

**Betreff:****Haltepunkt Bienrode - Verkehrsanlagenplanung**

|                                    |            |
|------------------------------------|------------|
| Organisationseinheit:              | Datum:     |
| Dezernat III                       | 25.02.2025 |
| 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr |            |

| Beratungsfolge   | Sitzungstermin | Status |
|--|----------------|--------|
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach<br>(Anhörung) | 05.03.2025     | Ö      |
| Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben<br>(Entscheidung)  | 18.03.2025     | Ö      |

**Beschluss:**

„Der weiteren Planung und Umsetzung des Verknüpfungspunktes in Bienrode gemäß Anlage 1 wird zugestimmt.“

**Sachverhalt:****Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm sind Zustimmungen zu Verkehrsplanungen auf den Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben übertragen, soweit nicht die Zuständigkeit des Stadtbezirksrates gegeben ist.

**Anlass**

Die Stadt Braunschweig beabsichtigt im Rahmen der Stationsoffensive des Investitionsprogramms „Niedersachsen ist am Zug 3“, insgesamt drei Eisenbahnbahnhaltepunkte in Braunschweig in den nächsten Jahren zu reaktivieren. Dazu zählt u. a. der Bahnhalt im Ortsteil Bienrode. Für die eisenbahntechnischen Anlagen (Bahnsteig 140 m) liegt die Federführung der Verfahren beim Regionalverband (RGB) bzw. der Deutschen Bahn (DB). Die zugehörige Umfeldplanung, wie der ÖPNV-Haltepunkt (Umstieg zwischen SPNV und ÖPNV), das P+R-Angebot, Radabstellanlagen sowie Anlagen zur Erreichbarkeit für den Rad- und Fußverkehr, werden durch die Stadt Braunschweig geplant. Mit DS 22-20205 (Planung Haltepunkt Bienrode) hat der AMTA der Planung gemäß modifizierter Konzeptidee aus der Machbarkeitsstudie am 2. Mai 2023 zugestimmt. Diese bildet die Grundlage für den hier dargestellten Planungsumfang.

**Maßnahme****Planungen zum Bahnsteig:**

Die Planungen der DB beziehen sich ausschließlich auf die Herstellung eines in sich betriebsfähigen und barrierefreien Bahnsteiges mit einer Gesamtlänge von ca. 140 m. Dieser ist im mittleren Bereich breiter gestaltet, so dass Wetterschutzeinrichtungen installiert werden können. Der angrenzende Geh-/Radweg soll höhengleich hergestellt werden, so dass an den Wetterschutzeinrichtungen beidseitig Geländer angeordnet werden. Dadurch werden Konflikte zwischen querenden Personen (hinter den Wartehallen nicht sichtbar) mit dem Radverkehr verhindert. In den daneben befindlichen schmaleren Abschnitten ist lediglich Beleuchtung vorgesehen. Über die gesamte Länge ergeben sich somit Querungsbereiche, die in der Planung des angrenzenden Haltepunktes weitergeführt worden sind. Der

erforderliche Gestaltungsvertrag für den auf DB-Fläche verlaufenden Geh- und Radweg wird nach Beschlusslage und somit konkreten Angaben der Flächen geschlossen werden. Für die Planungen des Bahnsteiges läuft ein separates Planfeststellungsverfahren unter Federführung der DB. Abstimmungsgespräche sind bereits im Rahmen der Machbarkeitsstudie erfolgt und dauern im laufenden Planungsprozess an.

#### Planungen zu den angrenzenden Bahnübergängen:

Die Planungen der Bahnübergänge an der Altmarkstraße sowie der Waggumer Straße sind vom Grundsatz her berücksichtigt. Nach Vorliegen der Ausführungsplanung werden diese in den weiteren Planungsprozess des Haltepunktes integriert. Aufgrund der Verkehrsstärke auf der Forststraße ist an der Einmündung zum Haltepunkt ein vorgeschaltetes Signal für von Süden kommende Fahrzeuge erforderlich, so dass der Einmündungsbereich freigehalten wird, sobald der Bahnübergang geschlossen ist.

#### Verkehrsanlagen:

Die Wegeführungen für den MIV und ÖPNV sind in Anlehnung an die modifizierte Konzeptidee optimiert worden. Der Haltepunkt wird von Osten über die Gerhard-Borchers-Straße aus erreicht, von Süden ist die neue Einmündung an der Forststraße eingeplant. Das gemäß Machbarkeitsstudie ermittelte Parkraumangebot ist als Parkplatz eingeplant. Die Flächenverfügbarkeit ist im Vergleich zu einer Parkpalette nahezu identisch, so dass die ökologischere und weniger unterhaltungsintensive Variante weiterverfolgt wird. Der Parkplatz soll in zwei Ausbaustufen umgesetzt werden. Die angrenzenden Grünflächen dienen als Versickerungsflächen und bieten ausreichend Platz für Baumpflanzungen. Die mittig angeordneten Flächen sind für eine mögliche Installation einer PV-Anlage über den Parkständen vorgesehen. Weiterhin wird die Installation von Ladepunkten (hier wird eine verringerte Ladeleistung gewählt, da die für einen P+R - Platz übliche Standzeit und somit höhere Ladezeit der Ladeleistung angeglichen werden soll) geprüft. Aus beiden Fahrtrichtungen sind Taxistände sowie Kiss & Ride - Parkplätze am Umsteigepunkt eingeplant.

Für die Rad- und Fußgängerführung ist zwischen Kreisverkehr und Waggumer Straße im Nordwesten ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr vorgesehen. Anbindungen an den Bestand für Fußgänger sowie Radfahrer sind berücksichtigt.

#### ÖPNV:

Die Anordnung der Bussteige ist analog zur Machbarkeitsstudie enthalten. An allen vier Bussteigen ist eine Fläche für Wetterschutzeinrichtungen berücksichtigt worden. Im Bereich der speziellen Korridore zwischen Bahn-, Bussteig und den östlich liegenden Gehwegverbindungen kann eine taktile Anbindung erfolgen.

#### Entwässerung:

Die Verkehrsflächen, die in Abhängigkeit der Wetterlage gesalzen werden müssen, entwässern in Mulden bzw. einen neu zu planenden Kanal. Alle weiteren Flächen werden in Mulden in Kombination mit Baumpflanzungen entwässert.

#### 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. Die Schaffung von Baurecht erfolgt über ein parallel laufendes und zeitlich abgestimmtes B-Plan-Verfahren.

#### Finanzierung

Für das Projekt stehen ab 2025 Haushaltsmittel im Projekt 5E.660071 zur Verfügung. Im Rahmen der weiteren Planung werden die Kosten konkretisiert. Grundsätzlich kann das Vorhaben durch die LNVG mit bis zu 75 % der anrechenbaren Baukosten unter Berücksichtigung der Höchstsätze gefördert werden. Für das Projekt fallen Erschließungsbeiträge an, die auf die direkt angrenzenden Grundstücke umgelegt werden.

### Weiteres Vorgehen

Nach Beschlussfassung ist vorgesehen, die weiteren Planungsschritte zu beauftragen und fortzuführen (Leistungsphasen 3 bis 5 gemäß HOAI).

### Bürgerinformationsveranstaltung

Die Verwaltung hatte zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 11.02.2025 in die Grundschule Waggum eingeladen. Zudem war die Planung auf der Homepage der Stadt Braunschweig einzusehen. Der Einladung sind ca. 60 Interessierte gefolgt und haben die Planung diskutiert.

Im Rahmen der Veranstaltung ist auch das Konzept zur Anpassung der Linie 424 in Bienrode durch Verwaltung und BSVG vorgestellt worden. Dieses Thema ist nicht Bestandteil dieser Drucksache und wird in einer separaten Beschlussvorlage erläutert. Die möglichen Auswirkungen dessen beeinflussen die hier vorgestellte Planung nicht.

Nach der Vorstellung der Planung zum Haltepunkt gab es u. a. folgende wesentlichen Diskussionspunkte:

Die neue Einmündung von der Forststraße wird als nicht sicher im Zusammenhang mit dem querenden Radverkehr eingeordnet. Hierzu gab es mehrere Vorschläge.

- *Der Haltepunkt solle nur über die Gerhard-Borchers-Straße angeschlossen werden:*  
Die BSVG erläutert, dass hinsichtlich der Buslinienführung ein Durchfahren des Haltepunktes erforderlich ist. Weiterhin wurde die Planung auf Grundlage der beschlossenen Konzeptidee (DS 22-20205) erstellt. Die Verwaltung wird das Durchfahren für LKWs untersagen, sodass der Wendehammer wie im Bestand als Wendemöglichkeit in der Gerhard-Borchers-Straße verbleiben wird. Im Einmündungsbereich treffen somit keine LKW, sondern nur noch Kfz oder Busse auf Fußgänger und Radfahrer.
- *Es wird eine Lichtsignalanlage (LSA) an der Einmündung zur Forststraße gefordert:*  
Die vorhandenen Verkehrsstärken sowie die Gestaltung als übersichtliche und einsehbare Einmündung rechtfertigen die Anordnung einer LSA nicht. Zur Verbesserung der Sichtbarkeit wird die Geh-/Radwegefurt über die Einmündung eine Rotmarkierung erhalten. Das Linksabbiegen von Süden kommend in den Haltepunkt wird nur für Busse zulässig sein. Die Einfahrt in den Haltepunkt für Lkw wird von der Forststraße aus kommend ausgeschlossen. Die Anfahrbarkeit des P+R soll aber sowohl von Osten als auch von Süden aus für den MIV möglich sein.
- *Es wurde nach den zusätzlichen Verkehren durch den Haltepunkt gefragt.*  
Die BSVG und die Stadtverwaltung respektive anwesendem Planungsbüro erläutern, mit wie vielen Bussen pro Stunde gerechnet wird. Der MIV kann in der Größenordnung der maximalen Anzahl an Stellplätzen eingestuft werden. Da üblicherweise ein P+R-Platz morgens angefahren und im Laufe des Tages wieder verlassen wird, ist nicht mit regelmäßigen Parkwechselvorgängen zu rechnen.
- *Der Rückstau in der Forststraße aufgrund des Bahnübergangs wird derzeit schon kritisch gesehen, was sich durch die zusätzlichen Verkehre aufgrund des Haltepunktes verstärkt.*  
Das Planungsbüro erläutert, dass eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehre möglich ist.
- *Die Einmündung solle weiter in Richtung Kreisverkehr verschoben werden.*  
Die Stadtverwaltung erläutert, dass die Lage der Einmündung gemäß der Vorgaben der DB hinsichtlich des Bahnübergangs eingeplant ist. Weiterhin sind die Sichtverhältnisse anhand der Sichtdreiecke für ausfahrenden und einbiegenden Verkehr geprüft. Eine Verschiebung nach Süden Richtung Kreisverkehr verschlechtert die Einsehbarkeit, so dass dieser Vorschlag aus Sicherheitsgründen nicht weiterverfolgt wird.

- Gefragt wurde, warum nicht eine parallele Busspur zwischen Kreisverkehr und Haltepunkt geplant sei, damit die Busse bei Rückstau den Haltepunkt anfahren können bzw. nicht zusätzlich den Rückstau verlängern.

Für eine parallele Busspur wäre erheblicher Grunderwerb erforderlich. Des Weiteren wird im Vergleich zur vorhandenen Verkehrsstärke nur ein deutlich geringer zusätzlicher Verkehr durch den Haltepunkt erwartet. Dem Vorschlag, die Busspur zulasten des Grabens und des Radweges neben der Fahrbahn zu führen (Verlagerung der Radfahrenden stattdessen auf die Fahrbahn), kann aus Gründen der Sicherheit nicht gefolgt werden.

- Werden Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen?

Das erforderliche Schallschutzbauaufgaben wird im Rahmen des B-Plan-Verfahrens erstellt und ausgewertet. Sollten Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sein, werden diese selbstverständlich umgesetzt. Aus dem Teilnehmerkreis ist der Hinweis ergangen, dass die Strecke bis 2028 elektrifiziert werden solle, so dass sich der Lärm durch die Züge grundsätzlich mindert. Die Schallemissionen der Bahnstrecke sind Teil des durch die DB durchgeföhrten Planfeststellungsverfahrens für die DB-Anlagen.

- Die Querung der Fahrgäste über den hinter dem Bahnsteig verlaufenden Geh-/Radweg wird kritisch gesehen.

Die Stadtverwaltung erläutert, dass dies im Planungsprozess ebenfalls betrachtet und dahingehend optimiert wurde, dass nicht über die komplette Länge des Bahnsteiges gequert werden kann. Die Querung ist an mehreren Stellen gebündelt möglich. Gegenseitige Rücksichtnahme ist unabhängig davon erforderlich. Geländer und ggf. Piktogramme sollen die Sicherheit verstärken.

- Es besteht die Forderung nach einer öffentlichen WC-Anlage.

Die Verwaltung erläutert, dass derzeit keine Planung für ein öffentliches WC erfolgt, was vor allem auf Gründe der Unterhaltung zurückzuführen ist. Entsprechend zur Machbarkeitsstudie ist jedoch die Vorhaltefläche für ein öffentliches WC vorhanden. Auch ein Wasser- und Schmutzwasseranschlusses wird bereits jetzt berücksichtigt.

- Werden die Wetterschutzeinrichtungen mit PV ausgestattet?

Nach jetzigem Stand werden die Dächer der Wetterschutzeinrichtungen begrünt. Eine PV-Anlage ist für den Parkplatz perspektivisch vorgesehen. Die Frage nach einer Überdachung des Umsteigepunktes wird verneint. Der Bahnsteig sowie die Bushaltestellen werden mit Wetterschutzeinrichtungen sowie einer digitalen Fahrgastinformation ausgestattet.

#### Klimawirkungsprüfung

Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei dem geplanten Haltepunkt um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Check-Liste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage 2 beigefügt.

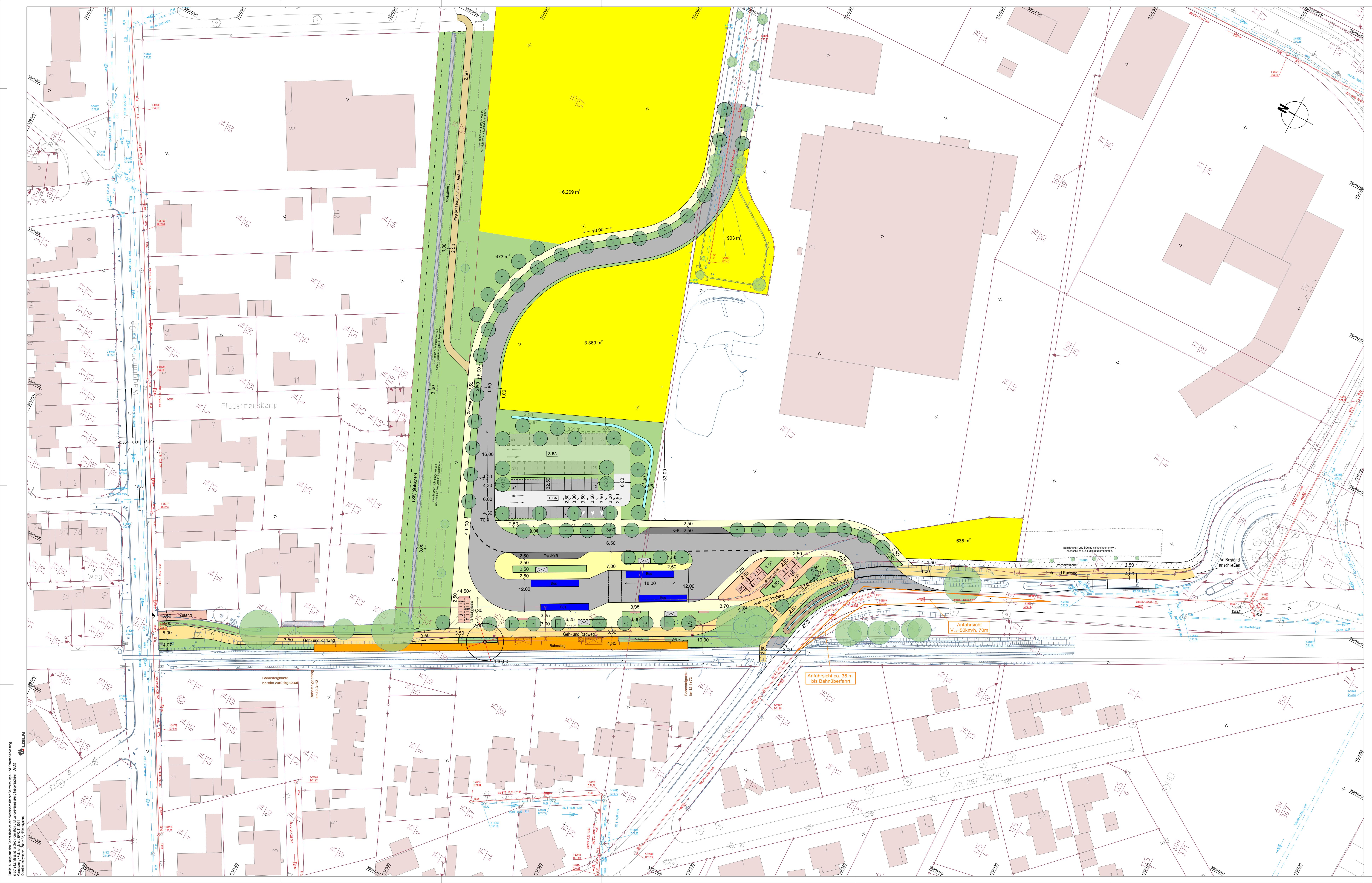
Leuer

#### Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan (Vorentwurf)

Anlage 2: Checkliste zur Klimawirkungsprüfung

# ANLAGE 1



|                |   |
|----------------|---|
| Projekt        | Haltepunkt Bienrode   |
| Auftraggeber   | Stadt Braunschweig  |
| Planung        | BPR Ingenieure GmbH & Co. KG<br>Döhbruch 103 30559 Hannover +49 511 860 55 0 info@bpr-hannover.de |
| Leistungsphase | Vorplanung  |
| Planzeichnung  | Lageplan mit Parkplatz  |
| Projektnummer  | 3563  |
| Maßstab        | 1:500   |
| Datum          | 12.12.2024  |
| Bearbeitet     | AHE/pvs   |
| Geprüft        |   |
| Plannummer     | 5.2   |

VORABZUG

## Anhang: Klima-Check

### Auswirkungen auf den Klimaschutz

ja       nein

### Der Beschluss ist aus folgendem Grund erforderlich

- Ratsbeschluss
- Kommunale Pflichtaufgabe
- Sicherheitsaspekte
- Planung, Bau und Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur als Daseinsvorsorge
- Schaffung von Barrierefreiheit
- Sonstiges: ÖPNV-Verknüpfungspunkt
  - Es erfolgt keine weitere Begründung.  
Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt  
(s. Checkliste oder Erläuterung).

- Der Beschluss leistet grundsätzlich einen Beitrag zur Energie- und Mobilitäts- wende. Diese Zielrichtung ist entscheidend. Der mit der Maßnahme verbundene Ressourcen- und Energieverbrauch ist nachrangig.
  - Es erfolgt keine weitere Begründung.  
Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt  
(s. Checkliste oder Erläuterung).

### Erläuterung / Begründung

### Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen

|   |  |   |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Checkliste<br>Baugebiete | <input type="checkbox"/> Checkliste<br>Hochbau | <input checked="" type="checkbox"/> Checkliste<br>Tiefbau und Mobilität |
|---|--|---|

| <b>Checkliste Tiefbau und Mobilität</b> |  |
|---|--|
| <b>THG-relevante Bereiche</b>           | <b>Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes</b>  |
| Maßnahmen für den Umweltverbund         | <input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr  |
|   | <input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr  |
|   | <input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV  |
|   | <input type="checkbox"/>   |
| geplante Grünstruktur                   | <input checked="" type="checkbox"/> CO <sub>2</sub> -Bindung durch begleitendes Grün   |
|   | <input type="checkbox"/> Reduzierter Energie- und Ressourcenbedarf für Erstellung und Unterhaltung (bspw. durch Freihaltung oder Entsiegelung von Teilflächen etwa für Versickerung) |
| Einsatz klimafreundlicher Baustoffe     | <input type="checkbox"/> Recyclingmaterial   |
|   | <input checked="" type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen  |
|   | <input type="checkbox"/> Naturmaterial   |
| Sonstiges                               | <input type="checkbox"/>   |