

Stadt Braunschweig  
Platz der Deutschen Einheit

38100 Braunschweig

## VORSCHLÄGE ZUM AUSBAU DER BRAUNSCHWEIGER STRASSENBAHN

### 1. Allgemeines

Das nachfolgende Ausbaukonzept für die Braunschweiger Straßenbahn kann natürlich nicht so umfassend sein wie dies bei einem professionell erstellten und durch Untersuchungen und Berechnung gestützten Konzept der Fall wäre. Deshalb muß ich mich auf öffentlich zugängliches Datenmaterial stützen sowie eigenen Erfahrungen, Beobachtungen und Kenntnissen über die Geschichte der Braunschweiger Straßenbahn. Dazu gehört auch eine Einbindung bisheriger Planungen und Gutachten, auch wenn sie im Laufe der Zeit aus unterschiedlichen Gründen wieder verworfen wurden. In diesem Zusammenhang seien nur das Gutachten von Prof. Lagershausen von 1954 sowie die auf der Internationalen Verkehrsausstellung in München 1965 vorgestellten Ausbauplanungen erwähnt.

Bei der Ansicht einen Linienplanes der Braunschweiger Straßenbahn fällt sofort auf, daß es mehrere Lücken gibt, die auf Streckenstillegungen und nicht getätigten Ausbau hinweisen, und zwar der gesamte Westen und Nordwesten, die dicht besiedelten Gebiete im östlichen Ringgebiet sowie der Südosten der Stadt. Außerdem fehlt im Innenstadtbereich eine gewisse Netzstruktur, die eine bessere Erschließung des Geschäftszentrums ermöglicht wie auch Umleitungsmöglichkeiten bei Betriebsstörungen.

Die Reihenfolge orientiert sich an den Ausfallstraßen aus der Innenstadt und endet mit der Innenstadt. Hinweise auf Prioritäten werden anhand der einzelnen Vorschläge vorgenommen, wobei ich zwischen „hoher Priorität (1)“, „mittlerer Priorität (2)“ und letzter Priorität (3) unterscheide.

## 2. Streckenast Hamburger Straße

Hier sehe ich keinen Erweiterungsbedarf. Allerdings könnte eine Verlegung der Straßenbahn zwischen den Haltestellen Nordhoffstraße und Lincolnsiedlung auf die Gifhorner Straße dazu beitragen, den östlichen Teil von Rühme besser an das Straßenbahnnetz anzuschließen. Dadurch würde auch die Überquerung der Hansestraße entfallen, die bereits Schauplatz mehrerer Unfälle war. Die Gifhorner Straße selbst ist zur Aufnahme einer Straßenbahn breit genug. Außerdem hat hier die Belastung durch den Autoverkehr durch den Bau der Autobahn erheblich nachgelassen. Es darf nicht vergessen werden, daß sich die Gifhorner Straße im Bereich Rühme noch in einem Ausbauzustand befindet, als der gesamte Fernverkehr von der Autobahnanschlußstelle Braunschweig Nord über die Gifhorner und Hamburger Straße bis zur Autobahnanschlußstelle Hamburger Straße geleitet wurde. (Priorität 3)

Schade ist auch, daß die Straßenbahn in Wenden nicht durch die Hauptstraße führt und somit Wenden gleichmäßig erschlossen wird. Aber aufgrund der vorhandenen Bebauung insbesondere im Bereich der Autobahn ließ sich dies ohne großen Aufwand nicht vermeiden. Um daher die Straßenbahn in Wenden besser auszulasten, wäre es ratsam, das Gebiet westlich der Wendener Strecke langfristig als Wohngebiet ins Auge zu fassen.

## 3. Streckenast Gliesmaroder Straße

Hier schlage ich zwei Erweiterungen vor, zum einen eine Verlängerung von der Haltestelle Moorhüttenweg durch Volkmarode bis zum Ortseingang Dibbesdorf und zum anderen eine Abzweigung ab Gliesmarode in Richtung Querum.

### 3.1. Strecke nach Volkmarode – Dibbesdorf

Die Verlängerung nach Volkmarode ist seit Jahrzehnten geplant und steht zur Zeit wieder in der Diskussion. Die bisherige Planung sieht eine Verlängerung über die Berliner Heerstraße bis zum Remenhof und ab dort ein Abknicken der Strecke in nordöstlicher Richtung zum Neubaugebiet Volkmarode Nord vor. Ich schlage eine Verlängerung über die Berliner Heerstraße bis zum Ortseingang von Dibbesdorf vor. Innerhalb von Volkmarode könnte die Trassierung wie in Stöckheim südlich des Mascheroder Weges ausgeführt werden, denn wegen der Straßenbreite läßt sich eine Trassierung auf eigenem Bahnkörper nicht realisieren. Aufgrund der Straßenbreite wären zwei Fahrbahnen mit Straßenbahn sowie eine Parkspur möglich.

Diese Streckenführung hätte folgende Vorteile:

- Erschließung des gesamten Stadtteils Volkmarode, und nicht nur des westlichen und nördlichen Teils
- das Gelände des Remenhofs müßte nicht angetastet werden
- Volkmarode Nord würde – wenn auch auf anderem Wege – trotzdem angeschlossen werden
- Dibbesdorf wird bei dieser Gelegenheit gleich mit angeschlossen, was bei der bisherigen Planung nur ungenügend der Fall war
- Gegenüber dem Gasthaus Kersten wäre Platz für eine Wendeschleife und eine Umsteigeanlage zu den Bussen
- Gewerbebetriebe zwischen Volkmarode und Dibbesdorf wären ebenfalls angeschlossen

Nachteile wären nur während der Bauzeit zu erwarten, weil die Erreichbarkeit der an der Berliner Heerstraße ansässigen Geschäfte beeinträchtigt wäre. Dies sollte sich jedoch durch eine intelligente Bauplanung minimieren lassen. (Priorität 1-2)

### 3.2. Strecke nach Querum

Diese Strecke ist schon seit den 1960er Jahren geplant. Sie würde das nördliche Gliesmarode und den gesamten Stadtteil Querum bis zum Peterskamp erschließen. Die Strecke könnte in Gliesmarode von der vorhandenen Strecke abzweigen und über die Querumer und Bevenroder Straße bis zum Peterskamp verlaufen. Im Verlauf der Querumer Straße wäre aufgrund des vorhandenen Platzes sogar eine Trassierung auf eigenem Bahnkörper möglich. Die Barriere in Form des Bahnübergangs im Bereich Querumer Straße/Bevenroder Straße existiert inzwischen nicht mehr. Die Bevenroder Straße weist teilweise Verbreiterungsmöglichkeiten auf. Hier könnte je nach Möglichkeit die Straßenbahn wiederum wie in Stöckheim trassiert werden. Nördlich der Schunterbrücke wäre auch weitgehend ein eigener Bahnkörper neben einer zweispurigen Straßen möglich, der Trassierung im nördlichen Stöckheim vergleichbar. (Priorität 2-3)

### 4. Strecke ins östliche Ringgebiet

Es ist eigentlich unverständlich, daß ein derart großes und dicht besiedeltes Gebiet nicht von einem leistungssarken Verkehrsmittel wie der Straßenbahn bedient wird. Das Einzugsgebiet erstreckt sich immerhin von der Heinrichstraße im Norden, dem östlichen Umflutgraben im Westen, dem Prinzenpark im Osten und der Helmstedter Straße und Georg-Westermann-Allee im Süden. Um dieses Gebiet per Straßenbahn zu erschließen schlage ich folgende Strecke vor:

Ab der Kreuzung Steinweg/Bohlweg über Steinweg – Am Theater (um das Theater südlich und nördlich herum) – Jasperallee – Herzogin-Elisabeth-Straße – Kastanienallee – Helmstedter Straße – Museumstraße – Georg-Eckert-Straße (eventuell auch über Magnitorwall zum Steinweg zurück). Dieser Ring könnte in beiden Richtungen befahren werden, wobei die Bahnen im Bereich Herzogin-Elisabeth-Straße die Liniennummern wechseln. Es gäbe auch noch die Option, an der Kreuzung Herzogin-Elisabeth-Straße/Kastanienallee/Ebertallee eine Abzweigung anzulegen und eine Strecke über die Ebertallee in Richtung Riddagshausen mindestens bis zum Gänsekamp (Platz für eine Wendenschleife) zu bauen, um auch Riddagshausen an die Straßenbahn anzuschließen und nicht vom übrigen Netz abzutrennen (Umsteigezwang).

Außerdem würde diese Strecke den Steinweg, das Theater, das Herzog-Anton-Ulrich-Museum, die „Einkaufsstraße“ Kastanienallee sowie die Naherholungsgebiete Prinzenpark und Riddagshausen an die Straßenbahn anschließen. Nachteil dieser Strecke wäre bis auf die Abzweigung in Richtung Riddagshausen ein Verzicht auf die Nutzung eigener Bahnkörper. Allerdings ist das Verkehrsaufkommen auf diesen Strecken auch nicht so hoch um Behinderungen durch den Individualverkehr zu befürchten. (Priorität 3)

## 5. Streckenast Helmstedter Straße

Die Strecke über die Helmstedter Straße hat noch erheblichen Entwicklungsbedarf und könnte die Lindbergsiedlung und Rautheim erschließen. In alten Planungen wurde die Lindbergsiedlung unverständlicherweise nicht berücksichtigt.

Die Strecke könnte ab Schleife Krematorium noch ein Stück auf der Helmstedter Straße verlaufen, zwischen Pillaustraße und „Opel-Dürkop“ nach Süden abbiegen, das Bahngelände über eine Brücke überqueren, auf den Möncheweg treffen und über diesen führen, südlich der ehem. Roselieskaserne in Richtung Rautheim abbiegen, kurz vor Rautheim nach Süden abbiegen und am westlichen Rand von Rautheim entlang bis zur Straße An der Wabe führen. Dieser Strecke läge nahezu komplett auf eigenem Bahnkörper, wobei die größte Herausforderung die Überquerung des Bahngeländes darstellt. (Priorität 2-3)

## 6. Streckenast Salzdahlumer Straße – Südstadt

Da die Salzdahlumer Straße dringend sanierungsbedürftig ist und der Braunschweiger Südosten nicht von der Straßenbahn erschlossen ist, sollte dies für einen Ausbau genutzt werden. Die Strecke würde den Bebelhof, die Südstadt, die Berufsschule sowie einen der beiden großen Krankenhausstandorte, die zur Zeit beide nicht an das Straßenbahnnetz angeschlossen sind, an das Straßenbahnnetz anschließen und würde am Hauptbahnhof von der vorhandenen Strecke abzweigen und über die Salzdahlumer Straße in die Südstadt über Griegstraße zum Welfenplatz führen. Falls ein Weiterbau „in einem Stück“ nicht möglich ist, könnte auf dem Welfenplatz unter Beibehaltung des derzeitigen Zustands eine Wendeschleife entstehen. Auf der Salzdahlumer Straße könnte die Straßenbahn je nach Möglichkeit auf der Straße, meistens jedoch auf eigenem Bahnkörper verkehren. Auf der Griegstraße müßte die Straßenbahn auf der vorhandenen Fahrbahn verkehren (vergleichbar Siegfriedstraße). (Priorität 1)

### 6.1 Strecke Welfenplatz – Mascherode

Eine direkte Verbindung nach Mascherode über die Salzdahlumer Straße ohne Einbindung der Südstadt würde wahrscheinlich zu wenig Fahrgäste bringen. Deshalb wird diese Variante nicht weiter verfolgt. Mit dem Weg über den Welfenplatz wären mehr potentielle Fahrgäste eingebunden und auch weitere Streckenvarianten möglich. Falls Mascherode an das Straßenbahnnetz angeschlossen werden soll, empfehle ich ab Welfenplatz eine Streckenführung über Engelsstraße – Möncheweg nach Mascherode. In Mascherode müßte sich ein Platz für eine Wendeschleife finden, wobei ich den Weg einer großen Schleife durch den Ort vorschlage (Alte Kirchstraße – Salzdahlumer Straße – Am Steintore – Hinter den Hainen oder umgekehrt). (Priorität 2)

## 6.2 Strecke Welfenplatz – Möncheweg – Lindenberg siedlung

Für den Fall, daß eine Verlängerung der Strecke über die Helmstedter Straße (Nr. 5) nicht möglich ist, könnte die Lindenberg siedlung von der Strecke 6.1 an der Kreuzung Engelsstraße/Möncheweg abzweigen und auf dem Möncheweg die Lindenberg siedlung erreichen. Auf dem Möncheweg wäre genügend Platz für einen eigenen Bahnkörper. (Priorität 2-3)

## 7. Streckenast Wolfenbütteler Straße

Hier sehe ich keinen Ausbaubedarf, es sei denn, daß die Stadt Wolfenbüttel wieder einen Straßenbahnanschluß wünscht, was aber sehr unwahrscheinlich ist, da Wolfenbüttel in den letzten 50 Jahren sehr bemüht war, sämtliche möglichen Wegstrecken (bis auf eine, nämlich den direkten Weg über den Neuen Weg) systematisch zuzubauen. Auf Braunschweiger Stadtgebiet wäre eine Verlängerung ab der Schleife Salzdahlumer Weg mit einer Brücke über die Autobahn in Richtung Neuer Weg (B79) problemlos möglich.

## 8. Streckenast Frankfurter Straße / Münchenstraße – Weststadt

Einen konkreten Ausbaubedarf sehe ich zur Zeit nicht, es sei denn, daß es in der Zukunft zu umfangreichen Erweiterungen des westlichen Broitzem oder von Timmerlah kommt, die eine Verlängerung ab der Endstation Elbestraße/Weserstraße rechtfertigen.

## 9. Streckenast Madamenweg

Dieser Vorschlag mag sicher überraschen. Er ist einerseits das Pendant zum Vorschlag unter Nr. 4 (Östliches Ringgebiet) und zum anderen korrespondiert er mit dem Vorschlag unter Nr. 10 (Celler Straße). Außerdem ist er ein Alternativvorschlag zum Anschluß von Lamme, falls die Vorschläge unter Nr. 10 nicht machbar sind.

Zunächst einmal steht fest, daß das gesamte westliche Ringgebiet im Bereich des Madamenwegs und die westliche Innenstadt von der Straßenbahn nicht erschlossen sind. Da das westliche Ringgebiet sich nicht so weit über den Ring hinaus entwickelt hat wie das östliche Ringgebiet, leben hier auch bei weitem nicht so viele potentielle Nutzer des Personennahverkehrs. Ein Bau dieser Strecke würde sich wahrscheinlich nur lohnen, wenn die Straßenbahn weitere Wohngebiete erschließt. Und hier bietet sich Lamme an, falls eine Erschließung Lammes aus Richtung Lehdorf nicht machbar ist.

Die Strecke würde am Altstadtmarkt von der noch zu erwähnenden westlichen Innenstadtsstrecke abzweigen. Die Straßenbahn könnte die vorhandenen Fahrbahnen mit benutzen. Somit würde sich die derzeitige Anlage des Altstadtmarkts (südliche Hälfte Marktplatz, nördliche Hälfte Fahrbahn) nicht verändern. Die Strecke würden dann den Weg der früheren Straßenbahnlinie 4 über An der Martinikirche – Sonnenstraße – Am Hohen Tore – Madamenweg nehmen. Wegen der Straßenbreite wäre nur eine Trassierung auf den Fahrbahnen möglich, was wegen des Verkehrsaufkommens kein großes Problem sein sollte. Die Strecke würde dann über den früheren Endpunkt Madamenweg/Gabelsbergerstraße hinaus auf dem Madamenweg, der hier nicht einmal mehr die Funktion einer Durch-

gangsstraße hat, weiter führen bis zum Raffteichbad, dann nach Norden abbiegen, die Bundesstraße 1 kreuzen und entlang der Neudammstraße Lamme erreichen, dann links auf die Busspur der Linie 411 einschwenken und bis zum westlichen Ende der Strecke in Höhe des Hohkamps verlaufen. Problem bei dieser Streckenführung könnte eventuell die alte Hohetorbrücke sein. (Priorität 3).

## 10. Streckenast Celler Straße

Bei diesem Streckenast sehe ich großes Entwicklungspotential, weil der gesamte Braunschweiger Nordwesten nicht an das Straßenbahnnetz angeschlossen ist. Ein Anfang wurde mit der 1987 eröffneten Strecke vom Hagenmarkt zum Radeklint bereits gemacht. Die damals geplante Verlängerung in Richtung Lehdorf scheiterte zunächst. Ich schlage eine Verlängerung vom Radeklint über Rudolfplatz, Lehdorf, Kanzlerfeld und nach Möglichkeit bis zum Haupteingang der PTB vor. Von dieser Strecke könnte unter Umständen im Bereich Lehdorf eine weitere Strecke nach Lamme abzweigen. Ich schlage aber auch noch eine weitere Strecke vor, die teilweise schon in den 1970er Jahren in der Planung war, dann jedoch zugunsten der Strecke nach Lehdorf nicht weiter verfolgt wurde, und zwar eine Strecke entlang der Celler Straße über Ölper, Watenbüttel, Völkenrode bis nach Wendeburg.

### 10.1 Strecke Celler Straße – Lehdorf – Kanzlerfeld – PTB

Diese Strecke schließt an die Endstation Radeklint an und verläuft im Zuge der heutigen Buslinie 411 über Celler Straße – Petristraße – Rudolfstraße – Rudolfplatz (zurück: Rudolfplatz – Goslarsche Straße – Petristraße) – Hildesheimer Straße – Hannoversche Straße – Saarstraße – Saarplatz – Saarstraße – Bundesallee bis maximal Bundesallee/Haupteingang PTB. Zwischen Radeklint und Rudolfplatz müßte die Straßenbahntrasse auf der Straße verlaufen und ab Rudolfplatz ist eine Trassierung auf eigenem Bahnkörper möglich. Auch auf der Saarstraße wäre genügend Platz, ohne die dort vorhandenen Bäume zu opfern, was vor 25 Jahren die Ausbaupläne zum Scheitern brachte. Der Platz reicht für einen zweigleisigen Bahnkörper sowie jeweils einer Richtungsfahrbahn aus. Selbst die Parkplätze zwischen den Bäumen könnten erhalten bleiben. Ab Lehdorf/Saarbrückener Straße besteht kein Platzproblem. (Priorität 1)

### 10.2 Strecke Lehdorf – Lamme über Neunkirchener Straße

Diese Strecke würde am Saarplatz von der Strecke 10.1 abzweigen und über die Neunkirchener Straße, zwischen den Häusern der Merziger Straße hindurch, wofür genug Platz vorhanden wäre, auf direktem Weg über die Felder nach Lamme führen.

Auf der Neunkirchener Straße würde und müßte die Straßenbahn auf der Straße verkehren, was wegen des geringen Verkehrsaufkommens und wegen der geringen Straßenbreite auch nicht anders möglich wäre. Mit dieser Streckenvariante ließe sich im Gegensatz zur Variante 10.3 der Lehdorfer Westen erschließen. Ich fürchte jedoch erheblichen Widerstand der dortigen Anwohner. (Priorität 2)

### 10.3 Strecke Lehndorf – Lamme nordöstlich um Lehndorf herum

Vor einigen Jahren war diese Streckevariante anstatt einer Anbindung des Kanzlerfelds in der Diskussion. Diese Variante halte ich für sehr schlecht, weil sie das Kanzlerfeld „abhängt“ (Umsteigezwang), aber auch das nordwestliche Lehndorf nicht erschließt.

### 10.4 Strecke Celler Straße – Ölper – Watenbüttel – Völkenrode – Wendeburg

Dieser Streckenvorschlag ist eine Mischung aus einer Planung aus den 1970er Jahren und der Planung der gescheiterten Regionalbahn. An der Strecke befinden sich das dicht bewohnte nordwestliche Ringgebiet, drei weitere Stadtteile plus Wendeburg sowie einer von künftig zwei großen Krankenhausstandorten.

Entlang der Celler Straße ist bis Ölper stellenweise eine Trassierung auf eigenem Bahnkörper möglich und durch Ölper auf der Straße. Da das Verkehrsaufkommen in Ölper seit der Eröffnung der Autobahn sehr stark abgenommen hat, ist mit Verkehrsbehinderungen nicht zu rechnen. Hinter Ölper könnte eine Zwischenschleife entstehen. An der Bahnkreuzung Celler Heerstraße wechselt die Straßenbahn auf die Eisenbahnstrecke in Richtung Wendeburg. Diese müßte nur dreischienig (oder vierschienig) ausgebaut werden. Da die Gemeinde Wendeburg immer signalisiert hat, daß sie eine Anbindung an die Regionalbahn wünscht, wäre dieser Streckenvorschlag der Ersatz für den Regionalbahnanschluß. Die ursprüngliche Planung der Regionalbahn, diese über Hamburger Straße zu führen, hätte außerdem zu einem Überangebot und einer Überlastung auf dieser Strecke geführt. (Priorität 2)

## 11. Innenstadt

Das vorhandene Streckennetz in der Innenstadt weist eine Schwachstelle auf, und das ist der Bohlweg. Sämtliche zur Zeit betriebenen Linien benutzen ihn und im Fall einer Störung wird der Betrieb erheblich gestört. Kommen weitere Strecken hinzu, steigert dies zusätzlich die Anfälligkeit des Braunschweiger Straßenbahnnetzes.

### 11.1 Westliche Innenstadtstrecke

Da der westliche Bereich der Innenstadt per Straßenbahn nicht erschlossen ist, ist die seit Jahren in der Diskussion befindliche westliche Innenstadtstrecke über Gördelingerstraße – Altstadtmarkt – Brabandtstraße – Bankplatz – Am Bruchtor – Friedrich-Wilhelm-Platz unumgänglich. Spätestens mit der Inbetriebnahme der Strecke nach Lehndorf ist sie notwendig. Sie wertet auch die westliche Innenstadt auf. (Priorität 1)

### 11.2 Strecke über Dankwardstraße – Münzstraße

Diese bereits bis 1960 vorhandene Strecke käme als Entlastung des Bohlwegs in Betracht, falls die Strecken ins Östliche Ringgebiet gebaut würden. Die Straßenbahn könnte ab Steinweg über Dankwardstraße – Münzstraße zur Friedrich-Wilhelm-Straße geführt werden. Der Ausbau wäre mit dem Ausbau der Friedrich-Wilhelm-Straße vergleichbar. (Priorität 3)

## 12. Nachwort

Viele der von mir vorgeschlagenen Strecken sind (leider) nur möglich, wenn die Gleise auf klassische Art und Weise auf der Straße verlegt sind. Dies mag bei der Erlangung von Zuschüssen ein Problem sein, ein Widerspruch zu einer modernen Straßenbahn ist es nicht. Die Beispiele Siegfriedstraße, Gliesmaroder Straße, Leonhardstraße und Helmstedter Straße beweisen das ganz hervorragend. Aber auch ein Blick in andere Städte zeigt dies. Wer wissen will, wie Straßenbahn auch ohne eigenen Gleiskörper „funktioniert“, dem sei ein Besuch von Zürich und Basel nur empfohlen. Und der Wunsch, beim Bau einer Straßenbahn auf eigenen Gleiskörper aus der parallel verlaufenden Straße eine halbe Autobahn zu machen, hat in den 1980er Jahren dazu geführt, daß die Einwohner Lehdorfs eine Straßenbahn durch die Saarstraße abgelehnt hatten, um den Baumbestand zu schützen.

Viele Städte haben die Vorzüge der Straßenbahn erkannt. Allein in den USA sind in den letzten 30 Jahren über 20 neue Betriebe entstanden und selbst in der „autogerechten“ Vorzeigestadt Los Angeles fährt wieder eine Straßenbahn, deren Netz mittlerweile größer als das von Braunschweig ist.

Der Ausbau des Braunschweiger Straßenbahnnetzes anhand dieser Vorschläge würde eine erhebliche Reduzierung des Busverkehrs und damit eine erhebliche Reduzierung der Schadstoffbelastung durch Dieselfahrzeuge nach sich ziehen. Außerdem ist mit einer weiteren erheblichen Steigerung der Mineralölpreise zu rechnen, die einen Ausbau des Straßenbahnnetzes aus Kostengründen noch attraktiver machen.

Andreas Feist