



Stadt. Bahn. Plus.

Salzdahlumer Str./Heidelberg

Bringt Braunschweig weiter!

Fragen und Anregungen

zum Projekt Salzdahlumer Str./Heidelberg seit Januar 2017 auf www.stadt-bahn-plus.de

25.01.2017
H. Müller
Anbindung an das öffentliche Nahverkehrsnetz von der Stettinstraße und Stralsundstraße im Heidberg (E-Bus oder Stadtbahn).

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihre Anregung. Die Stadtbahn an der Haltestelle Anklamstraße ist aus dem Bereich Stettinstraße und Stralsundstraße mit Fußwegenfernungen zwischen 200 und 500 Metern bereits heute gut erreichbar. Mit dem Stadtbahnausbau würde voraussichtlich eine zusätzliche Linie an der Anklamstraße verkehren und zusätzliche Ziele in Braunschweig direkt erreichbar machen.

25.01.2017
B. Kurtoglu
Vierspurige Fahrbahn beibehalten (Tunnelbereich von ZOB bis Borsigstraße).

Gleise in die Fahrbahn integrieren.
Bahnhaltestelle auf der Salzdahlumer Straße zwischen Bunker und Kiosk (dortiger Freifläche).
Bahnhaltestelle in Höhe »Arak«-Tankstelle (aktuelle Bushaltestelle Schefflerstraße).

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihre Anregung. Die Fahrbahnaufteilung im Bereich zwischen ZOB und Borsigstraße wird in der kommenden, detaillierten Planungsphase genau betrachtet. In jedem Fall liegt auf der erforderlichen verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Salzdahlumer Straße für alle Verkehrsarten ein besonderes Augenmerk.
Die erwähnte Lage der Bahnhaltestellen entspricht auch der zum derzeitigen Planungsstand angedachten Lage der Haltestellen. Inwieweit dies aufgrund der örtlichen Gegebenheiten umgesetzt werden kann, wird das Ergebnis der kommenden Planungsphase zeigen.

26.01.2017
M. Lange
Ich persönlich finde den Ausbau der Stadtbahn gut. Da die Brücke an der A395/Wolfenbütteler Str. demnächst umgebaut wird, ist mit erheblichen Verkehrsbehinderungen zu rechnen. Nach meinem Kenntnisstand können die Bahnen aus dem Heidberg und Stockheim dann nicht fahren. Wäre es dann nicht sinnvoll, im ersten Abschnitt den Heidberg über die Salzdahlumer Str. anzubinden um eine Ausweichstrecke zu haben?

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Danke für Ihren Beitrag – die Idee ist überzeugend, lässt sich aufgrund der Planungs- und Bauzeiten jedoch nicht realisieren. Die Baumaßnahmen zur Sanierung der BAB-Brücken werden in den nächsten zwei bis drei Jahren beginnen. Der Stadtbahnverkehr soll während dieser Zeit über ein temporäres Ausweichgleis an der Baustelle vorbeigeführt werden, sodass der Stadtbahnbetrieb in den Heidberg und nach Stockheim nicht eingestellt werden muss.

31.01.2017
C. Menzel
Aufgrund sehr starker Beziehungen zwischen den Stadtteilen Heidberg/Südstadt und Melverode/Stockheim ist eine Führung der angedachten Linie 11 am Erfurtplatz-Sachsensdamm entlang bis nach Stockheim anzustreben.
Vor allem für die Beziehungen innerhalb des Schulzentrums Heidberg (Raabeschule), aber auch zu den Einkaufszentren, Märkten und Kitas in beiden Stadtteilen fehlen ansonsten Alternativangebote zum PKW.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihre Anregungen. Die beschriebenen Verkehrsbeziehungen können wir bestätigen. Sie sind entsprechend im ergänzenden Busnetz berücksichtigt. Die Busse übernehmen zum einen Zubringerfunktionen zur Stadtbahn, bieten aber auch zusätzliche Querverbindungen innerhalb der Stadtteile. So ist beispielsweise eine Busverbindung Stockheim – Melverode – Heidberg – Südstadt – Mascherode vorgesehen. Zu Zeiten des Schulbeginns könnte es zusätzliche Fahrten in Stockheim geben, die weiter über Heidberg als Linie 11 verkehren.

02.02.2017
J. Müller
Hallo, erst einmal ein Lob für diese Seite. Ich hoffe, dass die Infos immer aktuell gehalten werden, auch in Zukunft. Zur Salzdahlumer Straße: Die Anbindung des Klinikums mit der Stadtbahn wäre sicher gut für die vielen Beschäftigten des Klinikums (klar, auch die Besucher, besonders die Älteren). Kann das aber in der Stufe 1 schon mit umgesetzt werden? Ich glaube, dass man hier viel Autovekehr einsparen könnte.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihre Anfrage. Wir sind natürlich bemüht, alles so schnell wie möglich zu realisieren, allerdings können wir nicht alles gleichzeitig umsetzen. Dass die Salzdahlumer Straße ein großes Potenzial hat, zeigt ja auch, dass sie in der Bewertung am besten abgeschnitten hat. Vorrangig aufgrund des dringenden Sanierungsbedarfs der Wendeschleife der Linie 3 in Volkmarode sowie der Wendeschleife der Linie 4 am Hauptfriedhof sind diese beiden Projekte in die Priorität 1 gerückt. Die Salzdahlumer Straße befindet sich aber in der Priorität 2, sodass diese unmittelbar nach Volkmarode und Rautheim in Angriff genommen werden wird. Erschwerend für eine sofortige Realisierung ist, dass die Brücken der Wolfenbütteler Straße über die A39 am Autobahnkreuz B5-Süd in den nächsten Jahren saniert werden.
In dieser Zeit muss die Salzdahlumer Straße zusätzlichen Verkehr aufnehmen, sodass wir dort keine Großbaustelle einrichten können.

02.02.2017
M. Schweda
Ich war bei der Veranstaltung in der Stadthalle dabei und möchte an der Stelle ein großes Lob für die Veranstaltung aussprechen! Ich bin ein großer Befürworter für den Ausbau der Stadtbahn und freue mich, dass es nun richtig losgeht.
Eine Anmerkung habe ich dennoch, betreffend die neue Linienführung der 2 (und der zukünftigen 11). Vor allem viele ältere Heidebergerinnen und Heideberger fahren zum Einkaufen ins Einkaufszentrum im Heidberg mit der Stadtbahn zum Erfurtplatz, was mit der neuen Linienführung nicht mehr möglich wäre. Wenn die neuen Linien 1 und 2 ihre Linienäste Wolfenbütteler/Salzdahlumer Straße tauschen würden, bestünde weiterhin die Direktverbindung zum Einkaufszentrum und es würde zusätzlich noch ein Umsteigepunkt am Erfurtplatz entstehen.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihren Hinweis bezüglich der derzeitigen Nutzung der Linie 2.
Auch im Entwurf für das Liniennetz mit Stadtbahnausbau wird die Linie 2 weiterhin am Erfurtplatz halten. Aus den Stadtteilen Melverode und Stockheim wird darüber hinaus eine direkte Verbindung über eine Buslinie in den Heidberg bestehen. Das Einkaufszentrum im Heidberg soll außerdem auch aus den Stadtteilen Südstadt und Mascherode direkt erreichbar werden.

09.02.2017
M. Schweiß
Bitte prüfen, ob sich durch eine zusätzliche Verlängerung der Linie 2 nicht noch größere Fahrgastpotenziale erschließen könnten. Konkreter Vorschlag wäre die Trasse in die Stettinstraße zu verlängern und an deren Ende eine neue Wendeschleife zu errichten. Die bisherige Wendeschleife Anklamstraße wird dabei aufgegeben und zurückgebaut.

Folgende Vorteile für den ÖPNV würden sich ergeben:
1. Zwei oder drei neue Haltestellen im dicht besiedelten Süden des Heidbergs, direkt zwischen großen Mehrfamilienhäusern.
2. Erhalt der beliebten Haltestelle Erfurtplatz in ihrer bisherigen Form.
3. Direkte und leistungsfähige Erschließung des beliebten Naherholungsgebiets Heidbergpark (nur noch ca. 250 m bis zum Strand zwischen den Seen, statt wie bisher 800 m).
4. Erschließung des gerade im Bau befindlichen Altenheims an der Greifswaldstraße (Besucher, Personal, ggf. Bewohner).
5. Keine Konflikte mit Buslinien, da in der Stettinstraße bisher nicht vorhanden.
6. Räumlich viel Platz vorhanden, so dass Trasse evtl. komplett als besonderer Gleiskörper realisiert werden könnte (Fördergelder!).

Zusätzlich würden sich die folgenden positiven städtebaulichen Aspekte ergeben:
1. Die Stettinstraße, insbesondere der westliche Abschnitt bis zur Einmündung Stralsundstraße, ist in ihrer Breite völlig überdimensioniert für den MIV. Durch die Stadtbahntrasse könnte der Platz sinnvoll genutzt und gestalterisch aufgewertet werden.
2. Die frei werdende Fläche der Wendeschleife Anklamstraße könnte zur Wohnbebauung genutzt werden (Reihenhäuser oder ein weiteres Mehrfamilienhaus).
3. Die Fläche der Trasse zwischen Wendeschleife Anklamstraße und Sachsensdamm könnte in einen befestigten Fuß- und Radweg umgewandelt werden. Dies würde den hässlichen Trampelpfad direkt daneben ablösen.
4. Stettinstraße muss evtl. in ein paar Jahren sowieso erneuert/saniert werden.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für diesen Vorschlag zur Verlängerung der Linie 2. Die von Ihnen beschriebenen städtebaulichen Vorteile liegen tatsächlich auf der Hand. Eine neue Streckenführung im Heidberg ist bisher aber nicht untersucht worden, in den bisherigen Überlegungen wird im Heidberg immer vom Status Quo der Gleisanlagen ausgegangen. Wir werden Ihren Vorschlag aber aufgreifen. Allerdings ist eine zusätzliche Voruntersuchung erforderlich, um die Wirtschaftlichkeit dieser Verlängerung zu überprüfen.

11.02.2017
M. Schweiß
Bitte die Trasse entlang der Salzdahlumer Straße über die gesamte Länge, also inklusive Unterführung DB Bahnschienen und Überführung A39, als besonderen Gleiskörper realisieren. Sonst würde die Stadtbahn durch Rückstau an Ampeln und linksabliegende PKWs wahrscheinlich zu stark behindert werden, um zuverlässig den Fahrplan einhalten zu können.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Danke für Ihren Hinweis. Wir werden die genaue Gleislage in Planungsworkshops mit den Bürgerinnen und Bürger beraten. Dabei wird ein entscheidendes Kriterium sein, einen möglichst hohen Anteil der Neubautrasse auf eigenem Gleiskörper abzubilden – aus den von Ihnen genannten Gründen.

20.02.2017
J. Rehberg
Schon heute ist die Anbindung des Ortsteils Mascherode unbefriedigend für alle Einwohner, da die Buslinie 411 nur halbstündig in die Innenstadt verkehrt. Das Busfahren ist dadurch weder für Schüler der Innenstadtschulen noch für Bürger, die aus anderen Gründen in die Innenstadt möchten, attraktiv. Um einen Innenstadtdrill zum vollen Stunde oder zur halben Stunde wahrnehmen zu können, muss man ca. 50 min vorher den Bus 411 ab Mascherode nehmen und hat zuvor noch einen womöglich mehr als einen Kilometer langen Fußweg zur Bushaltestelle zurückzulegen. Das ist schon jetzt vom Zeitrahmen her völlig unattraktiv, da man in 20 min sowohl mit dem Fahrrad als auch mit dem Auto für das Zurücklegen der selben Strecke ab Haustür benötigt. Selbst das im Landkreis gelegene Sickinge ist seit seiner verbesserten Anbindung schneller und zeitlich engmaschiger an die Braunschweiger Innenstadt angebunden als Mascherode. Das kann weder richtig sein,

noch ist das den Bürgern zu vermitteln. Für uns Bürger aus Mascherode verschlechtert der geplante Stadtbahnausbau sogar noch diese unbefriedigende Verkehrsanbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln:
– die bislang wenigstens umsteigefreie Buslinie 411 in die Innenstadt wird künftig entfallen
– zukünftig wird sich Zeitdauer für die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch ein Umsteigen in die Stadtbahn sogar noch verlängern
– das Ziel, mehr Autofahrer aus Mascherode zum Nutzen des öffentlichen Nahverkehrs zu bringen, wird sicher nicht erreicht werden
– selbst für Schüler der Innenstadtschulen wird künftig der Schulweg durch ein zusätzliches Umsteigen verlängert

Meine Vorschläge:
– Als Sofortmaßnahme würde ich mir eine engere, 15-minütige Taktung der bestehenden Buslinie 411 wünschen. Damit würde zumindest bis zum geplanten Stadtbahnausbau die Anbindung Mascherodes deutlich attraktiver für seine Bürger.
– Ich schlage außerdem vor, dass man die geplante Linienführung nochmals überprüft:

Der geplante Neubau der Linie nach Rautheim, die nach der Helmstedter Str. über einen teuren Brückenneubau über die Gleisanlagen und durch nur wenig bewohnte Gebiete schließlich in den Lindenberg und nach Rautheim führen soll, scheint mir nicht so sinnvoll zu sein. Wäre es nicht stattdessen besser, die Helmstedter Str. bis zur jetzigen Endhaltestelle in der bisherigen Form weiter zu bedienen und dort enden zu lassen. Zusätzlich könnte man auf der Salzdahlumer Str. eine zweite Linie einsetzen, die ab Klinikum nicht weiter in den Heidberg sondern über die Südstadt und den Lindenberg schließlich nach Rautheim gelangt. Zu Überlegen wäre in diesem Kontext dann auch ein kurzer Abzweig aus der Südstadt nach Mascherode.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass schon die derzeitige Nahverkehrsanbindung Mascherodes unbefriedigend ist. Durch die Auswirkungen der künftig geplanten Stadtbahntrasse wird dieser Zustand sogar noch verschlechtert.
Bleibt zu hoffen, dass meine Ausführungen konstruktiven Eingang finden in Ihre Diskussion um die künftige Linienführung und Anbindung unseres Stadtteils.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihre ausführlichen Hinweise.
Mit dem Stadtbahnausbau würde das Angebot auch für die Stadtteile Südstadt und Mascherode angepasst und gewohnte Verbindungen neu geordnet. Die vorgesehenen Buslinien binden die Stadtteile gleich an drei Stadtbahnlinien an, sodass man mit einem Umstieg weite Teile des Stadtgebiets erreichen wird. Zwar stellt in der Tat jeder Umstieg ein Hemmnis für potenzielle ÖPNV-Nutzer dar, die neuen Fahrbeziehungen wiegen diesen Nachteil jedoch weitestgehend wieder auf. Auch die Anzahl der Fahrten (Taktungen) würde sich im Vergleich zu heute verbessern, da man auf verschiedenen Wegen, vergleichbar schnell z. B. in die Innenstadt gelangen kann. Die Stadtbahn und der Bus sollen sich hier optimal ergänzen, indem die Stadtbahn deutlich zügiger und verlässlicher durch die Stadt kommt, als es heute dem Bus möglich ist.
Ein Streckenführung aus dem Bereich Salzdahlumer Straße über die Südstadt nach Rautheim wurde bereits in einer früheren Stufe der Erstellung des Stadtbahnausbaukonzepts betrachtet und nicht mehr weiter verfolgt. Hier die Begründung aus dem Ratsbeschluss aus Dezember 2014:
Korridor: Salzdahlumer Straße – Heidelberg (– Südstadt – Rautheim/ Mascherode)
– Der Teilabschnitt durch die Südstadt könnte auf gesamter Strecke nur straßenbündig geführt werden.
– In den engen Straßenräumen kann die Stadtbahn ihre Systemvorteile nicht zur Wirkung bringen (Störungen z. B. durch Müllfahrzeuge wirken sich sehr negativ aus).
– Ein Umbau des Welfenplatzes würde für andere Verkehrstypen und Nutzungen zu starken Beeinträchtigungen führen.
– Aus stadtgestalterischer Sicht ist ein Umbau des Platzes problematisch.
– Eine Busbedienung des Teilabschnitts erscheint deutlich zweckmäßiger.
Es wird daher nur der Teil Salzdahlumer Straße – Heidelberg des Korridors weiterverfolgt.

14.03.2017
M. Reich
Ich habe eine Anfrage bzw. Anregung zum Projekt Salzdahlumer Str./Heidelberg.
Die geplante Stadtbahn führt entlang der Salzdahlumer Straße und nutzt diverse vorhandene Eisenbahnbrücken als Unterführung. Meines Wissens sind viele Eisenbahngleise über den Brücken bereits stillgelegt oder sogar schon abgetragen worden. Die Aufenthaltsqualität bei der Unterquerung der Brückenbauwerke ist generell sehr schlecht. Aufgrund der Bauweise herrscht dort ein erheblicher Schallpegel (Schallreflexionen), das Licht wirkt düster, und es ist im Allgemeinen recht unsauber dort (z. B. durch Taubendreck). Auch die Zugluft macht einem sehr zu schaffen. Es ist zwar eine Umgestaltung der Brückenbauwerke geplant, welche die Aufenthaltsqualität steigern soll. Ich gehe aber davon aus, dass dieses nur zum Teil gelingen wird.
Daher meine Anregungen: Können die unbenutzten Brücken nicht komplett entfernt werden? Auch bei den wenig benutzten Brücken könnte man die Gleise auf einer Brücke bündeln. Licht würde wieder besser auf die Wege gelangen. Die Schallreflexionen verschwinden weitestgehend und man kann sein eigenes Wort wieder verstehen. Die Aufenthaltsqualität wäre auf einem Schlag gesteigert. Platz für die Stadtbahn und weitere Trassen werden damit geschaffen. Es entfallen Wartungs- und Unterhaltungskosten für die unbenutzten Brückenbauwerke. Reinigungsarbeiten unter den Brücken, welche es nun nicht mehr gibt, würden sich auf die normale Straßenreinigung reduzieren.
Sollten die Brückenbauwerke in Zukunft noch Verwendung finden (z. B. neue geplante Gleise für S-Bahnen/Stadtbahnen/Eisenbahnen, Straßen etc.), so dass sie nicht entfernt werden können/dürfen, hätte ich einen weiteren Vorschlag, um die Aufenthaltsqualität zu steigern: Alle Brückenbauwerke mit einander verbinden. So erhält man eine Tunnelröhre. Diese Tunnelröhre würde dann nur vom Kraftverkehr und der Stadtbahn benutzt werden. Die entstehenden Lärmemissionen würden sich dann darin bündeln.
Fußgänger und Radfahrer erhalten eine eigene, neue Trasse, in offener Bauweise durch die Bahndämme (keine durchgängige Röhre). Diese

Trasse verläuft baulich getrennt von der Tunnelröhre für den Kraftverkehr. Es werden nur kurze Brückenbauwerke benötigt, an den Stellen, wo auch Gleise darüber verlaufen/verlaufen sollen. An allen anderen Stellen kann Tageslicht auf die Wege gelangen. Somit entsteht ein Rad- und Fußweg, welcher getrennt von den lärm erzeugenden Verkehrsmitteln verläuft. Es ist somit bedeutend ruhiger und es dringt mehr Tageslicht auf die Wege als bisher. Diese Bauwerke benötigen auch nicht die volle bauliche Höhe, wie es für den Straßenverkehr/Stadtbahnverkehr notwendig ist. Daher dürfte sich auch die Sauberkeit in den Griff kriegen lassen (keine Nistmöglichkeit für Tauben). Auf diese Art und Weise wird die Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer ebenfalls erheblich gesteigert. Die Schaffung der Fuß- und Radwegtrasse kann per Brückeneinschub oder Vortriebstechnik erstellt werden, ohne dass der Bahnverkehr darüber nennenswert ausgesetzt werden muss.
Natürlich könnte auch eine Kombination aus beiden Vorschlägen eine Lösung sein. Überflüssige Brückenbauwerke entfernen, sowie die Fuß- und Radwege getrennt vom Straßen- und Bahnverkehr führen.
Nicht sinnvoll dagegen halte ich eine Lösung, wo der Straßenverkehr zurückgebaut wird, um Platz für die Stadtbahn zu schaffen und den Lärmpegel zu reduzieren. Die Salzdahlumer Straße gehört zu den wichtigsten Einfahrtsstraßen von Braunschweig. Es bestehen Anschlussmöglichkeiten zu den Autobahnen. Somit ist die Strecke unerlässlich für den Fernbusverkehr.
Ich gehe davon aus, dass die Brücken selbst einer Tochtergesellschaft der Bahn gehören und somit nicht im Einflussbereich der Stadt Braunschweig liegen. Aber dennoch könnten die Anregungen dort einmal vorgetragen werden und ggf. mit in die Planungen der Stadtbahntrasse bzw. in die Planungen zur Umgestaltung der Salzdahlumer Straße mit einfließen.
Über gleichartige Ideen könnte auch bei einer Umgestaltung der Wolfenbütteler Straße nachgedacht werden (falls diese einmal anstehen sollte). Hier herrschen ähnliche Zustände, was die Aufenthaltsqualität bei der Unterquerung der Brückenbauwerke angeht.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihre Hinweise zu den Brücken. Die Brückenbauwerke stehen tatsächlich im Eigentum der Deutschen Bahn, die somit die Erhaltungspflicht ausübt. Welche Gleise von der Bahn noch genutzt werden und welche – auch perspektivisch – nicht mehr genutzt werden, liegt somit nicht in unserem Einflussbereich. Da es sich allerdings bei den nördlichen Brücken um die Ein- und Ausfahrtsgleise zum Hauptbahnhof sowie um Abstellgleise handelt, ist die Wahrscheinlichkeit sehr gering, Teile des Brückenbauwerkes zurückzubauen. Daher gehen wir für die weiteren Planungen im Moment von den vorhandenen Brücken aus. Dennoch werden wir Ihren Hinweis aufnehmen und die Deutsche Bahn frühzeitig einbinden, um etwaige Entwicklungen diesbezüglich einfließen zu lassen.
Der Hinweis ist berechtigt, dass die Unterführung der nördlichen Brücken insbesondere für Fußgänger und Radfahrer sehr unattraktiv sind. Somit besteht die Herausforderung, die Unterführung mit sinnvollen Elementen heller und freundlicher zu gestalten sowie Maßnahmen zur Eindämmung des Schalls vorzunehmen. Dabei könnten auch neue Lichtkonzepte berücksichtigt werden.
In den anstehenden Beteiligungsprozessen werden wir über die verschiedenen Optionen der Gleislagen diskutieren. Mit dem Stadtbahnausbau besteht somit auch die Chance, gute und akzeptable Lösungen für alle Verkehrsteilnehmer, also auch für Fußgänger und Radfahrer, entlang der Salzdahlumer Straße zu finden.

20.07.2017
H. Eidberger
Neuer Knotenpunkt in der südöstlichen Vorstadt?
Die projektierte Strecke bietet die Möglichkeit, die Stadtbahn auf eigene Trasse in der Salzdahlumer Straße und Hallestraße zu führen und somit die Verkehre schneller und sicherer durch die Stadt zu führen. Ich möchte Sie fragen, ob mit Blick auf zukünftiges Stadtwachstum (insbesondere für Pendler nach Wolfsburg, da nahe der Autobahn A 39) die Bauplanung überlegt, jenes Areal Hallestraße–Griegstraße–Salzdahlumer–Fichtengrund neu zu konzipieren. Könnte man hypothetisch die Dresdenstraße bis zur Salzdahlumer verlängern: das ehemalige Kinderheim und das Feuerwehrgelände für Wohnen und Gewerbe öffnen? Lassen sich die Kleingärten bis hin zum Lindenberg überbauen? Würde die Stadt dann eine „dritte“ Bahnlinie vorbei am Klinikum, Südstadt und Lindenberg bis in das Rautheimer Neubaugebiet führen?

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihre Fragen und Anregungen. Sie sprechen hier große mögliche städtebauliche Entwicklungen an. Für das Gelände zwischen Hallestraße und Salzdahlumer Straße wird die heutige Nutzung im Wesentlichen bestehen bleiben. Zusätzliche Querungen des Geländes für Fußgänger sind bei der weiteren Entwicklung denkbar, eine Durchschneidung des Gebietes mit einer Straße scheint aus verkehrlicher Sicht aber nicht erforderlich. Ebenso wenig ist eine Aufgabe der Kleingärten zwischen der Salzdahlumer Straße und dem Fichtengrund vorgesehen.
Eine Stadtbahnstrecke durch die Südstadt bis nach Rautheim ist derzeit nicht geplant, der Stadteil Rautheim soll stattdessen über eine Verlängerung der Stadtbahn an der Helmstedter Straße erschlossen werden.