

**Betreff:****Sachstandsbericht geplante Eisenbahnhaltepunkte in  
Braunschweig****Organisationseinheit:**

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

**Datum:**

25.04.2022

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)		
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)		
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (zur Kenntnis)		
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)		
Mitteilungen außerhalb von Sitzungen (zur Kenntnis)		

**Sachverhalt**Allgemeines

Im Rahmen des Investitionsprogramms „Stationsoffensive im Großraum Braunschweig“ werden insgesamt drei Eisenbahnverkehrsstationen in Braunschweig in den nächsten Jahren reaktiviert bzw. neu gebaut, namentlich die Bahnstationen Bienrode, Leiferde und West. Der Regionalverband Großraum Braunschweig (RVB) hat dafür mit der Deutschen Bahn DB Station und Service AG (DB S&S) sowie der DB Netz AG (DB Netz) eine Vereinbarung zur Planung der Verkehrsstationen in Braunschweig geschlossen. Für die eisenbahntechnischen Anlagen liegt die Federführung des Verfahrens bei RVB/DB, die Federführung für die Umfeldplanung liegt bei der Stadt Braunschweig. Die Stationsoffensive für den gesamten Großraum Braunschweig wird in der beigefügten Broschüre des RVB beschrieben, im Folgenden werden die Projekte in Braunschweig sowie deren Planungsstände und das weitere Vorgehen erläutert.

Da sich der Umfang der Maßnahmen im Zuge der Planungen erkennbar ändern wird, werden die Ansätze der Haushaltsmittel im Zuge der anstehenden Haushaltsplanungen aktualisiert.

Haltepunkt West

Der Bahnhaltepunkt Braunschweig West ist am Schnittpunkt der Donaustraße mit den DB-Gleisen geplant und hat eine hohe Erschließungswirkung. Er verkürzt die Reisezeiten aus Weststadt/Broitzem sowie dem westlichen Ringgebiet in Richtung Hannover, Hildesheim und Wolfsburg um bis zu 20 Minuten. Zukünftig sollen dort die folgenden Eisenbahnlinien halten:

- RE 60/70 Braunschweig – Hannover – Bielefeld/Rheine
- RE 50 Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg

Darüber hinaus kann der neu zu gestaltende Verknüpfungspunkt Impulse zur Weiterentwicklung der Donaustraße und des Gewerbegebietes Friedrich-Seele-Straße geben.

Der RVB hat eine modelltechnische Analyse zu den zu erwartenden Fahrgastpotenzialen, u. a. auf Grundlage des Einzugsradius der Bahnstation (etwa 31.300 Einwohner) und auf Grundlage verlagerter und attraktiverer Verkehrsbeziehungen, vorgenommen. Das zukünftige Fahrgastpotenzial wird bis zum Jahr 2050 auf etwa 4.000 Fahrgäste täglich eingeschätzt. Damit wird der Bahnhaltepunkt West zum drittgrößten Bahnhof im gesamten Verbandsgebiet und es ergibt sich für die Stadt Braunschweig gleichsam eine hohe Bedeutung für eine attraktive Verkehrs- und Umfeldplanung.

Nach dem aktuellen Zeitplan der DB soll nach Fertigstellung der Entwurfsplanung voraussichtlich in 2023 ein Planfeststellungsverfahren für die Bahnstationen beim Eisenbahnunionsamt (EBA) eingeleitet werden. Der Baubeginn ist aktuell in 2027 und Inbetriebnahme in 2028 geplant.

Die derzeitigen Planungen der DB und des RVB sehen einen Außenbahnsteig am ersten (nördlichen) Gleis und einen Mittelbahnsteig zwischen dem zweiten (mittleren) Gleis und dem dritten (südlichen) Gleis vor. Das dritte, südlich liegende, Gleis wird heute planmäßig nur vom Güterverkehr genutzt. Wegen des geplanten Halbstundentaktes nach Hildesheim und zur Steigerung der Zuverlässigkeit soll es aber zukünftig durch Personenverkehr mitgenutzt werden. Angesichts des Platzbedarfes eines Mittelbahnsteiges ist eine Verlegung des dritten Gleises erforderlich. Der Umfang der Verlegung des dritten Gleises nach Süden ergibt sich aber nicht nur durch die notwendige Bahnsteigbreite, sondern durch die Lage der Mittelpfeiler der Brücken der Donaustraße. Da diese nicht verändert werden können, wird der Bahnsteig breiter als betrieblich sonst notwendig. Damit ergibt sich eine Verschiebung des dritten Gleises um ca. 10 m nach Süden, wodurch ein deutlicher Eingriff in die Marienberger Straße erfolgen und die Straße Richtung Süden verlegt werden muss. Da die Verlegung eine Folgemaßnahme der Gleisverschiebung des dritten Gleises ist, wird die Neuplanung der Marienberger Straße sowie alle weiteren Folgemaßnahmen wie z. B. der Eingriff in weitere Grundstücke und die Umweltauswirkungen im Rahmen der Planfeststellung von der DB behandelt werden.

Die verkehrlichen, funktionalen und gestalterischen Rahmenbedingungen seitens der Stadt Braunschweig werden für den Haltepunkt West aktuell erarbeitet. Die angrenzende Fläche zwischen Eisenbahnstationen und Friedrich-Seele-Straße ist im Eigentum der Stadt Braunschweig. Die Rahmenbedingungen sollen als Grundlage in eine für 2022 geplante Wettbewerb bzw. Mehrfachbeauftragung einfließen, welche erste Ergebnisse für die Umfeldplanung hinsichtlich der verkehrlichen und der städtebaulichen Entwicklung aufzeigen soll. Die Ergebnisse werden anschließend dem AMTA und dem Stadtbezirksrat vorgestellt. Es wird angestrebt eine zusammenhängende städtebauliche Planung zu realisieren, die der Bedeutung des geplanten Haltepunktes in Funktion und Attraktivität gerecht wird. Neben verschiedenen Mobilitätsangeboten (Radstation, Pendlerparken, B&R, Car-Sharing, E-Mobilität etc.) sollen auch Flächen für eine intensive hochbauliche Nutzung bereitgestellt werden. Maßgebliches verkehrliches Entwicklungsziel ist die Realisierung eines neuen, modernen Stadtraums, der die unterschiedlichsten Mobilitätsformen bündelt und einen reibungslosen Wechsel der Mobilitätsangebote untereinander ermöglicht. Ein eigenes Zugangsgebäude („Empfangsgebäude“) ist nicht vorgesehen.

Für die städtebauliche Umfeldgestaltung an der Station West sind im gerade beschlossenen Haushaltssplan 2022 (inkl. IP) Planungsmittel in Höhe von 250.000 € sowie Mittel für den Bau von 1.000.000 € in 2026 eingeplant.

### Haltepunkt Leiferde

Die DB plant die Einrichtung des neuen Haltepunkts im Süden Leiferdes südlich der heutigen Fußgängerunterführung zwischen Thiedebacher Weg und Bahnhofstraße. Mit diesem Standort wird der gesamte Ort Leiferde innerhalb eines Radius von einem Kilometer erschlossen. Am zukünftigen Haltepunkt sollen folgende Regionalbahnen halten:

- RB 44/48 Braunschweig – Salzgitter-Thiede – Salzgitter-Lebenstedt
- RB 45 Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt

Damit erhält der Haltepunkt im Status Quo drei Fahrten je Stunde in Richtung Braunschweig Hauptbahnhof, bei der Einführung eines Halbstundentakts auf der RB 45 sogar vier. Nördlich des Haltepunkts teilt sich die von Braunschweig Hauptbahnhof kommende Eisenbahnstrecke in die Äste nach Salzgitter und Wolfenbüttel auf. Um den Halt für die beiden Strecken zu ermöglichen, erhält der Haltepunkt zukünftig vier Bahnsteigkanten südlich des Streckenabzweigs. Prüfungen der Bahn haben ergeben, dass der Bau der Bahnsteige nördlich des Abzweigs nicht sinnvoll ist, weil aufgrund der vorhandenen Signaltechnik die Bahnsteige soweit nach Norden abrücken müssten, dass sie fast nicht mehr im Ort Leiferde liegen würden. Der Bau von vier statt zwei Bahnsteigen hat außerdem den betrieblichen Vorteil, dass durchfahrende Züge weniger durch (verspätet) haltende Züge der Nachbarstrecke beeinflusst werden.

Das Fahrgastpotenzial wird auf ca. 1.000 Fahrgäste/Tag bis 2050 prognostiziert. Nach aktuellem Planungsstand der DB wird der Baubeginn des Haltepunktes in 2027 erfolgen.

Im Rahmen einer integrierten und attraktiven Umfeldplanung prüft die Verwaltung, den Haltepunkt Leiferde zu einer Mobilitätsstation auszubauen. Einige der möglichen Bausteine der zu schaffenden Mobilitätsstation können sein:

- Verknüpfung mit der Buslinie 413
- P+R Stellplätze
- (überdachte) Fahrradabstellanlage
- Carsharing
- Paketstation

Im Zuge der Planungen prüfen RVB, DB und Stadt gemeinsam die Möglichkeiten, den vorhandenen Weg unter den Gleisen zwischen Bahnhofstraße und Thiedebacher Weg aufzuwerten. Der vorhandene Weg wurde in den 1960er Jahren als Bahnsteigzuwegung gebaut, ist aber seit Aufgabe des Haltepunktes öffentlich gewidmet und in der Unterhaltungspflicht der Stadt Braunschweig. Er dient derzeit der Verbindung der östlich und westlich der Bahn liegenden Ortsteile und liegt auf Grundstücken der DB. Aufgrund der steilen Rampen im Osten und Westen ist der Weg heute nicht barrierefrei nutzbar. Mit Neubau der Verkehrsstation würde der Weg auch wieder als Bahnsteigzuwegung genutzt werden. In den Planungen wird eine barrierefreie Erreichbarkeit aller Bahnsteige durch den Bau von Aufzügen und/oder Rampen berücksichtigt.

Der Stadtteil Leiferde wird durch die Bahnanlagen in einen östlichen und einen westlichen Bereich getrennt. Der heutige Weg unter den Gleisen dient als wichtige Verbindung der beiden Stadtteilteile und ist neben dem Schenkendamm die einzige Querungsmöglichkeit der Gleise im Ort. Keine der beiden heutigen Querungsmöglichkeiten erfüllt aufgrund der Steigungen jedoch die Anforderungen an die Barrierefreiheit. Für den Radverkehr ist die Querung nur über den Schenkendamm möglich. Aufgrund von Tempo 50 und der gemeinsamen Benutzung des Gehwegs mit zu Fußgehenden ist dies jedoch eine wenig attraktive Route für den Radverkehr. In der heutigen Fußgängerunterführung ist das Fahren mit dem Fahrrad nicht gestattet.

Vor dem Hintergrund der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Braunschweig hat die Verwaltung die DB gebeten, die Möglichkeiten einer Aufweitung der Unterführung für eine Befahrbarkeit mit dem Fahrrad zu prüfen. Eine Durchfahrbarkeit für den Radverkehr würde sowohl einen Lückenschluss im lokalen Radverkehrsnetz erzeugen als auch auf regionaler Ebene die Radverkehrsverbindungen zwischen Salzgitter, Wolfenbüttel, Stöckheim und der Braunschweiger Innenstadt verbessern. Die Planungen der DB sind so angelegt, dass die Unterführung für einen Radweg (auch als Teil der Radschnellverbindung Braunschweig – Salzgitter-Thiede) mit Erneuerung der beiden Eisenbahnbrücken

nachträglich gebaut werden könnte. In diesem Zuge könnte auch der vorhandene Gehweg verbreitert werden. Die Veranlassung hierzu obliegt der Stadt Braunschweig. Die Verwaltung wird mit Vorliegen erster konkreterer Planungen der Verkehrsstation entsprechende Pläne und Kostenschätzungen vorstellen.

Für die Umfeldplanung an der Verkehrsstation sind im gerade beschlossenen Haushaltsplan 2022 (inkl. IP) Planungsmittel in Höhe von 85.000 € sowie Mittel für den Bau von 250.000 € in 2026 eingeplant.

#### Haltepunkt Bienrode

Aufgrund der hohen Erschließungswirkung für Bienrode selbst - der RVB hat das Fahrgastpotenzial hier auf ca. 750 Ein- und Aussteiger/Tag bis 2050 prognostiziert - wurde von der DB Station & Service AG und dem Regionalverband eine möglichst zentrale Lage des Haltepunktes in Bienrode zwischen den Bahnübergängen Bienrode I (Forststraße) und Bienrode II (Waggumer Straße) ermittelt. Vor Planungsbeginn wurde der Standort einer fachlichen Prüfung unterzogen, da eine bestmögliche Anbindung an das bestehende Busliniennetz von Braunschweig sowie ein hohes Fahrgastpotenzial erzielt werden soll. Darüber hinaus wurde die Lage eines künftigen Kreuzungsbahnhofes (mit Ausweichgleis für Gegenverkehr) in Kralenriede (nähe Steinriedendamm) bereits berücksichtigt. Die Ergebnisse der umfangreichen Prüfung stützen eine zentrale Lage in Bienrode.

Durch die Anbindung von Bienrode an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) können Reisezeiten insbesondere zum Braunschweiger Hauptbahnhof oder nach Gifhorn deutlich verkürzt werden. Darüber hinaus wird der neu zu gestaltende Verknüpfungspunkt weitere Impulse zur gewerblichen Entwicklung im Umfeld des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg hervorrufen. Die Inbetriebnahme hat der RVB für 2026 vorgesehen.

Im Rahmen der weiteren Planungen wird geklärt, wie die Umsetzung einer optimalen Anbindung des ÖPNV erfolgen kann. Darüber hinaus wird analysiert, wie hoch der notwendige Flächenbedarf des neuen Verknüpfungspunktes ist, mit welchem Verfahren Baurecht geschaffen werden kann und welche verkehrlichen sowie qualitativen Anforderungen der Haltepunkt für die Nutzer erfüllen muss. Zur Beantwortung dieser planerischen Fragen hat die Verwaltung eine Machbarkeitsstudie beauftragt, die derzeit bearbeitet wird. Die Fertigstellung der Machbarkeitsstudie wird im Frühjahr 2022 erfolgen und anschließend dem Stadtbezirksrat und dem AMTA vorgestellt. Im Anschluss werden die verkehrlich-funktionalen und gestalterischen Anforderungen bzw. Eckpunkte in Abstimmung mit dem RVB und den Planungen der Bahnsteiganlagen durch die DB Station & Service näher definiert.

Für die Umfeldplanung am Haltepunkt Bienrode sind im gerade beschlossenen Haushaltsplan 2022 (inkl. IP) Planungsmittel in Höhe von 115.000 € sowie Mittel für den Bau von 250.000 € in 2025 eingeplant.

Leuer

#### **Anlage/n:**

Broschüre Stationsoffensive im Großraum Braunschweig



# Stationsoffensive im Großraum Braunschweig

*Neue Bahnhaltepunkte für die Region*

## Sehr geehrte Damen und Herren,

in den vergangenen 10 Jahren hat sich der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in unserer Region rasant entwickelt. Gemeinsam mit dem Land Niedersachsen und in Abstimmung mit unseren benachbarten Aufgabenträgern, der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), der Region Hannover und der Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt (NASA), haben wir das SPPN-Angebot in unserer Region und dessen Qualität sukzessive ausgebaut.

Die Verbindungen Hannover – Braunschweig, Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig, Wolfenbüttel – Braunschweig und ab 2023 Wolfsburg – Braunschweig werden im Halbstundentakt bedient. Auf allen übrigen Strecken gibt es einen Stundentakt, zum Teil mit Verstärkerfahrten verdichtet. Und dank der Förderprogramme von Bund, Land und unserer eigenen Aufwendungen werden voraussichtlich bis Ende der 20er Jahre alle Verkehrsstationen barrierefrei ausgebaut und modern gestaltet sein.

Damit sind wir aber nicht zufrieden und arbeiten an zahlreichen weiteren Verbesserungen. Durch das von Bund und Land sowie dem Regionalverband unterstützte [Förderprogramm "Stationsoffensive"](#) der DB AG können wir jetzt gemeinsam mit dem Vorhabenträger DB Station&Service AG die Planung von sieben neuen Stationen voranbringen. Wenn diese fertig gestellt sind, steigt die Zahl der Stationen in unserem Verbandsgebiet auf 53.

Die neuen Verkehrsstationen bieten den Kommunen und der örtlichen Wirtschaft neue Perspektiven. Zum einen beeinflussen sie die Siedlungsentwicklung dergestalt, dass Wohnquartiere im Umfeld eine weitere hochwertige Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr bekommen. Zum anderen werden Arbeitgebern dort Standorte mit optimaler Verkehrsanbindung angeboten. Und von allen neuen Stationen kann man direkt nach Braunschweig- oder Wolfsburg-Hauptbahnhof fahren und dort zum Fernverkehr umsteigen.

Wir haben die in der Stationsoffensive enthaltenen Projekte in dieser Broschüre zusammengefasst und stellen ihre verkehrliche und räumliche Bedeutung dar. Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Ihr



Ralf Sygusch, Verbandsdirektor Regionalverband Großraum Braunschweig



# Hintergrund Stationsoffensive

Ab den 1960er Jahren wurden im deutschen Eisenbahnnetz zahlreiche Bahnhöfe und Haltepunkte aufgegeben. Ursache war meistens der wachsende Individualverkehr verbunden mit Rationalisierungen im Eisenbahnbetrieb.

Seit dieser Zeit haben sich viele Ortschaften vergrößert und die Anzahl der Pendler hat stark zugenommen. Die Eisenbahn fährt nicht mehr nur wenige Male am Tag, sondern getaktet von früh morgens bis spät abends. Die Vernetzung von Bus und Bahn wurde und wird optimiert. Bahnsteiganlagen und Züge werden nach und nach barrierefrei. Wir wollen die Bürger\*innen im Bereich Mobilität unterstützen, klima- und ressourcenschonend zu leben.

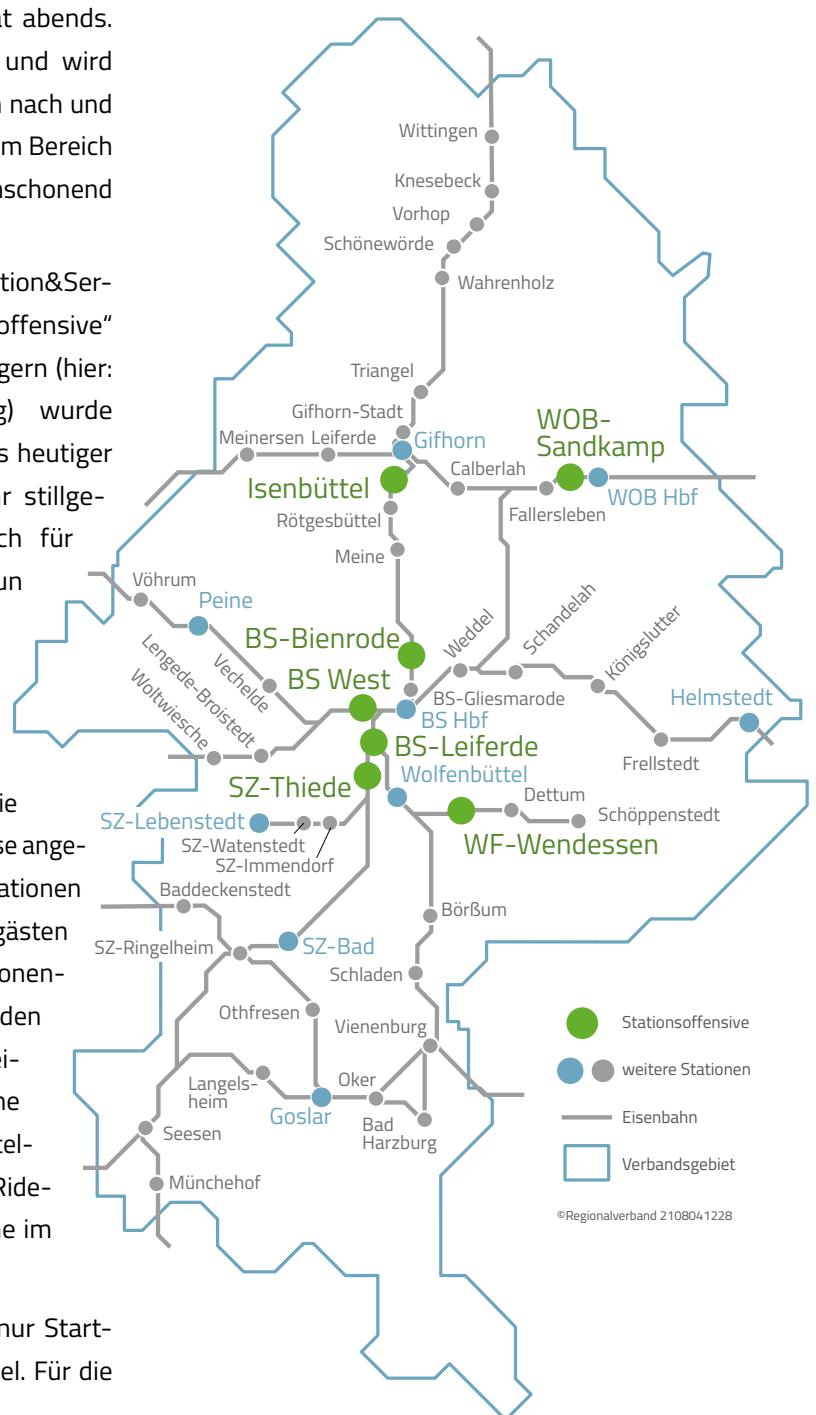
Aus diesem Grund hat die DB Station&Service AG 2015 die Idee der „Stationsoffensive“ entwickelt. Gemeinsam mit den Aufgabenträgern (hier: Regionalverband Großraum Braunschweig) wurde untersucht, welche ehemaligen Stationen aus heutiger Sicht verkehrlich und betrieblich nicht mehr stillgelegt werden würden. Hieraus ergaben sich für unser Verbandgebiet sieben Stationen, die nun „reaktiviert“ werden.

**Der Begriff „Reaktivierung“** trifft den Kern des Projektes nicht ganz, denn es werden neue Stationen geplant. Ihre Lage orientiert sich manchmal an alten Standorten, ist aber oft an die aktuellen örtlichen und verkehrlichen Verhältnisse angepasst. Es werden zeitgemäße, barrierefreie Stationen gebaut, die ihrer Aufgabe gerecht werden, Fahrgästen einen komfortablen Zugang zum Schienenpersonennahverkehr zu bieten. Die neuen Stationen werden auch das örtliche Umfeld verändern. Alle beteiligten Kommunen planen zum Teil umfangreiche Umfeldmaßnahmen. Stadtbahn- und Bushaltestellen werden angepasst, Bike&Ride- und Park&Ride-Anlagen geschaffen, neue Aufenthaltsbereiche im Umfeld entstehen.

Wichtig ist, dass die neuen Stationen nicht nur Startpunkt für die Fahrgäste sind, sondern auch Ziel. Für die

am Haupteingang des VW-Werkes gelegene Station Wolfsburg-Sandkamp ist das offensichtlich. Aber auch die anderen Stationen ermöglichen in ihrem Umfeld wirtschaftliche Entwicklungen in dieser Richtung. Manches Unternehmen kann sich nun einen Standort mit direktem Bahnanschluss schaffen.

Die Umsetzung von Eisenbahnprojekten ist komplex und Planungs-, Genehmigungs- und Bauzeiten sind daher oft lang. Es ist geplant, die ersten Stationen im Dezember 2026 in Betrieb zu nehmen.



## BRAUNSCHWEIG WEST

Die künftige Station Braunschweig West wird als zentraler Mittelpunkt zwischen den Stadtteilen Weststadt, Broitzem und Gartenstadt in einem bedeutungsvollen Einzugsgebiet liegen und dadurch tausenden Bürgerinnen und Bürgern eine attraktive Alternative zum Auto bieten.

Als sogenannte Rendezvous-Station im Öffentlichen Nahverkehr werden zwei Regionalexpresslinien Braunschweig West sechsmal pro Stunde umsteigefrei mit Hannover, Hildesheim und Wolfsburg verbinden. Angepasste und neue Buslinien werden die Station mit den umliegenden Braunschweiger Stadtteilen Rüningen, Geitelde und Timmerlah verknüpfen und die Stadtbahnlinie 5 stellt den direkten Anschluss an das westliche Ringgebiet und die Braunschweiger Innenstadt her. Es ist geplant, einen direkten, barrierefreien Umstieg zwischen der Stadtbahn und den Regionalzügen zu schaffen, damit das Angebot von allen Fahrgästen problemlos genutzt werden kann.

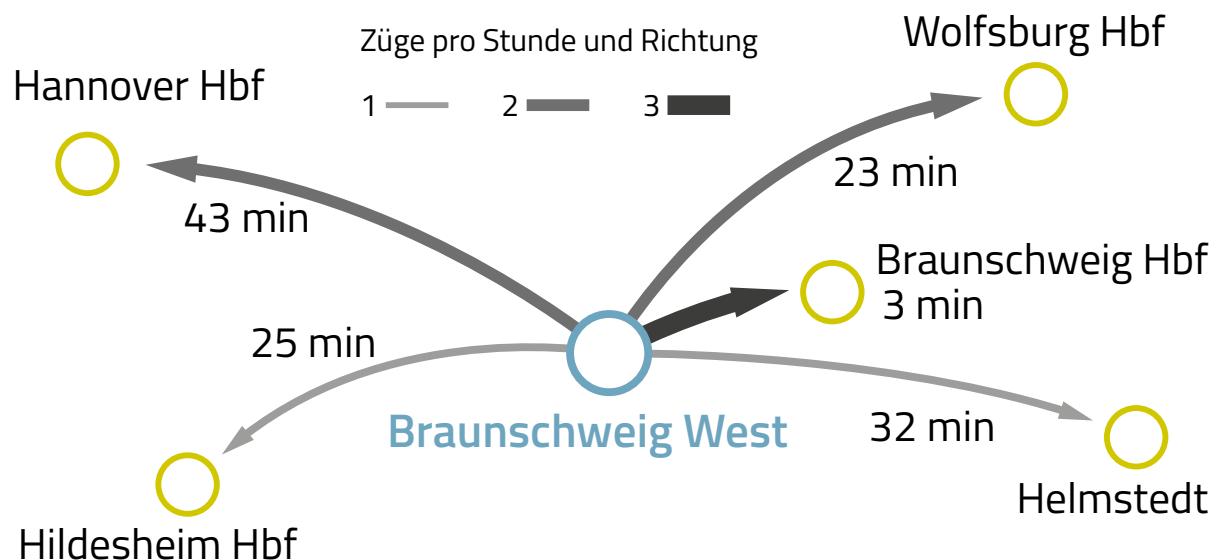
Die neue Verkehrsstation wird somit zum Dreh- und Angelpunkt von Pendlern und Anwohnern.

Laut Fahrgastpotentialanalyse werden in Zukunft an der Station Braunschweig West mehr als 4.000 Ein- und Aussteigende erwartet. Dies bietet ein enormes Potenzial für Gewerbetreibende entlang der Donaustraße und der Friedrich-Seele-Straße. Mit einem Einzugsgebiet von ungefähr 35.000 Einwohnenden können sich Gewerbetreibende als attraktiver, zentral gelegener Arbeitgeber präsentieren und mit einem großen Gewinn an Neukunden rechnen.

### ZUKUNFT

- Bis zu 4.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
- 6 Züge pro Stunde
- 3 Bahnsteigkanten an der Station
- Ausstattung der Bahnsteige mit Dächern
- Neugestaltung des Umfeldes durch Stadt Braunschweig und BSVG

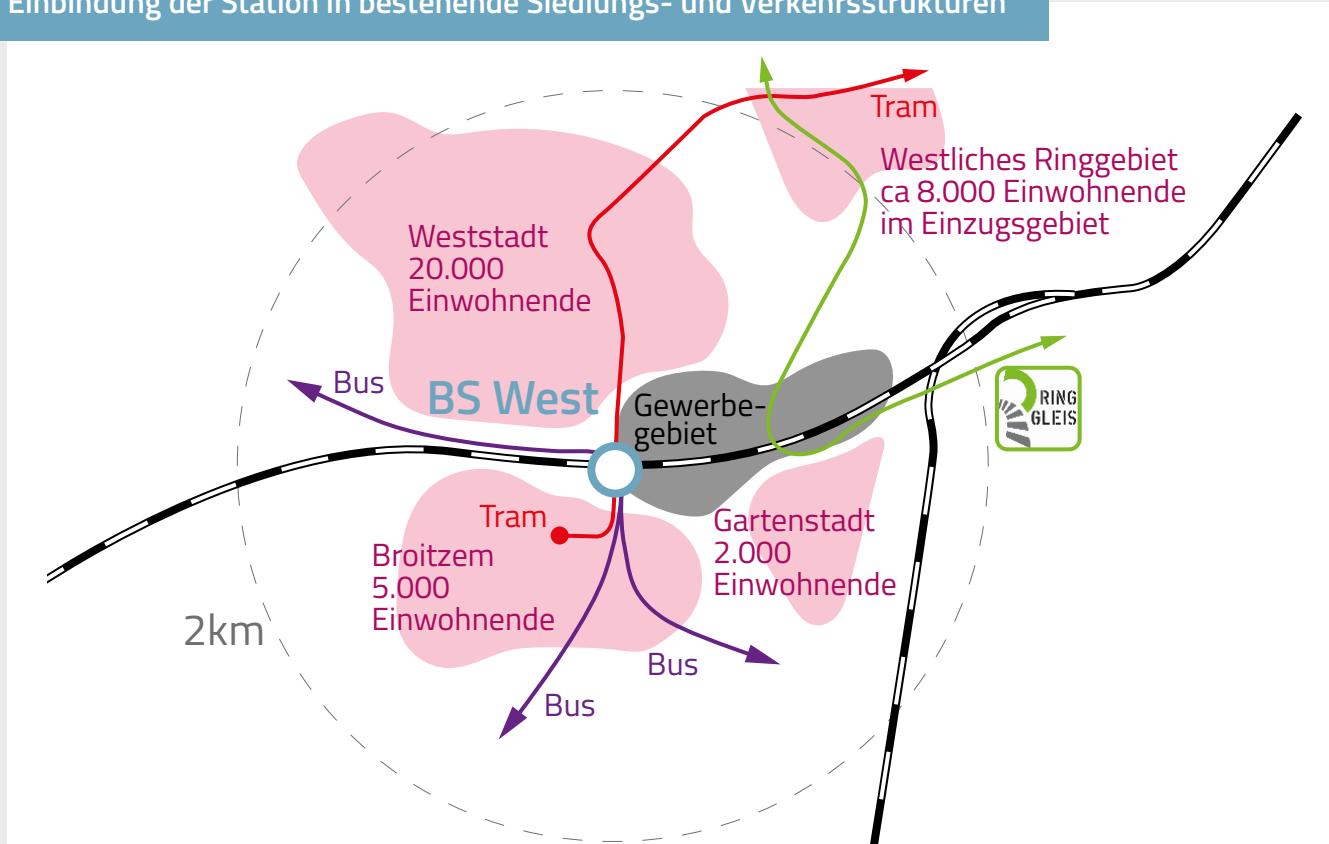
### Erreichbarkeit ausgewählter Stationen per Eisenbahn



### Blick von Norden auf den geplanten Standort der Station Braunschweig West



### Einbindung der Station in bestehende Siedlungs- und Verkehrsstrukturen



## BRAUNSCHWEIG-LEIFERDE

Die neue Station Braunschweig-Leiferde hat eine Besonderheit: Sie liegt sowohl an der bereits 1838 als erste deutsche Staatseisenbahn in Betrieb genommenen Strecke Braunschweig – Wolfenbüttel als auch an der 1941 dem Betrieb übergebenen Strecke Leiferde – Salzgitter-Drütte. Davon profitiert der Standort Leiferde und die Fahrgäste können in drei Richtungen umsteigefrei reisen.

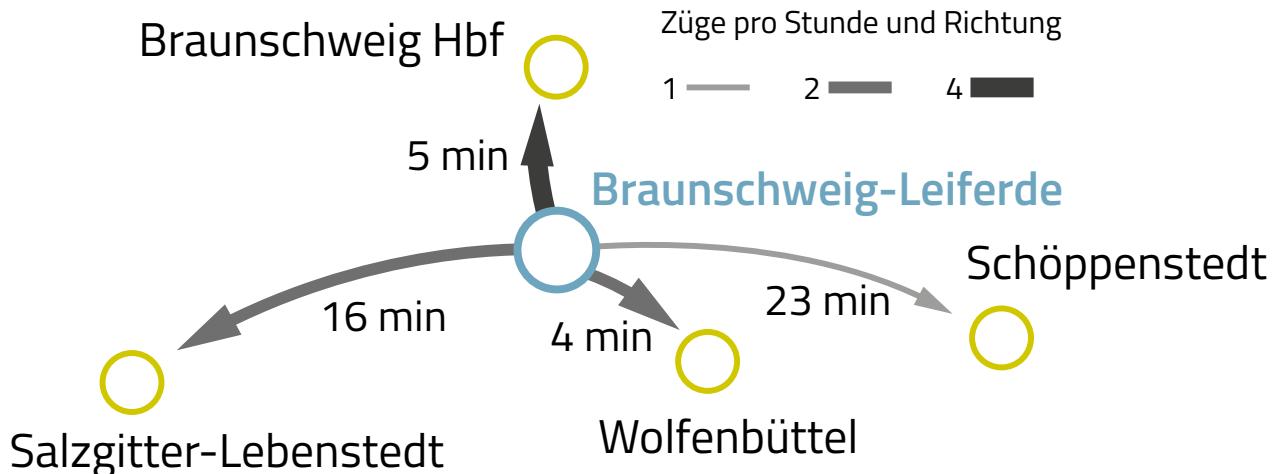
Aus den 1960er Jahren stammt der vorhandene schmale Fußweg, der die beiden Eisenbahnstrecken unterquert und so den alten Dorfkern mit dem westlich der Bahn entstandenen Wohngebiet verbindet. Dieser Weg wird von Grund auf erneuert, damit er der neuen Funktion der Erschließung der Bahnsteige gerecht wird.

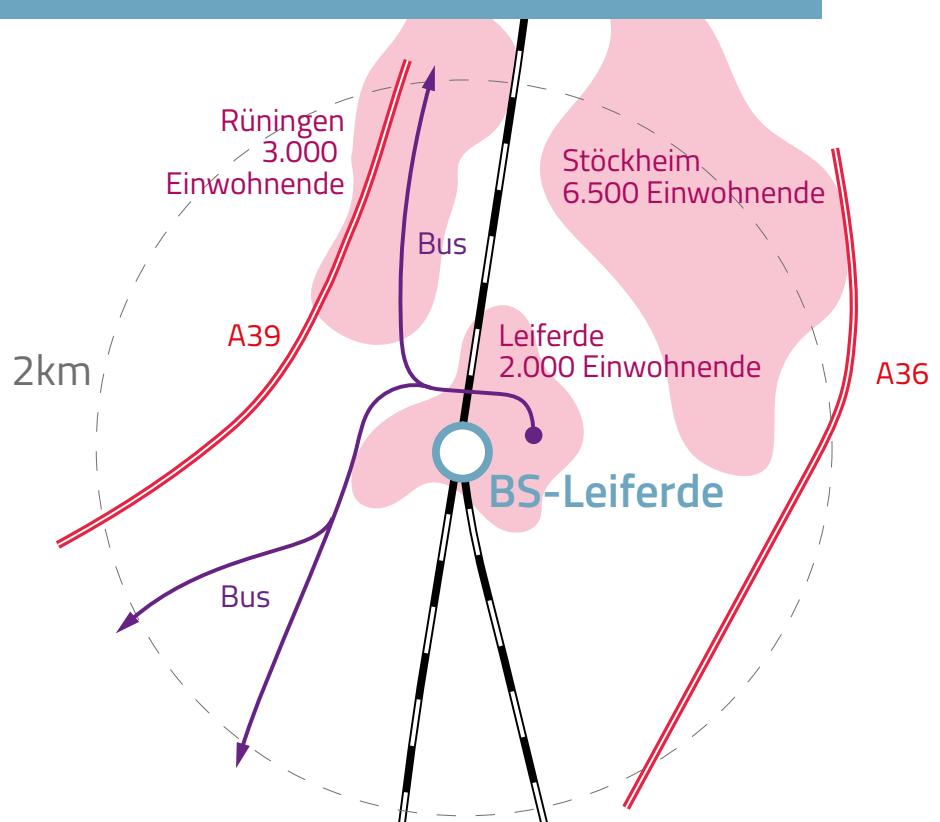
Braunschweig-Leiferde wird an jeder Strecke zwei Außenbahnsteige erhalten. Für die beiden im Zwickel der Bahnstrecken liegenden Gleise wird ein gemeinsamer Zugang geschaffen.

### ZUKUNFT

- 6 Züge pro Stunde
- 4 Außenbahnsteige
- Gemeinsamer Zugang im Zwickel mit Aufenthaltsqualität
- Barrierefreie Fahrgastzugänge
- Wetterschutz
- Umfeldanpassungen durch die Stadt Braunschweig

### Erreichbarkeit ausgewählter Stationen per Eisenbahn



**Blick von Osten auf den geplanten Standort der Station Braunschweig-Leiferde****Einbindung der Station in bestehende Siedlungs- und Verkehrsstrukturen**

## BRAUNSCHWEIG-BIENRODE

Die Station wird im Ortskern des gleichnamigen Braunschweiger Stadtteils Bienrode liegen. Sie ist insbesondere fußläufig und mit dem Fahrrad sehr gut erreichbar. Ergänzend plant die Stadt Braunschweig eine Busspur, die die Station zu einer hervorragenden Umsteigeanlage aufwerten wird.

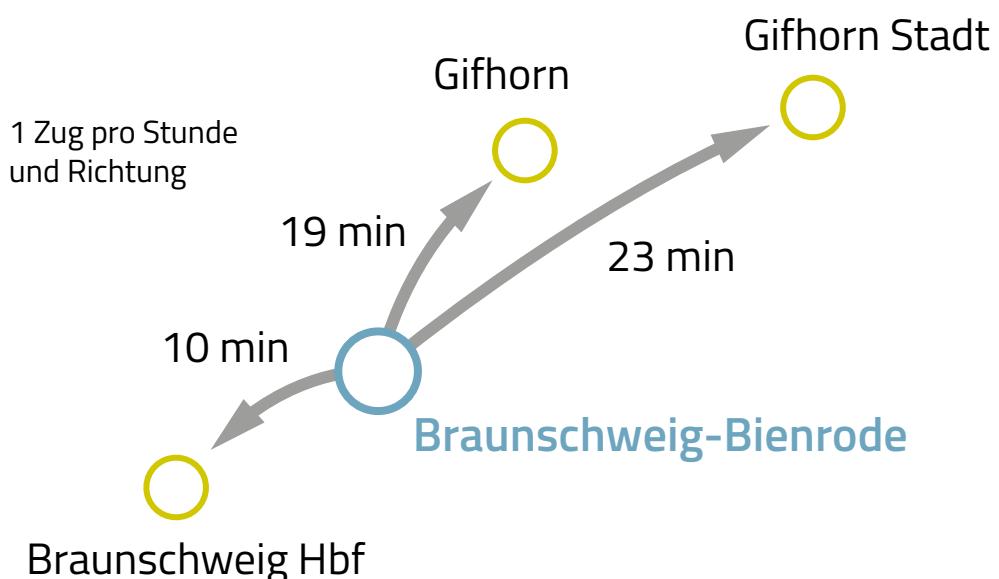
Die Planung der Busspur ist eine große Herausforderung, da zwischen dem Gleis und den östlich davon liegenden Privatgrundstücken nur ein schmaler Streifen zur Verfügung steht. Um Gelenkbusse zwischen der Waggumer Straße und der Busspur verkehren lassen zu können, müssen die Planer daher noch ein geeignetes Konzept entwickeln. Gleichzeitig hat die DB Netz AG einen hohen Sicherheitsanspruch an Bahnübergängen, der ebenfalls beachtet werden muss.

Die Station wird nicht nur ein Mehrwert für die Einwohner von Bienrode sein, sondern auch das Tor des Schienenpersonennahverkehrs zum Braunschweiger Flughafen und dem neuen Gewerbegebiet nördlich der Autobahn A2.

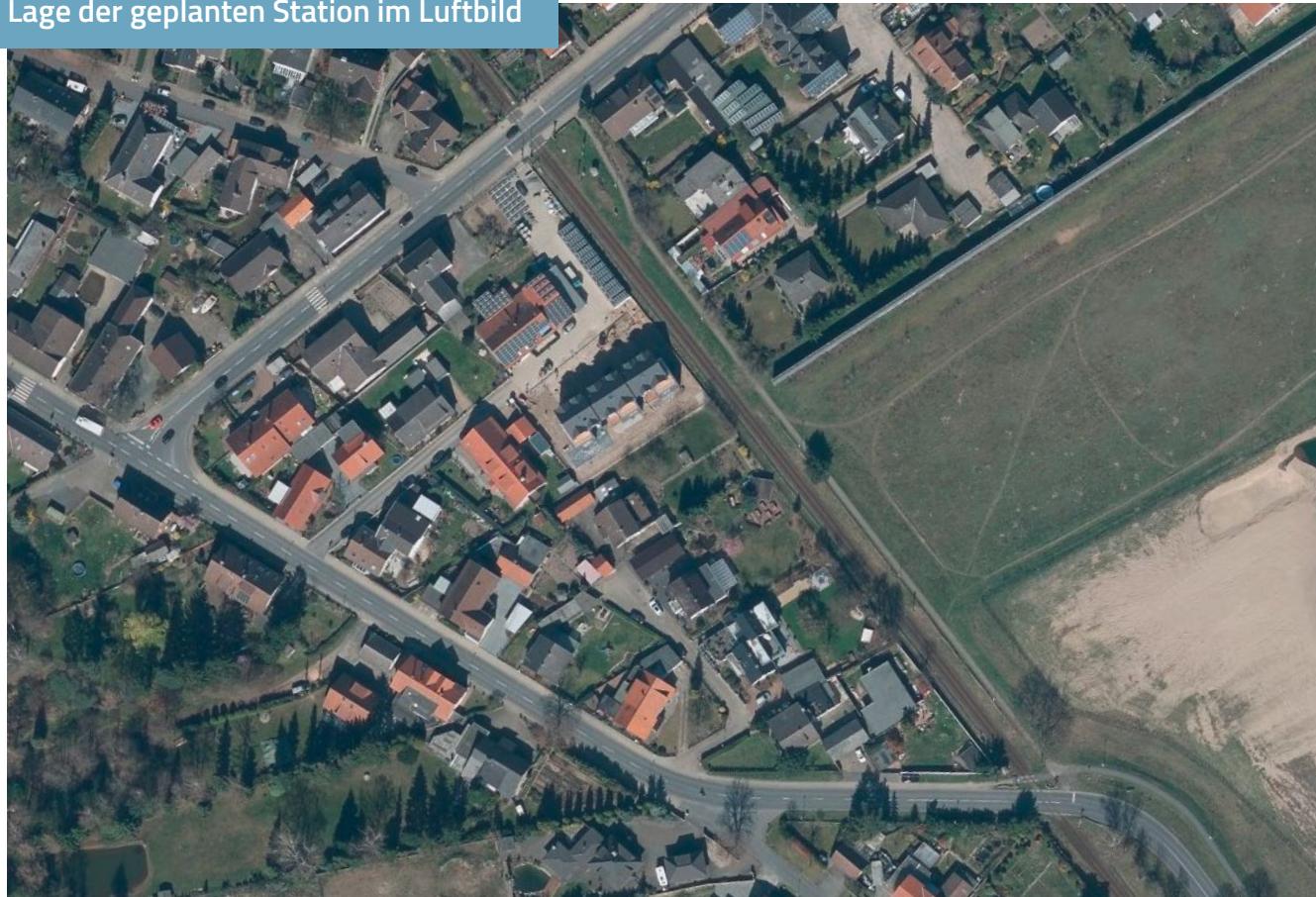
### ZUKUNFT

- 2 Züge pro Stunde, vsl. ab 2030 4 Züge pro Stunde (Halbstundentakt Braunschweig – Gifhorn Stadt)
- Station mit Außenbahnsteig (gleichzeitig Haltestelle der Busanbindung)
- Möglicherweise gemeinsames Bahnsteigdach für Bus und Bahn
- Busspur mit Haltestellen geplant durch die Stadt Braunschweig

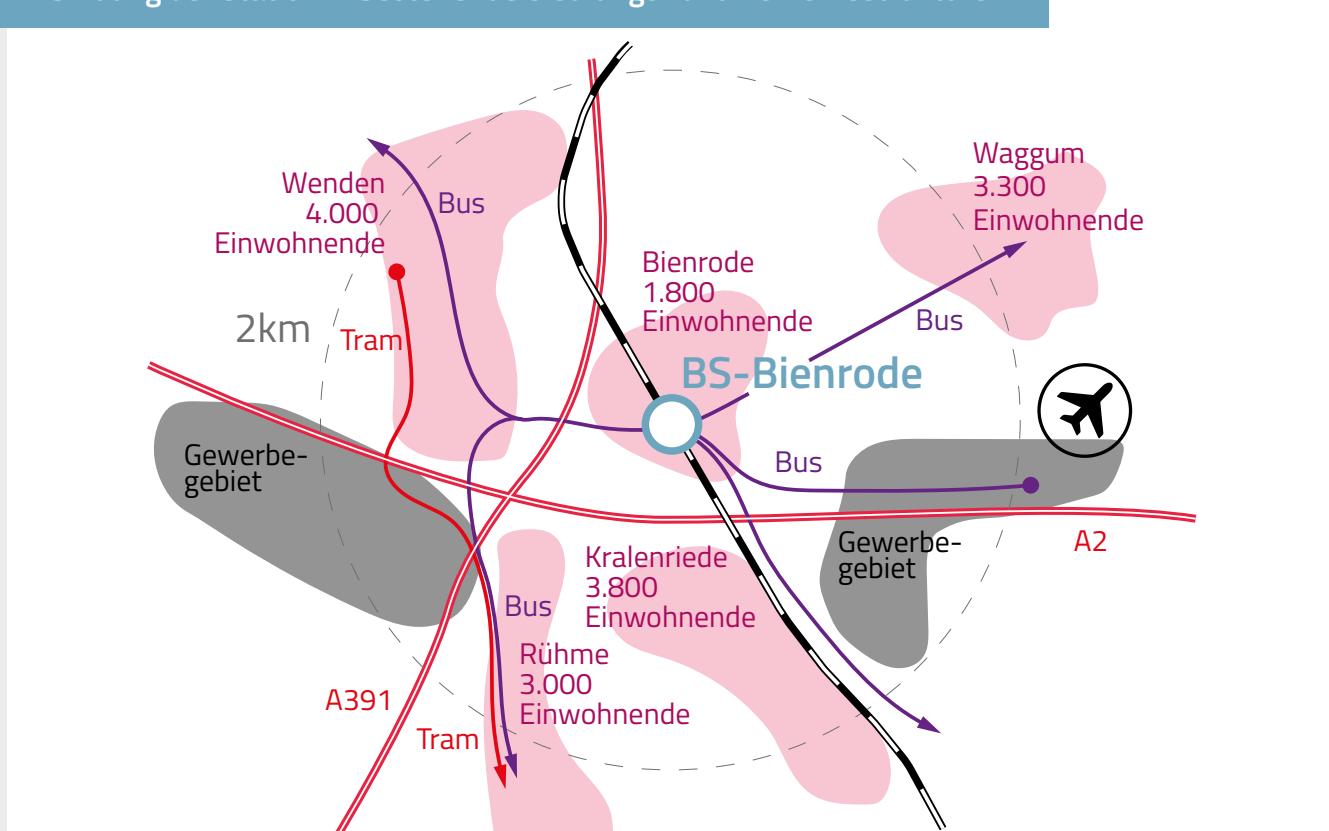
### Erreichbarkeit ausgewählter Stationen per Eisenbahn



### Lage der geplanten Station im Luftbild



### Einbindung der Station in bestehende Siedlungs- und Verkehrsstrukturen



## ISEN BüTTEL

Isenbüttel hat eine lange Bahnhofstradition. So hieß der heutige Bahnhof Gifhorn seit seiner Inbetriebnahme zunächst Isenbüttel und später Isenbüttel-Gifhorn. Mit der Inbetriebnahme der heutigen Streckenführung der Strecke Braunschweig – Gifhorn wurde am Bahnübergang der Gifhorner Straße weit außerhalb der Ortschaft der Bahnhof Isenbüttel Dorf errichtet. Nicht zuletzt wegen seiner ungünstigen Lage wurde er bereits 1976 aufgegeben.

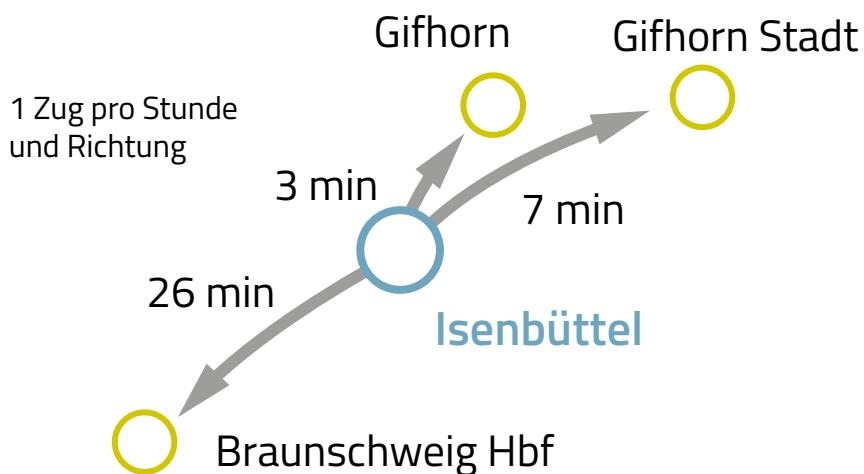
Die neue Station wird optimal zum Siedlungsgebiet positioniert. Aufgrund der Dammlage der Bahn bei der Ortsdurchfahrt wird die Station am westlichen Ortsrand im Bereich des Supermarktes geplant. Sie ist somit zu Fuß, mit dem Fahrrad und per PKW sehr gut zu erreichen. Die Lage bietet sich ideal für Pendelnde an, da Arbeitsweg und Besorgungen des täglichen Bedarfs miteinander verbunden werden können.

Die Attraktivität der Gemeinde Isenbüttel wird durch die Station angesichts der kurzen Fahrzeiten in Richtung Braunschweig und Gifhorn Stadt enorm gesteigert.

### ZUKUNFT

- 2 Züge pro Stunde, vsl. ab 2030 4 Züge pro Stunde (Halbstundentakt Braunschweig – Gifhorn Stadt)
- Station mit Außenbahnsteig
- Station mit Wetterschutz
- Sehr gute Lage durch unmittelbare Nähe zu einem Supermarkt

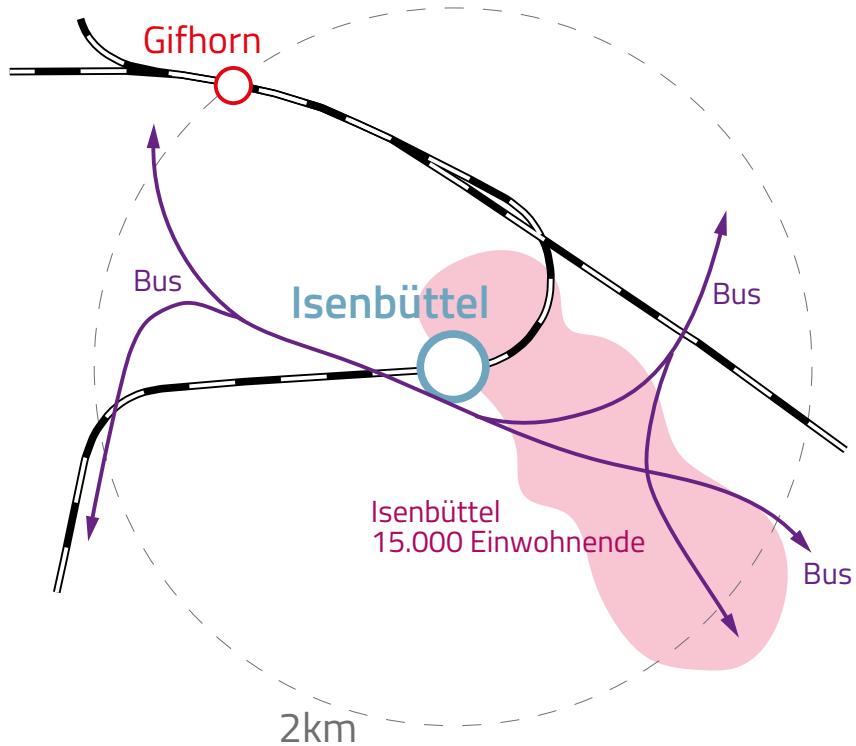
### Erreichbarkeit ausgewählter Stationen per Eisenbahn



Blick von Nordwesten auf den geplanten Standort der Station Isenbüttel



Einbindung der Station in bestehende Siedlungs- und Verkehrsstrukturen



# WOLFSBURG-SANDKAMP

Mit der Station Wolfsburg-Sandkamp erfüllt sich ein langgehegter Wunsch der Stadt Wolfsburg und vieler Mitarbeiter der Volkswagen AG. Die Station liegt unmittelbar an der Brücke der Oststraße über die Bahngleise und dem Mittellandkanal und somit vor der Hauptverwaltung von VW. Fußläufig ist das „Tor Sandkamp“ nach 500 m erreicht, der Tunnelzugang am „Tor 6“ nach 600 m.

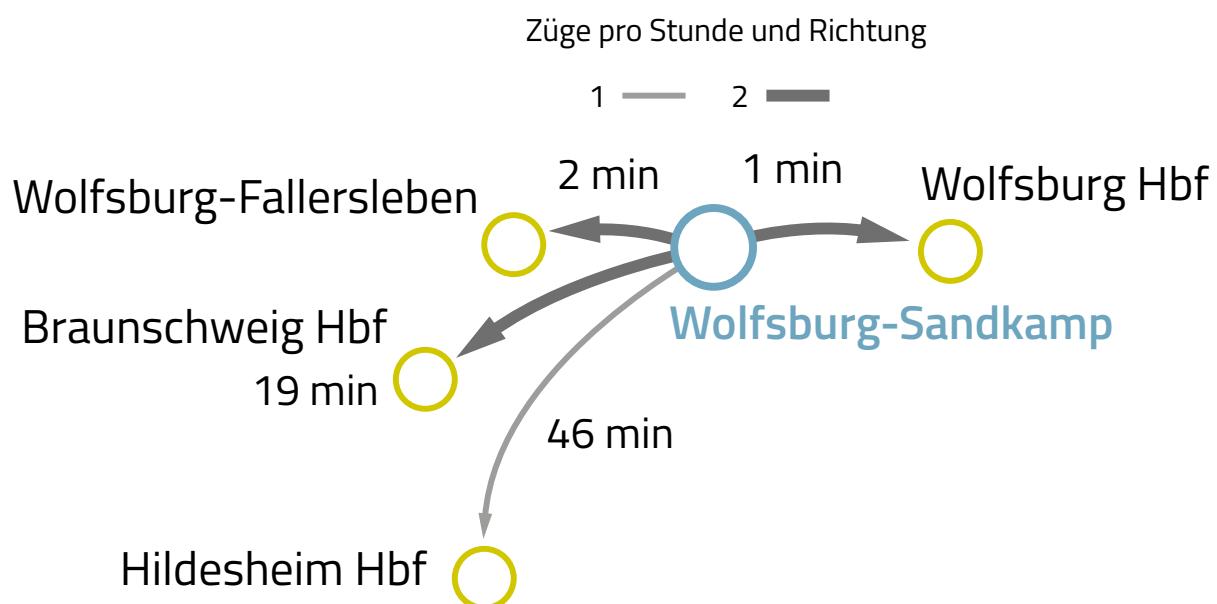
Die Station soll einen Zugangsbereich erhalten, der zum einen die Funktion des Wetterschutzes übernimmt und zum anderen sicherstellt, dass keine schalltechnisch nachteilige Öffnung in der bestehenden Lärmschutzwand entsteht. Dem Bereich kommt auch die Aufgabe zu, die Station erkennbar zu machen, da sie ansonsten hinter der Lärmschutzwand nicht gesehen werden würde.

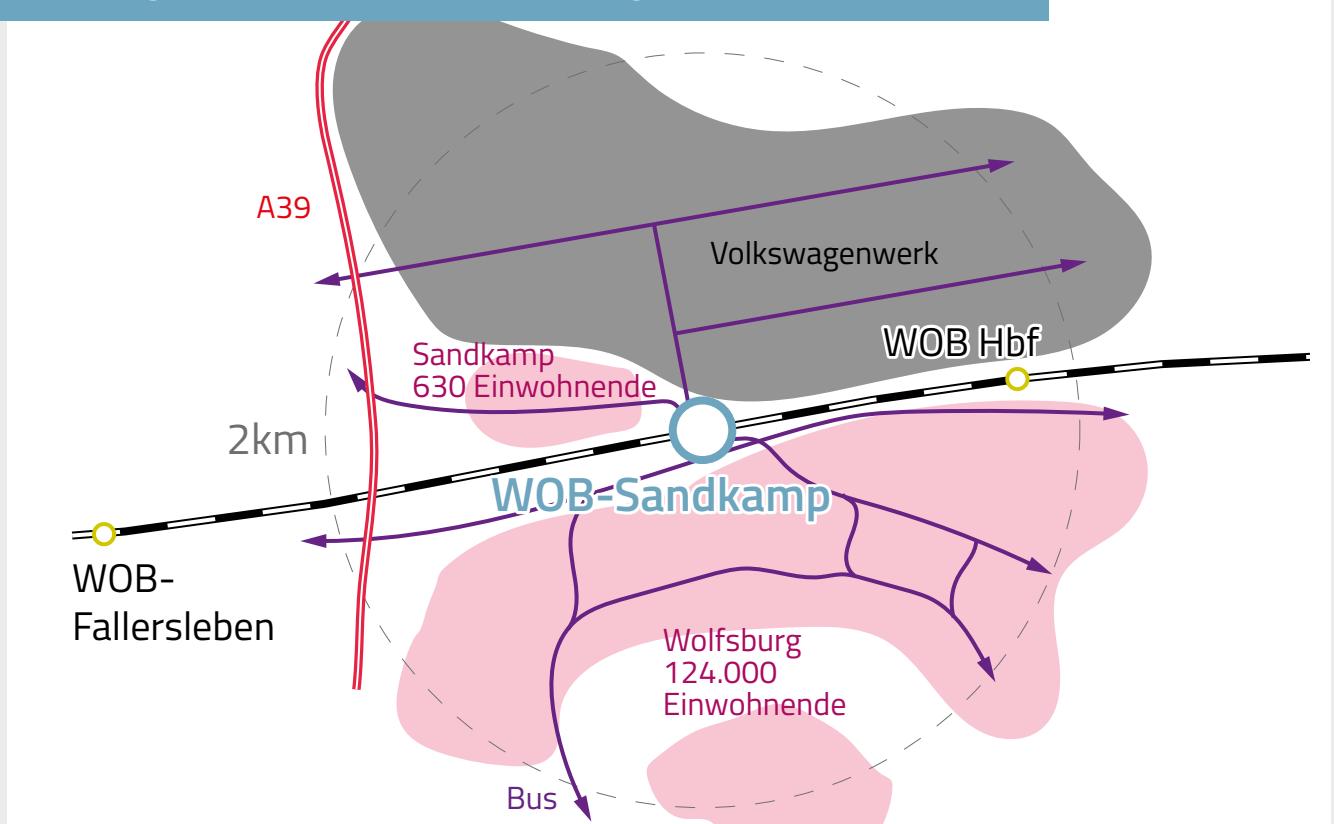
Die Station wird im Halbstundentakt vom RE50 Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg bedient.

## ZUKUNFT

- 4 Züge pro Stunde
- 1 Außenbahnsteig für beide Fahrtrichtungen
- Barrierefreier Fahrgastzugang
- Wetterschutz mit Aufenthaltsqualität
- Umfeldanpassungen durch die Stadt Wolfsburg und die Volkswagen AG (z.B. Zugangswege, barrierefreier Zugang zur Oststraße)

## Erreichbarkeit ausgewählter Stationen per Eisenbahn



**Blick von Südwesten auf den geplanten Standort der Station Wolfsburg-Sandkamp****Einbindung der Station in bestehende Siedlungs- und Verkehrsstrukturen**

## SALZGITTER-THIEDE

Die Verkehrsstation Salzgitter-Thiede ist die einzige der Stationsoffensive, die keinen zusätzlichen Halt bedeutet. Vielmehr wird die vorhandene Station verlegt. Die heutige Station löste 1941 den am westlichen Ortsrand gelegenen Bahnhof Thiede der Braunschweigischen Landeseisenbahn ab. Mit einem großen Empfangsgebäude und einem Fußgängertunnel war sie einst eine sehr moderne Anlage. Allerdings zeigte sich bald, dass das Bahnhofsgebäude zu groß war und es wurde deshalb verkauft. Der Fahrgastzugang zu den Bahnsteigen musste um das Gebäude herum verlegt werden und der Zustand der Gesamtanlage verschlechterte sich zunehmend.

Um dem Stadtteil Salzgitter-Thiede einen angemessenen und barrierefreien Zugang zum Schienenpersonennahverkehr zu schaffen, wurde daher beschlossen, eine neue Station an der Wolfenbütteler Straße zu bauen. An dieser Stelle wird die Station zu einem Umsteigebahnhof

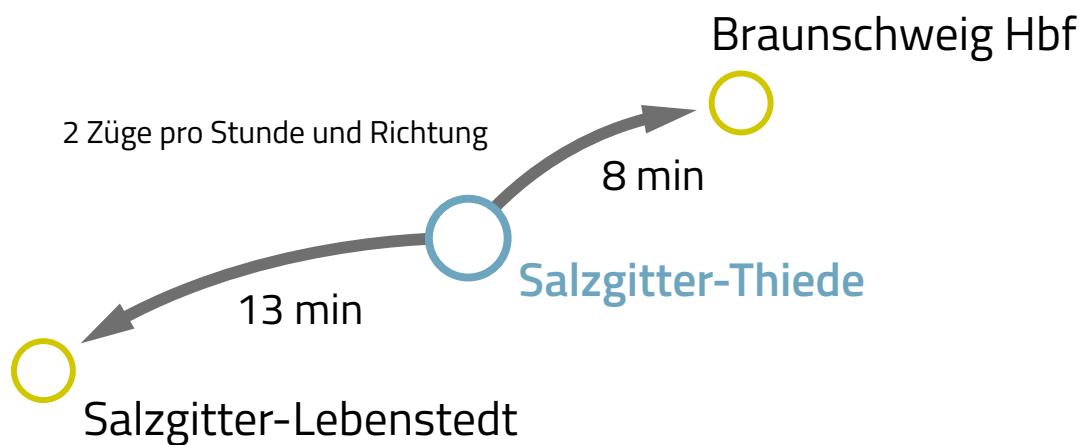
ausgebaut. Die Stadt Salzgitter schafft ein neues Umfeld mit Bushaltestellen, B&R- sowie P&R-Anlagen. Außerdem wird ein gut ausgebauter Fußgänger- und Radweg zwischen der Straße Am Bahnhof und der Wolfenbütteler Straße gebaut, der die Station erschließt. Das neue Baugebiet Am Bahnhof rundet das Maßnahmenpaket ab.

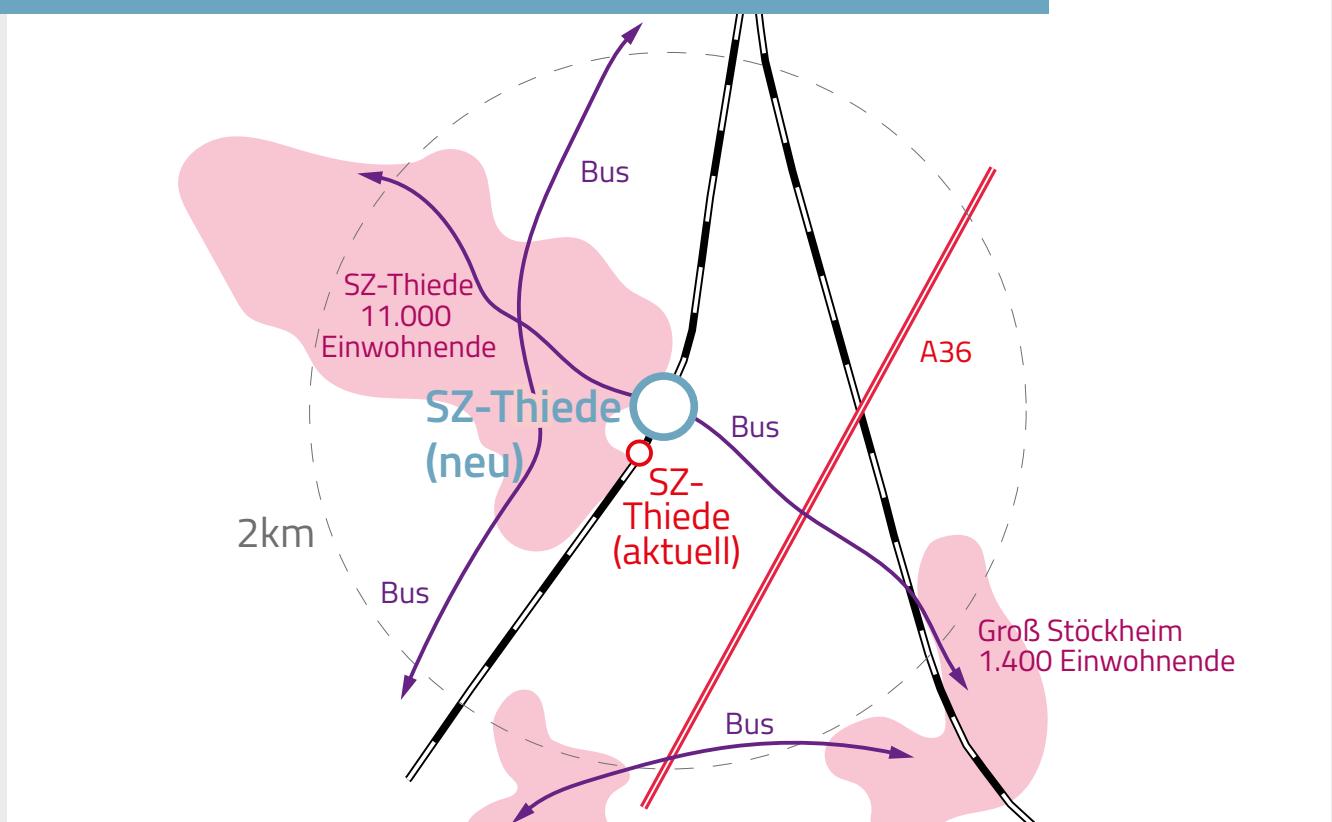
Der Halbstundentakt mit sehr attraktiven Fahrzeiten nach Salzgitter-Lebenstedt und Braunschweig und die neue Verkehrsstation schaffen eine deutlich verbesserte Verkehrsanbindung für Salzgitter-Thiede.

### ZUKUNFT

- 4 Züge pro Stunde
- Wetterschutz mit Aufenthaltsqualität
- 2 Außenbahnsteige
- Fahrgastzugang über barrierefreie Rampen
- Bushaltestelle
- B&R- und P&R-Anlagen

### Erreichbarkeit ausgewählter Stationen per Eisenbahn



**Blick von Norden auf den neuen Standort der Station Salzgitter-Thiede****Einbindung der Station in bestehende Siedlungs- und Verkehrsstrukturen**

# WOLFENBÜTTEL-WENDESSEN

Die neue Verkehrsstation Wolfenbüttel-Wendessen erschließt den Ortsteil Wendessen optimal. Zu nahezu allen Wohngebieten im Ort beträgt die Entfernung nur etwa zehn Fuß- bzw. drei Fahrradminuten. Aufgrund ihrer verkehrsgünstigen Lage an der Bundesstraße 79 wird die Station zu einem Umsteigebahnhof ausgebaut. Dadurch verkürzen sich insbesondere die Fahrtzeiten Richtung Braunschweig und Schöppenstedt für alle Fahrgäste aus den Ortschaften entlang der B 79 Richtung Asse.

Zeitlich parallel zur Planung der Verkehrsstation wird die Nutzung der Brachfläche der ehemaligen Zuckerfabrik neu entwickelt. Die zentrale Lage der Fläche am neuen Umsteigebahnhof ermöglicht eine vielfältige Verwendung.

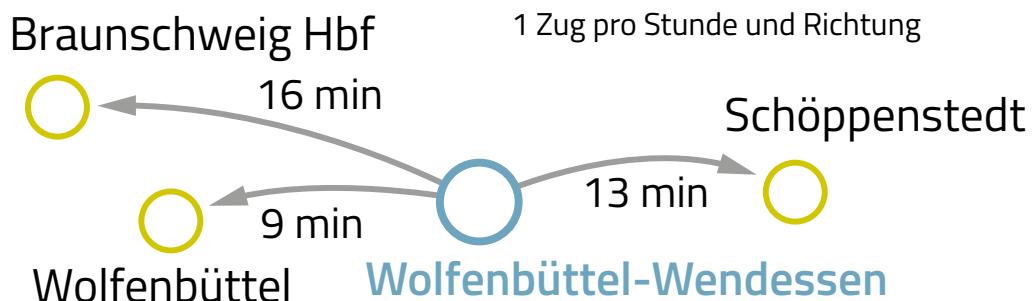
Wendessen wird perspektivisch zu einem Kreuzungsbahnhof ausgebaut, sobald in der Relation Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt ein Halbstundentakt eingeführt wird.

Das führt zu einer weiteren Steigerung der Attraktivität der Verkehrsstation und der Ortschaft Wendessen.

## ZUKUNFT

- 2 Züge pro Stunde  
(4 Züge pro Stunde beim Halbstundentakt)
- Bahnsteig als Außenbahnsteig
- Wetterschutz mit Aufenthaltsqualität
- Bushaltestelle
- B&R- und P&R-Anlagen

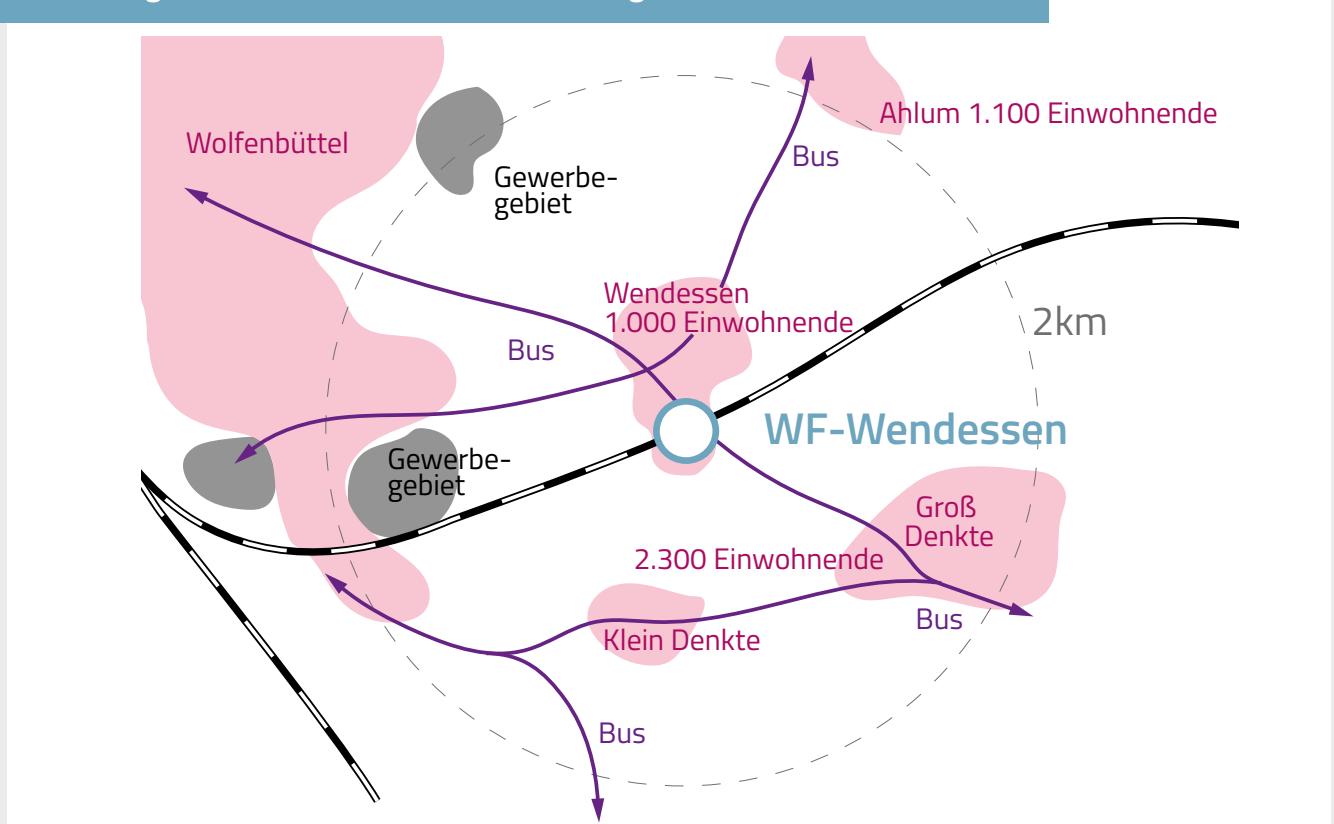
### Erreichbarkeit ausgewählter Stationen per Eisenbahn



### Blick von Norden auf den geplanten Standort der Station Wolfenbüttel-Wendessen



### Einbindung der Station in bestehende Siedlungs- und Verkehrsstrukturen



## Förderung des ÖPNV

Für den Regionalverband besteht das Gesamtpaket ÖPNV aus guten Fahrplanangeboten, barrierefreien Zugängen, modernen Informationssystemen sowie attraktiv gestalteten Bahnhöfen und Umfeldern. Oft ist davon die Rede, dass Bahnhöfe die Visitenkarte einer Stadt sind, und genau dies soll durch eine ebenso funktional und gestalterisch ansprechende Infrastruktur sichergestellt werden.

Um hierzu einen Beitrag zu leisten und die Kommunen bei der Gestaltung der in ihrer Zuständigkeit liegenden Flächen zu unterstützen, hat der Regionalverband mehrere Förderprogramme initiiert. Hierdurch kann der finanzielle Eigenanteil spürbar reduziert und so Planung und Erstellung neuer Anlagen befördert werden. Bis zu vier Programme können aktuell genutzt werden:

1. Die Planung von Verkehrsanlagen und zugehöriger technischer Ausstattung durch externe Fachplaner bis einschließlich der Genehmigungsreife kann mit bis zu 95 % bezuschusst werden.
2. Der Bau der Anlagen wird in der Regel durch das Land Niedersachsen über die Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) mit bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten bezuschusst. Der Regionalverband übernimmt im Rahmen der Kofinanzierung zusätzlich die Hälfte des kommunalen Eigenanteils an den zuwendungsfähigen Kosten. Diese Art der Beteiligung kann auch bei anderen Hauptzuwendungsgebern in Betracht kommen, z.B. bei der Errichtung von Fahrradabstellanlagen im Rahmen der „Kommunalrichtlinie“, für die der Projektträger Jülich verantwortlich ist.

3. Für Vorhaben und Teilleistungen, die der Umfeldaufwertung von Verkehrsstationen dienen und durch andere Programme nicht gefördert werden können, kann der Regionalverband Zuwendungen bis zu 75 % gewähren. Anwendungsfälle sind z.B. Kleinmaßnahmen, für die Dritte eine Bagatellgrenze beachten müssen, aber auch die Wahl höherwertiger Ausstattungsgegenstände.
4. Der Regionalverband bezuschusst auch den Einsatz innovativer Technologien an Zugangsstellen mit bis zu 75 %. Dabei kann es sich um Anlagen zur Fahrgastinformation handeln, aber auch um andere zukunftsweisende Technologien wie z.B. digitale Leitsysteme oder Solaranlagen.

### Beratung durch den Regionalverband

Von der Modernisierung von Bushaltestellen über Mobilitätsstationen und B&R/P&R-Anlagen bis hin zu einem ZOB können alle relevanten Vorhaben durch Zuwendungen des Regionalverbandes unterstützt werden. Dabei ist oft sogar die Kumulierung der Zuwendungen mehrerer Fördermittelgeber möglich, wobei es dafür im Einzelfall individueller Regelungen bedarf.

Der Regionalverband berät die Kommunen gerne in Bezug auf Möglichkeiten, um gemeinsam einen sichtbaren Beitrag bei der Schaffung attraktiver Zugangsstellen zu leisten.

⇒ [www.regionalverband-braunschweig.de/foerderprogramme](http://www.regionalverband-braunschweig.de/foerderprogramme)



Die Verkehrsstation Schöppenstedt wurde 2019 im Rahmen des vom Bund aufgelegten 'Zukunftsinvestitionsprogramms ZIP' barrierefrei umgebaut. Die Stadt Schöppenstedt hat zeitgleich das Bahnhofsumfeld mit Bushaltestellen, Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen neu gestaltet. An der Finanzierung der kommunalen Anlage hat sich u.a. auch der Regionalverband beteiligt.

## Impressum

### Herausgeber:

Regionalverband Großraum Braunschweig

Frankfurter Straße 2 | 38122 Braunschweig

[www.regionalverband-braunschweig.de](http://www.regionalverband-braunschweig.de)

### Bildnachweis:

Cover: AdobeStock, S. 2: Regionalverband; S. 9: LGLN 2019;

S. 19: Christian Ernst; alle übrigen Seiten: Peter Wandt

Stand: 08/2021

