



## Anregungen zum Stadtbahnausbaukonzept 2014

Braunschweig, 2. September 2013  
(mit Korrektur vom 26. September 2013)

Autor/innen:

- Eike Sören Bolle
- Christina Brock
- Reinhard Heim
- Martin Schwerter
- Reinhard Siekmann
- Robert Slawski
- Stefan Vockrodt
- Michael Walther

Kontakt:

BUND Kreisgruppe Braunschweig, Schunterstraße 17, 38106 Braunschweig

braunschweiger forum e.V., Spitzwegstraße 33, 38106 Braunschweig

Umweltzentrum Braunschweig, Ferdinandstraße 7, 38114 Braunschweig

VCD Kreisverband Braunschweig, Ferdinandstraße 7, 38114 Braunschweig

## Einleitung

Die vorliegenden Anregungen werden gemeinsam von den Umweltverbänden in Braunschweig eingebracht. Wir begrüßen es sehr, dass nach langen Jahren des Stillstands der politische Wille besteht, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Braunschweig auszubauen. Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Umweltverbände lässt eine breite gesellschaftliche Diskussion zu. Bedauerlich ist, dass der Zeitrahmen zur Einbringung von Ideen gerade einmal 14 Tage beträgt.

Wer die Klimaziele der Bundesrepublik mit einer Reduzierung der CO<sub>2</sub> Emissionen um rund 90% bis 2050 ernst nimmt, muss heute die Weichen stellen, um diese zu erreichen. Im Verkehr sind erhebliche Kraftanstrengungen erforderlich.

Auch im Luftreinhalteplan der Stadt Braunschweig wird dem ÖPNV eine besondere Rolle zugesprochen. Darin heißt es: „Die Verlagerung von Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Personennahverkehr kann nachhaltig zur Verminderung bzw. zur Vermeidung von Kfz-Verkehr beitragen. Folgende Strategien werden in Braunschweig verfolgt:

- Aufbau eines regionalen ÖPNV-Systems: RegioStadtBahn
- Optimierung und Ausbau des Stadtbahnsystems“<sup>1</sup>

Es wird weiter ausgeführt: „Die Erweiterung des Stadtbahnnetzes stellt eine erhebliche Verbesserung des Angebots dar, was sich in Form eines Fahrgastzuwachses messen lassen wird. Gleichzeitig wird der Verkehr um Busfahrten und damit Schwerlastverkehr entlastet und auf diese Weise die innerstädtische Luftqualität verbessert.“<sup>2</sup>

Mobilität der Zukunft baut auf einer Vielzahl von Angeboten auf, die je nach Tageszeit für die zügigste und attraktivste Verbindung kombiniert werden. Das bedeutet neben technischen Innovationen der Fahrzeuge, insbesondere Alternativen zum motorisierten Individualverkehr auszubauen und diese Angebote attraktiv zu gestalten. Neben dem Ausbau von Fahrradrouten und Wegebeziehungen für Fußgänger kommt dem ÖPNV hier eine besondere Rolle zu. Er befördert Personen zuverlässig bei allen Witterungsbedingungen über Entfernungen, die für Fußgänger/innen oder auch Radfahrer/innen zu weit sind. Das Angebot steht auch mobilitätseingeschränkten Personen (Menschen mit Behinderungen, Eltern mit kleinen Kindern und/oder Kinderwagen, Reisenden mit schwerem Gepäck) zur Verfügung.

Öffentliche Verkehrsmittel können von allen Bürgerinnen und Bürgern genutzt werden. Mit dem Kauf eines gültigen Fahrausweises leisten sie einen Beitrag zur Sicherung des Grundrechts auf Bewegungsfreiheit und Mobilität. Das Angebot ist für Menschen mit großem und kleinen Geldbeutel erschwinglich. Sofern Reisezeiten, Pünktlichkeit, Service und Sauberkeit stimmen, sind Straßenbahn und Bus attraktive Verkehrsmittel und eine ernst zu nehmende Alternative zu Auto und Motorrad.

Der öffentliche Personennahverkehr in Braunschweig wird durch die Straßenbahn und den Omnibus getragen. Das Straßenbahnsystem umfasst derzeit 39,6 km. Es erbringt ca. 25% der Gesamtverkehrsleistung der Braunschweiger Verkehrs AG (BSVAG) und befördert damit ca. 43% des jährlichen Fahrgastaufkommens. Hier wird bereits die hohe Bedeutung des

---

<sup>1</sup> Stadt Braunschweig: Luftreinhalte- und Aktionsplan, Seite 34ff

<sup>2</sup> ebenda

Straßenbahnsystems deutlich. Die BSVAG befördert nach eigenen Angaben derzeit ca. 40 Mio. Fahrgäste jährlich. Das entspricht ca. 160 Fahrten pro Einwohner/in im Jahr. Ihr Kostendeckungsgrad liegt bei ca. 60%. Andere Beispiele zeigen, dass hier noch erhebliche Potentiale schlummern. Kassel kommt beispielsweise bei einem Kostendeckungsgrad von ca. 90% auf ca. 190 Fahrten pro Einwohner/in im Jahr, Gera bei einem Kostendeckungsgrad von 82% ebenfalls. Beide Städte haben ein dichtes Stadtbahnnetz, das in den vergangenen Dekaden ausgebaut wurde.

Das Braunschweiger Straßenbahnsystem weist bisher keine Netzstruktur in der Innenstadt auf. Die einzige Gleisverbindung zwischen dem Süden und Norden der Stadt verläuft über den Bohlweg. Während in der südlichen Innenstadt eine Netzstruktur entstanden ist, die eine flexible Einsatzführung auch bei Störungen und Bauarbeiten zulässt, fehlt diese im Norden der Stadt. Wir sprechen deshalb aktuell nicht von einem Stadtbahnnetz.



Grafik 1: aktuelles Straßenbahnsystem 2013

Die Einführung eines RegioStadtBahn-Systems ist leider gescheitert. Es sind bereits zahlreiche Vorleistungen mit dem Einbau von Drei-Schienen-Gleisen erfolgt, die derzeit ungenutzt sind.

## Zehn gute Gründe für die Straßenbahn in Braunschweig

- Ein Straßenbahnzug kann bei gleichem Takt im Vergleich zum Bus mehr Fahrgäste befördern.
- Der Fahrkomfort in der Straßenbahn ist im Vergleich zum Bus höher.
- Steigt das Fahrgastaufkommen, kann der Betrieb mit der Straßenbahn wirtschaftlicher gestaltet werden.
- Die Straßenbahn verursacht vor Ort keine Schadgase (NO<sub>x</sub>, Feinstaub) und verbessert die Luftqualität in der Stadt.
- Die Straßenbahn kann klimaneutral mit Strom aus erneuerbaren Energien fahren und somit nahezu ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen. Im Energieverbrauch sind Bus und Straßenbahn etwa gleich auf.
- Der Straßenbahnverkehr verursacht weniger Lärm als Automobile und Busse. Somit wird insgesamt der Lärm in der Stadt reduziert.
- Auf eigenem Fahrweg und bei intelligenter Verkehrssteuerung ist die Straßenbahn schneller und fährt am Stau vorbei. Fahrgäste kommen somit schneller ans Ziel.
- Die Straßenbahn ist ein sicheres Verkehrsmittel.
- Ein Straßenbahnzug hat eine längere Lebensdauer als ein Bus.
- Der Bau von Straßenbahnstrecken wertet Stadtteile städtebaulich auf.

Ein Straßenbahnwagen der neuen Generation (Solaris Tramino) verfügt über 90 Sitzplätze. Ein Gelenkbus der neusten Baureihe (Solaris Urbino) verfügt über 50 Sitzplätze. Somit ersetzt ein Straßenbahnwagen mehr als einen Gelenkbus. Mit gleichem Fahrpersonal können mehr Personen transportiert werden.

Die Straßenbahn ist ein sehr effizientes, leistungsstarkes und zugleich emissionsarmes Verkehrsmittel. Sie fährt ihre Vorzüge auf stark frequentierten Strecken aus. Fährt sie von einem Stadtteil durch die Innenstadt in einen anderen Stadtteil oder auf dem Ring, ist ihr Betrieb wirtschaftlich gut darstellbar.

## Ratsbeschlüsse zum Straßenbahnausbau

Die nachfolgende Auflistung bestehender Ratsbeschlüsse zeigt, dass bereits viele Weichen für den Straßenbahnausbau in Braunschweig gestellt sind. Es gilt, diese bestehenden Beschlüsse umzusetzen.

### Aufweitung des Lichtraumprofils für 2,65 m breite Fahrzeuge

Das bestehende Straßenbahnsystem basiert auf der Spurweite 1100 mm und ist nunmehr weltweit einmalig. Es wird mit 2,30 m breiten Fahrzeugen befahren. Mit Beschluss des Verwaltungsausschusses der Stadt Braunschweig (VA) vom 28.09.1994 wird für alle Neu- und Umbaumaßnahmen der BSVAG gefordert, dass dabei die Vorbereitungen für die Umspurung des Gleissystems auf Normalspur 1435 mm getroffen werden, damit eine Schienennachrüstung problemlos möglich wird, und dass der Einsatz von Fahrzeugen mit einer Wagenkastenbreite von 2,65 m sichergestellt wird.

Diese Auffassung ist in den folgenden Jahren seitens der Stadtverwaltung als Leitlinie der Straßenbahnplanung immer wieder herausgestellt worden (mehrere Antworten auf Ratsanträge, Ratsanfragen u.ä.).

## **Planfeststellungsverfahren Drei-Schienen-Gleis zwischen Haupt- und Nordbahnhof**

Im Verlauf der Planungen zur RegioStadtBahn RSB (eingestellt Herbst 2010) sind für die Stammstrecke durch die Braunschweiger Innenstadt abschnittsweise Planfeststellungsverfahren durch den ZGB (Zweckverband Großraum Braunschweig) eingeleitet und zumeist auch abgeschlossen worden.

Die Trasse beginnt am Hauptbahnhof, dann Kennedy-Platz, Bohlweg, Hagenmarkt, Am Wendentor, Hamburger Straße (bis Querung Güterbahn Heizkraftwerk, dort geplanter Anschluss an das DB-Netz). Sie ermöglicht die Befahrung auf Normalspur 1435 mm und mit 2,65 m breiten Wagen.

In der Ratssitzung vom 19. Juni 2012 legten die Fraktionen der SPD und B90/Grüne einen Antrag vor, der die Fortführung und den Abschluss der damals abgebrochenen Planungen vorsieht; dieser wurde vom Rat einstimmig angenommen:

"Bei den anstehenden Sanierungen der Gleisanlagen auf Teilbereichen der ehemaligen RSB-Trasse wird die Braunschweiger Verkehrs-AG grundsätzlich den späteren 3-schienenigen Ausbau planerisch und bauseitig vorbereiten. Dazu ist, wo möglich, der Gleisabstand für künftige Fahrzeuge mit einer vergrößerten Wagenkastenbreite von 2,65 m aufzuweiten und dort die Gleisunterkonstruktion zur späteren Ertüchtigung mit der dritten Schiene vorzubereiten. Die dafür gegebenenfalls erforderliche Planfeststellungsverfahren werden durch die Braunschweiger Verkehrs-AG eingeleitet."

Die Stammstrecke der alten RegioStadtBahn gehört damit zum festen Planungsbestand in der Stadt Braunschweig. Sie bildet den Neuanfang für die Einführung der deutschen Normalspur von 1435 mm. Ein darauf aufbauendes Vorhaben wird als Projekt 1E weiter unten vorgestellt.

Das Umspurungskonzept von 1100 mm auf 1435 mm reicht aber in seiner ersten Konzeption weit über die Anfänge der RSB-Planung zurück und ist ursprünglich ganz unabhängig davon entwickelt worden, woran hier erinnert werden soll.

In der Ratssitzung am 19.02.2013 wurde dann noch weitergehend beschlossen: "Die Verwaltung wird gebeten, mit dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Gespräche über die Finanzierung dieser Objekte sowie zusätzlich der Umspurung der (östlichen) Innentstadtdurchführung auf Drei-Schienen-Gleis aufzunehmen. Angestrebt wird ein 2. Stadtbahnfinanzierungsvertrag."

### **Westliche Innenstadtstrecke**

Der Verwaltungsausschuss fasste am 04.05.1993 den Grundsatzbeschluss zur Planung der westlichen Innenstadtstrecke zwischen Friedrich-Wilhelm-Platz und Lange Straße über Bankplatz, Brabandtstraße, Altstadtmarkt und Gördelinger Straße. Die BSVAG wurde gleichzeitig gebeten, das Planfeststellungsverfahren einzuleiten. Die Entwurfsplanung einschließlich bildhafter Darstellungen wurde daraufhin erarbeitet, das Planfeststellungsverfahren ist bis heute nicht eingeleitet worden.

Wir machen an dieser Stelle darauf aufmerksam, dass die westliche Innenstadtstrecke im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) bereits als realisiert unterstellt wird.

### **Volkmarode Nord**

Zum Bau der Neustrecke besteht bereits ein Grundsatzbeschluss des Rates, gefasst am 15.06.1993. Die BSVAG wird nachfolgend am 02.07.1993 durch Schreiben des Stadtbaurates aufgefordert, dementsprechend Pläne zu erarbeiten und das Planfeststellungsverfahren einzuleiten. Die Trasse im Neubaugebiet Volkmarode-Nord ist im Bebauungsplan festgesetzt.

Es ist sehr erstaunlich, dass die entsprechende Umsetzung durch die BSVAG bis heute nicht erfolgt ist.

### **Lindenberg – Südstadt**

Bereits Anfang der 1990er Jahre wurde über die Zukunft der Kasernen bei der Lindenberg-siedlung diskutiert. Sofern die Roselies-Kaserne in ein Wohnbaugebiet überführt wird, begründet die zunehmende Einwohnerzahl des Stadtteils den Ausbau der Straßenbahn von der Helmstedter Straße dorthin und weiter an den Ostrand der Südstadt. Sogar eine Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn über den Bereich des Güterbahnhofes wurde seinerzeit bereits geschlossen (10.12.1992, Az: B 2.102).

In der Ratssitzung vom 25. August 1992 wurde einstimmig beschlossen, dass im Zusammenhang mit der Planung des neuen Baugebietes das Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahnstrecke einzuleiten ist. In der Erläuterung zur Vorlage wird ausgedrückt, dass "mit der Bezugsfertigkeit etwa der Hälfte der Wohnungen der Stadtbahnverkehr aufgenommen werden soll". Im Brief des Stadtbaurates vom 09.10.1992 an die BSVAG wird ausgedrückt, dass die Stadt größten Wert auf eine frühzeitige Straßenbahnerschließung legt.

Der genannte Ratsbeschluss hat seine Gültigkeit nicht verloren. Bedauerlich, dass die BSVAG dem Beschluss nicht gefolgt ist.

## Vorschläge zum Straßenbahnausbaukonzept 2014

Wir haben die alten Prioritätenlisten von 1992 und 2003 zum Straßenbahnausbau sowie den VEP studiert. Einige der dort genannten Projekte sind bereits umgesetzt bzw. ist ihre Umsetzung vom Rat beschlossen. Dazu gehören:

- Sanierung Helmstedter Straße zwischen Krematorium und Am Hauptgüterbahnhof (Sanierung 2012 erfolgt und abgeschlossen)
- Leonhardstraße West (wird derzeit realisiert, wenn auch nicht für Lichtraumprofil von 2,65 m breiten Fahrzeugen und somit nicht vorbereitet für eine spätere Umspurung auf Normalspur)
- Hamburger Straße zwischen Autobahnanschlussstelle Hamburger Straße und Rebenring (Sanierung bzw. Umbau für 2014 geplant). Politik und Verwaltung sind aufgefordert zu prüfen, ob die geplanten Maßnahmen die Aufweitung des Lichtraumprofils für 2,65 m breite Fahrzeuge berücksichtigen
- Wendenstraße zwischen Hagenmarkt und Am Wendentor (Sanierung bzw. Umbau für 2014 geplant). Politik und Verwaltung sind aufgefordert zu prüfen, ob die geplanten Maßnahmen die Aufweitung des Lichtraumprofils für 2,65 m breite Fahrzeuge berücksichtigen.

Wir gehen die vorliegenden Listen durch und bewerten die dort genannten Projekte, zum Teil werden Ergänzungen vorgeschlagen. Die nachfolgende Liste ist nach Dringlichkeit der Projekte gegliedert. Dass die Einzelprojekte auch in das bestehende Liniennetze eingebettet werden können, wird anhand von Vorschlägen aufgezeigt.

Die nachfolgenden Vorschläge sind eine fachlich fundierte Stellungnahme auf der Basis existierender Pläne. Konkretisierungen wie Liniennetzgestaltung und Aus-/Umbauten bleiben einer vertiefenden Diskussion vorbehalten.

## Priorität 1: Maßnahmen mit höchster Dringlichkeit

### Projekt 1A: Westliche Innenstadtstrecke

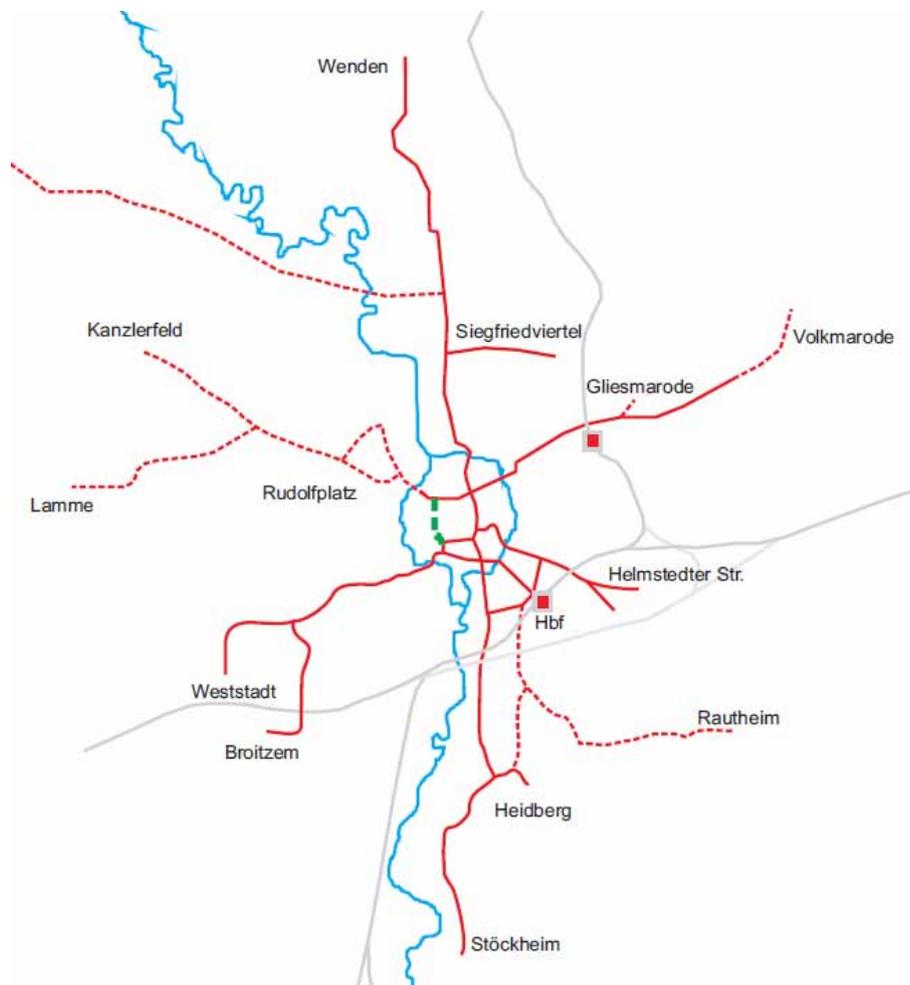
Wie bereits in der Einleitung kurz angerissen, weist das Braunschweiger Straßenbahnsystem derzeit in der Innenstadt keine Netzstruktur auf. Die Erfahrungen der letzten Jahre seit Umbau von Bohlweg und Schlossplatz zeigen, dass Großveranstaltungen und Betriebsstörungen auf diesem Abschnitt den Betrieb empfindlich stören.

Der Bohlweg und insbesondere die Haltestelle Schloss stellen ein betriebliches Nadelöhr da. Eine Kapazitätsausweitung wäre betrieblich kaum noch abzubilden. In der Berufsverkehrsspitze verkehrt bereits pro Richtung alle zwei Minuten eine Straßenbahn. Die kleinste Verspätung einer Bahn wirkt sich somit sofort auf das gesamte Liniennetz aus.

Auch für die innerstädtische Erschließung hat die westliche Innenstadtstrecke eine hohe Bedeutung. Sie ermöglichte erstmals seit vielen Jahrzehnten die direkte Fahrt vom Friedrich-Wilhelm-Platz in Richtung Altstadtmarkt und zur Gördelinger Straße. Die Fahrrelation ist derzeit nur mit Umfahrung der Innenstadt und Umsteigezwang möglich.

Städtebaulich wird mit dem Straßenbahnbau die Gördelinger Straße aufgewertet. Hier besteht die Chance, die trennende Wirkung der wenig attraktiven Straße zu beseitigen und somit die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Die Fahrgastströme werden mit Verlegung von Linien automatisch verändert und nicht mehr ausschließlich auf den Bohlweg konzentriert. Davon profitiert der Handel in der westlichen Innenstadt.



Grafik 2: Maßnahme westliche Innenstadtstrecke (grün markiert)

Die Entwurfsplanung liegt weitgehend vor. Die erfolgten Umbauten von Bankplatz und Brabandtstraße lassen eine Straßenbahntrasse weiterhin zu. Die Gleise werden weitgehend in der Straße verlegt. Es besteht außerdem die Chance, die Haltestellen am Altstadtmarkt jeweils hinter der Kreuzung anzulegen. Eine kombinierte Haltestelle für Bus und Straßenbahn in Richtung Friedrich-Wilhelm-Platz entsteht neu in der Brabandtstraße in Höhe der für den motorisierten Verkehr gesperrten Garküche.

Neue Straßenbahnhaltestellen entstehen: Altstadtmarkt, Hintern Brüdern  
Streckenlänge: ca. 0,8 km

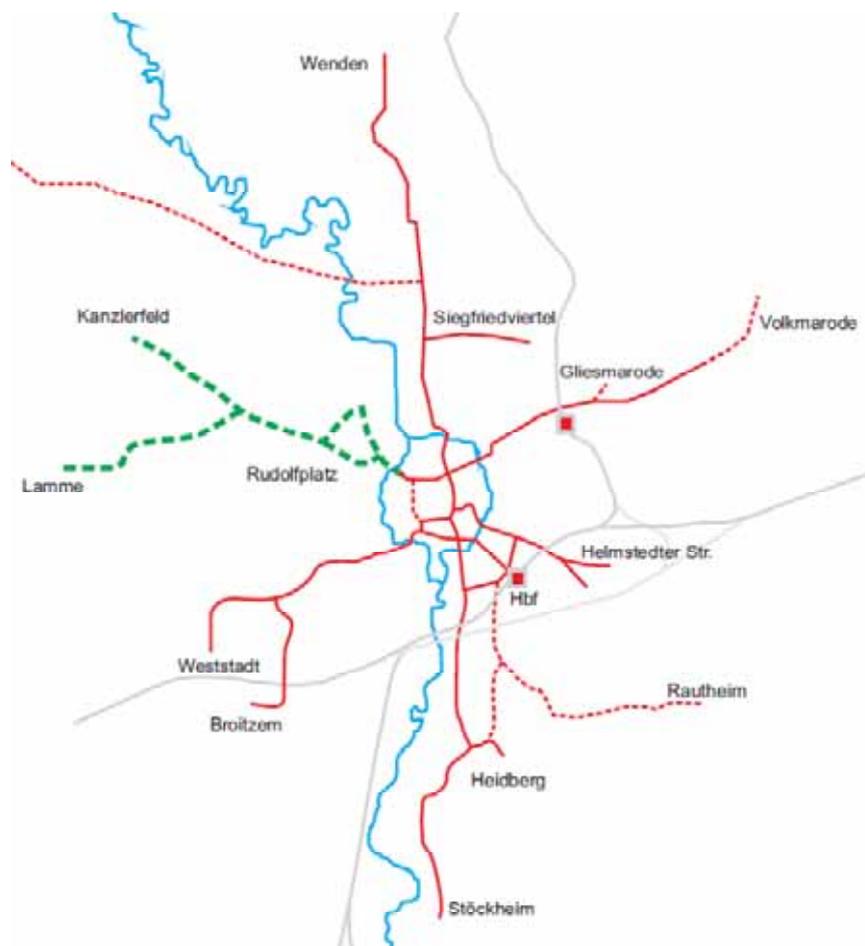
## Projekt 1B: Lehdorf – Kanzlerfeld/Lamme

Eine Neubaustrecke vom Radeklint ausgehend in Richtung Lehdorf und weiter zum Kanzlerfeld und Lamme wird den hohen Verkehrsaufkommen auf diesen Relationen gerecht. Mit dieser Netzerweiterung werden ca. 29.100 Einwohner/innen an das Straßenbahnnetz angeschlossen.

Statistikbezirk Nr.	Name	Einwohner/innen
13	Petritor Ost	ca. 9400
15	Petritor Nord	ca. 5400
29	Alt Lehdorf	ca. 1200
30	Siedlung Lehdorf	ca. 5000
32	Kanzlerfeld	ca. 3900
60	Lamme	ca. 4200
	<b>Summe</b>	<b>ca. 29.100</b>

Zahlenquelle: Stadt Braunschweig<sup>3</sup>

Die Herausforderung hierbei ist, die Trassen so zu wählen, dass möglichst viele Einwohner/innen von ihr profitieren. Entsprechend hoch ist die Anbindung von Petritor Ost, also das Umfeld der Haltestelle Petristraße sowie der Rudolfplatz. Von gleich hoher Bedeutung ist die Anbindung des Eichtals und des Klinikums Celler Straße.



Grafik 3: Maßnahme Radeklint – Lehdorf – Lamme/Kanzlerfeld (grün markiert)

<sup>3</sup> Website [http://www.braunschweig.de/politik\\_verwaltung/statistik/ez\\_statistische\\_bezirke.html](http://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/statistik/ez_statistische_bezirke.html) zuletzt aufgerufen 25.08.2013

Wir schlagen deshalb nachfolgende Trassenabschnitte vor, die nicht alternativ sondern additiv realisiert werden sollten.

#### Trassenabschnitt Radeklint – Rudolfplatz – Lehdorf

Vom Radeklint werden die Gleise auf der Fahrbahn der Celler Straße bis zur Einmündung Rennelbergstraße verlegt. Die Verwaltung wird gebeten, beim Niedersächsischen Justizministerium anzufragen, welche Pläne kurz- und mittelfristig für die weitere Nutzung der Strafvollzugsanstalt Rennelberg bestehen. Sofern der Standort zeitnah aufgegeben und das Gelände freigegeben wird, ist eine Trassierung über Rennelbergstraße in die Petristraße möglich. Sollte diese Führung nicht möglich sein, erfolgt die Erschließung über die Petristraße.

Von der Petristraße erfolgt eine Blockumfahrung zum Rudolfplatz. In Fahrtrichtung Rudolfplatz über Rudolfstraße, vom Rudolfplatz kommend über Goslarsche Straße und Petristraße. Diese ermöglicht den Einbau eines Kehrgleises am Rudolfplatz, das für Einsatzfahrten und bei Betriebsstörungen genutzt werden kann.

Die Trasse folgt im weiteren Verlauf der Hildesheimer Straße. Ein eigener Gleiskörper für zwei Richtungsgleise ist baulich nicht realisierbar. Deshalb wird vorgeschlagen, in Fahrtrichtung Lehdorf das Gleis bis zum ehemaligen Ringgleis in der Richtungsfahrbahn zu verlegen. Ab dort wird es auf eigenem Gleiskörper bis zur Einmündung Hannoversche Straße geführt. In der Gegenrichtung verläuft das Gleis zwischen Hannoversche Straße und ehemaligem Ringgleis in der Richtungsfahrbahn. Ab dort wird es auf eigenem Gleiskörper bis zum Rudolfplatz geführt.

Neue Straßenbahnhaltstellen entstehen: Maschstraße, Petristraße, Goslarsche Straße (nur Fahrtrichtung Innenstadt), Rudolfplatz, Hannoversche Straße  
Streckenlänge: ca. 1,8 km

#### Trassenabschnitt Radeklint – Celler Straße – Ringgleis

Ab der Einmündung Rennelbergstraße bzw. Petristraße (siehe oben) folgen die Gleise der Celler Straße bis zum Klinikum Celler Straße. Auch hier wird jeweils ein Gleis auf besonderem Bahnkörper verlegt: Zwischen Petristraße und Neustadtring in Fahrtrichtung Ring sowie zwischen Werksteig und Ring in Fahrtrichtung Innenstadt.

Die Strecke verlässt die Celler Straße und folgt der alten Ringbahntrasse mit Querung der Ernst-Amme-Straße und mündet an der ehemaligen Roggenmühle in die Hildesheimer Straße auf die oben beschriebene Trasse ein.

Neue Straßenbahnhaltstellen entstehen: Amalienplatz, Klinikum Celler Straße, Werksteig, Ernst-Amme-Straße  
Streckenlänge: ca. 1,8 km

Diese Trassenkombination erschließt optimal Stadtquartiere mit hoher Einwohnerdichte.

#### Trassenabschnitt Saarstraße – Kanzlerfeld

In der Saarstraße bleibt die Allee erhalten! Die Saarstraße wird nach dem Vorbild der Siegfriedstraße gestaltet. Die Straßenbahn verkehrt auf der Fahrbahn. Lediglich auf dem Abschnitt zwischen St.-Ingeberg-Straße und Hannoversche Straße wird das Gleis in Richtung Innenstadt auf einem eigenen Rasengleiskörper verlegt. Die Haltstellen werden als Kaphaltstellen ausgeführt und die Gleise hier entsprechend an den Straßenrand geführt. In Höhe der Saarbrückener Straße schwenken die Gleise auf die nördliche Seite der

Bundesallee und werden durch das von Pawelsche Holz und auf der bereits vorgesehenen Trasse im Kanzlerfeld bis zum Johann-Heinrich von Thünen Institut geführt.

Neue Straßenbahnhaltestellen entstehen: Ottweiler Straße, Saarplatz, Saarbrückener Straße, von Pawelsches Holz, Pfeleidererstraße, Paracelsus Straße, Bundesallee – Thünen Institut

Streckenlänge: ca. 3,2 km

#### Trassenabschnitt Neunkirchener Straße – Lamme

Der kürzeste Streckenabschnitt über freies Feld (in diesem Bereich ohne volkswirtschaftlichen Nutzen) besteht zwischen Lehndorf und Lamme entlang des Fuß- und Radweges zwischen Neunkirchener Straße und Lammer Busch. Entsprechend favorisieren wir die Trassierung der Gleise durch die Neunkirchener Straße auf der Fahrbahn. Um möglichen Protesten von Einwohner/innen aufgrund wegfallender Parkplätze zu begegnen, ist zu prüfen, ob die Streckenabschnitte Saarplatz – Saarlouisstraße sowie von dort bis zum Ortsausgang eingleisig ausgeführt werden können. Die Haltestelle Saarlouisstraße wird als Begegnungsstelle zweigleisig ausgebaut.

Die Gleise folgen ab Ortsausgang dem bestehenden Fuß- und Radweg und nehmen in Lamme die in den Bebauungsplänen freigehaltene Straßenbahntrasse auf.

Neue Straßenbahnhaltestellen entstehen: Saarlouisstraße, Merziger Straße, Neudammstraße, Lammer Busch, Backhausweg, Hohkamp

Streckenlänge: ca. 3,3 km

#### Gesamtbewertung

Die vorgestellten Trassen erschließen mit ihren Haltestellen das höchste Fahrgastpotential. Die Gesamtlänge dieser Straßenbahnerweiterung beträgt 10,05 km. Es entstehen 19 Haltestellenpaare, zwei Endhaltestellen und einer Einrichtungshaltestelle (Goslarsche Straße) für die Stadtbahn.

Die Neubaustrecken werden von den nachfolgenden Linien befahren:

- Verlängerung der bestehenden Straßenbahnlinie 4 vom Radeklint über Rudolfplatz – Lehndorf nach Lamme.
- Einrichtung einer neuen Straßenbahnlinie 6 vom Hauptbahnhof über J.-F.-Kennedy Platz – Fr.-Wilhelm-Platz – Altstadtmarkt – Radeklint – Klinikum Celler Straße – Lehndorf ins Kanzlerfeld.

Die Stadtbahnlinie 6 ersetzt damit die Buslinie 411 auf diesem Abschnitt.

Die Buslinie 416 kann zwischen Innenstadt und Ölper in ihrer Linienführung z.B. über Hohetor und Goslarsche Straße angepasst werden.

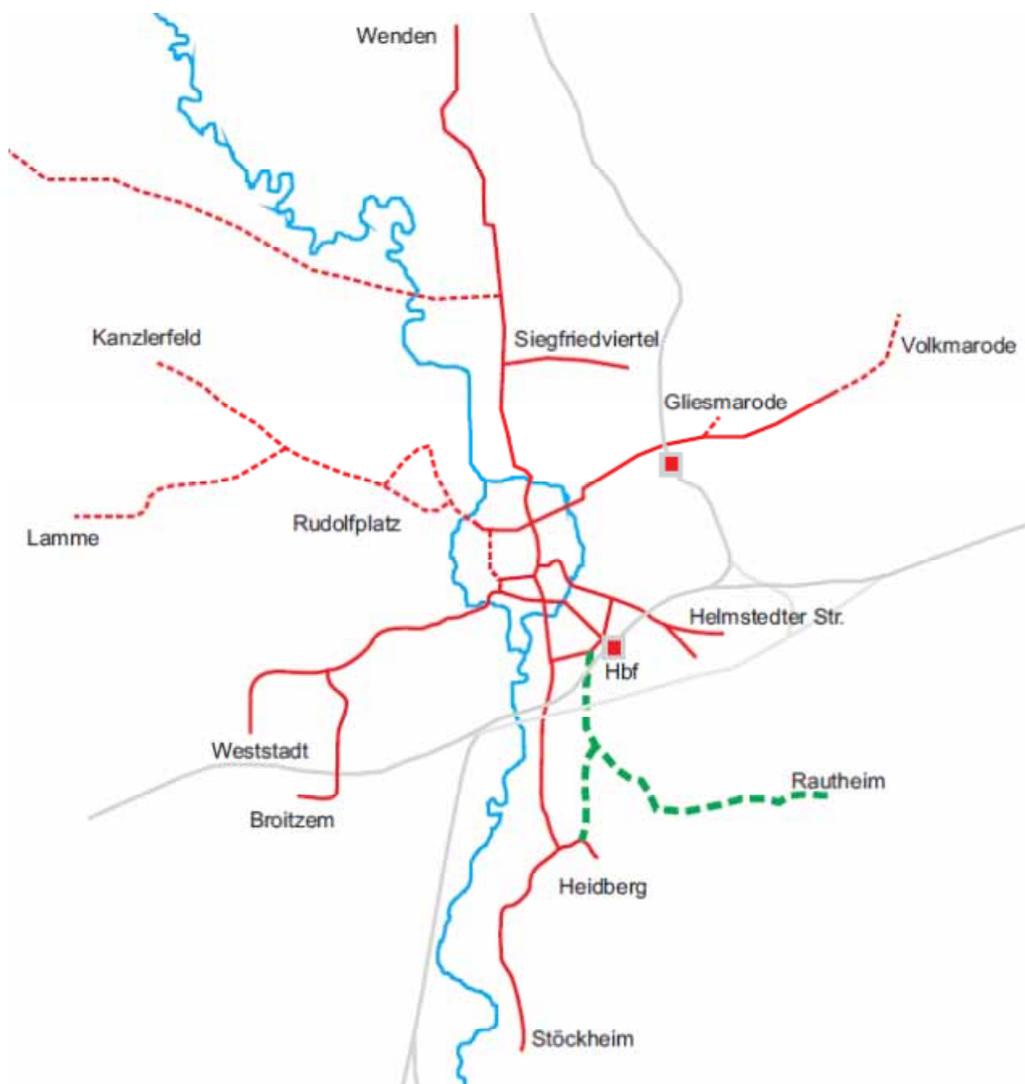
### Projekt 1C: Salzdahlumer Str. – Klinikum Salzdahlumer Str. – Südstadt – Rautheim

Der Bebelhof sowie die südöstlichen Stadtteile Südstadt und Rautheim haben hohe Fahrgastpotentiale. Entlang der Strecke leben zusammen ca. 11.100 Einwohner/innen.

Statistikbezirk Nr.	Name	Einwohner
22	Bebelhof	ca. 4.000
23	Zuckerberg	ca. 1.000
53	Südstadt	ca. 2.000
70	Rautheim	ca. 4.100
	<b>Summe</b>	<b>ca. 11.100</b>

Zahlenquelle: Stadt Braunschweig<sup>4</sup>

Im VEP wird eine Straßenbahnerweiterung durch den Bebelhof aufgrund hoher Nachfrage dringend empfohlen. Vorüberlegungen zur Trassenfreihaltung liegen bereits vor. Auch Zeichnungen zur Brückenunterfahrung wurden bereits von der Verwaltung erarbeitet.



Grafik 4: Maßnahme Hauptbahnhof – Bebelhof – Südstadt – Rautheim (grün markiert)

<sup>4</sup> ebenda

### Trassenabschnitt Hauptbahnhof – Bebelhof – Klinikum Salzdahlumer Straße

Die Ausweitung aus der bestehenden Straßenbahntrasse erfolgt unmittelbar südlich des Nahverkehrsbahnhofes. Die bestehenden Abstellgleise am Hauptbahnhof gehen in der Trasse auf. Es ist ein neue Abstellgleis zu bauen, dass aus der Wendeschleife erschlossen wird.

Eine Aufweitung der Eisenbahnbrücken ist leider nicht möglich. Die einzige Möglichkeit, die Straßenbahn in Richtung Bebelhof zu verlegen, geht mit einer verkehrlichen Neusortierung von Fahrspuren, Fuß- und Radwegen einher. Die östliche Tunnelröhre wird für den motorisierten Verkehr gesperrt. Sie steht zukünftig der Straßenbahntrasse sowie den Fuß- und Radwegen zur Verfügung. Die Fahrbahnen für den motorisierten Verkehr werden durch den westlichen Bahntunnel geführt. Vier Fahrspuren anzulegen ist aufgrund des engen Tunnels nicht möglich. Wir schlagen vor drei Fahrspuren zu markieren und die mittlere jeweils bedarfsgerecht nach Richtung der starken Verkehrsströme signalgesteuert freizugeben. Die Trasse verläuft anschließend auf eigenem Bahnkörper östlich entlang der Salzdahlumer Straße. Sie verlässt diese an der Einmündung Fichtengrund und folgt diesem zum neuen Haupteingang des Klinikums. Hier wird eine Wendemöglichkeit eingerichtet.

Um eine möglichst optimale Anbindung des Krankenhauses zu gewährleisten und die derzeit bestehenden weiten Fußwege deutlich zu verkürzen, ist die Führung der Straßenbahn bis direkt vor den neuen Haupteingang des größten Klinikstandorts Braunschweigs wünschenswert.

Neue Straßenbahnhaltstellen entstehen: Borsigstraße, Zuckerbergweg, Schefflerstraße, Naumburgstraße, Klinikum Salzdahlumer Straße  
Streckenlänge: ca. 2,2 km

### Trassenabschnitt Klinikum Salzdahlumer Straße – Südstadt – Rautheim

Die Trasse verläuft durch das Kleingartengebiet Griegstraße. Es wird bedauerlicherweise unvermeidbar sein, dass einzelne Parzellen aufgegeben werden müssten. Die Trasse folgt der Griegstraße, quert den Welfenplatz und verläuft durch die Engelsstraße. Auf diesem Abschnitt werden die Gleise in der Fahrbahn verlegt.

Mit Querung des Mönchewegs werden die Gleise auf eigenem Gleiskörper nördlich der Kreisstraße 43 Am Rautheimer Holze verlegt und folgen in Rautheim der freigehaltenen Trasse entlang des Neubaugebiets.

Neue Straßenbahnhaltstellen entstehen: Griegstraße, Neuer Kamp, Welfenplatz, Zimmermannweg, Möncheweg, Am Rautheimer Holze, Weststraße, Lindenhof  
Streckenlänge: ca. 3,0 km

### Trassenabschnitt Schefflerstraße – Heidberg

Der Lückenschluss zwischen Erfurtplatz und Salzdahlumer Straße erschließt wesentliche Fahrgastpotentiale im nord-östlichen Heidberg. Die Trasse wird entlang des Sachsendamms in Seitenlage am Sportbad Heidberg vorbeigeführt. Sie kreuzt die Hallestraße und führt über die BAB A39 zur Salzdahlumer Straße, wo sie auf die oben beschriebenen Gleise stößt.

In Hinsicht auf das Gesamtnetz ergibt sich durch diesen Trassenabschnitt die Möglichkeit, den mittleren Heidberg und Melverode/Stöckheim auch auf einen anderen Wege als über die Wolfenbütteler Straße zu erreichen. Dies wird insbesondere wichtig, wenn die Sanierung der Brücke Wolfenbütteler Straße über die A39 in Angriff genommen wird, was dem Vernehmen

nach in naher Zukunft ansteht. Daraus lässt sich eine weitere dringende Notwendigkeit für das Projekt 1C ableiten.

Neue Stadtbahnhaltestellen entstehen: Sportbad Heidberg, Hallestraße  
Streckenlänge: ca. 1,1 km

### Gesamtbewertung

Die vorgestellten Trassen erschließen ein großes Fahrgastpotential und bindet außerdem den zweiten städtischen Klinikstandort an das Straßenbahnnetz an. Die Gesamtlänge dieser Netzerweiterung beträgt 6,30 km. Es entstehen insgesamt 15 Haltestellenpaare sowie eine Endhaltestelle. Die Schleife am Klinikum Salzdahlumer Straße wird nicht mit einer gesonderten Haltestelle versehen.

Die Neubaustrecken werden von den nachfolgenden Linien befahren:

- Stadtbahnlinie 1 verkehrt nicht mehr über Wolfenbüttler Straße, sondern über Sachsendamm und Salzdahlumer Straße zum Hauptbahnhof.
- Die neue Stadtbahnlinie 6 verkehrt vom Hauptbahnhof über Salzdahlumer Straße und Südstadt nach Rautheim

Somit ersetzt die neue Stadtbahnlinie 6 zukünftig vollständig die heutige Buslinie 411. Die Verlegung der Linie 1 ist betriebswirtschaftlich kostenneutral. Sie erschließt zugleich größere Fahrgastpotentiale und reduziert das derzeit bestehende Überangebot entlang der Wolfenbüttler Straße. Die heutige 431 wird vom Hauptbahnhof zum Klinikum Salzdahlumer Str. zurückgezogen. Sowohl am Erfurtplatz wie auch am Klinikum besteht Anschluss zur Straßenbahn.

## **Projekt 1D: Volkmarode Nord und Gleisschleife Gliesmarode**

### Volkmarode Nord

Auslöser der Diskussion für das Straßenbahnausbaukonzept der Stadt Braunschweig war die diskutierte Streckenverlängerung durch Volkmarode. Wir sehen sie nachwievor als strategische Systemerweiterung an. Die ca. 3900 in Volkmarode lebenden Einwohner/innen erhalten somit eine umsteigefreie Anbindung und müssen nicht mehr bis zur Straßenbahn mit dem Bus vorfahren.

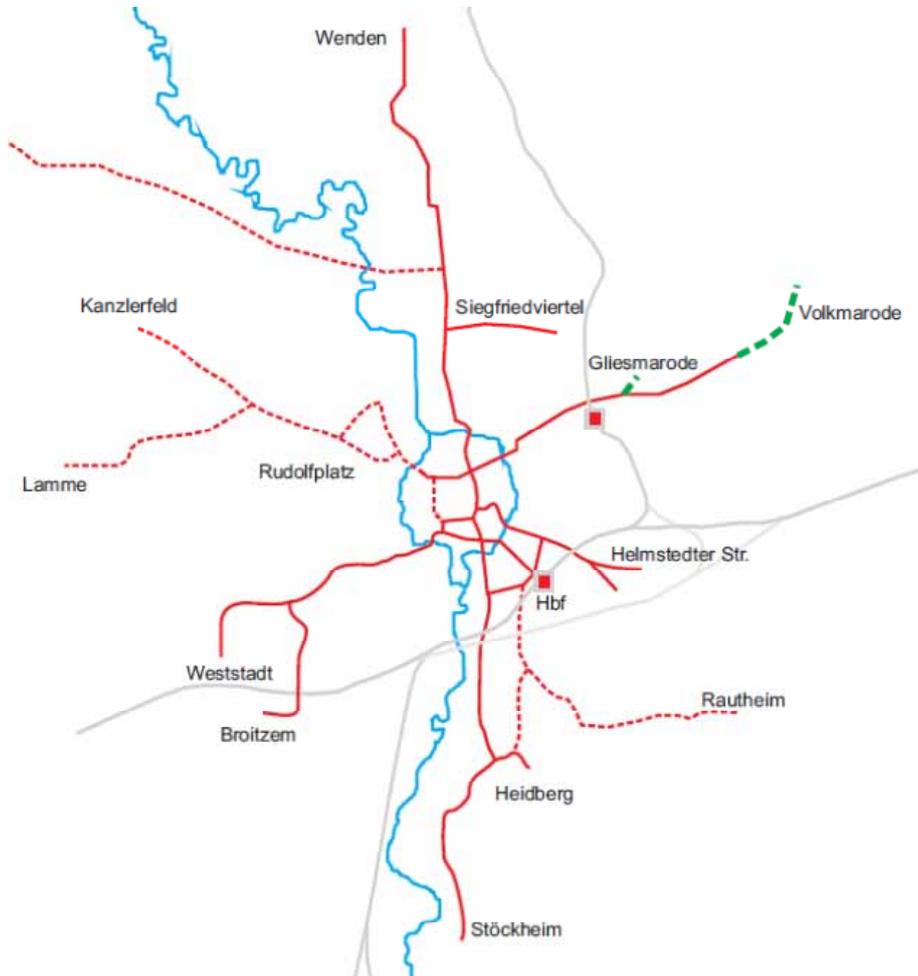
Um den derzeitigen Straßenquerschnitt baulich nicht aufzuweiten, ist ein gesonderter Bahnkörper für zwei Gleise nicht möglich. Der Straßenraum lässt aber in Mittellage einen schmalen Bahnkörper für ein Gleis zu. Deshalb wird vorgeschlagen, das stadtauswärts führende Gleis bis zur Einmündung der Straße Am Remenhof in der Richtungsfahrbahn zu verlegen. Das stadteinwärts führende Gleis wird auf dem gesonderten Bahnkörper in Mittellage verlegt.

Ab der Einmündung Am Remenhof wechselt das stadtauswärts verlaufende Gleis auf den gesonderten Bahnkörper und verläuft dort bis zum Abzweig ins Neubaugebiet. Im selben Abschnitt verläuft das stadteinwärts führende Gleis auf der Fahrbahn.

Im Neubaugebiet Volkmarode Nord ist ein gesonderter Bahnkörper freigehalten worden. Die Wendeschleife der neuen Straßenbahnstrecke soll auf einer Teilfläche des heutigen Verkehrsübungsplatzes verlegt werden. Damit werden optimale Verknüpfungen zum Omnibus geschaffen. Hier wird ein P+R Parkplatz realisiert. Die Wendeschleife ist so

anzulegen, dass eine spätere Weiterführung am Ortsrand von Dibbesdorf vorbei auf die ehemalige Bahnstrecke Braunschweig – Lehre möglich ist.

Die heutige Straßenbahnhaltestelle Moorhüttenweg wird aufgegeben und ca. 400 m weiter östlich in die Berliner Heerstraße verlegt. Somit verkürzen sich maßgeblich die Fußwege für Bewohner/innen am Ortseingang.



Grafik 5: Maßnahme Ortsdurchfahrt Volkmarode (grün markiert)

Neue Straßenbahnhaltestellen entstehen: Immengarten, Remenhof, Ziegelwiese und Berliner Heerstraße  
Streckenlänge: ca. 1,5 km

#### Gleisschleife Gliesmarode

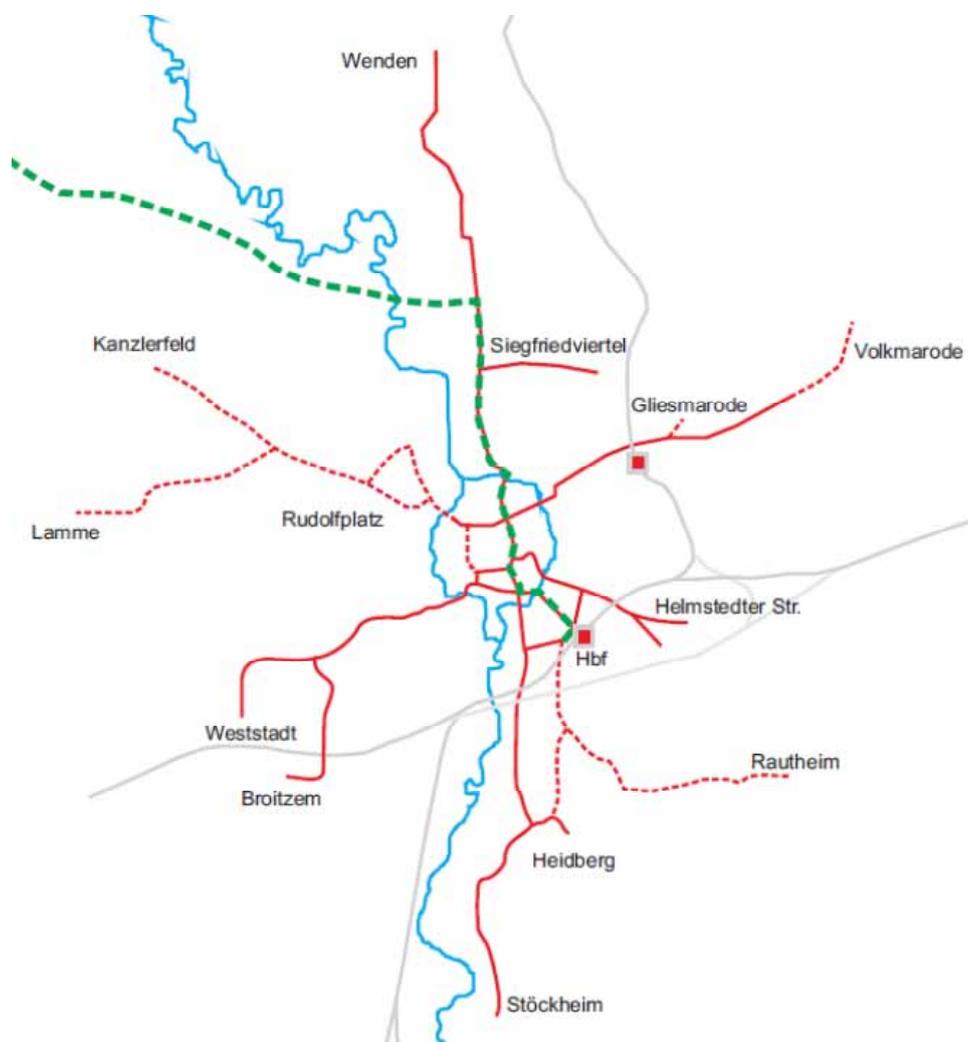
Zusätzlich soll in Gliesmarode eine Wendemöglichkeit für die Straßenbahn geschaffen werden. Das vom Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) verfolgte Regionalbahnkonzept sieht eine deutliche Aufwertung des Bahnhofs Gliesmarode vor. Die kürzeste Reisezeit für Reisende zwischen der Braunschweiger Innenstadt und Gifhorn – Wittingen – Uelzen erfolgt mit Umsteigen zwischen Straßenbahn und Regionalzug am Bahnhof Gliesmarode. Entsprechend wird das Fahrgastaufkommen hier steigen, das Taktverdichtungen zwischen Innenstadt und Gliesmarode rechtfertigt.

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs eine Gleisschleife realisierbar ist. Alternativ besteht die Möglichkeit, Gleise in die Querumer Straße abzweigen zu lassen und auf der Grünfläche nördlich der Paul-Jonas-Meier Straße eine Gleisschleife baulich auszuführen.

### Projekt 1E: Stadtbahn BS – Wendeburg – Harvesse

Das Projekt basiert auf den Grundüberlegungen der nicht realisierten RegioStadtbahn (RSB). Es baut auf den bereits erfolgten baulichen Vorleistungen des Projektes auf. Grundgedanke ist, auf der Eisenbahnstrecke Braunschweig – Wendeburg – Harvesse ein Stadtbahnssystem zu etablieren.

Die eingleisig ausgeführte Eisenbahnstrecke verläuft von Harvesse über Wendeburg am nördlichen Ortsrand von Völkenrode sowie am südlichen Ortsrand von Watenbüttel vorbei. Das Gleis führt dann durch die Okeraue zwischen Veltenhof und Ölper und vereint sich an der Siedlung Schwarzer Berg mit der Hafenbahn.



Grafik 6: Maßnahme Stadtbahn Braunschweig – Wendeburg – Harvesse

Dieser beschriebene Gleisabschnitt in Regelspurweite 1435 mm soll für die Stadtbahn nutzbar gemacht werden. Es bietet sich an, den Betrieb auf diesem Abschnitt nach Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) zu organisieren. Um Zugbegegnungen auf dem eingleisigen Streckenabschnitt zu ermöglichen, sind Begegnungsstellen neu zu bauen.

An der Bahnüberführung Gifhorner Straße wird eine Verbindungskurve zum Straßenbahnnetz hergestellt.

Die Stadtbahn soll von dort dem Linienweg der Straßenbahnlinie 1 über Hamburger Straße, Rathaus und John-F.-Kennedy-Platz zum Hauptbahnhof nach Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahn (BOStrab) verkehren. Entsprechend ist dieser Gleisabschnitt als Drei-Schienen-Gleis für die Spurweite 1435 mm und eine Lichtraumprofil für 2,65 m breite Fahrzeuge baulich auszuführen.

Die bestehenden Drei-Schienen-Gleise berücksichtigend fehlen die Abschnitte:

- Berliner Platz – John-J.-Kennedy-Platz – Auguststraße – Stobenstraße
- Steinweg – Hagenmarkt – Wendenstraße
- Gleisverbindung Hamburger Straße – Eisenbahnüberführung Gifhorner Straße

Für den Betrieb auf dem EBO-Streckenabschnitt sind diesel-elektrische Fahrzeuge notwendig. Das bedeutet, sie verkehren auf den Straßenbahnstrecken mit dem Strom aus der Fahrleitung. Auf Eisenbahnstrecken generieren sogenannte Powerpacks den notwendigen Strom für die Elektromotoren. Denkbar ist auch, die EBO-Strecke mit 750 V DC zu elektrifizieren. Für den Betrieb sind Zweirichtungsfahrzeuge notwendig.

Statistikbezirk Nr.	Name	Einwohner/innen
37	Schwarzer Berg	ca. 4.800
35	Watenbüttel	ca. 2.500
34	Völkenrode	ca. 1.700
	Wendeburg	ca. 4.200
	Harvesse	ca. 400
	<b>Summe</b>	<b>ca. 12.000</b>

Zahlenquellen: Stadt Braunschweig, Gemeinde Wendeburg<sup>5</sup>

Mit diesem Projekt werden knapp 12.000 Einwohner/innen an das Stadtbahnnetz angeschlossen. Zusätzlich werden wichtige Querverbindungen zwischen den Braunschweiger Stadtteilen geschaffen, die heute so mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht angeboten werden.

Zwischen Schwarzer Berg und Wendeburg ist ohne Bau zusätzlicher Begegnungsstellen nur ein 30-Minuten-Takt realisierbar.

Neue Stadtbahnhaltestellen entstehen: Gifhorner Straße, Schwarzer Berg, Veltenhof, Watenbüttel – Pommernweg, Watenbüttel – Hans-Jürgen-Straße, Völkenrode – Peiner Straße, Völkenrode – Rothemühleweg, Wendeburg - Süd, Wendeburg – Bahnhof, Wendeburg – Nord, Harvesse

Streckenlänge Drei-Schienen-Gleis (BOStrab): ca. 5,7 km

Streckenlänge Eisenbahn (EBO): ca. 11,3 km

<sup>5</sup> Stadt Braunschweig, [http://www.braunschweig.de/politik\\_verwaltung/statistik/ez\\_statistische\\_bezirke.html](http://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/statistik/ez_statistische_bezirke.html), zuletzt geöffnet 28.08.2013

Gemeinde Wendeburg,

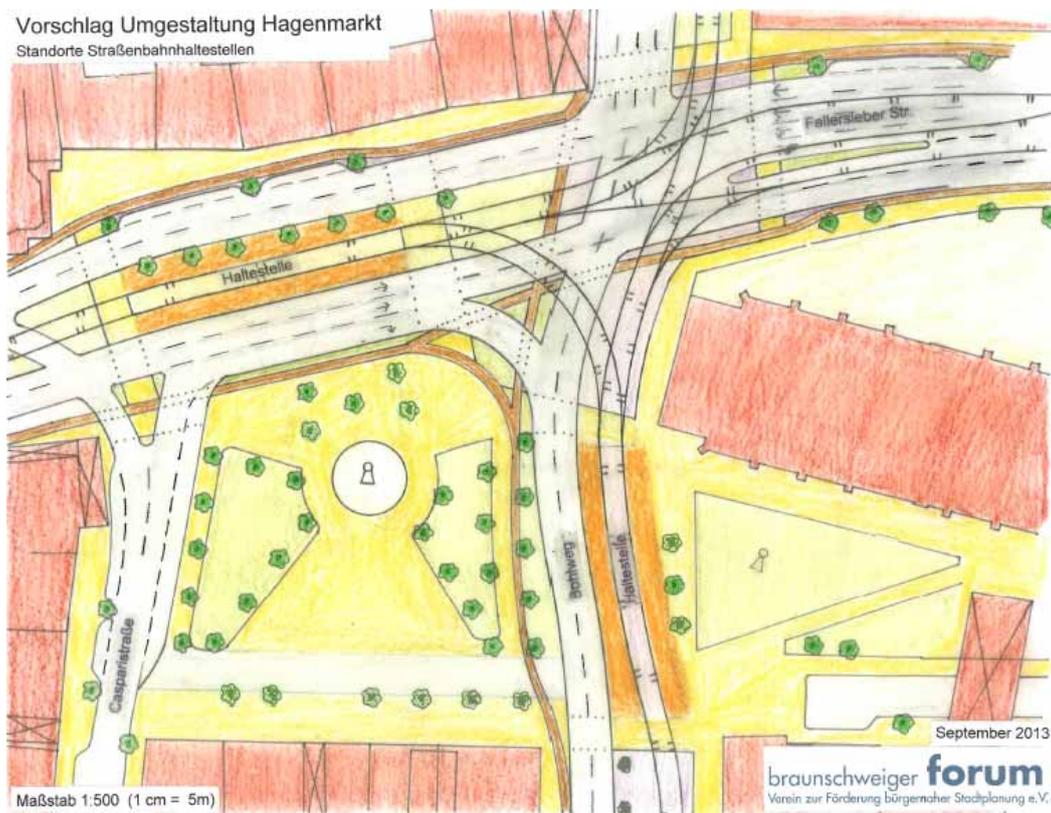
[http://www.wendeburg.de/p/d1.asp?artikel\\_id=1008&liste=&tmpl\\_typ=Detail&lp=1020&L=6&area=101](http://www.wendeburg.de/p/d1.asp?artikel_id=1008&liste=&tmpl_typ=Detail&lp=1020&L=6&area=101), zuletzt geöffnet 28.08.2013



## Projekt 1F: Sanierung bestehender Strecken

### Hagenmarkt (2015)

Der Hagenmarkt muss aufgrund der abgängigen Kreuzung in den kommenden Jahren saniert werden. Dabei sind die oben genannten Streckenerweiterungen bereits zu berücksichtigen und die Anlage der Haltestellen so auszuführen, dass kurze Umsteigewege entstehen. Derzeit sind die Haltestellen im Bohlweg angeordnet. Wenn zukünftig Linien nicht mehr den Bohlweg befahren, sondern durch die Lange Straße verkehren, bedarf es neuer Haltestellen. Bei der Anlage der Haltestellen ist zu beachten, dass die Umsteigewege möglichst kurz sind.



Grafik 7: Vorschlag Anlage Haltestelle Hagenmarkt

Um diesen Herausforderung gerecht zu werden, sind zwei neue Haltestellenpaare notwendig: eines in der Einmündung Lange Straße und eines in der Einmündung Bohlweg. In der Haltestelle in der Langen Straße halten zukünftig die Straßenbahnlinien in und aus Richtung Radeklint und Altstadtmarkt, in der Haltestelle im Bohlweg die vom Rathaus kommenden Linien.

Um die Umsteigewege zwischen beiden Haltestellen so gering wie möglich zu halten, schlagen wir vor, die Vorsortierung im Bohlweg aufzugeben. Die Haltestellen in beide Fahrrichtungen sind so nah wie möglich an die Weichen vor der Katharinenkirche zu verlegen. Zugleich wird der Haltestellenabstand zwischen Rathaus und Hagenmarkt geringfügig vergrößert.

Auch bei dieser Baumaßnahme sind alle baulichen Vorbereitungen für zukünftige Fahrzeuge mit einer Wagenkastenbreite von 2,65 m zu treffen. Der Einbau der dritten Schiene ist zur Realisierung des Projektes 1E im Zuge der Sanierung vorzunehmen.

### Leonhardstraße – Marienstift inkl. Gleisdreieck Leonhardplatz (2015)

Mit der geplanten Neuorganisation der Hauptstraßenregelung wird zukünftig der Verkehr von der Helmstedter Straße stadtauswärts kommend über die Schillstraße zum Ring bzw. über die Campestraße auf den Cityring geleitet. Das birgt die Chance, die Helmstedter Straße zwischen Schillstraße und Ring zurückzubauen. Sie kann zwischen Ring und Marienstift als Nebenstraße wieder für beide Fahrrichtungen geöffnet werden. Voraussetzung dafür ist eine Barriere zur Ringquerung für den motorisierten Verkehr.

Die Stadtbahn verbleibt auf ihrer bisherigen Streckenführung. Die Helmstedter Straße wird zwischen Schillstraße und Georg-Westermann-Allee auf zwei Fahrspuren zurückgebaut und nach dem Vorbild der Siegfriedstraße gestaltet. Es entstehen neue barrierefreie Kaphaltestellen vor dem Haupteingang des Marienstifts. Die Kreuzung vor der Johanniskirche wird für den motorisierten Verkehr als Kreisverkehr organisiert. Die Straßenbahn verkehrt durch den Mittelkreis und biegt in die Leonhardstraße ab. Der Kreisverkehr ermöglicht an dieser Stelle auch das Wenden von Omnibussen aus Richtung Georg-Westermann-Allee.

Die Gleise verlaufen weiter in Richtung Leonhardplatz. Dort wird die Straße auf ihren alten Straßenquerschnitt zurückgebaut. Die großzügige Aufweitung der Straße mit mehreren parallelen Fahrspuren ist nicht mehr notwendig. Die Straßenbahngleise werden entsprechend nicht mehr verschwenkt. Auch bei dieser Baumaßnahme sind alle baulichen Vorbereitungen für zukünftige Fahrzeuge mit einer Wagenkastenbreite von 2,65 m zu treffen.

Die Haltestellen Leonhardplatz/Stadthalle werden mit der Sanierung des Gleisdreiecks jeweils hinter der Kreuzung angelegt. Die Haltestelle in Richtung Hauptbahnhof wird dabei als kombinierte Straßenbahn- und Bushaltestelle ausgeführt. Somit können Fahrgäste in eine Richtung immer auf alle Linien zurückgreifen und müssen nicht mehrere Haltestellen im Blick haben.

Dieser Streckenabschnitt muss unter laufendem Betrieb saniert werden, weil er die einzige Zufahrt zum Straßenbahndepot darstellt.

### Stobenstraße – Auguststraße (2016)

Die Gleisverbindung zwischen Haltestelle Schloss und John-F.-Kennedy-Platz ist ebenfalls sanierungsbedürftig. Im Wesentlichen liegen die Planungen dafür bereits vor und sehen einen Fußgängerübergang am Ägidienplatz vor. Diese Planung wird grundsätzlich von uns begrüßt.

Im Zuge dieser Sanierung ist die Haltestelle Schloss neu zu organisieren. Die Haltestellen sind jeweils hinter dem Gleisdreieck anzuordnen. Dafür müssen im Waisenhausdamm die Parkplätze vor dem Afghan Warehouse weichen. Die Fahrbahn wird um wenige Meter in Richtung Gehweg verschwenkt. Auf dem frei werdenden Platz wird die Haltestelle angelegt.

In der Stobenstraße weichen wenige Parkplätze sowie die Litfaßsäule, um die Fahrbahn aufzunehmen. Es wird entsprechend Platz für die Haltestelle gewonnen. Vorteil diese Lösung ist, dass die stark frequentierte Haltestelle Schloss schneller geräumt wird. In diesem Zuge wird vorgeschlagen, die Haltestelle Georg-Eckert-Straße in Schloss umzubenennen. Die heutige Haltestelle Schloss erhält den Namen Waisenhausdamm. Die heutige Haltestelle Schloss mit Fahrtrichtung John-F.-Kennedy-Platz bzw. Waisenhausdamm wird zurückgebaut, der Zugang zur Unterführung geschlossen.

Am John-F.-Kennedy-Platz ist die Vorsortierung der Gleise für den Abzweig zum Lessingplatz zurückzubauen. Sie hat keine Bedeutung mehr für das Stadtbahnnetz. Die Verbindungskurve aus der Auguststraße zum Lessingplatz bleibt erhalten. Somit kann die Aufstellfläche der Haltestelle in Richtung Hauptbahnhof/Heidberg deutlich vergrößert werden.

Auch bei dieser Baumaßnahme sind alle baulichen Vorbereitungen für zukünftige Fahrzeuge mit einer Wagenkastenbreite von 2,65 m zu treffen. Der Einbau der dritten Schiene ist zur Realisierung des Projektes 1E im Zuge der Sanierung vorzunehmen.

#### Kalenwall – Bruchtorwall – Lessingplatz (2017)

Mit der Sanierung der Gleisanlagen entlang des Kalenwalls und des Bruchtorwalls einschließlich des Lessingplatzes wird die Verwaltung gebeten zu prüfen, ob eine kombinierte Straßenbahn und Busspur in beiden Richtungen möglich ist. Somit können die Ringbuslinie M19, die Buslinie 461 sowie die Linien der KVG in beide Fahrrichtungen am Friedrich-Wilhelm-Platz halten und werden unabhängig vom motorisierten Individualverkehr geführt.

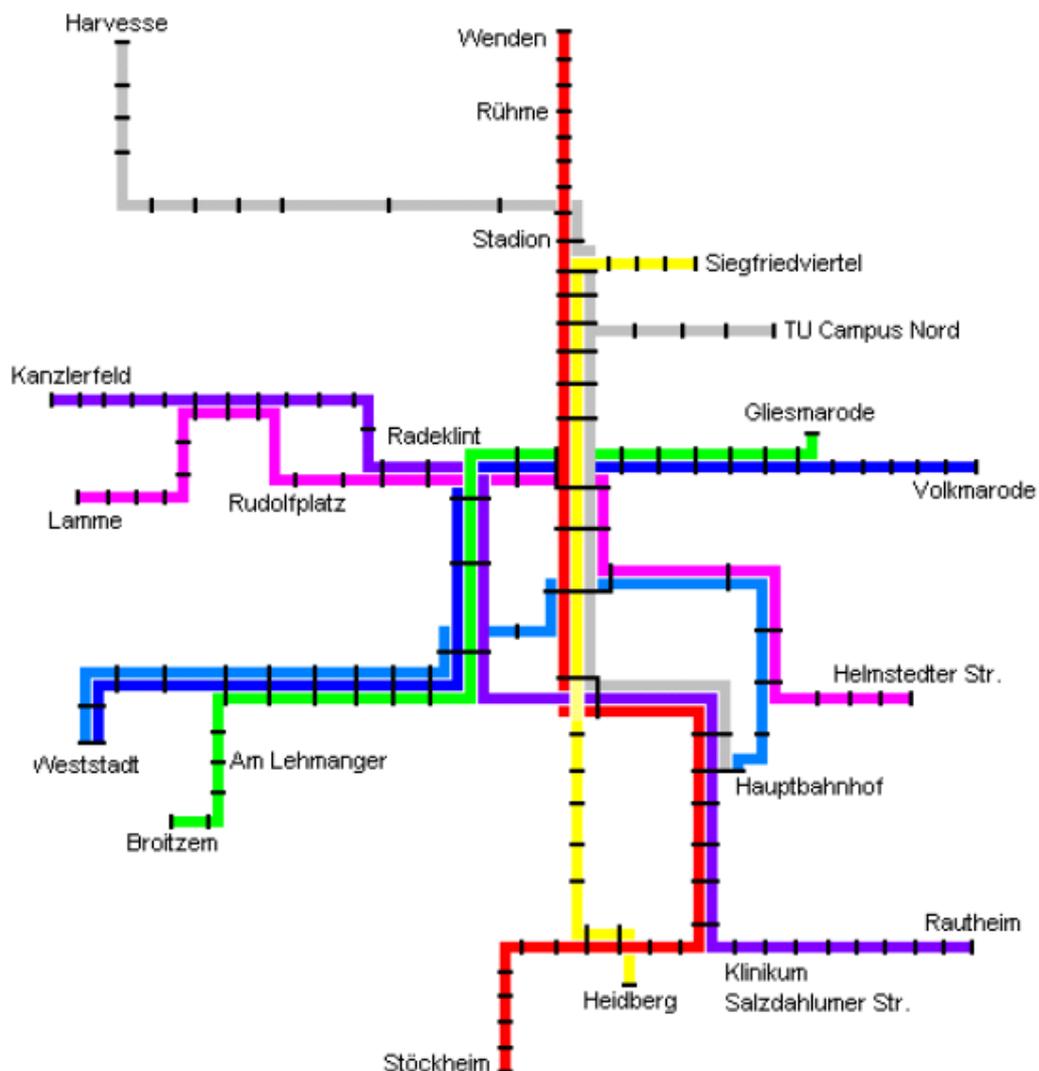
## Gesamtbewertung Straßenbahnstrecken

### Priorität 1: Maßnahmen mit höchster Dringlichkeit

Die unter Priorität 1: Maßnahmen mit höchster Dringlichkeit zusammengefassten Projekte ergeben im Wesentlichen drei große Projekte:

- die Umstellung der heutigen Buslinie 411 auf Straßenbahnbetrieb
- die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 durch Volkmarode; verbindendes Kernprojekt beider Projekte ist die westliche Innenstadtstrecke
- Stadtbahn Braunschweig – Wendeburg – Harvesse

Diese Maßnahmen ergeben eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden Straßenbahnsystems. Die Netzstruktur insbesondere in der Innenstadt wird deutlich. Nachfolgendes Liniennetz ist auf diesem Gleisnetz möglich und stellt eine Weiterentwicklung des bestehenden Netzes dar:



Grafik 8: mögliches Liniennetz nach Ausbau Priorität 1

Linie	Strecke	Linienlänge	Fahrzeit	Umläufe 10er Takt	Umläufe 15er Takt	Umläufe 30er Takt
1 (rot)	Wenden – Rühme – Stadion – Hamburger Str. – Rathaus – John-F. Kennedy-Platz – Hauptbahnhof – Bebelhof – Heidberg – Meverode – Stöckheim	15,8 km	44 min	11	8	4
2 (gelb)	Siegfriedviertel – Hamburger Str. – Rathaus John-F.-Kennedy-Platz – Wolfenbüttler Straße – Heidberg	9,3 km	29 min	8	5	3
3 (blau)	Volkmarode – Gliesmarode – Alte Waage – Altstadtmarkt – Fr.Wilhelm Platz – Münchenstr. – Weststadt	11,8 km	34 min	9	6	4
4 (pink)	Lamme – Lehdorf – Rudolfplatz – Alte Waage – Rathaus – Leonhardplatz – Helmstedter Str.	10,0 km	28 min	8	5	3
5 (grün)	Gliesmarode – Alte Waage – Altstadtmarkt – Fr. Wilhelm Platz – Münchenstr. – Weststadt – Broitzem	9,1 km	27 min	8	5	3
6 (lila)	Kanzlerfeld – Lehdorf – Klinikum Celler Str. – Altstadtmarkt – Fr. Wilhelm Platz – John-F.-Kennedy-Platz – Hauptbahnhof – Bebelhof – Klinikum Salzdahlumer Str. – Südstadt – Rautheim	13,7 km	38 min	9	6	4
7 (hell- blau)	Hauptbahnhof – Leonhardplatz – Fr. Wilhelm Platz – Münchenstr. – Weststadt	7,2 km	22 min	6	4	2
	<b>Straßenbahntriebwagen (Spurweite 1100 mm):</b>			<b>59</b>	<b>39</b>	<b>23</b>
S1 (grau)	Harvesse – Wendeburg – Völkenrode – Watenbüttel – Schwarzer Berg – Stadion – Hamburger Str. – Rathaus – John -F.-Kennedy-Platz – Hauptbahnhof	17,1 km	32 min			3
10 (grau)	TU Campus Nord – Nordstadt – Hamburger Str. – Rathaus – John-F.- Kennedy-Platz - Hauptbahnhof	5,7 km	15 min	4	3	2
	<b>Stadtbahntriebwagen (Spurweite 1435 mm)</b>			<b>7</b>	<b>6</b>	<b>5</b>

### Fahrzeugbedarf

Die Tabelle zeigt die Anzahl der benötigten Straßenbahntriebwagen (Spurweite 1100 mm) bei einem 10-Minutentakt und einem 15-Minutentakt auf allen Linien an. Zusätzlich wird eine Reserve von 10% eingeplant, so dass der Fahrzeugbedarf mit 65 Straßenbahntriebwagen berechnet wird. Aktuell unterhält das Unternehmen 47 Straßenbahntriebwagen (ohne Museumsfahrzeuge)<sup>6</sup>. Das entspricht 18 Triebwagen mehr, als die BSVAG derzeit unterhält.

Für den Betrieb der Stadtbahn Braunschweig – Wendeburg – Harvesse und die innerstädtische Erschließungslinie Nordstadt – TU-Campus Nord werden 7 Zweirichtungsfahrzeuge in Spurweite 1435 mm benötigt. Bei einer Fahrzeugreserve von 10% wird ein zusätzliches Fahrzeug bereit gestellt. Der Fahrzeugbedarf beträgt somit 8 Triebwagen.

Gleichzeitig ist zu beachten, dass weniger Omnibusse benötigt werden, weil die stark frequentierte Buslinie 411 durch die Straßenbahn ersetzt wird. Selbstverständlich wird der Straßenbahnausbau auch an weiteren Stellen im Netz zu Anpassungen führen. Es ist

<sup>6</sup> Quelle BSVAG, Website <http://www.braunschweiger-verkehrs-ag.de/unternehmen/fuhrpark.html>, zuletzt geöffnet 28.08.2013

deshalb davon auszugehen, dass der Omnibusbestand um 15 bis 20 Omnibusse sinken kann.

### Betriebshof und Werkstätten

Die Abstellflächen des neuen Betriebshofes Hauptgüterbahnhof sind bereits heute erschöpft. Eine Vergrößerung des Fahrzeugbestandes macht also unweigerlich den Bau einer weiteren Abstellanlage für ca. 20 Fahrzeuge notwendig. Zu prüfen ist, ob diese am Standort Hauptgüterbahnhof realisiert werden kann.

Denkbar ist auch der Bau einer Wagenhalle an anderer Stelle des Straßenbahnnetzes. Als betrieblich günstige Standorte ist die bereits vorgesehene Fläche innerhalb der Wendeschleife Carl-Miele-Straße in Rühme zu nennen.

Die Werkstatt ist auf den Standort Hauptgüterbahnhof zu konzentrieren und dort auszubauen.

### Kosten

Die unter Priorität 1 zusammengefassten Projekte umfassen zusammen 17,8 km Neubaustrecken für die Straßenbahn in Braunschweig. Wer in der Bundesrepublik Straßenbahnneubauprojekte und ihre Kosten analysiert, kommt auf einen Mittelwert von ca. 10 Mio. Euro Gesamtkosten pro Kilometer. Hierin enthalten sind sämtliche Kosten für die Verlegung von Versorgungsinfrastruktur und begleitenden Maßnahmen im Straßenraum.

Weitere Kosten entstehen für den Kauf zusätzlicher Fahrzeuge. Die aktuell von der BSVAG bestellten Fahrzeuge kosten pro Stück ca. 2,21 Mio. Euro<sup>7</sup>. Die Stadtbahnwagen werden mit 3 Mio. Euro Stückkosten angesetzt. Das entspricht unseren Informationen für einen rein elektrisch betriebenen Niederflurstadtbahnwagen in Karlsruhe, wie sie ab Oktober 2013 ausgeliefert werden.

Die Kosten für die Errichtung einer Wagenhalle und dazugehörigen Gleisanlagen sind schwer zu beziffern. Die Wagenhalle für das Depot Darmstadt Kranichstein hat ca. 2 Mio. Euro gekostet. Da eine ca. doppelt so große Halle benötigt wird schätzen wir die Kosten auf ca. 5 Mio. Euro.

Daraus ergibt sich ein groß geschätzter Gesamtinvestitionsbedarf von:

<b>Maßnahme</b>	<b>Kostenschätzung</b>	<b>Gesamt</b>
Neubau Gleisanlagen Straßenbahn inkl. Versorgungsinfrastruktur und Straßenbegleitmaßnahmen	17,8 km x 10 Mio. Euro	178.000.000 €
Fahrzeugbedarf Straßenbahn Spurweite 1100 mm	18 Triebwagen x 2,25 Mio. Euro	40.500.000 €
Fahrzeugbedarf Stadtbahn Spurweite 1435 mm	8 Zweirichtungstriebwagen x 3 Mio. Euro	24.000.000 €
Wagenhalle		5.000.000 €
	<b>Insgesamt:</b>	<b>247.500.000 €</b>

<sup>7</sup> Vergleich Zahlen aus dem Artikel der Braunschweiger Zeitung vom 30.05.2012, <http://www.braunschweiger-zeitung.de/lokales/Braunschweig/die-neuen-strassenbahnen-so-sehen-sie-aus-id673101.html>, zuletzt geöffnet 28.08.2013

## Maßnahmen für Straßenbahnausbaukonzept mit dem Land Niedersachsen

Dieser Investitionsbedarf sollte Verhandlungsgrundlage für einen neuen Straßenbahnausbaufinanzierungsvertrag zwischen der Stadt Braunschweig und dem Land Niedersachsen sein. Dieser Investitionsbedarf erstreckt sich auf einen Zeitraum von 10 Jahren und somit einen jährlichen Bedarf von ca. 25 Mio. Euro.

Im Ergebnis werden damit wichtige Hauptverkehrsstraßen saniert, zentrale Plätze (Rudolfplatz, Saarplatz) neu gestaltet und ein zukunftsweisendes sowie weitgehend emissionsfreies Verkehrssystem gestärkt. Eine Investition, die sich langfristig lohnt!

Die westliche Innenstadtstrecke ist die am weitesten planerisch vorbereitete Strecke. Mit zügiger Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist ein Baubeginn dieses Projektes in 2015 möglich.

Die weiteren Streckenabschnitte lassen sich gut in Teilabschnitten planen und realisieren, so dass der Ausbau aller Projekte der Priorität 1 bis 2025 abgeschlossen werden kann.

Teilprojekt	Bauzeit
Westliche Innenstadtstrecke	2015 – 2016
Volkmarode Nord	2017
Radeklint – Celler Straße – Rudolfplatz	2016 – 2017
Sanierung bestehender Strecken (Hagenmarkt, Wendenstraße, Stobenstraße, Auguststraße) und Verlegung Drei-Schienen-Gleis Kurt-Schumacher-Str., John-F.-Kennedy-Platz	2014 – 2017
Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Braunschweig – Wendeburg für den Personenverkehr (inkl. Bau von Haltepunkten)	2014 – 2017
Celler Straße – Klinikum Celler Straße – Ringgleis Rudolfplatz – Hildesheimer Straße (bis Ringgleis)	2018 – 2019
Hauptbahnhof – Salzdahlumer Straße – Klinikum Salzdahlumer Straße	2018 – 2019
Erfurtplatz – Sachsendamm – Anschluss Salzdahlumer Straße	2020
Neue Wagenhalle	2020
Hildesheimer Straße (ab Ringgleis) – Saarstraße – Kanzlerfeld	2020 – 2022
Saarplatz – Lamme	2021 – 2023
Klinikum Salzdahlumer Straße – Südstadt – Rautheim	2022 – 2024

Das ist ein ambitionierter Zeitplan, der eine zügige Detailplanung und gut vorbereitete Partizipationsverfahren erfordert. Die ausführende Planungsabteilung der Verwaltung ist dafür personell aufzustocken.

## **Priorität 2: Maßnahmen mit hoher Dinglichkeit**

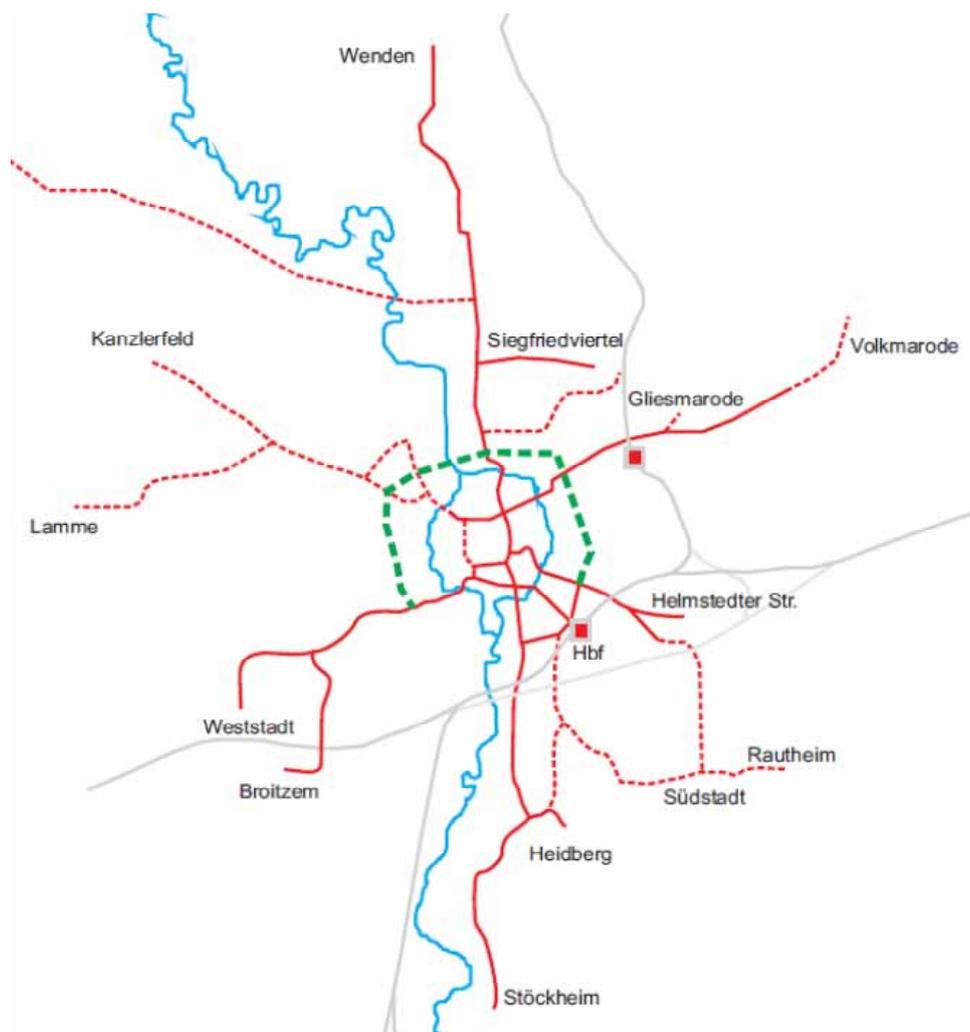
### **Projekt 2A: Ring**

Der Ring führt durch dicht besiedelte Stadtquartiere der Stadt. Er hat außerdem eine hohe verkehrliche Bedeutung. Die Auslastung der Ringbuslinien M19 und M29 zeigen die starke Nachfrage. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens sind stabile Fahrpläne in der Hauptverkehrszeit nur sehr schwer ausführbar. Eine Straßenbahn auf eigenem Bahnkörper in Mittellage macht den öffentlichen Nahverkehr unabhängig vom motorisierten Verkehr.

Der Straßenquerschnitt lässt vier Fahrspuren sowie zwei Straßenbahngleise auf eigenem Gleiskörper auf weiten Teilen des Rings nicht zu. Sehr wohl ist ein eigener Bahnkörper in Mittellage mit jeweils zwei überbreiten Fahrspuren für den motorisierten Verkehr möglich.

Die Neubaustrecke beinhaltet die Trasse vom Leonhardplatz über Altewiekring – Hagenring – Rebenring – Wendenring – Neustadtring – Amalienplatz – Rudolfplatz – Sackring – Altstadtring und Cyriaksring zur Luisenstraße.

Als südlicher Ring wird die bestehende Straßenbahntrasse Luisenstraße – Europaplatz – Gieselerwall – Bruchtorwall – Lessingplatz – John-F.-Kennedy-Platz – Wolfenbüttler Straße – Heinrich-Büssing-Ring genutzt. Das erfordert einen Umbau des John-F.-Kennedy-Platzes, um Linienführungen vom Lessingplatz in die Wolfenbüttler Straße zu ermöglichen. Somit wird eine vollständige Ringbahn geschaffen, die in dichtem Takt den Ring in und gegen den Uhrzeiger umrunden kann.



Grafik 9: Straßenbahn auf dem Ring (grün markiert)

Das Projekt kann in drei Teilprojekte gegliedert werden:

- Leonhardplatz – Hagenring – Hamburger Straße
- Hamburger Straße – Rudolfplatz
- Rudolfplatz - Luisenstraße

Neue Straßenbahnhaltestellen entstehen: Kastanienallee, Jasperallee, Giesmaroder Straße, Hans-Sommer-Straße, TU Hauptcampus (Pockelsstraße), Hamburger Straße, Maschplatz,

Amalienplatz, Rudolfplatz, Kälberwiese, Maienstraße, Madamenweg, Hochschule für Bildende Künste

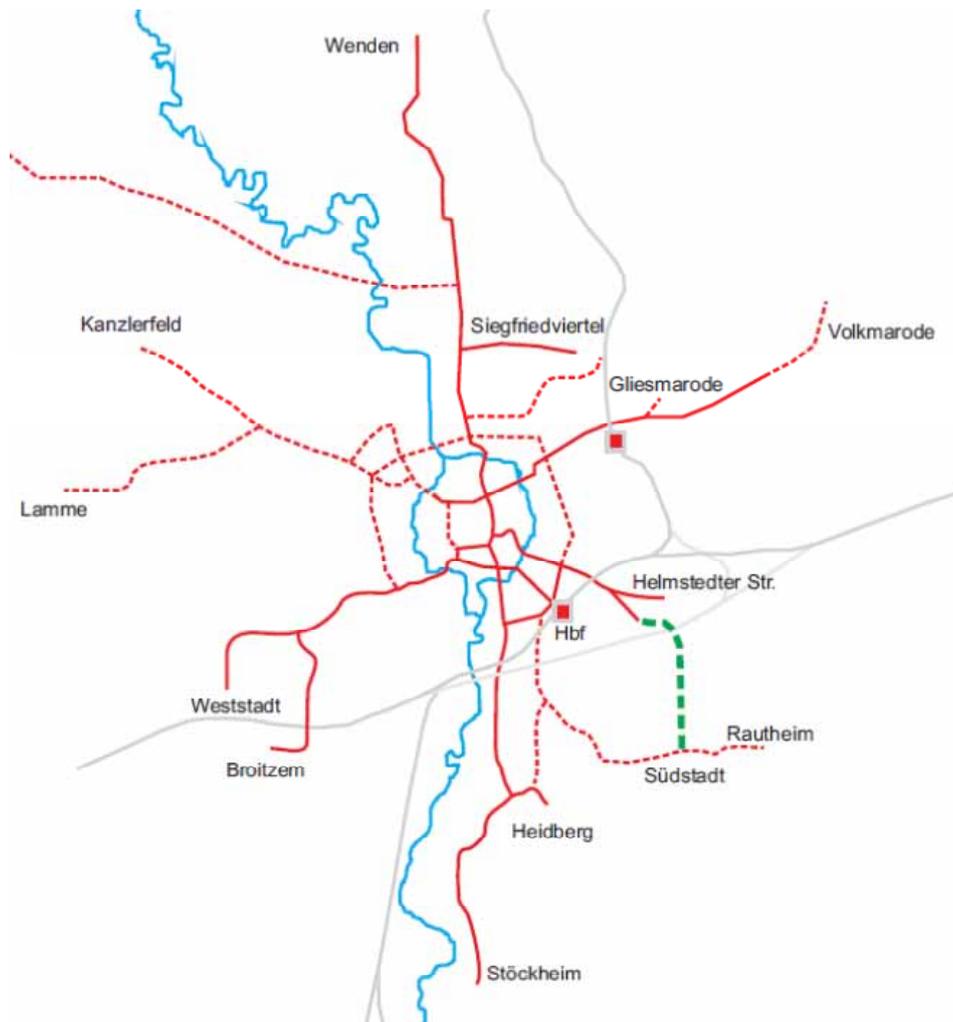
Streckenlänge Neubaustrasse: ca. 6,2 km

Streckenlänge Straßenbahnring: ca. 10 km

### Projekt 2B: Krematorium/Tram Depot – Lindenbergsiedlung - Südstadt

Die Lindenbergsiedlung wächst seit Beginn des Ausbaus der ehemaligen Roselieskaserne und der Ausweisung des angrenzenden Baugebietes. Wie bereits unter „Bestehende Ratsbeschlüsse“ erwähnt, hat der Rat bereits 1992 beschlossen, das Planfestellungsverfahren für die Verlängerung der Straßenbahn vom Krematorium über die Gleise des Güterbahnhofes durch die Lindenbergsiedlung bis zur Südstadt zu führen. Diese Verfahren ist somit umgehend einzuleiten.

Heute besteht außerdem die Möglichkeit, den Anschluss an das bestehende Straßensystem nicht am Krematorium, sondern auch am neuen Straßenbahnbetriebshof zu gewährleisten. Beide Varianten sind, insbesondere mit Blick auf den erforderlichen Brückenneubau, zu prüfen.

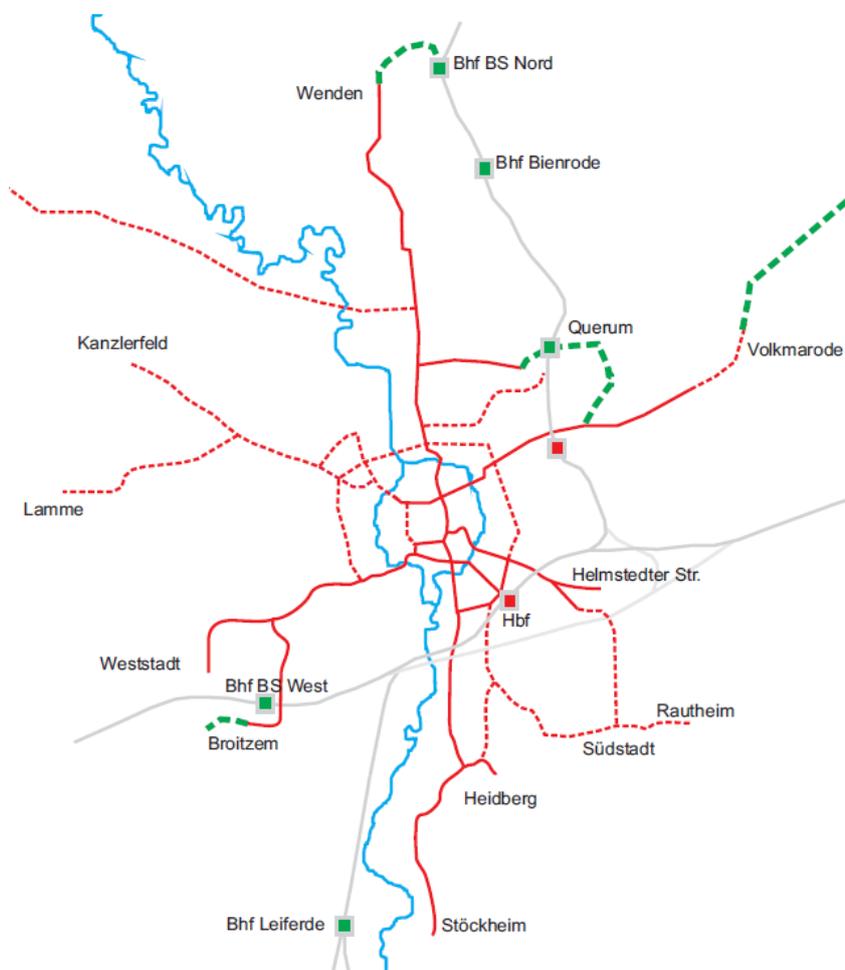


Grafik 10: Straßenbahn durch die Lindenbergsiedlung in die Südstadt (grün markiert)

Neue Straßenbahnhaltestellen entstehen: Hans-Geitelde-Straße, Julius-Elster-Str.,  
Dedekindstr., Sandgrubenweg, Möncheweg  
Streckenlänge: ca. 4,5 km

## Maßnahmen mit mittlerer Dinglichkeit

Die nachfolgenden Projekte sind nach den von uns gesetzten Prioritäten in der kommenden Dekade nicht zu realisieren. Dennoch ist die Sicherung von Flächen sowie die Berücksichtigung der Maßnahmen in der städtebaulichen Entwicklung und für mittelfristige städtebauliche Planung notwendig. Die Projekte sind nicht mit Prioritäten versehen.



Grafik 11: Maßnahmen mittlerer Dinglichkeit (grün markiert)

### Wenden – Bhf Wenden-Bechtsbüttel (Bhf BS Nord)

Um Fahrgästen aus dem Landkreis Gifhorn attraktive Verbindungen nach Wenden, Rühme und das Gewerbegebiet Hansestraße zu bieten, ist die Straßenbahn von der Endhaltestelle Heideblick mit der Eisenbahnstrecke Braunschweig – Gifhorn zu verbinden. Voraussetzung hierfür ist, dass der Haltepunkt Wenden-Bechtsbüttel reaktiviert wird.

### Siegfriedviertel – Querum

Eine Verknüpfung von Stadtteilen fehlt zwischen der Hamburger Straße/ Siegfriedviertel und Querum. Die zunehmende Bedeutung der Eisenbahnstrecke Braunschweig-Gifhorn für den Regionalverkehr rechtfertigt außerdem eine Umsteigemöglichkeit am Peppersteig.

Die Strecke wird von der Gleisschleife Ottenroder Straße über den Peppersteig und die Essener Straße zur Bevenroder Straße verlängert. Hier kreuzt sie die Eisenbahnstrecke Braunschweig – Gifhorn. An diesem Kreuzungspunkt wird die Einrichtung eines Haltepunktes für Regionalzüge empfohlen. Auch die Stadtbahn vom TU-Campus Nord kann zu diesem Knotenpunkt verlegt werden.

### Gliesmarode – Querum

Diese Strecke zweigt an der Berliner Straße in die Querumer Straße ab und folgt dieser bis zur Kreuzung Bevenroder Straße / Friedrich-Voigtländer-Straße. Sie wird bis zur Essener Straße geführt und trifft dort auf die Strecke aus dem Siegfriedviertel (siehe oben).

Im Flächennutzungsplan ist die Trassenfreihaltung bis zum Peterskamp vorgesehen. Die höchsten Verkehrsaufkommen sind bis zur Essener Straße zu verzeichnen. Diese Haltestelle ist als Umsteigehaltestelle für den Omnibus-Zubringerverkehr in Richtung Querumer Forst, Hondelage, Bienrode, Waggum und Bevenrode auszuführen.

### Dibbesdorf – Wendhausen – Lehre

Im Anschluss an die Streckenverlängerung nach Volkmarode Nord besteht die Option, die Strecke auf dem Bahndamm der alten Eisenbahnstrecke Braunschweig – Fallersleben an Dibbesdorf und Wendhausen vorbei (mit Haltepunkten!) nach Lehre zu führen. Am ehemaligen Bhf. Lehre verlässt die Strecke die ehemalige Eisenbahnlinie und verkehrt durch den Ort hindurch zum Betriebsbahnhof Lehre an der Weddeler Schleife. Mögliche weitere Trassenführungen sind eingehend zu prüfen.

Dieses Projekt birgt erhebliche Fahrgastpotentiale und würde die heute im Berufsverkehr bereits völlig überlastete B 248 sehr entlasten. Das Angebot wäre sehr attraktiv, weil eine umsteigefreie Verbindung direkt in die Braunschweiger Innenstadt bei einer Fahrzeit von rund 30 Minuten angeboten würde.

### Ortsdurchfahrt Broitzem

Die Straßenbahn endet heute in der Ortsmitte, während sich der Stadtteil baulich deutlich in Richtung Süd-Osten erweitert hat. Die Fußwege aus dem Neubaugebiet Steinberg zur Straßenbahn betragen z.T. weit über 500 m. Deshalb wird empfohlen, die Straßenbahn durch die Große-Grube-Straße bis zum Ortsausgang zu verlängern und zwei neue Haltestellen (Steinweg, Donnerbleek) einzurichten.

### Klinikum Celler Straße - Ölper – Watenbüttel

Sofern die unter Maßnahme 1E genannte Stadtbahnverbindung Braunschweig – Wendeburg – Harvesse realisiert ist und deutliche Fahrgastgewinne zu verzeichnen sind, kann eine direkte Straßenbahnverbindung vom Klinikum Celler Straße, am westlichen Ortsrand von Ölper geführte Strecke zum Eisenbahnkreuz Celler Heerstraße, sinnvoll werden.

### Bahnhof Braunschweig West

Der neue Haltepunkt hat eine hohe verkehrliche Bedeutung für Pendler/innen nach Hannover und Hildesheim. Es ist sicherzustellen, dass ein Anschluss zum Straßenbahnnetz besteht.

## **Sonstige Maßnahmen**

Die sonstigen Maßnahmen umfassen weitere Projekte, die in den Prioritätenlisten zum Stadtbahnausbau von 1992 und 2003 genannt werden. Sie haben nach den städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen der letzten Jahre nach unserer Einschätzung keine höhere Priorisierung erlangt. Dennoch plädieren wir für die Sicherung von möglichen Straßenbahntrassen, um zukünftige Entwicklungen nicht zu verbauen.

### Gartenstadt – Rünigen

Mit Reaktivierung des Haltepunktes Leiferde (Braunschweig Süd) und der bestehenden Omnibusanbindung wird die Nachfrage mit einem guten Angebot bedient.

### Timmerlah

Der Stadtteil hat mit seinem Neubaugebiet an Einwohner/innen gewonnen. Die Busanbindung mit Verknüpfung zur Stadtbahn am neuen Bahnhof BS West wird das Angebot aufgrund neuer Umsteigebeziehungen deutlich verbessern.

### Anschluss P.T.B.

Das Fahrgastpotential zur P.T.B. ist nicht ausreichend und rechtfertigt derzeit keinen Ausbau der Straßenbahn. Eine Erschließung durch den Bus mit Anbindung an die Straßenbahndaltestelle im Kanzlerfeld sowie an die Stadtbahn in Watenbüttel kann hier als ausreichend betrachtet werden.

### Südstadt – Mascherode

Ohne Ausweisung des Baugebietes Mascherode Süd ist das Fahrgastpotential für eine Straßenbahn derzeit nicht gegeben.

#### Impressum:

braunschweiger forum e.V.  
Dipl. Geogr. Michael Walther  
Spitzwegstraße 33  
38106 Braunschweig  
www.bs-forum.de  
Mail: vorstand@bs-forum.de