

**Betreff:****Planung einer barrierefreien Wegeverbindung in Leiferde zwischen Thiedebacher Weg und Bahnhofstraße im Zuge der Reaktivierung des DB-Haltepunktes Leiferde****Organisationseinheit:**

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

**Datum:**

26.10.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	02.11.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.11.2023	Ö

**Beschluss:**

„Der Planung einer barrierefreien Stadtteilverbindung in Leiferde zwischen Thiedebacher Weg und Bahnhofstraße in Leiferde wird mit Herstellung einer barrierefreien Rampe auf der Westseite und der Herstellung einer Treppe mit Schieberampe und Fahrstuhl auf der Ostseite von der Stadt im Zuge der Reaktivierung des DB-Haltepunktes Leiferde weiterverfolgt.“

**Sachverhalt:**Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Planung einer barrierefreien Wegeverbindung und der barrierefreien Anbindung des künftigen Haltepunktes in Leiferde um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, für die hier der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben zuständig ist, da es sich um Verkehrsanlagen handelt, deren verkehrliche Bedeutung über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

Mit der Drucksache (DS) 22-19288 erfolgte der Beschluss für die Planung einer barrierefreien Wegeverbindung in Braunschweig-Leiferde zwischen Thiedebacher Weg und Bahnhofstraße – aufgrund der hohen Neubaukosten von rd. 7,0 Mio. € – unter Beibehalt der bestehenden Eisenbahnbrücken als kurze Engstellen im Zuge der Reaktivierung des Eisenbahnhaltepunktes. Durch die Beschlussergänzung zu obiger DS (DS 22-19288-01) wurde zudem eine Variantenuntersuchung beschlossen. Daraufhin hat die Verwaltung die folgenden vier Varianten für eine barrierefreie Erschließung für Mobilitätseingeschränkte, Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende (Beschreibung der Varianten, siehe Anlage 1) entwickelt:

- Variante 1 – barrierefreie Unterführung mit Treppen und Fahrstühlen
- Variante 2 – barrierefreie Unterführung mit Rampen
- Variante 3 – barrierefreie Unterführung mit Radrampen, Treppen und Fahrstühlen
- Variante 4 – barrierefreie Überführung mit Treppen und Fahrstühlen

### Planungen der Deutschen Bahn (DB)

Die in den jeweiligen Varianten dargestellte Planung der DB stellt einen aktuellen Auszug aus der Vorplanung der DB dar und wurde nur nachrichtlich in den städtischen Planungen übernommen. Bei allen Varianten ist eine planerische Anpassung der Zuwegungen zu den Bahnsteigen erforderlich. Der Anschluss der innenliegenden Bahnsteige ist von der DB aktuell mittels Treppen und Fahrstuhl zwischen den beiden Bahnsteigen geplant. Bau, Betrieb und die Unterhaltung des Fahrstuhls zwischen den Bahnsteigen liegt im Zuständigkeitsbereich der DB. Die DB hat sich bereit erklärt, im Zuge der Unterhaltung des eigenen Fahrstuhls für die barrierefreie Erreichbarkeit der innenliegenden Bahnsteige auch die Unterhaltung und den Betrieb städtischer Fahrstühle im Bereich des Haltepunktes gegen eine Einmalzahlung (i. d. R. ist die Ablöse in der gleichen Größenordnung wie die Baukosten von je ca. 390.000 €) zu übernehmen.

### Bürgerbeteiligung

Nach Vorstellung der Ergebnisse der Variantenuntersuchung im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung mit rund 50 Besucherinnen und Besuchern am 04.10.2023 hatten alle interessierten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit eine Stellungnahme per Flyer oder E-Mail mit Nennung einer Vorzugsvariante bis zum 15.10.2023 abzugeben. Im Rahmen dieser Beteiligungsmöglichkeit haben 27 Personen teilgenommen. Teilweise wurden Stellungnahmen für mehrere Varianten abgegeben. Zwei Stellungnahmen bezogen sich auf keine der vorgestellten Varianten. Die Beteiligung ergab folgendes Ergebnis:

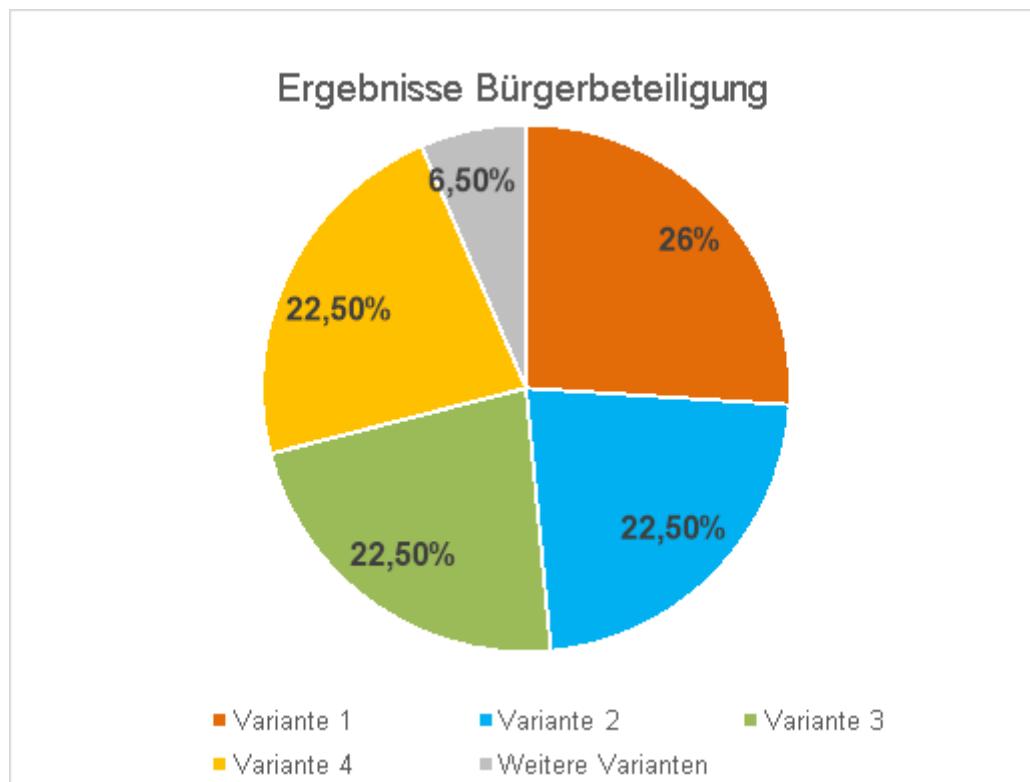


Abb. 1: Auswertung der Bürgerbeteiligung

Dabei wurden vorrangig Stellungnahmen abgegeben, die mit ca. 26 % überwiegend für Variante 1 und mit je 22,5 % für Variante 2, 3 oder 4 befürworteten.

Die wesentlichen Argumente zur Variante 1 waren:

- + der dörfliche Charakter bleibt erhalten
- + der geringe Flächenbedarf und keine Beeinträchtigung für die angrenzenden Bürger
- + die Verbindung ist weiterhin auch für den Radverkehr über die Aufzüge oder eine Schieberampe passierbar.
- + die Anlage einer B+R-Fläche ist auf der Ostseite möglich

- + es sind keine langen Rampenanlagen erforderlich
- die Querungsmöglichkeit wird im Vergleich zum Status Quo für Radfahrende und Eltern mit Fahrradanhägern oder Kinderwagen verschlechtert

Die wesentlichen Argumente zur Variante 2 waren:

- + der dörfliche Charakter bleibt erhalten
- + ausfallsichere Barrierefreiheit möglich und keine Wartezeit für Mobilitätseingeschränkte, Radfahrer, etc. an den Fahrstühlen erforderlich
- + geringe Bau- und Unterhaltungskosten
- Zick-Zack-Rampe auf der Ostseite ist nicht „schön“ und unpraktisch

Die wesentlichen Argumente zur Variante 3 waren:

- + gute Befahrbarkeit für den Radverkehr möglich
- zu teuer und überdimensioniert
- Entfall von Parkplätzen in der Bahnhofsstraße und Einschränkungen für die Anwohner
- zu großes Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr im Bereich der Eisenbahnbrücken unter Beibehalt der Engstelle mit einer Breite von nur ca. 2 m

Die wesentlichen Argumente zur Variante 4 waren:

- + Trennung von Rad- und Fußgängerverkehr, kein Konfliktpotenzial mit Radfahrenden
- + gute Einsehbarkeit und hohe soziale Sicherheit
- zu hohe Bau- und Unterhaltungskosten
- zu großer zu überwindender Höhenunterschied

Darüber hinaus wurden zwei Stellungnahmen abgegeben, die keine der 4 vorgeschlagenen Varianten priorisieren, sondern jeweils einen Vorschlag für eine weitere, neue Variante beinhalten. Diese wurden in der Auswertung in Abb. 1 unter weitere Varianten zusammengefasst.

Dabei wurde zum einen angeregt, für den Radverkehr ggf. in Kombination mit einer weiteren Fußverkehrsverbindung eine separate Verbindung weiter südlich mit Anschluss an die Lüdersstraße zu bauen. Da die Prüfung von sinnvollen Querungsmöglichkeiten des Radschnellweges von Thiede nach Braunschweig durch den Regionalverband Großraum Braunschweig im Rahmen der Radschnellwegplanung erfolgt, ist so eine Lösung nicht Bestandteil dieser Planung und wird hier nicht weiter verfolgt.

Der andere Vorschlag war die Unterführung komplett zurück zu bauen und einen ebenerdigen Bahnübergang mit Schranken für den Fuß- und Radverkehr herzustellen. Ziel und rechtliche Vorgabe der DB ist die Reduzierung der Anzahl an Bahnübergängen in Deutschland zur Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Der Neubau von Bahnübergängen ist nur in Ausnahmefällen zulässig und stellt hier keine Option dar.

## Vorzugsvariante

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung sowie unter fachlicher Abwägung der Kriterien Barrierefreiheit, Nutzbarkeit für den Radverkehr, Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit, Eingriff in Flächen Dritter und der Baukosten empfiehlt die Verwaltung als Vorzugsvariante die Umsetzung einer Kombination aus Variante 1 und Variante 2, siehe nachfolgende Abb. 2.

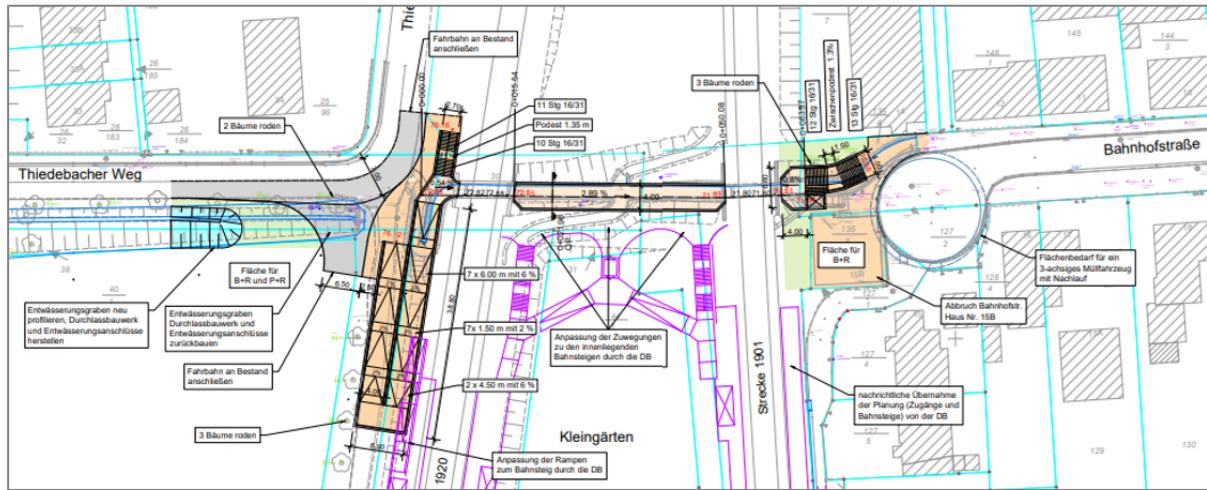


Abb. 2: Vorzugsvariante mit Rampe auf der Westseite (aus Var. 2) und Treppe und Fahrstuhl auf der Ostseite (aus Var. 1)

Durch die Umsetzung dieser Vorzugsvariante ist eine barrierefreie Wegeverbindung zwischen Thiedebacher Weg und Bahnhofstraße und eine barrierefreie Erreichbarkeit aller zukünftigen Bahnsteige gegeben. Der Bereich der Unterführung kann ausfallsicher barrierefrei verlassen werden.

Da aufgrund der bestehenden Engstellen im Bereich der Eisenbahnüberführungen eine durchgehende Befahrbarkeit für den Radverkehr mit keiner der entwickelten Varianten möglich ist, bietet diese Variante die beste Möglichkeit eine Verbindung für den Radverkehr an dieser Stelle mit möglichst geringem Konfliktpotenzial mit dem Fußverkehr zu ermöglichen.

Dagegen würde mit der Variante 3 zur Berücksichtigung einer möglichen Radschnellwegverbindung an dieser Stelle mit separaten Radrampen durch das Aufeinandertreffen im bzw. vor dem Engstellenbereich im Bereich der Eisenbahnüberführungen mit erwartungsgemäß hohen Geschwindigkeiten der Radfahrenden ein hohes Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und Fußgängern entstehen. Daher wird die Variante 3 ohne Erneuerung der Eisenbahnbrücken (womit in den nächsten Jahrzehnten laut der DB nicht zu rechnen ist) nicht weiterverfolgt.

Weiterhin bietet die vorgeschlagene Vorzugsvariante den Vorteil, dass durch die Aufweitung der Wege, die möglichst geradlinige Ausrichtung der Treppe auf der Ostseite und die entsprechend zu gestaltende Rampe auf der Westseite eine gute Einsehbarkeit ermöglicht und die soziale Sicherheit im Vergleich zum Bestand erhöht wird.

Die Gleichstellungsbeauftragte empfiehlt aus Sicht der höheren sozialen Sicherheit die Variante 4. In der Gesamtabwägung mit den Themen Radverkehrsnutzung, Kosten und städtebauliche Gestaltung wird die vorgeschlagene Vorzugsvariante auch von dort mitgetragen. Bei der weiteren Ausplanung dieser Variante wird die soziale Sicherheit auch in den Details eine große Rolle spielen.

Mit dem Behindertenbeirat hat ein Austausch stattgefunden.

## Weiteres Vorgehen

Nach Entscheidung für eine Vorzugsvariante erfolgt die Ausschreibung und Vergabe der

Planungsleistungen gem. HOAI. Planungsmittel stehen im Haushalt 2023/2024 in Höhe von 400.000 € zur Verfügung. Die Baukosten für die vorgeschlagene Vorzugsvariante werden auf ca. 1,6 Mio. € geschätzt. Aufgrund des räumlichen und zeitlichen Zusammenhangs zwischen dem barrierefreien Umbau der Unterführung und des Baus des zukünftigen Haltepunktes Braunschweig Leiferde wird die weitere Planung in enger Abstimmung mit der DB erfolgen und soll in einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren münden.

Leuer

**Anlage/n:**

- Anlage 1 - Variantenbeschreibungen
- Anlage 2 - Variante 1 – Lageplan
- Anlage 3 - Variante 1 – Längsschnitt
- Anlage 4 - Variante 2 – Lageplan
- Anlage 5 - Variante 2 – Längsschnitt
- Anlage 6 - Variante 3 – Lageplan
- Anlage 7 - Variante 3 – Längsschnitt
- Anlage 8 - Variante 4 – Lageplan
- Anlage 9 - Variante 4 – Längsschnitt