

## V o r l a g e

an den Rat der Stadt Helmstedt  
über den Verwaltungsausschuss und den  
Ausschuss für Bau und Stadtentwicklung

### **Brücke über die Bahn**

Antragstellung für eine Bereitstellung von Strukturförderungsmitteln gemäß InvKG innerhalb der Wirtschaftsregion Helmstedt

Der Rat der Stadt hat am 28.03.2019 nach einem zweijährigen Erarbeitungsprozess das Integrierte Stadtentwicklungskonzept beschlossen. Wesentlicher Bestandteil dieses Konzepts ist ein nach Prioritäten gestaffelter Maßnahmenkatalog. Eine Brücke über den Bahnhof ist hier mit „Priorität 1“ aufgeführt.

Sämtliche Brückendurchlässe der Straßen in Nord-Süd-Richtung unter der Eisenbahnlinie hindurch sind zu Zeiten der Industrialisierung vor rund 150 Jahren konzipiert und dimensioniert worden. Sie stellen Engpässe im Verkehrsnetz dar, die durch ihre antiquierten Querschnitte eine gewisse Verkehrsberuhigung für den motorisierten Verkehr mit sich bringen, jedoch für die Anforderungen eines attraktiven und klimafreundlichen Berufs- und Freizeitverkehrs nicht geschaffen sind. Statt diese Brücken mit (wegen der vorhandenen Bahnanlagen) überproportional hohen Kosten umzubauen, kann speziell für die umweltfreundlichen Verkehre eine Nord-Süd-Verbindung in optimierter Lage geschaffen werden.

Die Durchführung einer derartigen Maßnahme rückt durch die grundsätzliche Bereitstellung von Fördermitteln in den Bereich des Möglichen. Den Rahmen dafür bietet das Investitionsgesetz Kohlereionen (InvKG).

Die Brücke ist als 150 m lange, 4 m breite Verkehrsverbindung für Fußgänger und Radfahrer konzipiert. Das Konzept beinhaltet

- Bau einer Brückenkonstruktion unter Berücksichtigung der komplexen Anforderungen des Bahnverkehrs
- Schaffung eines architektonisch anspruchsvollen Bauwerks im Bahnhofskontext
- Bau von barrierefreien Zugängen (Aufzüge, Rampen), Geländer, Überdachung
- Nutzerfreundliche Gestaltung der Anschlusspunkte an das vorhandene Straßennetz

Die Relevanz dieser Maßnahme lässt sich am besten darstellen, indem man über die kleinräumige lokale Betrachtung hinaus weitere regional bedeutsame Argumentationsstränge zusammenführt. Für die weitere Vorgehensweise ist es daher erforderlich, anhand dieser Gesamtzusammenhänge die zukunftsweisende, nachhaltige und entlastende Wirkung des Bauwerks zu beschreiben.

### 1) Entwicklung und Modernisierung des öffentlichen Nahverkehrs

Vor dem Hintergrund einer Stärkung des klimafreundlichen Schienenpersonennahverkehrs (kurz: SPNV) wird bundesweit die Wiederbelebung von stillgelegten Verbindungen untersucht, insbesondere auch in ländlichen Bereichen. Im Bereich des Regionalverbands Großraum

Braunschweig wurde bereits die Trasse im Abschnitt Schöningen – Schöppenstedt für eine mögliche Reaktivierung gesichert. Eine Wiederherstellung des SPNV zwischen Helmstedt und Schöningen schien wegen des Braunkohleabbaus unmöglich. Mittlerweile stellt sich die Situation anders dar. Die durch den Braunkohletagebau in Anspruch genommenen Flächen sind kleiner als ursprünglich geplant. Die Eisenbahnstrecke zwischen Helmstedt und Alversdorf (dort Anschluss an das Gelände des Kraftwerks Buschhaus) ist noch in Betrieb. Um Schöningen wieder an den SPNV anzuschließen, sind Richtung Helmstedt lediglich etwa 3 km Neubaustrecke erforderlich und damit nur ein Bruchteil dessen, was man in Richtung Schöppenstedt wieder aufbauen müsste (dort etwa 23,6 km Strecke plus Neubau von Brückenbauwerken).

Der Regionalverband untersucht derzeit als Vorzugsvariante, den SPNV zwischen Helmstedt und Schöningen auf einem separaten Gleis an den Bahnhof Helmstedt anzubinden. Für diesen Fall ist der Neubau eines Bahnsteigs südlich der im Personenverkehr genutzten Gleise vorgesehen. Diese Variante erlaubt z. B. die Untersuchung eines automatisierten Zugbetriebes, was im Bereich der Sicherungstechnik der DB nicht möglich wäre. Wegen der dann isolierten Lage des Bahnsteigs (außerhalb des vorhandenen Personentunnels, der nur den vorhandenen Mittelbahnsteig erschließt), ist der Neubau einer Fußgängerbrücke notwendig.

Mit der Herstellung eines SPNV zwischen Helmstedt und Schöningen würde auch ein neuer Haltepunkt „Lappwaldsee“ errichtet, ebenfalls könnte die ehemalige Verkehrsstation „Büddenstedt“ wieder in Betrieb genommen werden. Der Regionalverband geht davon aus, einen getakteten SPNV auf dem Abschnitt Helmstedt – Schöningen anbieten zu können, untersucht aber auch eine touristisch motivierte Verlängerung über das Paläon nach Hötensleben.

Die Bedienung der Strecke soll im Stundentakt erfolgen. Perspektivisch wird dann auch die Variante der umsteigefreien Fahrt der Züge von Helmstedt über Schöningen nach Braunschweig untersucht.

## **2) Entwicklung der Naherholungsregion Lappwaldsee/Schöningen/Elm**

Der „Masterplan Lappwaldsee“ projiziert bereits seit 2008 perspektivisch die touristische Nutzung der Seenlandschaft zwischen Helmstedt, Harbke und Schöningen. Dabei hat die Stadt Helmstedt als Kreisstadt in der Gestaltung und Koordination der vielfältigen Verkehrsbeziehungen eine große Verantwortung: Nur durch eine geeignete umwegfreie und nachhaltige Anbindung aus der Mitte der Kreisstadt heraus werden das Potenzial dieser Region und der Ausbau einzelner touristischer Anlaufpunkte (Das Grüne Band, Schloss Harbke, Paläon Schöningen) auch entwickelt und abgerufen werden können.

Über Jahre hinweg hat die Kreisverkehrswacht mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass insbesondere mit der Perspektive einer touristischen Erschließung des Lappwaldsees sämtliche Nord-Süd-Verbindungen innerhalb der Stadt wegen der Enge der Bahnbrücken nicht für einen attraktiven und verkehrssicheren Fußgänger- und Radverkehr geeignet seien. Anhand der Bekanntgabe B071/2018 hatte die Verwaltung reagiert und eine Brücke als sinnvollen Lösungsansatz dargestellt (ASO 08.11.2018 öS).

## **3) Ausbau der Siedlungsstruktur der Stadt Helmstedt**

Die Stadt Helmstedt hat sich seit den 90er Jahren südlich der Bahnlinie kontinuierlich und in erheblichem Maße weiterentwickelt. Neben den Siedlungen Tangermühlenweg und Kohlenviertel sind in den Baugebieten Piepenbrink, Steinmühlencamp, Galgenbreite und St. Stephani hunderte von neuen Grundstücken im Südosten erschlossen worden, die an die Verkehrswege nördlich der Bahn angeschlossen sind. Parallel sind ein großflächiges Einkaufszentrum und mehrere weitere Gewerbestandorte entstanden, deren Erreichbarkeit für den nichtmotorisier-

ten Verkehr im Dienste des Klimaschutzes noch deutlich ausgebaut werden sollte. Perspektivisch sind weitere Ackerflächen am südöstlichen Stadtrand für eine Wohnbebauung vorgesehen. Die Dynamik der dadurch wachsenden Verkehrsmengen und die Vernetzung mit Innenstadt und Bahnverkehr sollen klimafreundlich abgewickelt werden.

#### 4) Aufwertung des Netzes der Freizeitradwege

Helmstedt ist Start, Ziel oder Anlaufstation zahlreicher regionaler und überregionaler Radwege. Beispiele im Fernradwegenetz sind

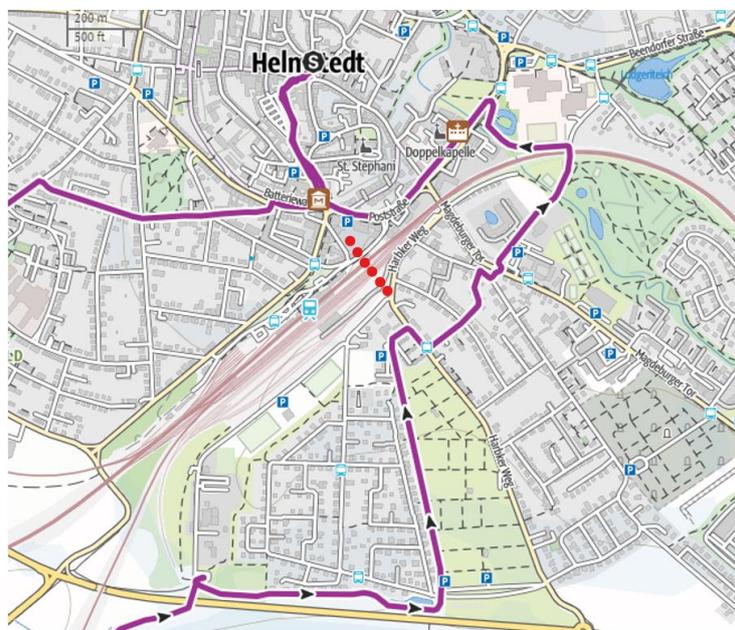
- Das Grüne Band
- Städtepartnerschaftsradweg Braunschweig-Magdeburg
- Braunschweiger Jacobsweg

Für diese Fernwanderwege bietet sich Helmstedt als Etappenziel, Übernachtungspunkt oder Übergang zu weiteren regionalen Sehenswürdigkeiten an.

Regionale, meist als Rundwanderwege gestaltete Touren sind zum Beispiel

- Grenzenlos
- NATOUR-Route
- Romanik-Route
- Lappwaldsee-Route
- Eitzsee-Route

Der große Teil dieser Radwege wird entweder in mehr oder weniger komplizierten Bögen (mit zahlreichen Straßenquerungen) an der Helmstedter Innenstadt vorbeigeführt oder in Nord-Süd-Richtung auf Umwegen (in der Regel ohne separaten Radweg) durch eine der engen Bahnbrücken geleitet – was sowohl die Länge als auch die Sicherheit der Radwegeverbindungen negativ beeinträchtigt. Hier als Beispiel die Streckenführung der „Eitzsee-Route“ (Quelle: [Eitzsee-Route • Radtour » outdooractive.com](#))



Sämtliche touristische Wege sollen nicht isoliert betrachtet und genutzt, sondern auf sinnvolle Weise mit dem Zentrum der Stadt und dem Bahnverkehrsnetz verknüpft werden. Einige dieser Wege könnten durch eine Brücke gebündelt und gestrafft werden, wobei die Brücke selbst auch als „Highlight“ und als weiterer Aussichtspunkt dienen kann. Lokal betrachtet werden damit auch die südlichen Stadtteile wesentlich besser an die nördlich der Bahn gelegenen Ost-West-Radwegeverbindungen angebunden.

### Weiteres Vorgehen:

Es liegt eine Projektskizze für eine Brückenverbindung vor, die dieser Vorlage als Abbildung 3 der Anlage beigefügt ist. Die Wirtschaftsregion Helmstedt empfiehlt auf der Grundlage der Skizze und der dargestellten Argumente eine schnellstmögliche Antragstellung, um die Maßnahme in den Mittelabruf des „Förderbereiches 2“ (Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) einbauen zu können. Die parallele bzw. ergänzende Inanspruchnahme weiterer Fördertöpfe wird geprüft.

Zeitnah muss auch eine konkrete Entwurfsplanung unter Abstimmung mit der DB AG beauftragt werden.

### **Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung wird beauftragt, in Übereinstimmung mit der Priorität 1 des vom Rat beschlossenen Integrierten Stadtentwicklungskonzepts einen Fördermittelantrag gemäß InvKG zum Bau einer Brücke über die Bahn zu stellen. Weitere Fördermöglichkeiten sollen geprüft werden.

gez. Schobert

**Anlage:** Abbildungen

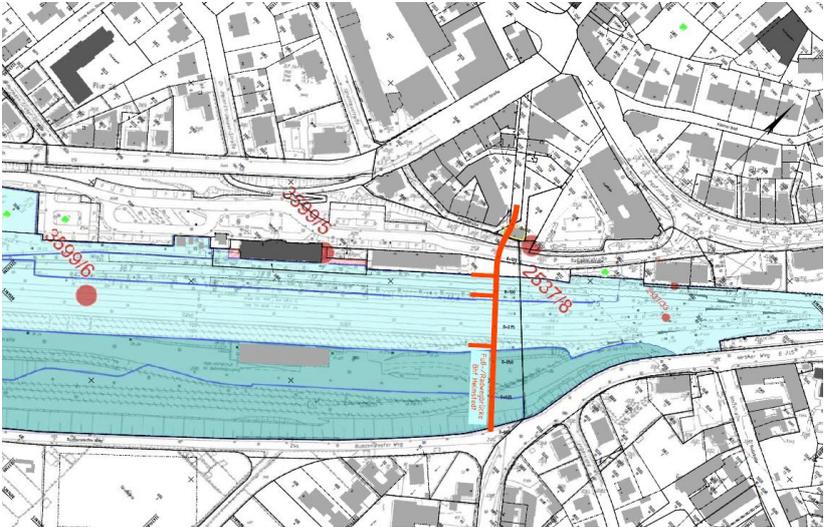
**Abbildungen:**



**Abb. 1:** Brücke im Stadtgebiet



**Abb. 2:** südliche Stadtteile



**Abb. 3:** Projekt Brücke, Übersichtslageplan

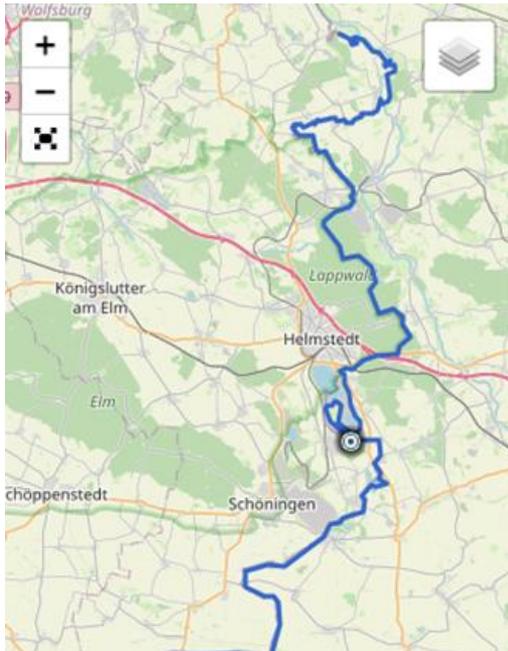


Abb. 4: Das Grüne Band,  
Quelle: [Grünes Band - Abschnitt 07: Zwischen Mattierzoll und Bahrdorf • eGoTrek](#)

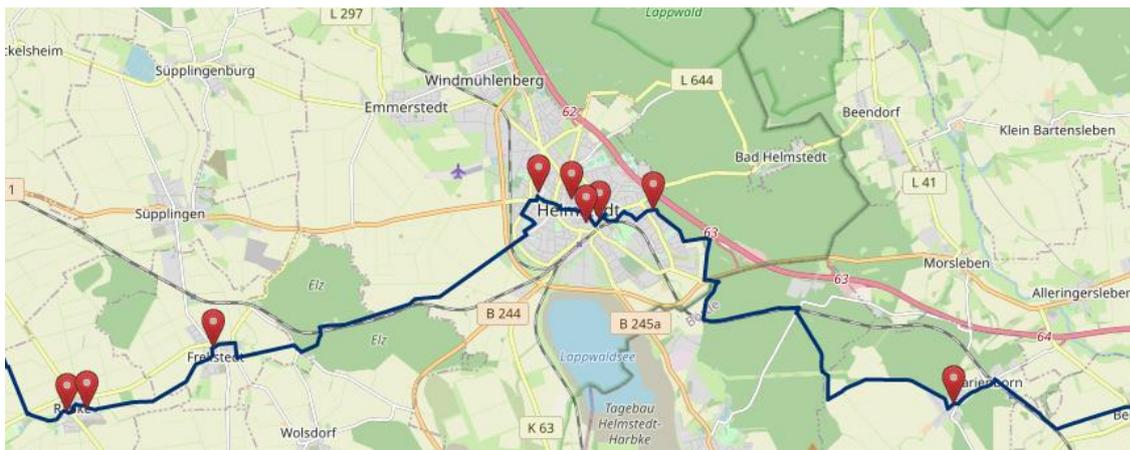


Abb. 5 : Braunschweiger Jakobsweg,  
Quelle [Braunschweiger Jakobsweg: Der Weg \(thzbs.de\)](#)



Abb. 6: Städtepartnerschaftsradweg Braunschweig-Magdeburg,  
Quelle: [Etappen | Städtepartnerschaftsradweg | Braunschweig - Magdeburg \(staedtepartnerschaftsradweg.de\)](#)