

Betreff:**Stellungnahme zur geplanten Änderung des Bahnübergangs
Bienrode III - Auf dem Anger****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

30.05.2025

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	03.06.2025	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