, solange andere Projekte nicht definitiv nicht realisiert werden.

- **Museumstraße - Kastanienallee - Prinz-Albrecht-Park**

Durch diesen (an die ehemalige Linie 4 angelehnte) Neubau würden die dicht besiedelten Quartiere des Östlichen Ringgebietes erschlossen, die das nötige Fahrgastpotential für eine Straßenbahn sicher aufweisen. Der Bau wäre städtebaulich anspruchsvoll und wiese im Zuge der Helmstedter Straße und Kastanienallee erhebliche Steigungen auf, böte allerdings erhebliche Chancen zur weiteren Aufwertung des südlichen Östlichen Ringgebietes. Eine Wendeschleife würde erhebliche Flächen im Prinz-Albrecht-Park beanspruchen, daher kommt - sofern nicht bereits Zweirichtungsfahrzeuge zur Verfügung stehen - auch eine Lösung in Form einer Blockumfahrung in Frage. Dieser Neubau wäre der Einstieg in den Ausstieg aus dem Busverkehr auf dem nordöstlichen Ast der Linie 413.

- **Prinz-Albrecht-Park - Riddagshausen - Messeweg - Querum**

Als basierend auf dem heutigen Netz logische Fortführung würde diese, allerdings auf weiten Teilen durch wenig Fahrgastpotential aufweisendes Gebiet führende, Verlängerung die Linie 413 endgültig ersetzen. Aufgrund mangelnden Fahrgastpotentials vorerst nicht realistisch.

- **Schuntersiedlung – Kralenriede**

Analog zu den vorstehenden Maßnahmen würde diese Verlängerung größtenteils straßenbündig den Endpunkt der Campusbahn in der Schuntersiedlung größtenteils straßenbündig mit Kralenriede verbinden und somit die Buslinie 416 ersetzen.

- **Kralenriede – Haltepunkt Braunschweig-Nord (Bienrode)**

Diese weitere Verlängerung würde den aktuell vom ZGB in Bienrode geplanten Haltepunkt Braunschweig-Nord optimal erschließen, bietet aber erhebliche Probleme in Bezug auf die Trassenführung und nur bei Errichtung des Haltepunktes die Chance auf genügend Fahrgastpotential.

- **PTB – Watenbüttel**

Dieser Lückenschluss ist aufgrund fehlenden Fahrgastpotentials allenfalls bei einer tatsächlichen Umspurung des Braunschweiger Straßenbahnnetzes auf Normalspur wegen seiner Netzwirkung sinnvoll, da dann im Störfall von/nach Wendeburg verkehrende Bahnen über Lehndorf umgeleitet werden könnten.

- **Weserstraße – Timmerlah**

Timmerlah hat zwar durch das Neugebiet an Einwohnern gewonnen, bis auf weiteres scheint aber die Busbedienung mit optimierter Verknüpfung in der Weststadt (und eventuell in Zukunft am Haltepunkt Braunschweig-West) ausreichend.

- **Stöckheim – Wolfenbüttel**

Auf dieser Strecke führen bereits einmal Straßenbahnen, Forderungen zum Neubau wurden auch im Rahmen der Ankündigung des Stadtbahnausbaukonzeptes wieder laut. Im Lichte des langen quasi aufkommenslosen Abschnittes im Lechlumer Holz sowie der langen Fahrtzeit sehen wir im Moment aber keinen konkreten Bedarf. Angestrebt werden sollte stattdessen eine bessere Anbindung von Wolfenbüttel an Braunschweig über die Bahnlinie mit neuen Haltepunkten in Groß Stöckheim, Linden und Wendessen.

- **Leiferde/Stöckheim - SZ-Thiede - SZ-Thiede-Steterburg**

Angesichts des ungünstig am Ortsrand gelegenen Thieder Bahnhofs böte eine Erschließung mittels Straßenbahn die Möglichkeit, den einwohnerstarken Stadtteil besser zu erschließen. Wegen des langen nötigen Überlandabschnittes und der langen Fahrtzeit in die Braunschweiger Innenstadt scheint uns aber auch diese Idee momentan allenfalls als langfristig (oder besser per Ausscherung von der Bahnstrecke Braunschweig-Seesen im Rahmen eines neuen RegioStadtBahn-Anlaufes) sinnvoll.

- **Lamme - Wedtlenstedt**

Vom geplanten Ort der Wendeschleife am westlichen Ortsrand von Lamme sind es nur wenige Hundert Meter bis zum Vechelder Ortsteil Wedtlenstedt, der zuletzt durch Neubaugebiete erheblich gewachsen ist. Bei weiterem Wachstum scheint es möglich, dass diese kurze Straßenbahnverlängerung ein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielen kann, so dass eine Weiterführung nicht baulich unmöglich gemacht werden sollte.

- **Celler Straße - Ölper - Watenbüttel**

Ebenfalls auf einer ehemaligen Straßenbahnstrecke (der nach Ölper) basierend scheint uns auch diese Variante aufgrund der geringen Einwohnerzahl Ölper als wenig sinnvoll. Bei einer Umspurung ergäbe sich allerdings auch hier eine Netzwirkung, so dass – sofern Baugebiete entstehen sollten – Freihaltungen erfolgen sollten.

- **Ortsdurchfahrt Broitzem**

Die momentane Straßenbahnstrecke erschließt Broitzem nur an seinem östlichen Rand, wesentliche Teile des Ortes benötigen einen Buszubringer. Mit Hilfe einer straßenbündigen Verlängerung durch Alt-Broitzem bis an den westlichen Ortsrand könnten dieses Problem gelöst werden. Im Moment scheint uns der hierfür nötige Bedarf allerdings nicht so hoch zu sein, dass er weiterreichende Planungen rechtfertigt.