

Betreff:

Eisenbahnhaltelpunkt Braunschweig-West - Kostenbeteiligung zur Umsetzung einer neuen Eisenbahnbrücke über dem Geh- und Radweg zwischen Marienberger Straße und An der Rothenburg nach Braunschweiger Standard

Organisationseinheit:

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

14.11.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	15.11.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (Anhörung)	21.11.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	06.12.2023	Ö

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten, die Option 1 gegenüber der Deutschen Bahn AG weiterzuverfolgen.

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 neuen Eisenbahnbrücke über einen Geh- und Radweg im Rahmen der Planungen für den künftigen Eisenbahnhaltelpunkt Braunschweig-West um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben zuständig ist und die Zuständigkeit des Stadtbezirksrates nicht gegeben ist.

Anlass

Im Zuge der Planungen für den neuen Eisenbahnhaltelpunkt BS-West ist die Deutsche Bahn AG (DB) auf die Verwaltung zugekommen, um Planungsparameter bezüglich der Eisenbahnüberführung im Zuge des Geh-/Radweges Marienberger Straße – An der Rothenburg frühzeitig abzustimmen.

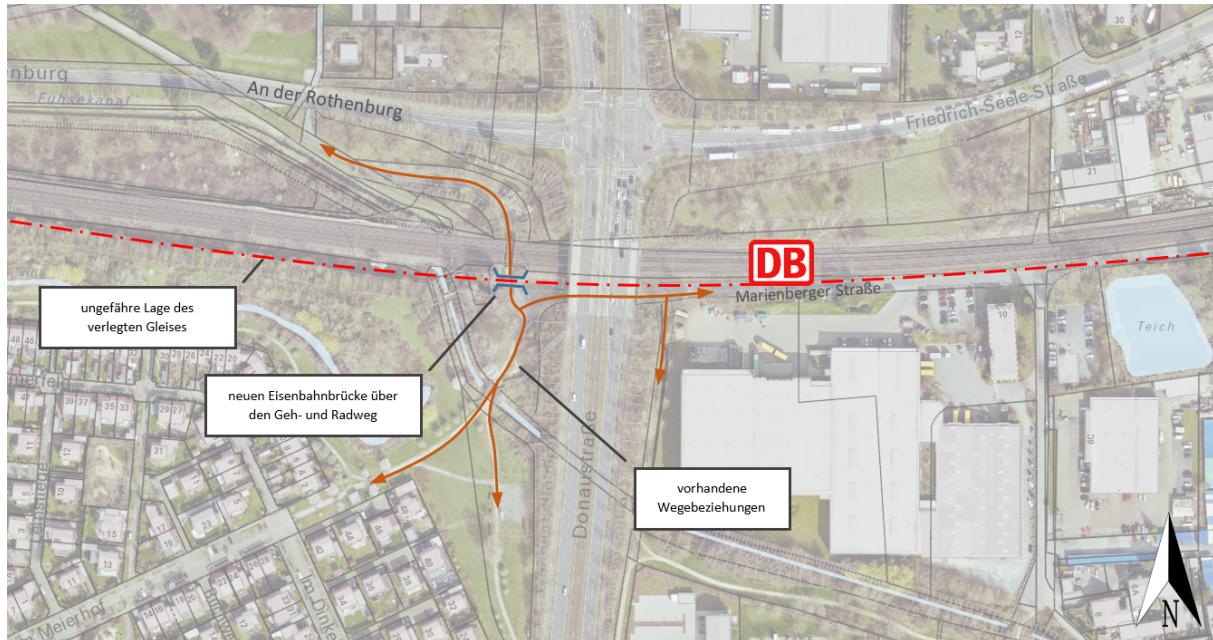
Die Kurzfristigkeit dieser Vorlage ergibt sich daraus, dass die DB AG mit der Fragestellung Anfang November 2023 auf die Verwaltung zugekommen ist, hierbei jedoch noch keine Aussage zu möglichen Kostenauswirkungen für die Stadt vorlagen. Diese Aussage wurde Anfang der 46. KW 2023 ergänzt, so dass nun kurzfristig ein entscheidungsreifer Vorschlag vorliegt. Um den Planungsprozess bei der DB nicht zu verzögern, soll ein kurzfristiger Beschluss in der kommenden AMTA-Sitzung erreicht werden.

Planung

Die DB plant den Bahnhaltelpunkt mit einem Außenbahnsteig für das nördliche Gleis 1 sowie einem Mittelbahnsteig für die Gleise 2 und 3. Zur Realisierung des Mittelbahnsteiges ist die Verlegung von Gleis 3 (südliches Gleis) nach Süden erforderlich. Dazu muss auch die Marienberger Straße in Teilbereichen überplant und von der DB neu wiederhergestellt

werden. Für die Gesamtplanung des Haltepunktes ist ein formales Planrechtsverfahren erforderlich.

Westlich der Brücke Donaustraße quert ein Geh-/Radweg (Marienberger Straße – An der Rothenburg) die Gleisanlagen der DB. Durch die Verlegung des 3. Gleises ist es erforderlich, südlich der bestehenden Brücke eine neue Brücke über den Geh-/Radweg herzustellen (s. Skizze). Die DB plant eine lichte Weite von 5,0 m.



Skizze Umfeld zukünftiger Haltepunkt Braunschweig-West

Die nördlich des Neubaus vorhandene Brücke über den Geh- und Radweg weist eine lichte Weite von 4,0 m auf. Die Brücke wurde 1957 gebaut und hat eine Restnutzungsdauer von mehreren Jahrzehnten. Diese Brücke ist nicht Bestandteil der Planungen, da sie weiterhin Bestand haben wird.

Bezüglich der lichten Weite des neuen Brückenbauwerkes bestehen aus Sicht der Verwaltung zwei Handlungsoptionen:

Option 1:

Die von der DB vorgelegte Planungsüberlegung der DB wird von der Stadt mitgetragen. Diese sieht vor, die neue Eisenbahnüberführung mit einer lichten Weite von 5,0 m für den vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radweg herzustellen. Diese lichte Weite ist für die Führung eines gemeinsamen Geh-/Radweges ausreichend, zumal die nördlich angrenzende, bestehende Brücke eine lichte Weite von lediglich 4,0 m aufweist und damit langfristig eine Einengung gegenüber der neuen Brücke darstellt.

Bei Umsetzung dieser Planung ist keine Kostenbeteiligung der Stadt vorgesehen.

Option 2:

Anlässlich dieser Planung wird die lichte Weite der neuen Brücke so hergestellt, dass perspektivisch (im Falle eines derzeit nicht absehbaren Neubaus der nördlichen Brücke) ein getrennter Geh- und Radweg unter den Brücken hindurchgeführt werden könnte. Um den Braunschweiger Standard umzusetzen, wäre es erforderlich, die lichte Weite auf 6,20 m zu erweitern (Gehweg 2,50 m, Radweg 3,20 m, Sicherheitsabstand zum Widerlager 0,50 m).

Gemäß aktueller Kostenschätzung von der DB würden dadurch Kosten in Höhe von ca. 500.000 € von der Stadt zu tragen sein. Eine genaue Kostenteilung wäre im Rahmen einer Kreuzungsvereinbarung zwischen Stadt und DB zu ermitteln.

Einschätzung der Verwaltung:

Nach derzeitiger Einschätzung wird auch nach Realisierung des Haltepunktes hier ein gemeinsamer Geh- und Radweg ausreichend sein, da die Verkehrsspitzen sehr punktuell nach Halt eines Zuges entstehen werden. Diese werden sich durch das nördlich des Haltepunktes geplante Fahrradparkhaus und die unterschiedlichen Wegezeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden bis zur Unterführung entzerrten.

Daher, angesichts der in der Option 2 für die Stadt entstehenden hohen Kosten und wegen der durch die noch relativ lange Lebensdauer der nördlichen Bestandsbrücke nicht absehbaren Realisierung eines getrennten Geh- und Radweges, schlägt die Verwaltung vor, Option 1 weiter zu verfolgen.

Leuer

Anlage/n:

keine