

Betreff:

Erneuerung der Brücke über den Mittellandkanal/Am Bockelsberg (K2)

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

24.02.2026

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue
(Anhörung)
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

Sitzungstermin

14.04.2026

28.04.2026

Status

Ö

Ö

Beschluss:

Für den Neubau der Brücke über den Mittellandkanal (Am Bockelsberg/K2) werden seitens der Stadt Braunschweig keine zusätzlichen Forderungen erhoben (kein Ausbaurverlangen).

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne der Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über das Ausbaurverlangen um eine Planung, die eine über die Grenzen der Stadtbezirke hinausgehende Funktion besitzt, für die der AMTA beschlusszuständig ist.

Anlass

Die Brücke über den Mittellandkanal (MLK) (Am Bockelsberg/K 2) muss aufgrund ihres Zustandes durch einen Neubau ersetzt werden. Die Planung und Ausführung obliegt der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV).

Ein wichtiger Eingangsparameter zur Aufnahme weiterer Planungsaktivitäten durch die WSV ist die Festlegung des Fahrbahnquerschnitts (Spurbreiten für den motorisierten (MIV) und nichtmotorisierten Individualverkehr (NMIV)) durch den Straßenbaulastträger (Stadt Braunschweig). Daher hat die WSV angefragt, ob seitens der Stadt über die heute vorhandene Brückenbreite hinausgehende Anforderungen bestehen, welche ein Ausbaurverlangen gemäß § 41f Wasserstraßengesetz (WaStrG) darstellen. Damit verbunden wäre eine Beteiligung der Stadt an den Projektkosten auf Grundlage des § 42 Abs.(3) WaStrG i.V.m. der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung (ABBV-Richtlinien 2022).

Sachstand

Die Brücke ist durch den MIV mäßig frequentiert (3.600 Kfz/24 h, davon Schwerverkehr 110 Kfz/24h). Es bestehen weder im Norden noch im Süden Fuß- und Radwegeanbindungen. Infolge dessen und auch infolge fehlender (Verkehrs-) Quellen und Ziele wird die Brücke durch den Fußverkehr (3 Personen/24h) und Radverkehr (10 Personen/24h) nur sehr gering frequentiert. Die Brücke stellt eine Parallelverbindung zur B4 insbesondere für den landwirtschaftlichen Verkehr und den NMIV dar. Diese Verkehre dürfen die B4, die in diesem Bereich bereits als Krafffahrstraße klassifiziert ist, nicht nutzen.

Im Bestand verfügt die Brücke über einen Wartungsbereich mit ca. 1,50 m Breite auf der Westseite, eine Fahrbahn mit zwei Fahrspuren mit ca. 6,20 m Breite und einen Wartungsbereich von ca. 50 cm bis zum Tragwerk auf der Ostseite.

Planung

Gemäß Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) plant die WSV einen Ersatzneubau mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m zuzüglich eines Sicherheitsraumes von 0,50 m je Seite. Weiterhin sieht die Planung beidseitige Notgehwege mit ca. 0,80 m lichter Breite für Instandhaltungsarbeiten, sowie ggf. das Anbringen einer Schutzeinrichtung (Schutzplanke o. Ä.) vor.

Weitere Betrachtungen

Gemeinsam mit der WSV hat die Verwaltung geprüft, ob ein für den NMIV verbesserter Querschnitt ohne ein Begründung eines Ausbauverlangens erreichbar wäre. Dieses würde nur mit Einrichtung einer Lichtsignalanlage bei einspurigem Verkehr möglich sein. Dadurch würde vermutlich auch die Einmündung der Meinestraße beeinträchtigt werden. Da einerseits keine Geh- und Radweganbindungen im Anschluss an die Brücke vorhanden oder absehbar sind und andererseits der Kfz-Verkehrsfluss deutlich beeinträchtigt würde, wird diese Variante nicht empfohlen.

Weiterhin wurde betrachtet, welche Kosten der Stadt entstehen würden, wenn auf der Brücke ein 2,50 m breiter Geh/Radweg gefordert würde. Die überschlägigen Kosten lägen in einer Größenordnung von ca. 750.000 bis 1 Mio. €. Da einerseits keine Geh- und Radweganbindungen im Anschluss an die Brücke vorhanden oder absehbar sind und andererseits die Kostenbeteiligung der Stadt sehr hoch wäre, wird auch diese Variante nicht empfohlen.

Fazit

Die Verwaltung empfiehlt, die von der WSV vorgeschlagene Variante weiter zu verfolgen und kein Ausbauverlangen zu bekunden.

Leppa

Anlage/n:

keine