

Tristesse mit Minimalausstattung

Die Endstation Salzgitter-Lebenstedt, der Anti-Hauptbahnhof



In Salzgitter-Lebenstedt haben Bahn und Stadt keine Mühe gescheut, den Fahrgästen die Abreise so leicht wie möglich zu machen.

Hinsichtlich der Bevölkerung hält Salzgitter mit 102.000 Einwohnern unter den deutschen Großstädten Platz 78, immerhin. Die Stahlstadt ist tatsächlich groß, knapp 224 Quadratkilometer, aber naturgemäß dünn besiedelt. Der Hintergrund: In den 1930er Jahren stampfte das Naziregime eine ganze Schwerindustrie aus vormals landwirtschaftlich genutztem Boden und erklärte mehrere Dörfer zur Großstadt. So ist Salzgitter, heute der drittgrößte Industriestandort des Landes Niedersachsen, räumlich entsprechend unhandlich. Die Bahnanbindung von Salzgitter-Lebenstedt, Verwaltungssitz und mit gut 40.000 Menschen auch größte Siedlung, bildet eine Stichstrecke aus Richtung Braunschweig. In der Gegenwart angekommen sehen aber weder Bahn noch Stadt aus, geschweige denn die Endstation: Ein Bahnsteig, sieben Laternen, ein Unterstand, zwei Bänke, ein Fahrplan und ein Fahrausweisautomat bilden die Infrastruktur. Dazu als modernstes Element der Kasten mit der elektronischen Fahrgastinformation. Eine echte Bahnhofsuhr mit Sekundenzeiger würde hier wohl nicht lange überleben.

Wozu auch eine Sekundenanzeige, bestenfalls zehnmal täglich fährt hier

ein Zug ab. Sprunghaft wechselt nur der Ein- bis Dreistundentakt. Der Nahverkehrsplan nennt als »ausreichendes Bedienungsangebot« 36 Fahrten, tatsächlich sind es sonnabends acht, sonntags nur sechs Fahrtenpaare. Ein Triebzug der Baureihe 628 pendelt über die genau 22 Kilometer von Braunschweig heran, braucht dafür 24 Minuten und hält unterwegs unter anderem in Salzgitter-Thiede, Salzgitter-Immendorf und Salzgitter-Watenstedt. An Stadtteilen ist das zum 1. April 1942 gegründete Salzgitter nämlich nicht arm – 31 sind es insgesamt, verteilt auf sieben Ortschaften. Immerhin sechs Haltepunkte der Bahn tragen Salzgitter im Namen. Sie zu finden ist – sitzt man nicht schon im Zug – eher Zufall. In Lebenstedt kommt man beispielsweise aus dem sich städtisch gebenden CityTorCenter samt 70er-Jahre-Einkaufspassage, sieht das Bundesamt für Strahlenschutz, einen Taxistand sowie einen grauen Container. Stolz trägt der am blauen Rand ein Leuchtschild »DB ReiseZentrum«, entpuppt sich aber als Kiosk. Der Bahnhof liegt etwas tiefer dahinter, zwischen alten Betonmauern, rostigen Geländerresten, Trampelpfaden und einem Park, der über den Schotter zu erreichen ist.

Barrierefreiheit? Ein Wort aus einer anderen Welt.

Quer über dem Lebenstedter Bahnsteig steht ein einfacher Bauzaun. Nach der obligatorischen Lücke im Schienenstrang führt dieser noch weiter, ist aber auf den folgenden 22 Kilometern bis zum einstigen Endpunkt Derneburg seit Jahren stillgelegt. 1886 war die Verbindung Braunschweig – Lebenstedt – Derneburg eröffnet worden, und da sich nicht wenige Salzgitteraner auch nach Hildesheim/Hannover orientieren, wäre sie wohl auch heute noch sinnvoll. Aber Hildesheim gehört nicht zum Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB). Ergo kommt der Strecke in den Planungen keine größere Bedeutung zu. Als man im Nahverkehrsplan des ZGB noch von einer Regionalstadtbahn sprach, hätte »SZ-CityTor« zentrale Umsteigehaltestelle werden sollen. Das ist vorbei, und was die Ausschreibung als Teil des Dieselnetzes Niedersachsen-Südost ab 2014 bringen wird, ist noch offen. Daher endet die Strecke etwas unmotiviert an einem Prellbock mit der großen Tafel »Ladegleis 390«, was auf eine bewegte Vergangenheit schließen lässt. Und so sieht die Endstation auch aus.

(Achim Uhlenhut)