



Braunschweig  
Löwenstadt



# Herzlich Willkommen!

Informationsveranstaltung zur Vorstellung der  
Ergebnisse der Variantenuntersuchung für eine  
barrierefreie Wegeverbindung in Leiferde

Braunschweig, 04.10.2023

# Ablauf

**Historische Situation**

**Bestandssituation**

**Vorstellung der Untersuchungsergebnisse**

**Ausblick**

**Verständnisfragen**

# Historische Situation

- **1. Dezember 1838**  
Erste deutsche Staatsbahn zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel
- **15. Mai 1839**  
Erster Halt südlich Leiferde
- **1942**  
Abzweig nach Salzgitter-Bad (zunächst nur Drütte) eröffnet
- **1960er**  
Bau der Personenunterführung
- **1974**  
Einstellung des Personenverkehrs in Leiferde, Rückbau des Bahnhofs in der Folge: Übernahme der Unterführung durch die Stadt
- **2015**  
Stationsoffensive der DB Station & Service und des Regionalverbandes: Planung/Reaktivierung von insgesamt 7 Haltepunkte im Verbandsgebiet, darunter der in Leiferde.



Quelle: [https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof\\_Leiferde\\_\(Braunschweig\)#/media/Datei:HaltepunktLeiferde\\_HistorischesFoto\\_BSLandschaft.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Leiferde_(Braunschweig)#/media/Datei:HaltepunktLeiferde_HistorischesFoto_BSLandschaft.jpg)



Quelle: Stadt Braunschweig



Quelle: [http://www.db-eierkoepe.lokfoto.de/VT\\_92\\_501/BR\\_612-613/Fotos\\_BR\\_612/fotos\\_br\\_612.html](http://www.db-eierkoepe.lokfoto.de/VT_92_501/BR_612-613/Fotos_BR_612/fotos_br_612.html)





# Bestandssituation

- Trennung des Stadtteils Leiferde durch die Bahngleise (Strecke 1920 und 1901)
- Zwei Möglichkeiten zur Querung der Gleise:
  - Straßenüberführung Schenkendamm
  - Fußgängerunterführung zwischen Thiedebacher Weg und Bahnhofstraße

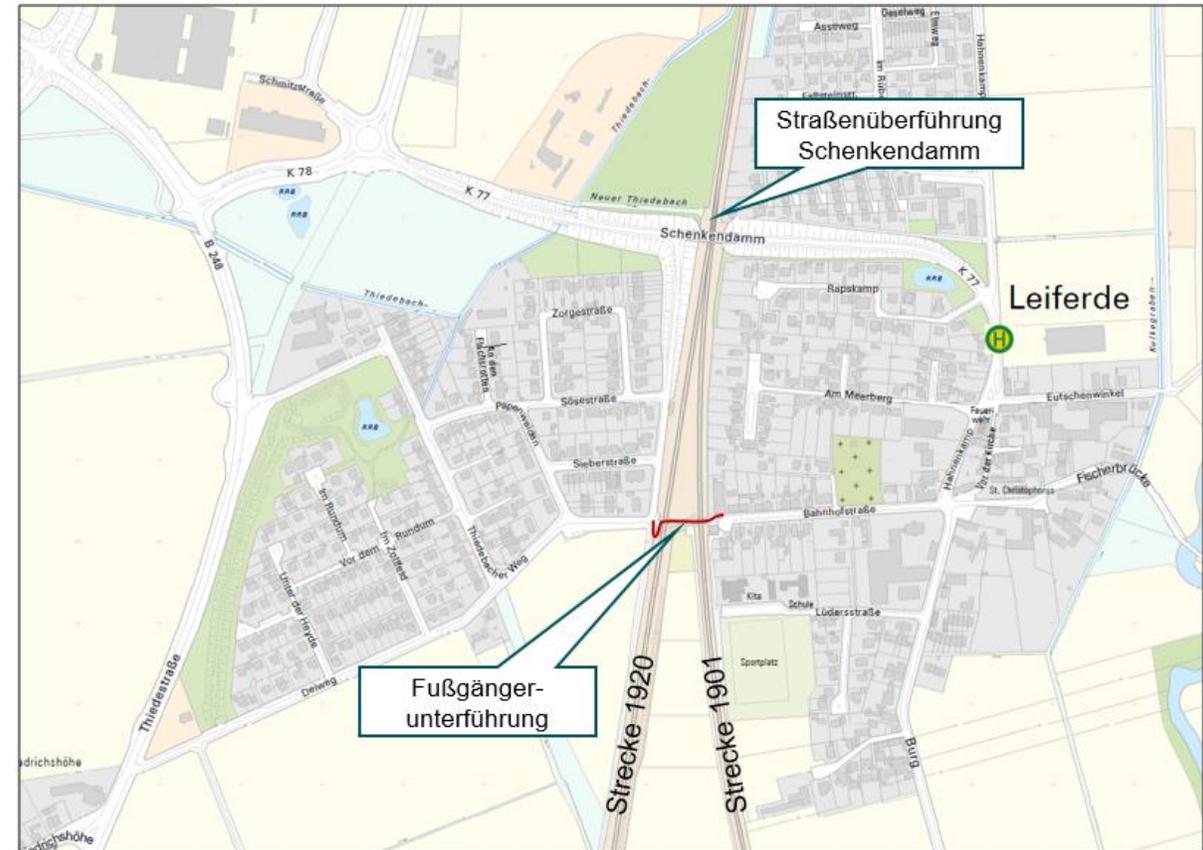
## Straßenüberführung Schenkendamm

- Einseitiger Gehweg mit Radfahrer frei (im Zweirichtungsverkehr)
- Tempo 50 für den MIV
- Außerortscharakter

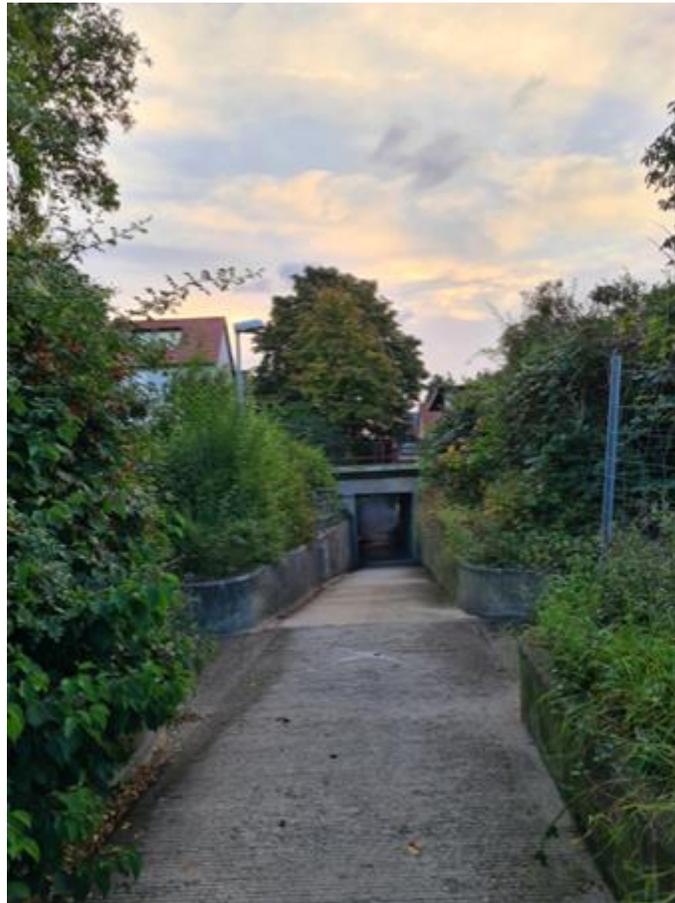
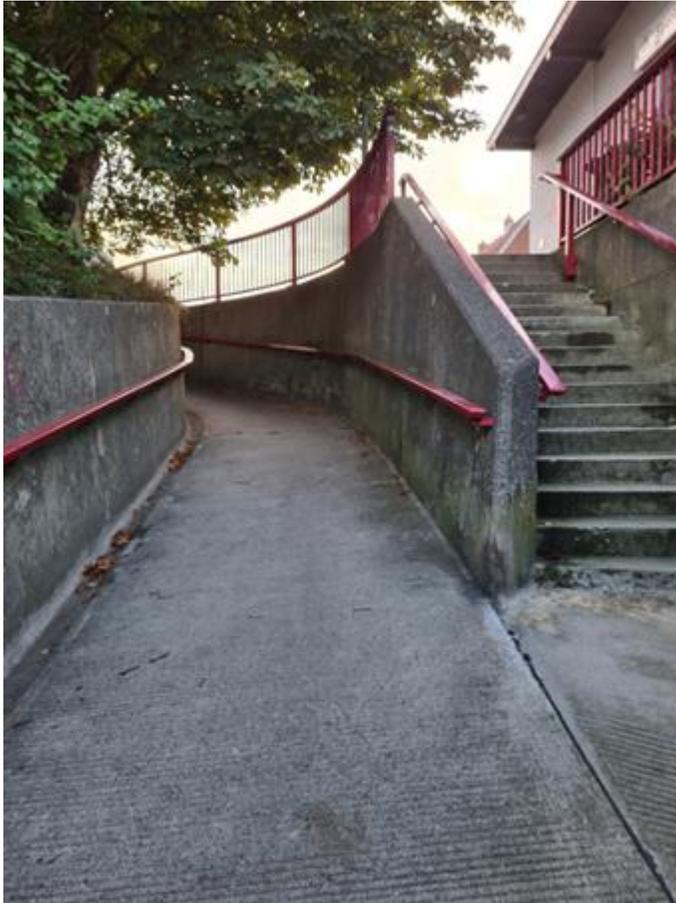
## Fußgängerunterführung

- Keine Barrierefreiheit im Bereich der Unterführung (Neigung der Westrampe ca. 12 % und der Ostrampe ca. 16 %)
- Enge Wege und Kurven, schlecht einsehbar

→ keine attraktive Querungsmöglichkeit über bzw. unter die Gleise in Leiferde vorhanden



# Ortsbilder





# Verkehrliche Eckdaten/Ziele

## Geplante ÖV-Anbindungen

- Anbindung Regionalbahnen Richtung:
  - SZ-Lebenstedt (RB 44 im 30-Min Takt),
  - WF/Schöppenstedt (RB 45 im 60 Min-Takt),
  - BS Hauptbahnhof und
  - ggf. zukünftig weiter in Richtung BS-Gliesmarode,
- Prognose von ca. 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag bis 2050
- neue Bushaltestellen direkt am Haltepunkt mit Anpassung des Linienvverlaufs der 413

## Fußverkehr

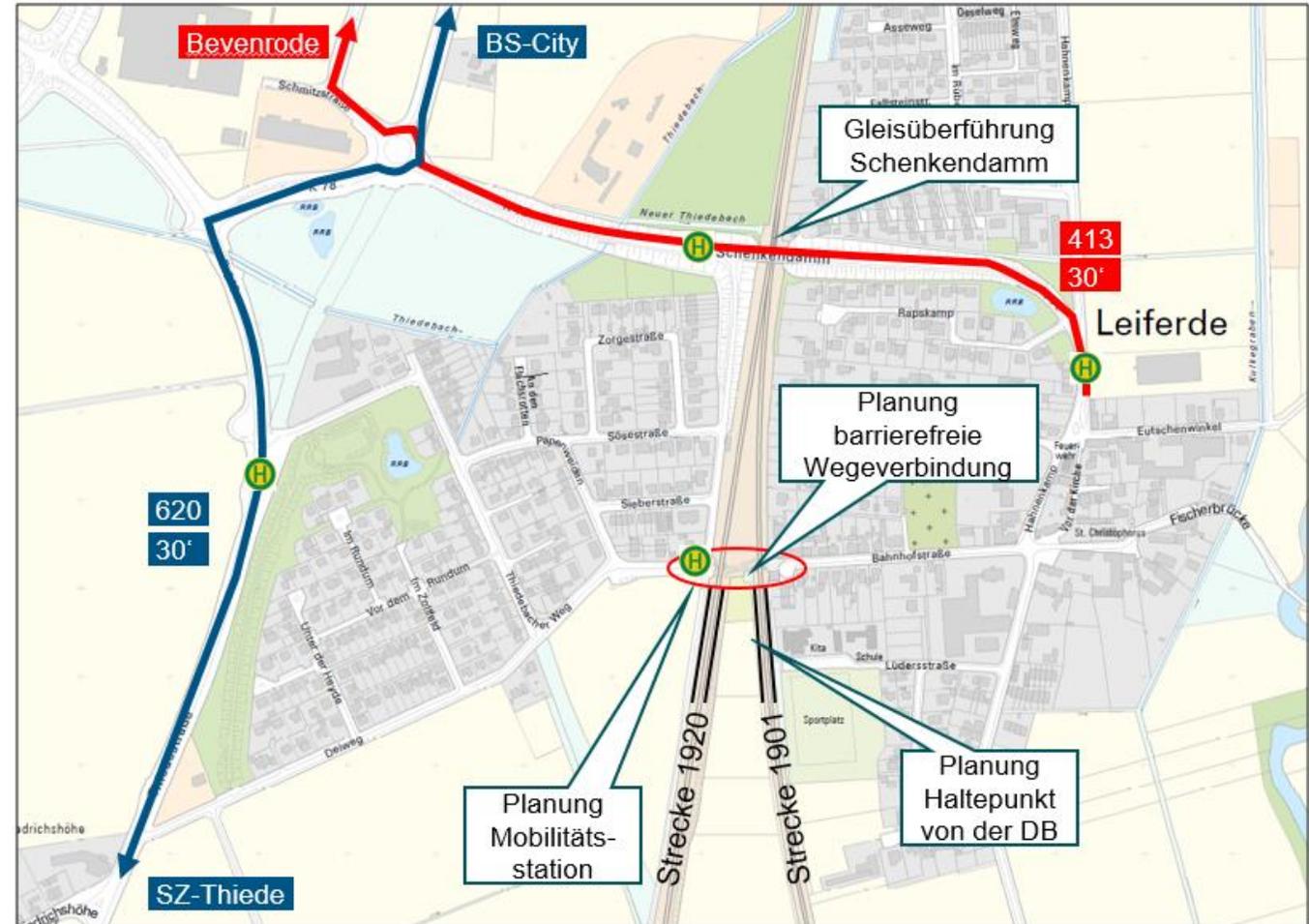
- Barrierefreie Gehwegverbindung zum Haltepunkt mit angemessener Beleuchtung

## Radverkehr

- Untersuchung der Querungsmöglichkeit
- Im Bereich des Haltepunktes liegt mögliche Gleisquerung für den Radschnellweg BS-Thiede (Trasse steht noch nicht fest)

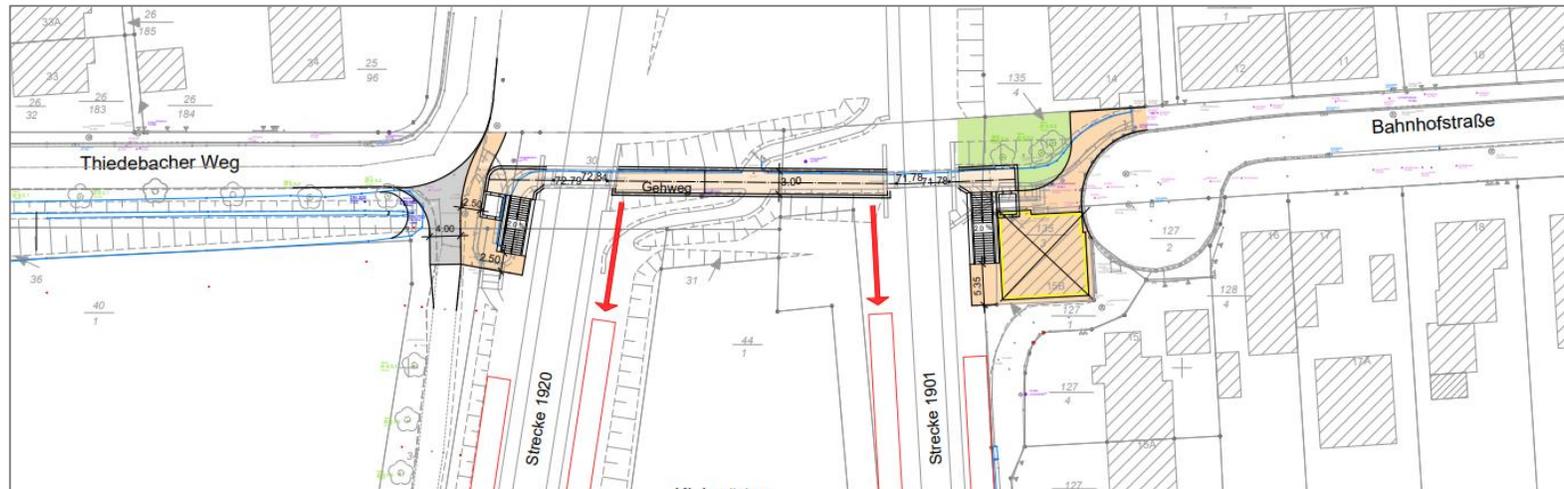
## Mobilitätsstation

- Potenzialfläche westlich der Gleise für eine Mobilitätsstation (u.a. mit B+R und P+R) vorhanden



# Planungsauftrag (DS 22-19288) vom 06.12.2022

- Planung der Barrierefreiheit des öffentlichen Weges mit barrierefreien Zugängen und einem barrierefreien Weg zwischen den Eisenbahnbrücken mit Erhalt der bestehenden Eisenbahnbrücken als kurze Engstellen, aufgrund der hohen Restnutzungsdauer und der hohen Neubaukosten (gem. Kostenschätzung von der DB ca. 6,8 Mio. €)



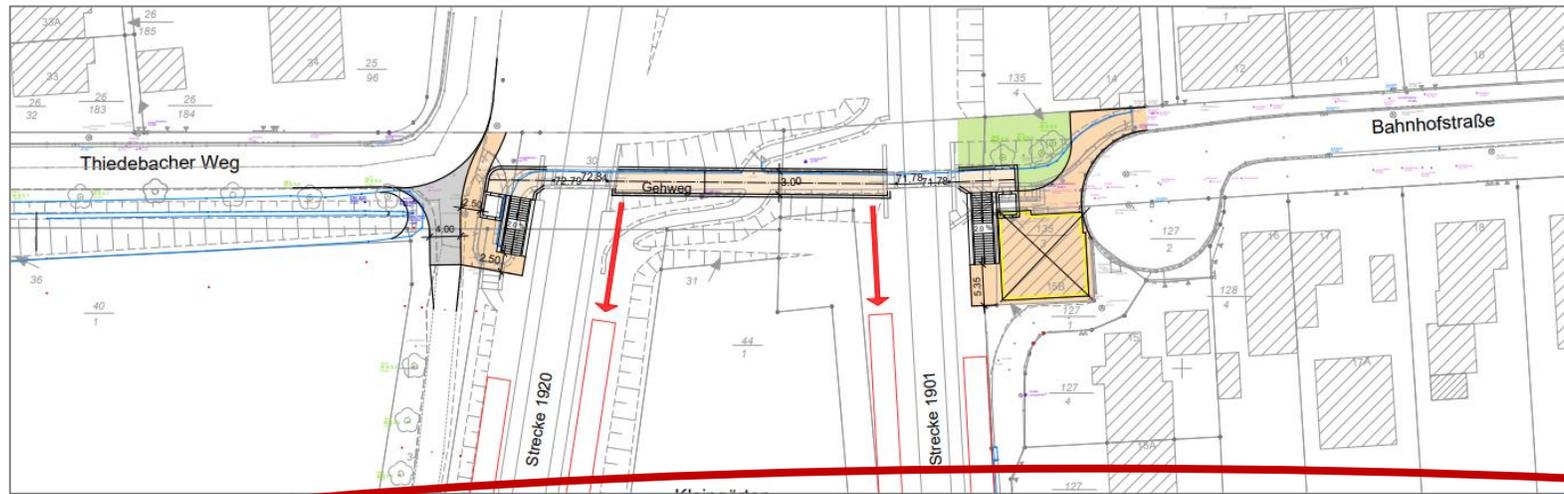
Ausschnitt Lageplan Gehwegunterführung aus DS 22-19288

- Ergänzung der Beschlusses durch AMTA um die folgenden Punkte:
  - Variantenuntersuchung mit den Zielen barrierefreie Wegeverbindung für Gehandicapte, zu Fußgehende und Radfahrende mit Rampen
  - ansprechende Gestaltung mit guter Beleuchtung, gute Einsehbarkeit und Aufweitung (soziale Sicherheit)
  - Vorstellung der Varianten und Entscheidung in den politischen Gremien
  - Prüfung der Fördermöglichkeiten
  - Prüfung der Umfeldaufwertung



# Planungsauftrag (DS 22-19288) vom 06.12.2022

- Planung der Barrierefreiheit des öffentlichen Weges mit barrierefreien Zugängen und einem barrierefreien Weg zwischen den Eisenbahnbrücken mit Erhalt der bestehenden Eisenbahnbrücken als kurze Engstellen, aufgrund der hohen Restnutzungsdauer und der hohen Neubaukosten (gem. Kostenschätzung von der DB ca. 6,8 Mio. €)



- Ergänzung der Beschlusses durch AMTA um die folgenden Punkte:
  - Variantenuntersuchung mit den Zielen barrierefreie Wegeverbindung für Gehandicappte, zu Fußgehende und Radfahrende mit Rampen
  - ansprechende Gestaltung mit guter Beleuchtung, gute Einsehbarkeit und Aufweitung (soziale Sicherheit)
  - Vorstellung der Varianten und Entscheidung in den politischen Gremien
  - Prüfung der Fördermöglichkeiten
  - Prüfung der Umfeldaufwertung

Erstellung einer Variantenuntersuchung mit 4 verschiedenen Varianten



# Variante 1 – barrierefreie Fußgängerunterführung mit Treppen + Fahrstühle

## Westseite (Thiedebacher Weg):

- Herstellung einer Treppe mit Schieberampe mit einer Breite von 4 m und Fahrstuhl
- Anpassung der Fahrbahn Thiedebacher Weg und Feldzufahrt erforderlich
- Entfall von 2 Bäumen und Anpassung des Grabens erforderlich

## Wegeverbindung zwischen den Eisenbahnbrücken:

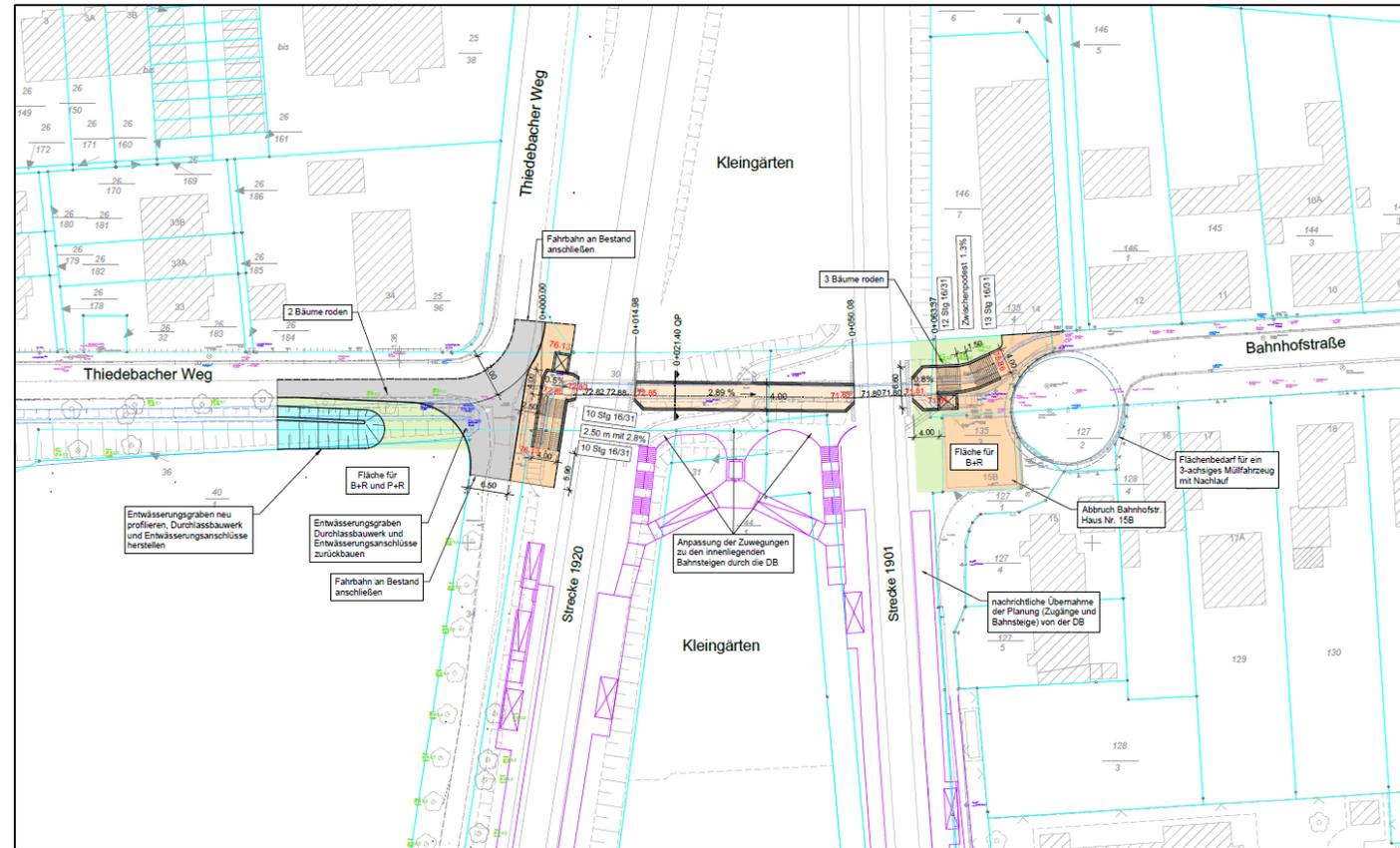
- Aufweitung auf eine Breite von 4 m und Abflachung auf eine einseitige Neigung von ca. 3 %
- Anbindung der Bahnsteigzuwegung zu den innenliegenden Bahnsteigen (Planung DB)

## Ostseite (Bahnhofstraße):

- Herstellung einer Treppe mit Schieberampe mit einer Breite von 4 m und Fahrstuhl
- Entfall von 3 Bäumen erforderlich
- Flächen für B+R bei Abbruch Haus Nr. 15 B vorhanden

## Fazit:

- Geringer Flächenbedarf von Dritten
- Geschätzte Baukosten ca. 1,8 Mio. €



Lageplan V1 Längsschnitt V1

# Variante 2 – barrierefreie Fußgängerunterführung mit barrierefreien Rampen

## Westseite (Thiedebacher Weg):

- Herstellung einer barrierefreien Rampe mit einer Breite von 4,0 m und Treppe
- Anpassung der Fahrbahn Thiedebacher Weg und der Feldzufahrt erforderlich
- Entfall von 2 Bäumen und Anpassung des Grabens erforderlich

## Wegeverbindung zwischen den Brücken:

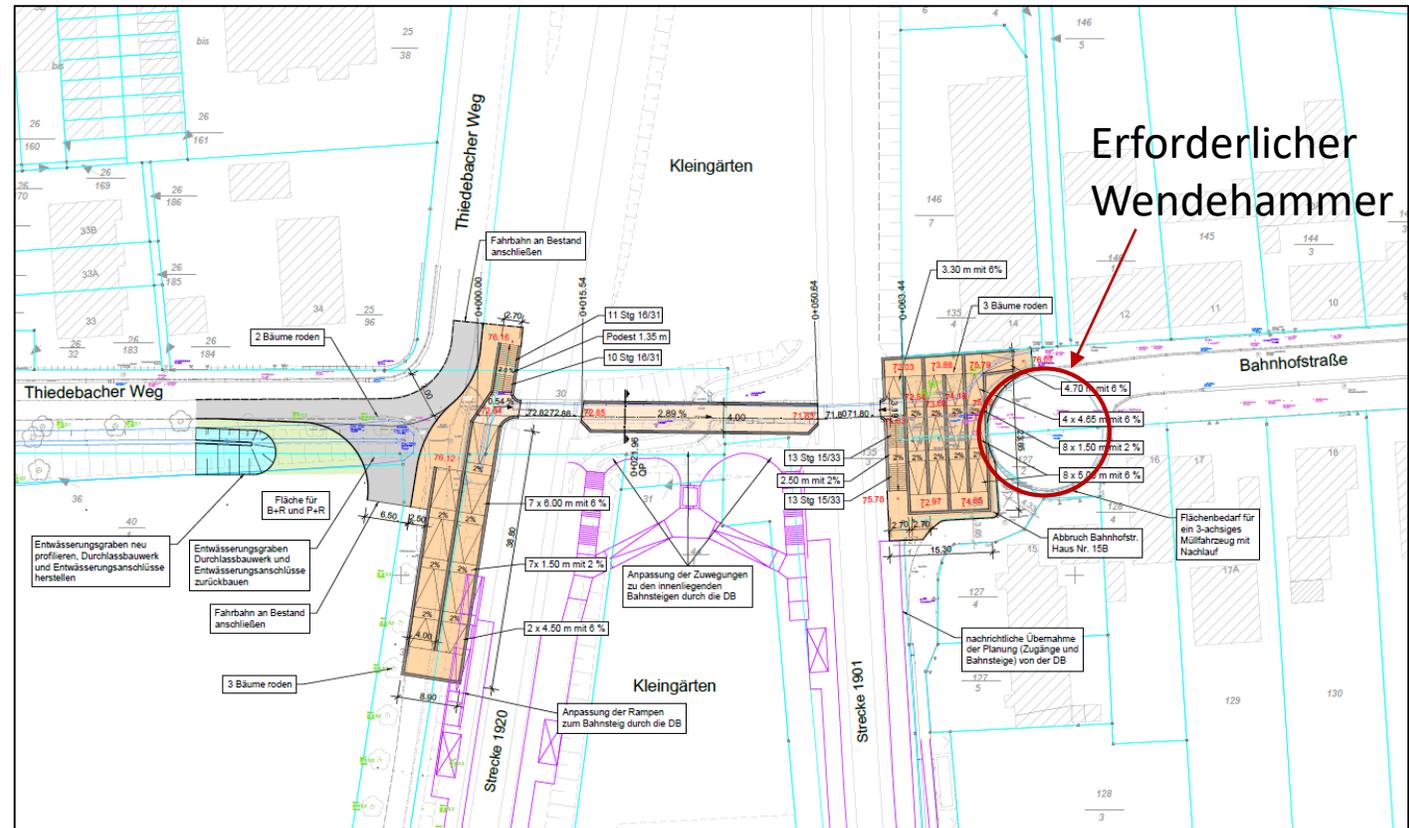
- Aufweitung auf eine Breite von 4 m und Abflachung auf eine Neigung von ca. 3 %
- Anbindung der Bahnsteigzuwegung zu den innenliegenden Bahnsteigen (Planung DB)

## Ostseite (Bahnhofstraße):

- Herstellung einer barrierefreien Rampe mit einer Breite von 2,70 m plus Treppe
- Entfall von 3 Bäumen erforderlich
- Abbruch Haus Nr. 15 B erforderlich
- Keine Flächen für B+R vorhanden

## Fazit:

- Geringer Flächenbedarf von Dritten
- Geschätzte Baukosten ca. 1,3 Mio. €



Lageplan V2 Längsschnitt V2

- Eingriff in den Wendehammer in der Bahnhofstraße
- Barrierefreie Rampe in der Bahnhofstraße richtlinienkonform nicht umsetzbar!

# Variante 3- barrierefreie Gehwegunterführung mit Radrampen

## Westseite (Thiedebacher Weg):

- Herstellung von Treppe, Fahrstuhl und separater Radrampe mit einer lichten Breite von 5,0 m (Radschnellwegstandard) mit einer Steigung von max. 6 %
- Anpassung der Fahrbahn Thiedebacher Weg und Feldzufahrt erforderlich
- Entfall von 5 Bäumen und Anpassung des Grabens erforderlich

## Wegeverbindung zwischen den Brücken:

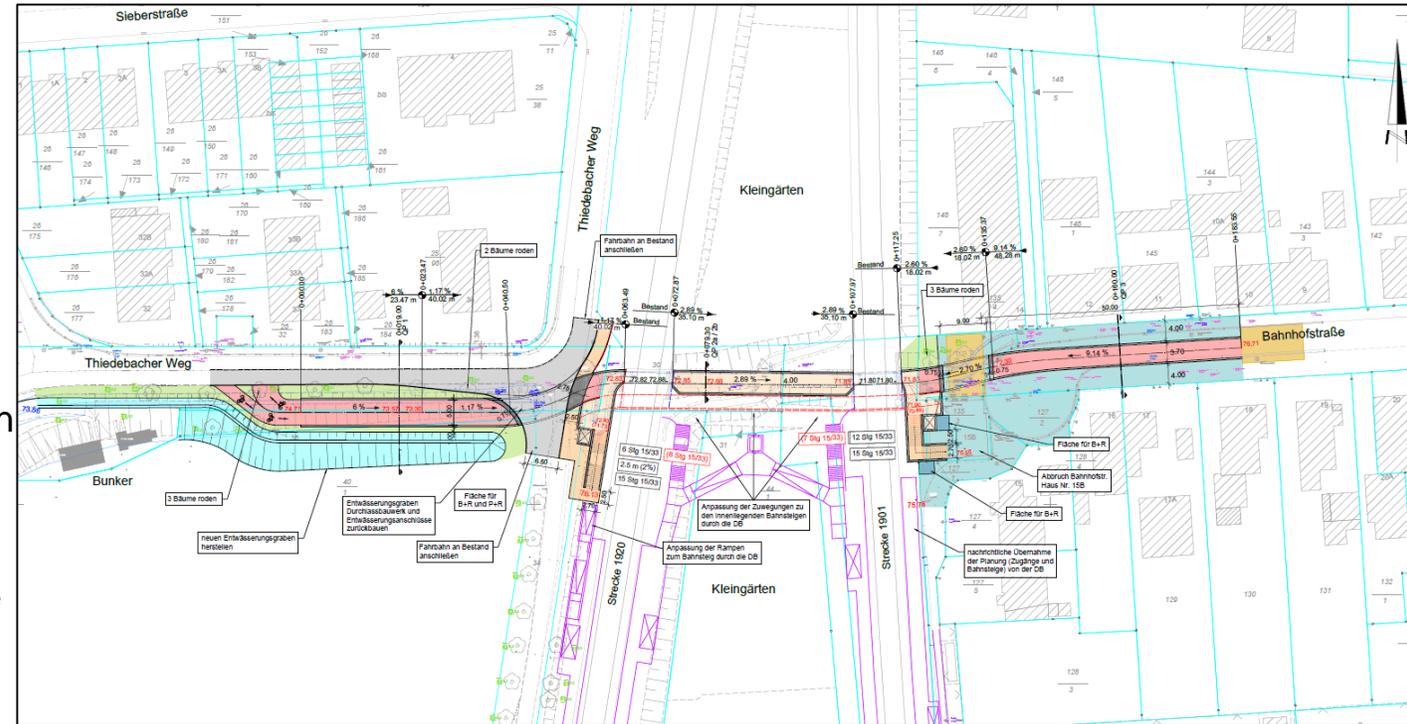
- Aufweitung auf eine Breite von 4 m und Abflachung auf eine einseitige Neigung von ca. 3 %
- Anbindung der Bahnsteigzuwegung zu den innenliegenden Bahnsteigen (Planung DB)

## Ostseite (Bahnhofstraße):

- Herstellung von Treppe, Fahrstuhl und separate Radrampe mit einer lichten Breite von 3,70 m
- Steigung der Radrampe von ca. 9 % (Anforderung Feuerwehr mit Bewegungsflächen alle 50 m)
- Entfall von 3 Bäumen erforderlich
- Flächen für B+R vorhanden

## Fazit:

- Etwas höherer Eingriff in Flächen Dritter erforderlich
- Geschätzte Baukosten ca. 3,5 Mio. €



[Lageplan V3](#) [Längsschnitt V3](#)

→ attraktive und hochwertige Radverbindung mit Radschnellwegstandard bei Neubau der Eisenbahnbrücken (rot gestrichelte Linie) umsetzbar



# Variante 4 – Neubau einer Fußgängerbrücke

## Westseite (Thiedebacher Weg):

- Erhalt der bestehenden Rampe mit Anpassung des Zugangs
- Herstellung von Treppe und Fahrstuhl
- Anpassung der Fahrbahn Thiedebacher Weg und Feldzufahrt erforderlich
- Entfall von 2 Bäumen und Anpassung des Grabens erforderlich

## Fußgängerbrücke

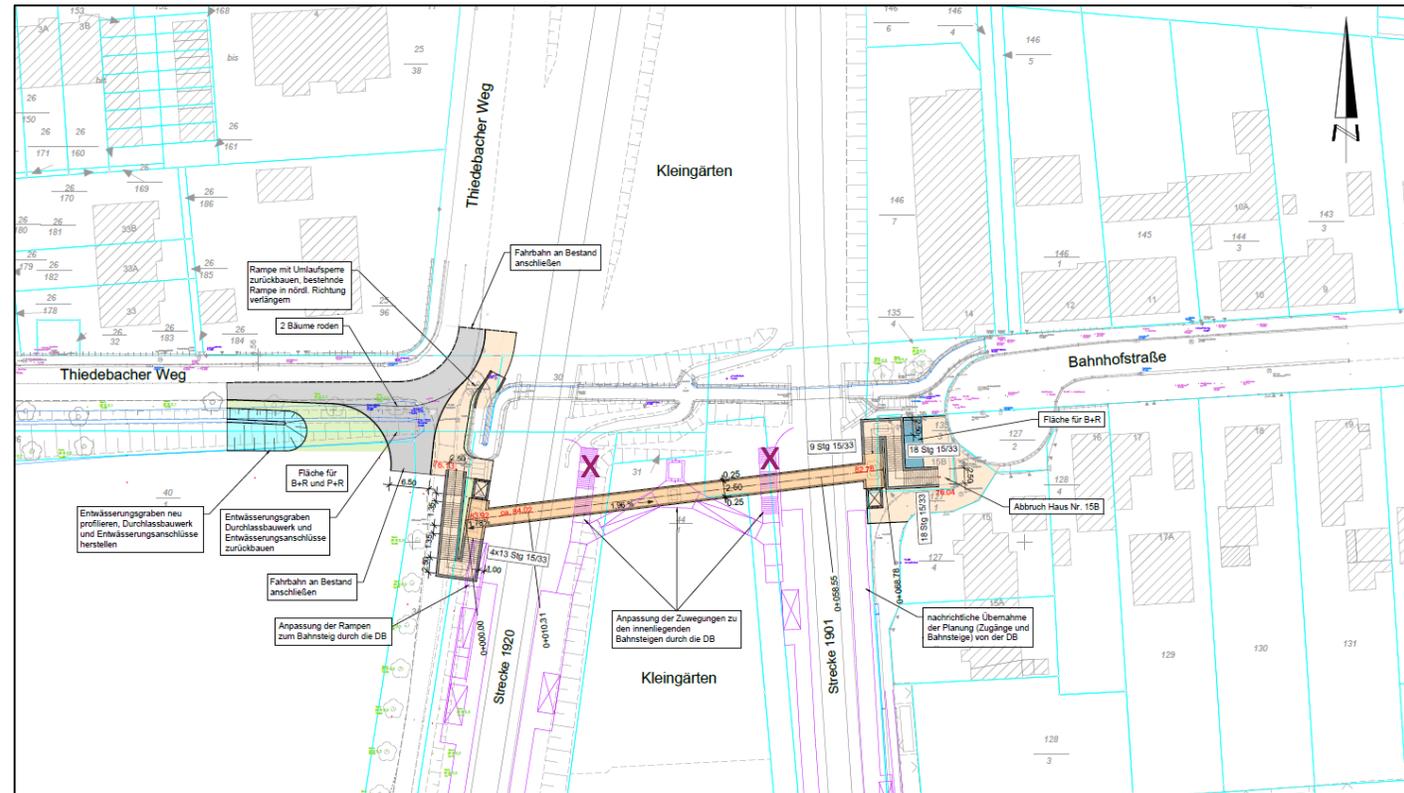
- Separate Gehwegverbindung mit besserer Einsehbarkeit und höherer sozialer Sicherheit
- Lichte Höhe von mind. 6,50 m über Gleisoberkante
- Anbindung der Bahnsteigzuwegung zu den innenliegenden Bahnsteigen (Planung DB)
- Keine Zuwegung zur alten Unterführung

## Ostseite (Bahnhofstraße):

- Herstellung von Treppe und Fahrstuhl
- Abbruch Haus Nr. 15 B erforderlich
- Flächen für B+R vorhanden

## Fazit:

- Geringer Flächenbedarf von Dritten
- Geschätzte Baukosten ca. 2,9 Mio. €



Lageplan V4 Längsschnitt V4

# Wie geht es nun weiter?



Die Präsentation, die Unterlagen zur Veranstaltung und viele weitere Informationen finden Sie auf [www.braunschweig.de/verkehrsplanung](http://www.braunschweig.de/verkehrsplanung)



Braunschweig  
Löwenstadt



**Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!**