

*Betreff:***Stellungnahme zur geplanten Änderung des Bahnübergangs
Bienrode III - Auf dem Anger***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

30.05.2025

*Beratungsfolge*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Anhörung)*Sitzungstermin*

03.06.2025

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

17.06.2025

Ö

Beschluss:

„Der Stellungnahme der Stadt Braunschweig (Anlage 2) wird zugestimmt.“

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. e der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm sind Zustimmungen zu städtischen Stellungnahmen in verkehrlichen Planfeststellungsverfahren auf den Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben übertragen.

Da die Stellungnahme in das von der DB InfraGO angestrebte Plangenehmigungsverfahren nach §18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) einfließt, wird die Zuständigkeit analog zu Stellungnahmen gesehen, die erst im Verfahren abgegeben werden.

Anlass:

Im Zuge der Umstellung der DB-Strecke 1902 (Regionalbahn RB 47 Braunschweig – Gifhorn – Uelzen) auf elektronische Stellwerke (ESTW) muss die vorhandene Zugsicherung entlang der Strecke außer Betrieb genommen werden. Sie wird durch moderne, regelwerkskonforme Technik ersetzt, so auch am Bahnübergang (BÜ) Bienrode III (Auf dem Anger). Hier ist eine technische Sicherung mit Halbschranken vorgesehen.

In der Vergangenheit hat die DB InfraGO (vormals DB Netz AG) bereits zwei Planungen zum Bahnübergang Bienrode III vorgelegt, zu denen die Stadt auch jeweils Stellungnahmen abgegeben hatte, zuletzt im September 2022 (Drucksache 22-19187-01).

Nach der bislang letzten Stellungnahme hat die DB InfraGO die Planung weiterbearbeitet und diese einer obligatorischen, unabhängigen Prüfung unterzogen. Dabei hatte sich herausgestellt, dass diese Planung so nicht umsetzbar ist. Wesentlicher Grund dafür war, dass die erforderlichen Mindestbreiten für den Gehweg, der im Bestand deutlich unter 2 m ist, aber gem. Bahn-Richtlinie mindestens 2,50 m Breite haben muss, nicht erreicht werden konnte. Da sich diese Breitenanforderung nicht nur auf den unmittelbaren BÜ-Bereich bezieht, sondern auch für den Vor- und Nachlauf gilt, wäre dies nur mit deutlichem Grunderwerb bei den angrenzenden Grundstücken möglich gewesen. Somit konnte, um Grunderwerb zu vermeiden, der Gehweg nur zulasten der Fahrbahn verbreitert werden, was

wiederum zur Folge hat, dass diese Breiten nicht mehr ausreichend sind, um einen Begegnungsfall Pkw-Lkw oder auch Pkw-Pkw zu ermöglichen. Daraufhin wurden mehrere Lösungen durch die DB InfraGO geprüft.

Lösung:

Die neue Planung (siehe Anlage) sieht nunmehr vor, dass die Straße Auf dem Anger zwischen den Straßeneinmündungen Moosanger und Am Berge zur Einbahnstraße wird. Damit kann unter Wahrung aller Breitenanforderungen der Fußverkehr in beiden Richtungen wie bisher abgewickelt werden. Der Radverkehr fährt in Fahrtrichtung Westen wie heute auch auf der Fahrbahn und in Richtung Osten auf einem ca. 100 m langen, neu durch die DB InfraGO herzustellenden, mindestens 2,50 m breiten Gehweg (mit entsprechender Freigabe für den Radverkehr). Kfz-Verkehr darf die Einbahnstraße gen Westen – wie heute auch – uneingeschränkt auf einer dann mindestens 3,75 m breiten Fahrbahn befahren. Der Kraftfahrzeugverkehr gen Osten, der heute bereits für Lkw verboten ist, wird mit dieser Lösung nunmehr komplett unterbunden.

Unmittelbare Auswirkungen hat dies lediglich für 3 Grundstückszufahrten, mittelbar ergeben sich für rd. 680 Kfz (gem. Zählung der DB InfraGO vom Februar 2025) veränderte Wegebeziehungen aufgrund des nunmehr nur noch in einer Richtung befahrbaren Straßenabschnitts. Aufgrund der geringen Menge an Fahrzeugen werden diese Verlagerungen als unkritisch angesehen. Wichtig ist, dass sich die heutige Erschließungssituation für das Gewerbegebiet Auf dem Anger/Industriestraße für den Lkw-Verkehr nicht verändert. Die technische Erneuerung des Bahnübergangs zieht daher keine weiteren als die oben beschriebenen Maßnahmen aufgrund einer geänderten Erschließung nach sich.

Da es sich bei dieser Maßnahme um eine Maßnahme nach Eisenbahnkreuzungsgesetz handelt bei der die Sicherheit erhöht wird, teilen sich die kreuzungsbedingten Kosten der Bund, das Land und die DB InfraGO. Nach aktuellem Stand entstehen der Stadt als Straßenbaulastträger keinerlei Kosten.

Weiteres Vorgehen:

Nach der Stellungnahme der Stadt zur vorgelegten Planung kann die DB InfraGO die Planungen weiter konkretisieren und dem Eisenbahnbundesamt (EBA) als Aufsichtsbehörde zur Plangenehmigung vorlegen. Ein Umbau ist dann ab voraussichtlich Mitte 2026 möglich. Da durch die Inbetriebnahme des ESTW im August 2025 die bisherige Bahnsicherung nicht mehr funktionsfähig sein wird, wird für die Übergangszeit eine temporäre, mobile Anlage den Bahnübergang sichern.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan BÜ Bienrode III

Anlage 2: Gesamtstädtische Stellungnahme BÜ Bienrode III

Anlage 3: Checkliste zur Klimawirkungsprüfung

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

DB InfraGO AG
Herrn Benjamin Lerch
Projekte STE Hannover, I.II-N-H-S-L
Lindemannallee 3
30173 Hannover

Fachbereich
Tiefbau und Verkehr
Abt. Verkehrsplanung und
Verkehrsmanagement
Bohlweg 30
Name: Herr Lau
Zimmer: A 3.141
Tel: 0531 470-2701
Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115
Fax: 0531 470-942701
E-Mail: lars.lau@braunschweig.de

ENTWURF

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen
66.11

Tag
21. Mai 2025

Stellungnahme zur erneut geänderten Planung des Bahnübergangs Bienrode III - Auf dem Anger

Sehr geehrter Herr Lerch,

hiermit übermittle ich Ihnen die Stellungnahme der Stadt Braunschweig zum geplanten Vorhaben. Die Stadt Braunschweig stimmt der Planung vorbehaltlich dessen, dass der Stadt keinerlei Kosten entstehen und unter Berücksichtigung der nachfolgenden Hinweise zu:

Markierung und Beschilderung:

Inwieweit die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr mit dem Verkehrszeichen 239 und dem Zusatzzeichen 1022-10 (Radverkehr frei) oder mit einem Piktogramm Fußgänger und Radfahrer als Sinnbild gem. VwV-StVO zu § 2 Absatz 4, Satz 3 und 4, Nr. III erfolgt, ist im Zuge des abschließenden Markierungs- und Beschilderungsplanes in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde (Stadt Braunschweig) zu entscheiden.

Entwässerung:

Im unmittelbaren Bereich des Bahnübergangs ist kein öffentlicher Regenwasserkanal in der Straße vorhanden. Sämtliche im Planungsbereich vorhandenen Entwässerungsschächte sind an die neuen Straßenhöhen anzupassen.

Naturschutz:

Gegen das genannte Vorhaben bestehen aus Sicht von Natur- und Landschaftsschutz keine grundsätzlichen Bedenken. Die bisher erarbeiteten und mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) abgestimmten Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen (Stand 31. Januar 2024) sind weiterhin gültig und zu beachten. Die UNB ist unaufgefordert über die Ausführung der Maßnahmen zu informieren.

Gewässerschutz:

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben. Durch die Maßnahme darf keine nachteilige Veränderung bei der Niederschlagswasserbeseitigung entstehen.

Kampfmittel:

Es besteht Kampfmittelverdacht. Aus Sicherheitsgründen werden bei Erdarbeiten Gefahrene Erforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel empfohlen.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Leuer

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

Checkliste Tiefbau und Mobilität

THG-relevante Bereiche	Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes
Maßnahmen für den Umweltverbund	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV
	<input type="checkbox"/>
geplante Grünstruktur	<input type="checkbox"/> CO ₂ -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 type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen
	<input type="checkbox"/> Naturmaterial
Sonstiges	<input type="checkbox"/>