

**Betreff:****Planung Haltepunkt Bienrode****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

11.04.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	19.04.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	02.05.2023	Ö

**Beschluss:**

1. Der städtischen Umfeldplanung zu einem Verknüpfungspunkt (modifizierte Konzeptidee) im Ortsteil Bienrode zwischen der Forststraße und der Waggumer Straße wird zugestimmt (Grundsatzbeschluss).
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Umfeldplanung des Haltepunktes unter Vorbehalt der Rechtskraft des Haushaltsplans 2023 ff. und unter Verwendung der darin vorgesehenen Planungsmittel in Höhe von 350.000 € weiter zu führen und zu konkretisieren.

**Sachverhalt:****Beschlusskompetenz:**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm sind Zustimmungen zu Verkehrsplanungen auf den Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben übertragen.

**Anlass:**

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 (RGB) 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 der Verfahren beim RGB/der DB, die Federführung für die Umfeldplanungen liegt bei der Stadt.

Mit DS 21-17387 wurde ein Sachstandsbericht zum Planungsstand u. a. für den Haltepunkt Bienrode zur Kenntnis gegeben. Darin wurde erläutert, dass im Rahmen der weiteren Planungen zu diesem Verknüpfungspunkt Fragen zu den Umsetzungsmöglichkeiten, der notwendigen Flächenbedarfe, der Schaffung von Baurecht und vor allem der verkehrlichen Anforderungen im Rahmen einer beauftragten Machbarkeitsstudie geklärt werden müssen. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und weitere planungsrelevante Informationen liegen nunmehr vor.

## Lage und Potenzial des Verknüpfungspunktes Bienrode

In Anbetracht der hohen Erschließungswirkung für Bienrode (Ein- und Aussteiger), wird durch den RGB eine möglichst zentrale Lage des Haltepunktes in Bienrode zwischen den Bahnübergängen Forststraße und Waggumer Straße vorgesehen. Seitens des RGB wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells Analysen zur zukünftigen Nachfrage ermittelt. Die Zahl der täglichen Ein- und Aussteiger in Bienrode liegt für das Jahr 2030 unter Annahme eines Stundentaktes bei etwa 380 Personen, in 2050 werden es etwa 750 tägliche Ein- und Aussteiger sein. Die Mehrzahl davon sind Umsteiger aus dem ÖPNV, also dem zu- und abführenden Bussen zum Haltepunkt. Zudem ist davon auszugehen, dass der durch den RGB anvisierte Halbstundentakt zu einer weiteren Zunahme des Fahrgastpotenzials führen und der Verknüpfungspunkt weiter an Bedeutung gewinnen wird.

Vor dem Beginn der weiteren und detaillierten Planungen wurde der Standort seitens der Verwaltung einer fachlichen Prüfung unterzogen. Ausschlaggebend für die Lage des Haltepunktes ist nicht nur die Flächenverfügbarkeit, sondern auch die bestmögliche Anbindung an ein modifiziertes Busliniennetz. Um die Busfahrgäste unmittelbar an den Haltepunkt heranzuführen, wurde die frühere Idee des Durchstichs einer Bustrasse gleisparallel von der Forststraße zur Waggumer Straße geprüft. Aus bahntechnischen Gründen und aufgrund der Flächenverfügbarkeit ist diese aber nicht realisierbar. Daher wurde eine Verlängerung der Gerhard-Borchers-Straße zum Haltepunkt mit Weiterführung zur Forststraße geprüft und als umsetzbar eingeschätzt. Die Ergebnisse der umfangreichen Prüfung stützen eine zentrale Lage in Bienrode, wie sie auch vom RGB favorisiert wird.

## Planungen zum Bahnsteig

Die Planungen der DB S&S beziehen sich ausschließlich auf die Herstellung eines in sich betriebsfähigen und barrierefreien Bahnsteiges mit einer Gesamtlänge von 140 m. Die Planungen zum Umfeld – also die ÖV-Anbindung, die Geh- und Radwegeanbindung, die Parkmöglichkeiten, etc. – erfolgen durch die Stadt und sind auch durch diese herzustellen. Vor diesem Hintergrund bestand frühzeitig ein enger Austausch zwischen den Planungen der DB S&S und der Stadt. Seitens der DB S&S und der DB Netz wird eine Realisierung in 2026 angestrebt, der tatsächliche Baubeginn hängt von der zukünftigen Sperrpausenplanung der DB Netz ab.

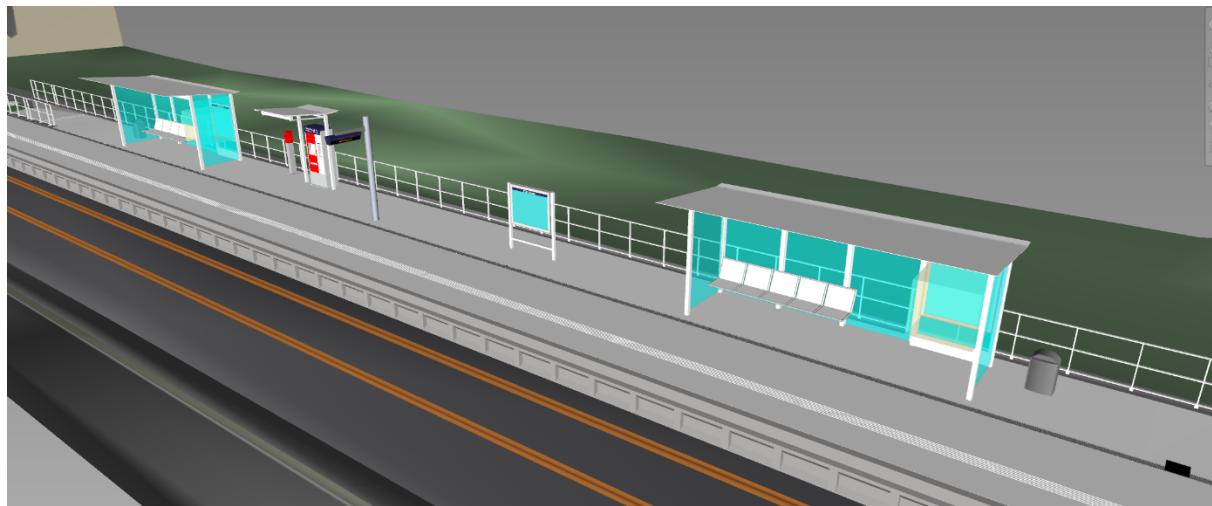


Abb. 1: Visualisierung der bahnseitigen Planungen zum Bahnsteig

Der Bahnsteig wird so geplant, dass dieser auch ohne die zeitgleiche Herstellung der Umfeldplanung vorübergehend funktionstüchtig ist – also zeitlich und baulich losgelöst von der Umfeldplanung der Stadt. Dennoch wird seitens der Stadt ein möglichst zeitgleicher Bau des ergänzenden Umfeldes favorisiert, um auch das prognostizierte Nachfragepotenzial auszuschöpfen und den Mobilitätswandel damit in verstärktem Maße voranzutreiben.

## Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der Umfeldplanung

Zur Beantwortung von planerischen und grundlegenden Fragen zur Umsetzbarkeit hat die Stadt eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Der angestrebte Mobilitätswandel erfordert eine angebotsorientierte Planung anstelle einer bedarfsorientierten Planung. Dafür werden in der vorliegenden Studie Maßnahmen aufgezeigt, die dazu beitragen, einen möglichst großen Teil der Bevölkerung zu einem Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr (Bus und Bahn) zu bewegen. Dazu müssen umfangreiche Anreize geschaffen und Maßnahmen entwickelt werden, die darauf abzielen, dass der Haltepunkt attraktiv ist und von vielen genutzt wird, sodass zum Beispiel Pendelnde vom privaten PKW auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen.

Mit der Machbarkeitsstudie konnten verkehrliche, funktionale und gestalterische Anforderungen definiert werden, die in den Abstimmungsprozess mit dem RGB und den Planungen zu den Bahnsteiganlagen durch die DB S&S eingeflossen sind. Bei der Machbarkeitsstudie handelt es sich um konzeptionelle Vorüberlegungen zur grundsätzlichen Umsetzbarkeit, zur Formulierung von Nutzungsansprüchen und zur Abschätzung der Flächeninanspruchnahme.

In der Machbarkeitsstudie wurden u. a. folgende verkehrliche Planungsprämissen zu Grunde gelegt:

- direkte Umsteigemöglichkeit zwischen dem ÖPNV und dem SPNV
- direkte Führung des Rad- und Fußverkehrs
- Verbindung zwischen der Forststraße und Gerhard-Borchers-Straße für eine optimale ÖV-Erschließung und Betrieb
- Umsetzungsmöglichkeit eines P+R Parkplatzes
- Realisierungsmöglichkeit einer Mobilitätsstation
- Abstellanlagen für den Radverkehr
- Anbindung an die Waggumer Straße für den Rad- und Fußverkehr

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden insgesamt fünf unterschiedliche Konzeptideen erarbeitet. Im Rahmen eines zweistufigen Bewertungsverfahrens wurden die Varianten einer detaillierten und umfangreichen Bewertung unterzogen. Aus dem durchgeföhrten Bewertungsverfahren gehen zwei Varianten aufgrund des ermittelten Zielerreichungsgrades als vergleichbar hervor. Es gibt folglich nicht nur eine Vorzugsvariante, sondern zwei Varianten, die im weiteren Planungsprozess modifiziert und zusammengeführt wurden.

## Modifizierung der Vorzugsvarianten

Für eine Realisierung der Varianten muss auf gewerbliche (städtische) und teils auch auf private Grundstücke zurückgegriffen werden. Die benötigten Gewerbegebäuden unterliegen einer Förderung („Avionik-Cluster“). Ferner besteht grundsätzlich ein hoher Bedarf bzw. eine hohe Nachfrage an Gewerbegebäuden in Braunschweig und explizit im Umfeld des Flughafens, was einen flächensparsamen Umgang bedingt. Darüber hinaus sollen Entwicklungsmöglichkeiten von ansässigen Gewerbetreibenden ermöglicht werden. Diese Rand- und Rahmenbedingungen erforderten eine Weiterentwicklung der Varianten.

Ergebnis dieses Überarbeitungsprozesses ist eine modifizierte Konzeptvariante, die sowohl den verkehrlichen Anforderungen als auch den gewerblichen Nutzungsansprüchen Rechnung trägt (Abb. 2). Die parallele Lage des ÖV-Haltepunktes zum Bahnsteig der DB begünstigt den direkten Umstieg. Ferner kann mit der baulichen Anordnung der Bussteige eine Minimierung des Flächenbedarfs und eine Optimierung der Betriebsabläufe erfolgen. In den Planungen sind sowohl Stellplätze für den Kfz-Verkehr (Planungsidee Parkpalette auf zwei Ebenen) als auch für den Radverkehr vorgesehen. Ebenfalls lassen sich mit dieser modifizierten Konzeptidee eine Mobilitätsstation, Taxistände und ein Kiss&Ride Parkplatz realisieren. Die Möglichkeit einer späteren Shuttle Anbindung an den Flughafen wurde ebenfalls mitgedacht. Die Führung der Verbindungsstraße parallel zur bestehenden Lärmschutzwand mit Verschwenkung und Anknüpfung an den heutigen Wendehammer der Gerhard-Borchers-Straße bietet für die in Anspruch genommenen Gewerbegebäuden einen Flächenzuschchnitt, der den benachbarten Unternehmen weitere Entwicklungsspielräume

ermöglicht und die zusammenhängende Nutzbarkeit der Restflächen nicht einschränkt. Zudem kann durch die Verbindungsstraße die innere und auch die äußere Erschließung der Gewerbegebäuden sowie die Anbindung für den Rad- und Fußverkehr verbessert werden. Ergänzend dazu erfolgt für den Rad- und Fußverkehr eine Anbindung an die Waggumer Straße.

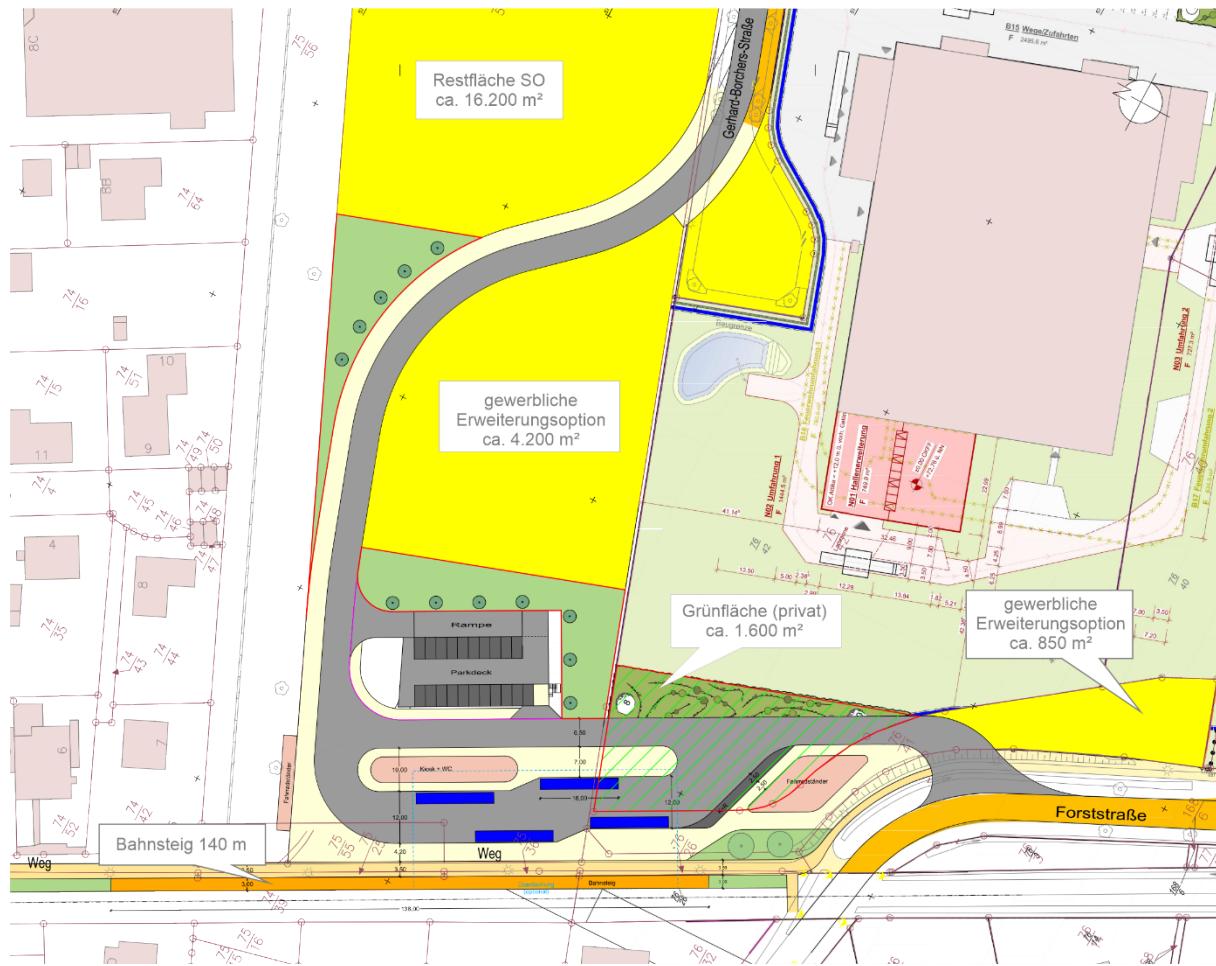


Abb. 2: Darstellung der modifizierten Konzeptidee

### Fördermittelsituation und Flächenbedarfe

Die für den Verknüpfungspunkt benötigten Entwicklungsflächen liegen in den Bebauungsplänen WA 70 und BI 39. Die Erschließung der Sondergebiete WA 70 „Forschungsflughafen West“ und BI 39 „Forschungsflughafen Nordwest“ mit der Ertüchtigung der Hermann-Blenk-Straße sind ein Teilprojekt des sog. „Avionik-Clusters“. Hierzu wurde eine Finanzierung- und Durchführungsvereinbarung zwischen der Stadt Braunschweig und der Struktur-Förderung Braunschweig GmbH geschlossen. Die Erschließung der Gewerbegebäuden wurde durch die NBank mit einer Summe von etwa 2,7 Mio. € gefördert. Die Zweckbindungsfrist besteht bis zum 31.12.2028. Grundsätzlich gilt, dass die dem Zuwendungsbescheid zugrundeliegenden Flächen zweckentsprechend verwendet werden müssen. Wenn Teile dieser Fläche für einen Verknüpfungspunkt genutzt werden, stehen diese für eine Gewerbeansiedlung nicht mehr zur Verfügung. Da die Flächeninanspruchnahme der Umfeldplanung für den Verknüpfungspunkt nur einen Teil der gesamten Gewerbegebäuden ausmacht (Umfeldplanung etwa 7.000 m<sup>2</sup>; Gewerbegebäude mit etwa 27.500 m<sup>2</sup>) wird das Erreichen des Projektziels („Avionik-Cluster“) durch den Fördermittelgeber nicht in Frage gestellt. Jedoch wird in Abhängigkeit der tatsächlich benötigten Flächen und des verbleibenden Fördermittelzeitraums eine Rückforderung von Fördermitteln erfolgen.

Ziel ist eine möglichst zeitgleiche Realisierung des Bahnsteiges durch die DB Netz und des Umfeldes durch die Stadt. Die Planungen seitens der DB Netz sehen eine Realisierung in 2026 vor. Die Verwaltung beabsichtigt die Umfeldplanung ebenfalls im Jahr 2026 baulich

umzusetzen. Mit diesem auf die Umfeldplanung der Stadt übertragenen zeitlichen Ansatz müssen Fördermittel in einer Höhe von voraussichtlich etwa 200.000 € an die NBank zurückgezahlt werden. Eine spätere Herstellung des Umfeldes – also nach Ablauf der Zweckbindungsfrist – ist zwar grundsätzlich möglich, konterkariert aber das Engagement für einen Mobilitätswandel in der Stadt Braunschweig, da der Haltepunkt bis zum Ende der Zweckbindungsfrist und anschließender Realisierung des Umfeldes über einen längeren Zeitraum keine adäquate Anbindung an das Busliniennetz hätte.

Die Kosten für alle Varianten liegen bei etwa 4 Mio. €. Es ist daher davon auszugehen, dass auch die modifizierte Konzeptvariante, Kosten in dieser Höhe hervorrufen wird. Hierin nicht enthalten sind z. B. Kosten einer großflächigen Überdachung, Grunderwerbskosten, Baunebenkosten, Verwaltungsselbstkosten, Planungskosten, sowie Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Leitungen im Untergrund, Kampfmittelräumung, Archäologische Untersuchungen und eine mögliche Anpassung des privaten Regenrückhaltebeckens. Kostenerhöhungen durch die Preisentwicklung von Baustoffen und Energie sind ebenfalls möglich.

Zusätzlich ergeben sich Kosten i. H. v. voraussichtlich 0,2 Mio. € durch eine Rückzahlung von Fördermitteln an die NBank, da durch die Umfeldplanung für den Verknüpfungspunkt eine verringerte Gewerbefläche für das geförderte „Avionik-Cluster“ zur Verfügung steht (5E.200047). Von einer rückwirkenden generellen Aberkennung der Förderfähigkeit ist nicht auszugehen.

Grundsätzlich kann das Vorhaben durch die LNVG mit bis zu 75 % der anrechenbaren Baukosten unter Berücksichtigung der Höchstsätze gefördert werden. Auf Grundlage des aktuellen Planungsstadiums (Konzeptidee) kann aber noch keine hinreichend genaue Konkretisierung der voraussichtlichen Fördermittelhöhe erfolgen.“ Im Rahmen der weiteren Planungen (Vorplanung mit Baukostenschätzung) sind die aktuell (grob ermittelten) Ansätze zu den benötigten Haushaltssmitteln zu konkretisieren.

#### Flächeninanspruchnahme Privatflächen

Für eine Realisierung der Umfeldplanung werden neben der Inanspruchnahme von noch nicht veräußerten gewerblichen Flächen auch Flächen eines angrenzenden Unternehmens benötigt. Vor diesem Hintergrund hat es bereits Sondierungsgespräche mit dem Unternehmen gegeben. Durch die Modifizierung der Konzeptidee und der Berücksichtigung zukünftiger Flächenbedarfe zur weiteren Unternehmensentwicklung konnte eine grundsätzliche Bereitschaft zum Flächentausch und -erwerb erzielt werden.

#### Baurecht

Die Entwicklungsflächen zur stadtseitigen Umfeldplanung zum Verknüpfungspunkt in Bienrode betreffen die Geltungsbereiche der Bebauungspläne WA 70 und BI 39. Die darin festgesetzten Sonderflächen (SO-Nutzung Forschungsflughafen und Verkehrstechnik) lassen eine Nutzung als Verknüpfungspunkt (Verkehrsflächen) aktuell nicht zu. Welches Verfahren zur Schaffung von Baurecht am besten geeignet ist, wird im weiteren Projektfortschritt geprüft.

#### Haushaltssmittel

Vorbehaltlich der Zustimmung des Rates zum Haushalt 2023/2024 sind für die Umfeldplanung Planungsmittel im Zeitraum von 2023 bis 2025 in Höhe von insgesamt 350.000 € und ab 2026 Investitionsmittel in Höhe von 5 Mio. € unter der Projektnummer 5E.660071 mit der Projektbezeichnung DB-Verknüpfungspunkt Bienrode vorgesehen. Im Rahmen der weiteren Planungen (Vorplanung mit Baukostenschätzung) sind die (aktuell grob ermittelten) Ansätze zu den benötigten Haushaltssmitteln zu konkretisieren.

#### Weiteres Vorgehen

Nach diesem Grundsatzbeschluss ist vorgesehen, die Planungen zunächst bis zur Leistungsphase 2 gem. HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) fortzuführen. Auf Basis der dann vorliegenden fundierten und aussagekräftigen Grundlage erfolgt ein erneuter

Beschluss für die weiteren Planungsschritte gem. HAOI (Leistungsphase 3-5). Die Planungen haben dabei die Zielsetzung einer effizienten Flächennutzung. Im Zuge der weiteren Planungsschritte wird verwaltungsintern die Wirtschaftlichkeit fortlaufend geprüft.

### Fazit

Die Ergebnisse der abgeschlossenen Machbarkeitsstudie und die im Anschluss erfolgte Modifizierung der Konzeptidee zur Realisierung eines ganzheitlichen Verknüpfungspunktes unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Gewerbeentwicklung hat die grundlegende Umsetzbarkeit umfassend beleuchtet und aufgezeigt. Soweit es die aktuelle Konzeptidee zulässt, wurden bereits die wesentlichen Rand- und Rahmenbedingungen, wie u. a. die Klärung der Fördermittelkulisse zu den benötigten Gewerbeflächen, die Flächeninanspruchnahme von Privatgrundstücken und eine erste Abschätzung der voraussichtlichen Baukosten, analysiert und geprüft. Der Verknüpfungspunkt, bestehend aus den bahnseitigen Planungen zum Bahnsteig und den stadtseitigen Planungen zum Umfeld mit ÖPNV-Anbindung, bietet einen nachhaltigen Baustein zur Förderung der Verkehrswende.

Darüber hinaus wird der Verknüpfungspunkt seiner Rolle gerecht, wenn es um die Erreichbarkeit der heutigen und zukünftigen Unternehmen im Umfeld des Forschungsflughafens sowie der verbesserten Anbindung des Ortsteils Bienrode an den Umweltverbund geht.

Leuer

### **Anlage/n:**

Machbarkeitsstudie Umfeld Haltepunkt Bienrode