



# Stationsoffensive im Großraum Braunschweig

*Neue Bahnhaltepunkte für die Region*

## Sehr geehrte Damen und Herren,

in den vergangenen 10 Jahren hat sich der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in unserer Region rasant entwickelt. Gemeinsam mit dem Land Niedersachsen und in Abstimmung mit unseren benachbarten Aufgabenträgern, der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), der Region Hannover und der Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt (NASA), haben wir das SPNV-Angebot in unserer Region und dessen Qualität sukzessive ausgebaut.

Die Verbindungen Hannover – Braunschweig, Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig, Wolfenbüttel – Braunschweig und ab 2023 Wolfsburg – Braunschweig werden im Halbstundentakt bedient. Auf allen übrigen Strecken gibt es einen Stundentakt, zum Teil mit Verstärkerfahrten verdichtet. Und dank der Förderprogramme von Bund, Land und unserer eigenen Aufwendungen werden voraussichtlich bis Ende der 20er Jahre alle Verkehrsstationen barrierefrei ausgebaut und modern gestaltet sein.

Damit sind wir aber nicht zufrieden und arbeiten an zahlreichen weiteren Verbesserungen. Durch das von Bund und Land sowie dem Regionalverband unterstützte Förderprogramm "Stationsoffensive" der DB AG können wir jetzt gemeinsam mit dem Vorhabenträger DB Station&Service AG die Planung von sieben neuen Stationen voranbringen. Wenn diese fertig gestellt sind, steigt die Zahl der Stationen in unserem Verbandsgebiet auf 53.

Die neuen Verkehrsstationen bieten den Kommunen und der örtlichen Wirtschaft neue Perspektiven. Zum einen beeinflussen sie die Siedlungsentwicklung dergestalt, dass Wohnquartiere im Umfeld eine weitere hochwertige Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr bekommen. Zum anderen werden Arbeitgebern dort Standorte mit optimaler Verkehrsanbindung angeboten. Und von allen neuen Stationen kann man direkt nach Braunschweig- oder Wolfsburg-Hauptbahnhof fahren und dort zum Fernverkehr umsteigen.

Wir haben die in der Stationsoffensive enthaltenen Projekte in dieser Broschüre zusammengefasst und stellen ihre verkehrliche und räumliche Bedeutung dar. Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Ihr



Ralf Sygusch, Verbandsdirektor Regionalverband Großraum Braunschweig



# Hintergrund Stationsoffensive

Ab den 1960er Jahren wurden im deutschen Eisenbahnnetz zahlreiche Bahnhöfe und Haltepunkte aufgegeben. Ursache war meistens der wachsende Individualverkehr verbunden mit Rationalisierungen im Eisenbahnbetrieb.

Seit dieser Zeit haben sich viele Ortschaften vergrößert und die Anzahl der Pendler hat stark zugenommen. Die Eisenbahn fährt nicht mehr nur wenige Male am Tag, sondern getaktet von früh morgens bis spät abends. Die Vernetzung von Bus und Bahn wurde und wird optimiert. Bahnsteiganlagen und Züge werden nach und nach barrierefrei. Wir wollen die Bürger\*innen im Bereich Mobilität unterstützen, klima- und ressourcenschonend zu leben.

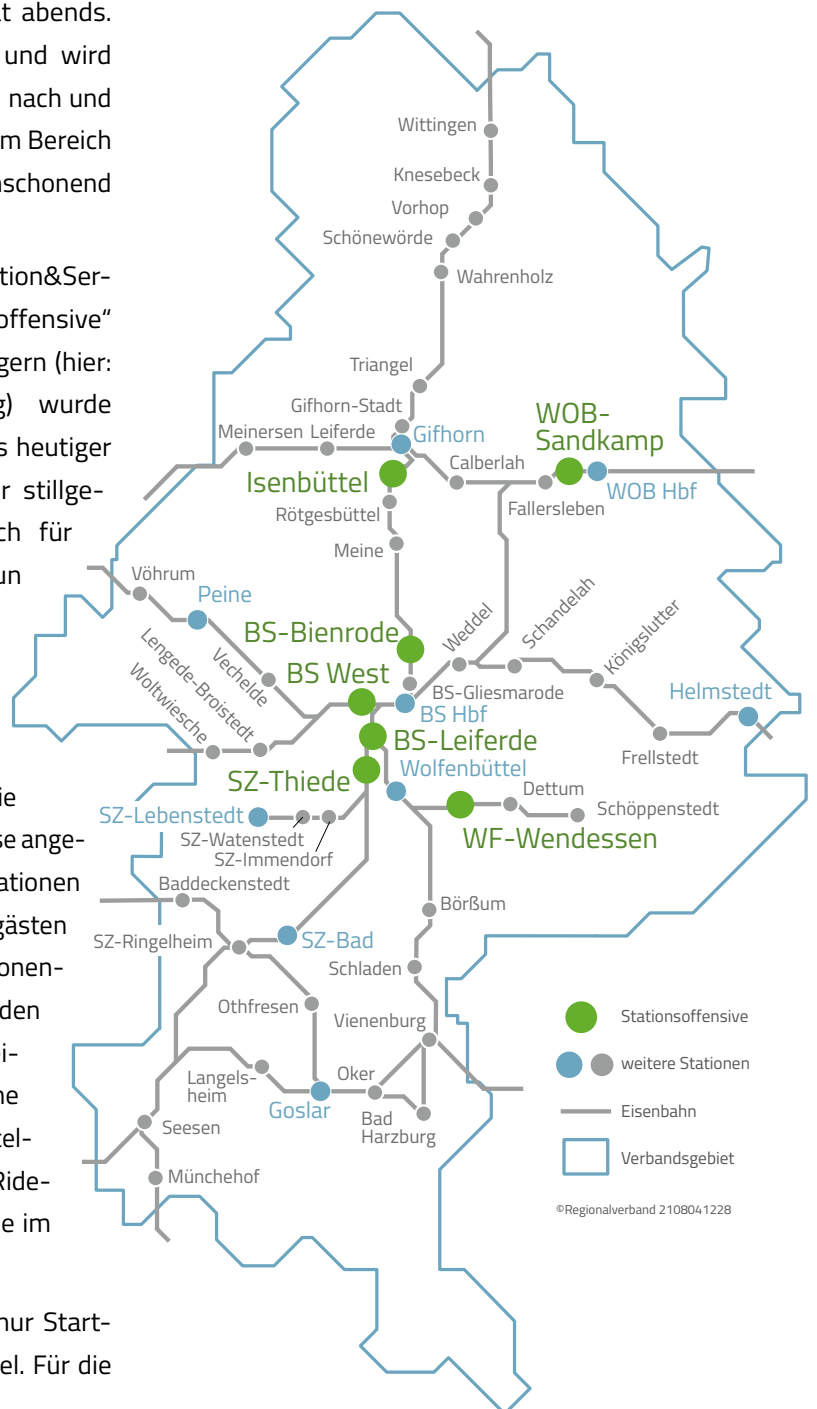
Aus diesem Grund hat die DB Station&Service AG 2015 die Idee der „Stationsoffensive“ entwickelt. Gemeinsam mit den Aufgabenträgern (hier: Regionalverband Großraum Braunschweig) wurde untersucht, welche ehemaligen Stationen aus heutiger Sicht verkehrlich und betrieblich nicht mehr stillgelegt werden würden. Hieraus ergaben sich für unser Verbandgebiet sieben Stationen, die nun „reaktiviert“ werden.

Der Begriff „Reaktivierung“ trifft den Kern des Projektes nicht ganz, denn es werden neue Stationen geplant. Ihre Lage orientiert sich manchmal an alten Standorten, ist aber oft an die aktuellen örtlichen und verkehrlichen Verhältnisse angepasst. Es werden zeitgemäße, barrierefreie Stationen gebaut, die ihrer Aufgabe gerecht werden, Fahrgästen einen komfortablen Zugang zum Schienenpersonennahverkehr zu bieten. Die neuen Stationen werden auch das örtliche Umfeld verändern. Alle beteiligten Kommunen planen zum Teil umfangreiche Umfeldmaßnahmen. Stadtbahn- und Bushaltestellen werden angepasst, Bike&Ride- und Park&Ride-Anlagen geschaffen, neue Aufenthaltsbereiche im Umfeld entstehen.

Wichtig ist, dass die neuen Stationen nicht nur Startpunkt für die Fahrgäste sind, sondern auch Ziel. Für die

am Haupteingang des VW-Werkes gelegene Station Wolfsburg-Sandkamp ist das offensichtlich. Aber auch die anderen Stationen ermöglichen in ihrem Umfeld wirtschaftliche Entwicklungen in dieser Richtung. Manches Unternehmen kann sich nun einen Standort mit direktem Bahnanschluss schaffen.

Die Umsetzung von Eisenbahnprojekten ist komplex und Planungs-, Genehmigungs- und Bauzeiten sind daher oft lang. Es ist geplant, die ersten Stationen im Dezember 2026 in Betrieb zu nehmen.



## BRAUNSCHWEIG WEST

Die künftige Station Braunschweig West wird als zentraler Mittelpunkt zwischen den Stadtteilen Weststadt, Broitzem und Gartenstadt in einem bedeutungsvollen Einzugsgebiet liegen und dadurch tausenden Bürgerinnen und Bürgern eine attraktive Alternative zum Auto bieten.

Als sogenannte Rendezvous-Station im Öffentlichen Nahverkehr werden zwei Regionalexpresslinien Braunschweig West sechsmal pro Stunde umsteigefrei mit Hannover, Hildesheim und Wolfsburg verbinden. Angepasste und neue Buslinien werden die Station mit den umliegenden Braunschweiger Stadtteilen Rünigen, Geitelde und Timmerlah verknüpfen und die Stadtbahnlinie 5 stellt den direkten Anschluss an das westliche Ringgebiet und die Braunschweiger Innenstadt her. Es ist geplant, einen direkten, barrierefreien Umstieg zwischen der Stadtbahn und den Regionalzügen zu schaffen, damit das Angebot von allen Fahrgästen problemlos genutzt werden kann.

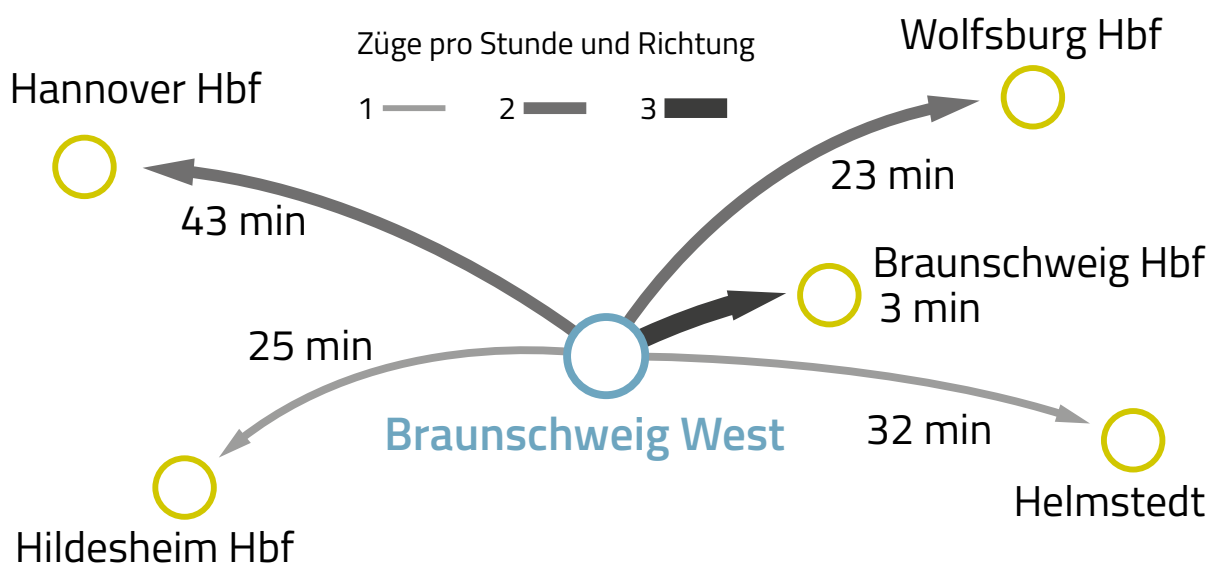
Die neue Verkehrsstation wird somit zum Dreh- und Angelpunkt von Pendlern und Anwohnern.

Laut Fahrgastpotentialanalyse werden in Zukunft an der Station Braunschweig West mehr als 4.000 Ein- und Aussteigende erwartet. Dies bietet ein enormes Potenzial für Gewerbetreibende entlang der Donaustraße und der Friedrich-Seele-Straße. Mit einem Einzugsgebiet von ungefähr 35.000 Einwohnenden können sich Gewerbetreibende als attraktiver, zentral gelegener Arbeitgeber präsentieren und mit einem großen Gewinn an Neukunden rechnen.

### ZUKUNFT

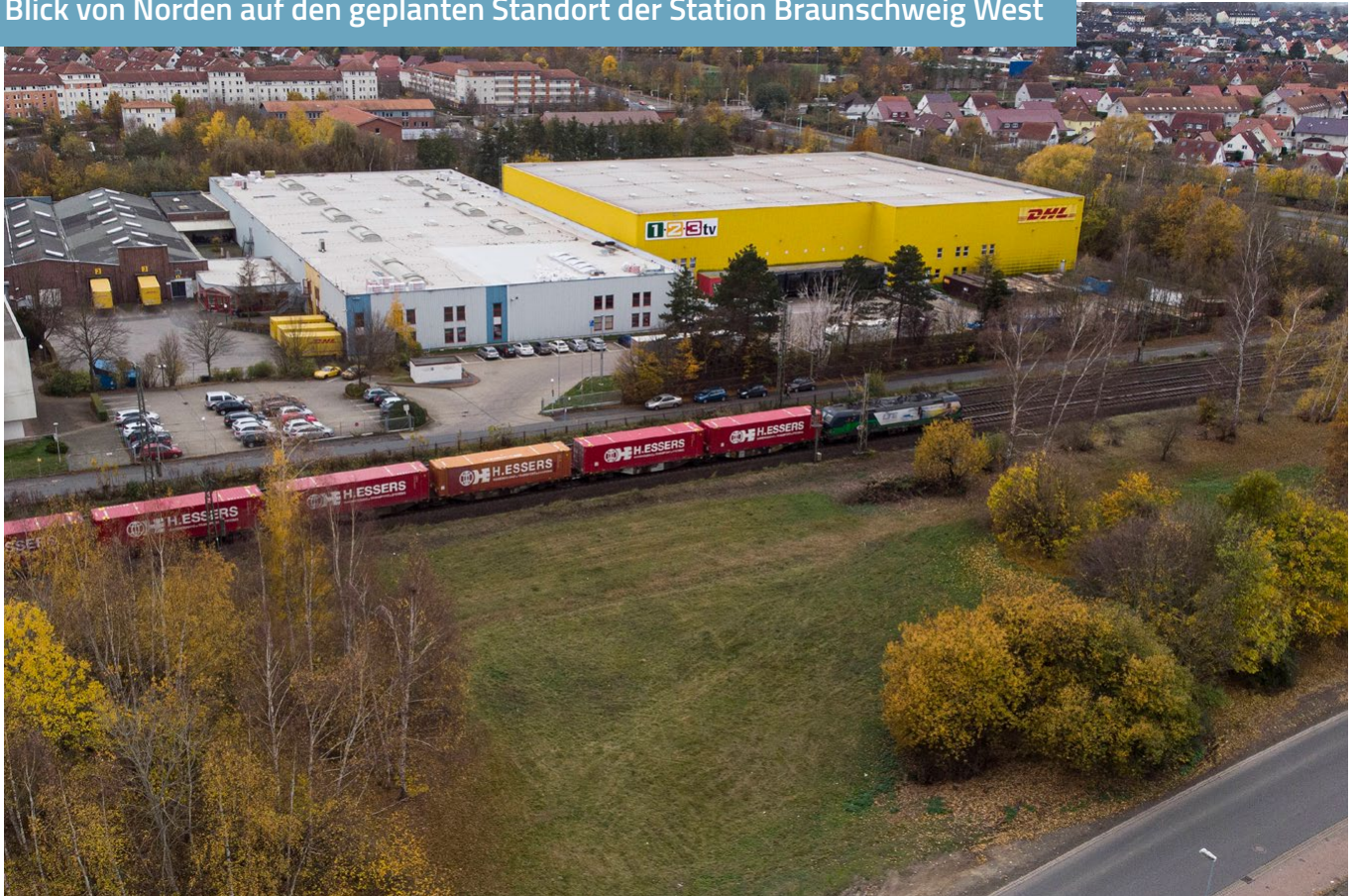
- ▶ Bis zu 4.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
- ▶ 6 Züge pro Stunde
- ▶ 3 Bahnsteigkanten an der Station
- ▶ Ausstattung der Bahnsteige mit Dächern
- ▶ Neugestaltung des Umfeldes durch Stadt Braunschweig und BSVG

### Erreichbarkeit ausgewählter Stationen per Eisenbahn

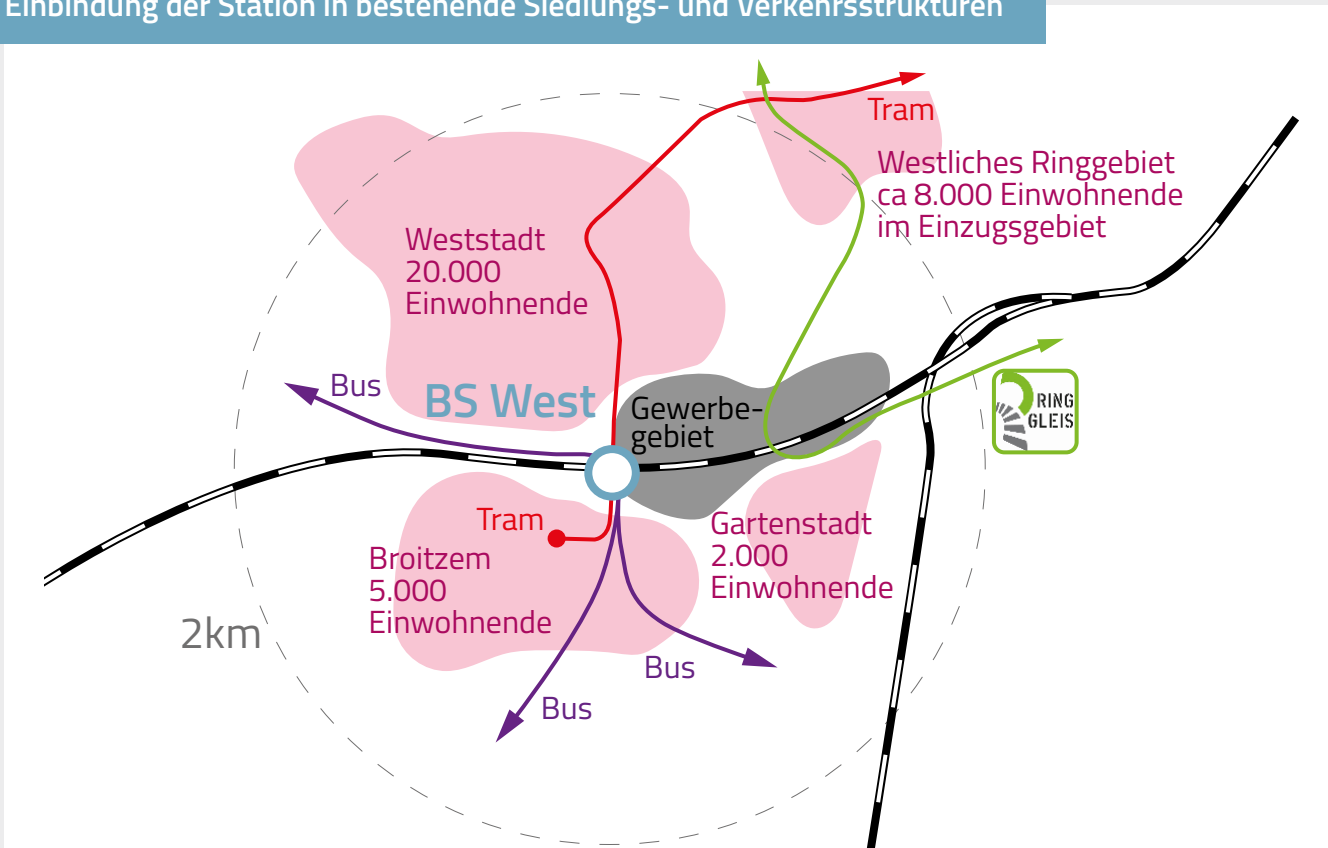




Blick von Norden auf den geplanten Standort der Station Braunschweig West



Einbindung der Station in bestehende Siedlungs- und Verkehrsstrukturen



## BRAUNSCHWEIG-LEIFERDE

Die neue Station Braunschweig-Leiferde hat eine Besonderheit: Sie liegt sowohl an der bereits 1838 als erste deutsche Staatseisenbahn in Betrieb genommenen Strecke Braunschweig – Wolfenbüttel als auch an der 1941 dem Betrieb übergebenen Strecke Leiferde – Salzgitter-Drütte. Davon profitiert der Standort Leiferde und die Fahrgäste können in drei Richtungen umsteigefrei reisen.

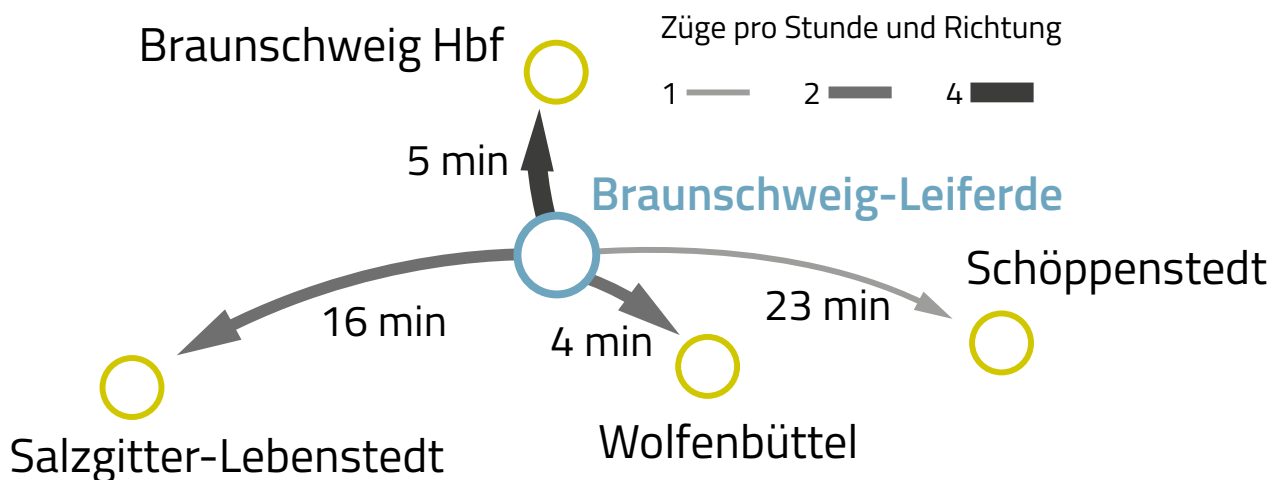
Aus den 1960er Jahren stammt der vorhandene schmale Fußweg, der die beiden Eisenbahnstrecken unterquert und so den alten Dorfkern mit dem westlich der Bahn entstandenen Wohngebiet verbindet. Dieser Weg wird von Grund auf erneuert, damit er der neuen Funktion der Erschließung der Bahnsteige gerecht wird.

Braunschweig-Leiferde wird an jeder Strecke zwei Außenbahnsteige erhalten. Für die beiden im Zwickel der Bahnstrecken liegenden Gleise wird ein gemeinsamer Zugang geschaffen.

### ZUKUNFT

- ▶ 6 Züge pro Stunde
- ▶ 4 Außenbahnsteige
- ▶ Gemeinsamer Zugang im Zwickel mit Aufenthaltsqualität
- ▶ Barrierefreie Fahrgastzugänge
- ▶ Wetterschutz
- ▶ Umfeldanpassungen durch die Stadt Braunschweig

### Erreichbarkeit ausgewählter Stationen per Eisenbahn

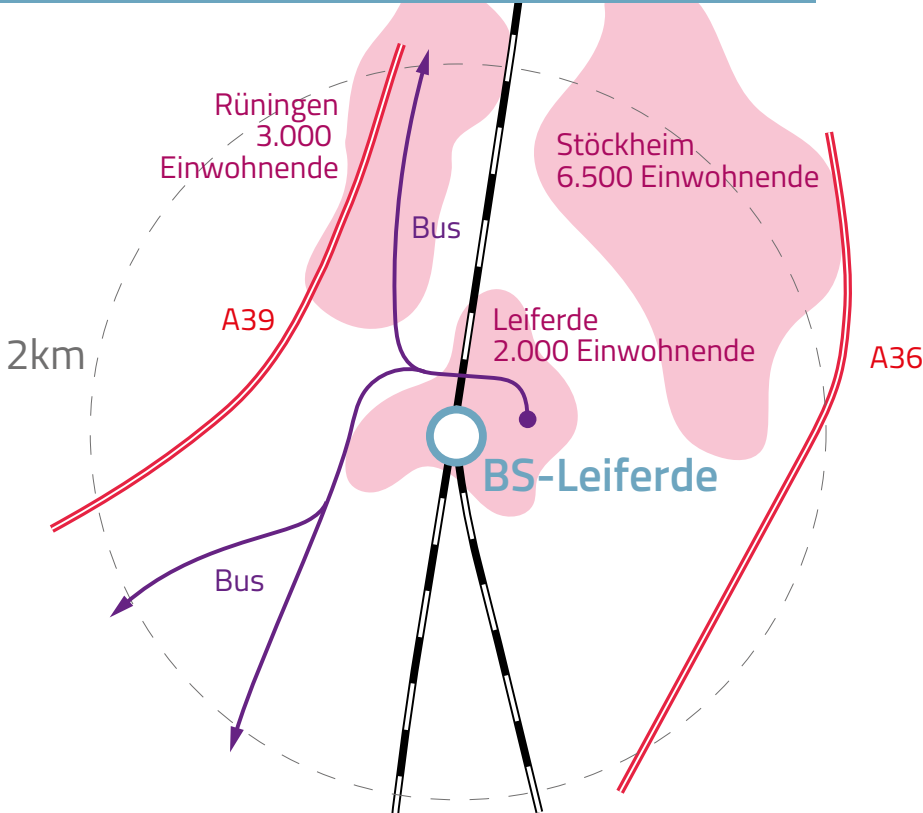




Blick von Osten auf den geplanten Standort der Station Braunschweig-Leiferde



Einbindung der Station in bestehende Siedlungs- und Verkehrsstrukturen



## BRAUNSCHWEIG-BIENRODE

Die Station wird im Ortskern des gleichnamigen Braunschweiger Stadtteils Bienrode liegen. Sie ist insbesondere fußläufig und mit dem Fahrrad sehr gut erreichbar. Ergänzend plant die Stadt Braunschweig eine Busspur, die die Station zu einer hervorragenden Umsteigeanlage aufwerten wird.

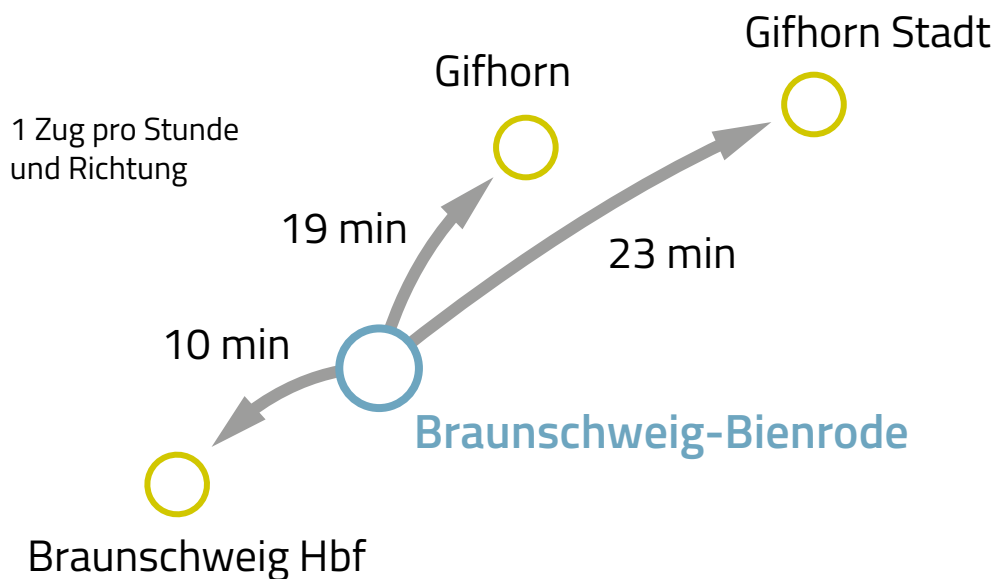
Die Planung der Busspur ist eine große Herausforderung, da zwischen dem Gleis und den östlich davon liegenden Privatgrundstücken nur ein schmaler Streifen zur Verfügung steht. Um Gelenkbusse zwischen der Waggumer Straße und der Busspur verkehren lassen zu können, müssen die Planer daher noch ein geeignetes Konzept entwickeln. Gleichzeitig hat die DB Netz AG einen hohen Sicherheitsanspruch an Bahnübergängen, der ebenfalls beachtet werden muss.

Die Station wird nicht nur ein Mehrwert für die Einwohner von Bienrode sein, sondern auch das Tor des Schienenpersonennahverkehrs zum Braunschweiger Flughafen und dem neuen Gewerbegebiet nördlich der Autobahn A2.

### ZUKUNFT

- ▶ 2 Züge pro Stunde, vsl. ab 2030 4 Züge pro Stunde (Halbstundentakt Braunschweig – Gifhorn Stadt)
- ▶ Station mit Außenbahnsteig (gleichzeitig Haltestelle der Busanbindung)
- ▶ Möglicherweise gemeinsames Bahnsteigdach für Bus und Bahn
- ▶ Busspur mit Haltestellen geplant durch die Stadt Braunschweig

### Erreichbarkeit ausgewählter Stationen per Eisenbahn

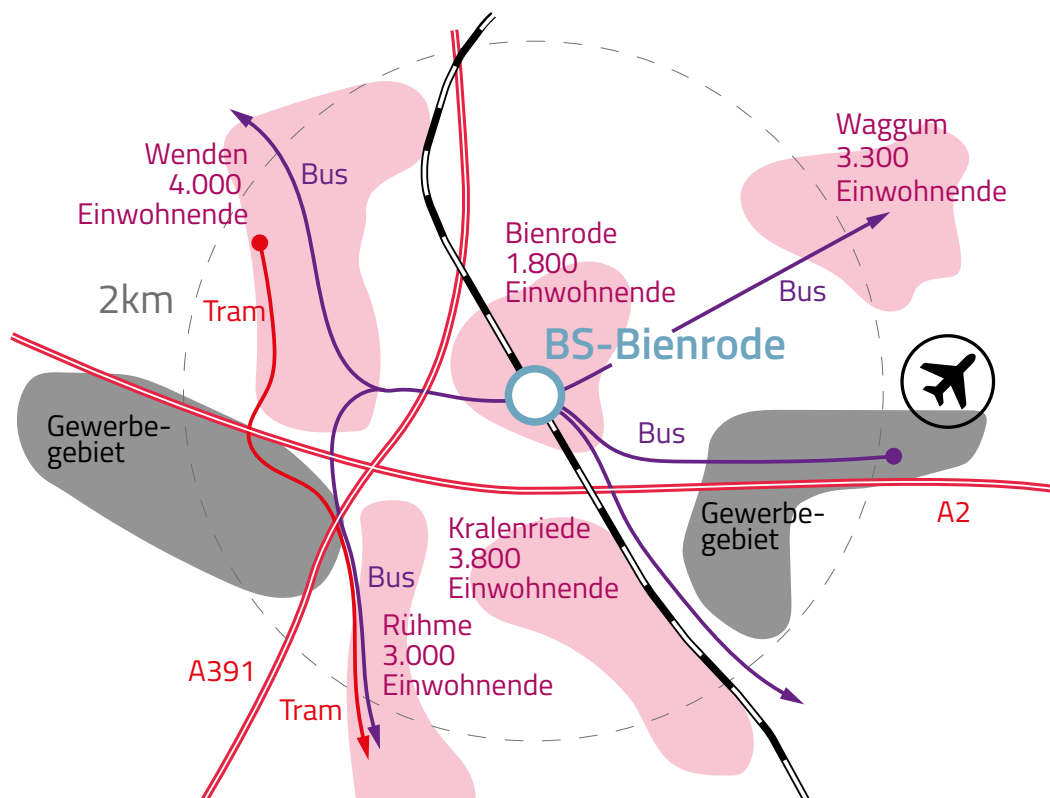




## Lage der geplanten Station im Luftbild



## Einbindung der Station in bestehende Siedlungs- und Verkehrsstrukturen



## ISENBÜTTEL

Isenbüttel hat eine lange Bahnhofstradition. So hieß der heutige Bahnhof Gifhorn seit seiner Inbetriebnahme zunächst Isenbüttel und später Isenbüttel-Gifhorn. Mit der Inbetriebnahme der heutigen Streckenführung der Strecke Braunschweig – Gifhorn wurde am Bahnübergang der Gifhorer Straße weit außerhalb der Ortschaft der Bahnhof Isenbüttel Dorf errichtet. Nicht zuletzt wegen seiner ungünstigen Lage wurde er bereits 1976 aufgegeben.

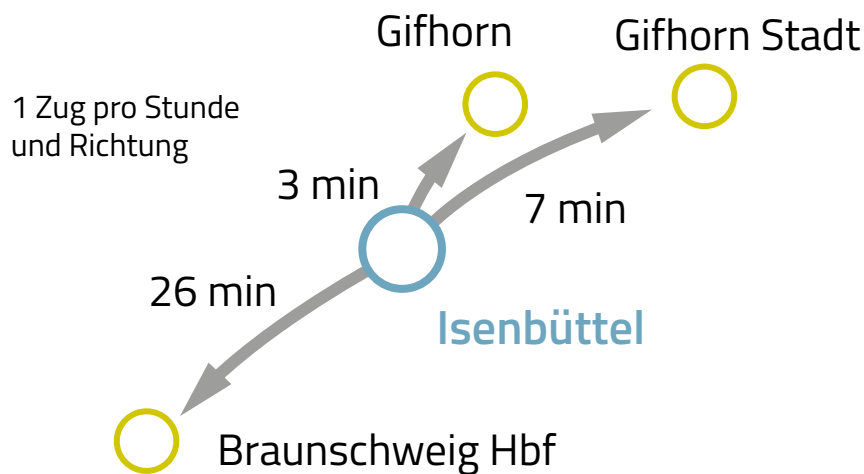
Die neue Station wird optimal zum Siedlungsgebiet positioniert. Aufgrund der Dammlage der Bahn bei der Ortsdurchfahrt wird die Station am westlichen Ortsrand im Bereich des Supermarktes geplant. Sie ist somit zu Fuß, mit dem Fahrrad und per PKW sehr gut zu erreichen. Die Lage bietet sich ideal für Pendelnde an, da Arbeitsweg und Besorgungen des täglichen Bedarfs miteinander verbunden werden können.

Die Attraktivität der Gemeinde Isenbüttel wird durch die Station angesichts der kurzen Fahrzeiten in Richtung Braunschweig und Gifhorn Stadt enorm gesteigert.

### ZUKUNFT

- ▶ 2 Züge pro Stunde, vsl. ab 2030 4 Züge pro Stunde (Halbstundentakt Braunschweig – Gifhorn Stadt)
- ▶ Station mit Außenbahnsteig
- ▶ Station mit Wetterschutz
- ▶ Sehr gute Lage durch unmittelbare Nähe zu einem Supermarkt

### Erreichbarkeit ausgewählter Stationen per Eisenbahn

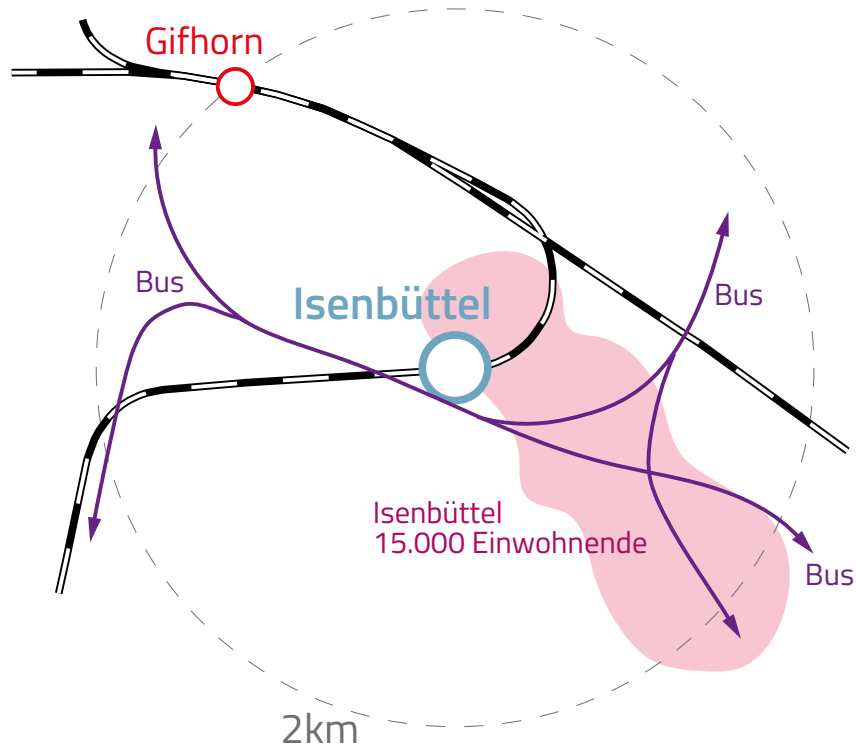




## Blick von Nordwesten auf den geplanten Standort der Station Isenbüttel



## Einbindung der Station in bestehende Siedlungs- und Verkehrsstrukturen



## WOLFSBURG-SANDKAMP

Mit der Station Wolfsburg-Sandkamp erfüllt sich ein langgehegter Wunsch der Stadt Wolfsburg und vieler Mitarbeitenden der Volkswagen AG. Die Station liegt unmittelbar an der Brücke der Oststraße über die Bahngleise und dem Mittellandkanal und somit vor der Hauptverwaltung von VW. Fußläufig ist das „Tor Sandkamp“ nach 500 m erreicht, der Tunnelzugang am „Tor 6“ nach 600 m.

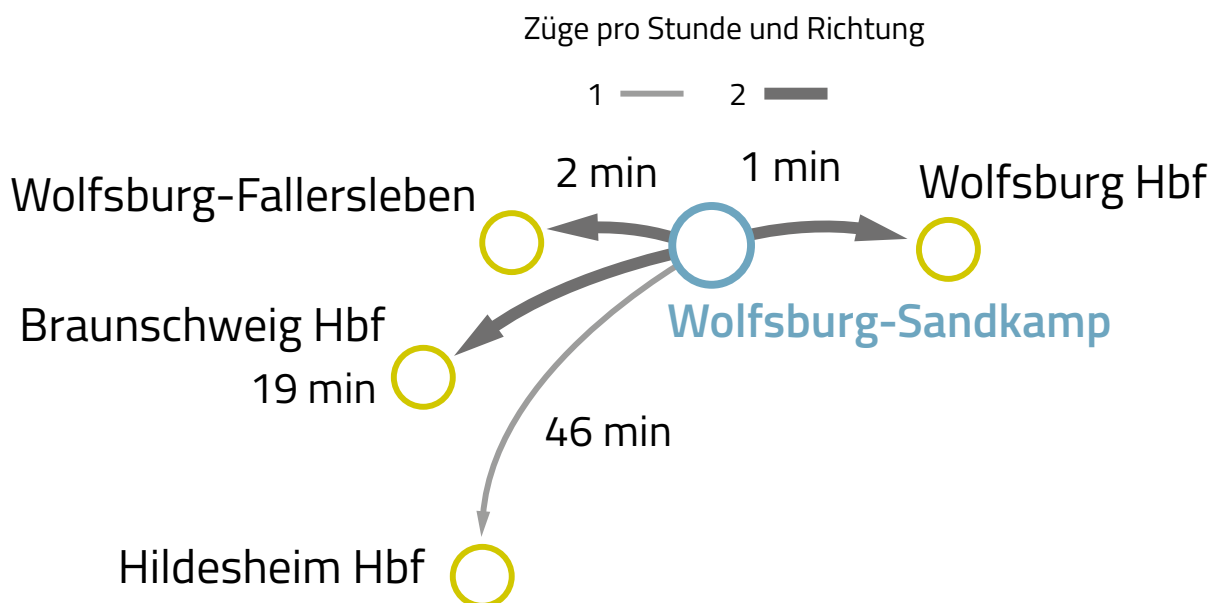
Die Station soll einen Zugangsbereich erhalten, der zum einen die Funktion des Wetterschutzes übernimmt und zum anderen sicherstellt, dass keine schalltechnisch nachteilige Öffnung in der bestehenden Lärmschutzwand entsteht. Dem Bereich kommt auch die Aufgabe zu, die Station erkennbar zu machen, da sie ansonsten hinter der Lärmschutzwand nicht gesehen werden würde.

Die Station wird im Halbstundentakt vom RE50 Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg bedient.

### ZUKUNFT

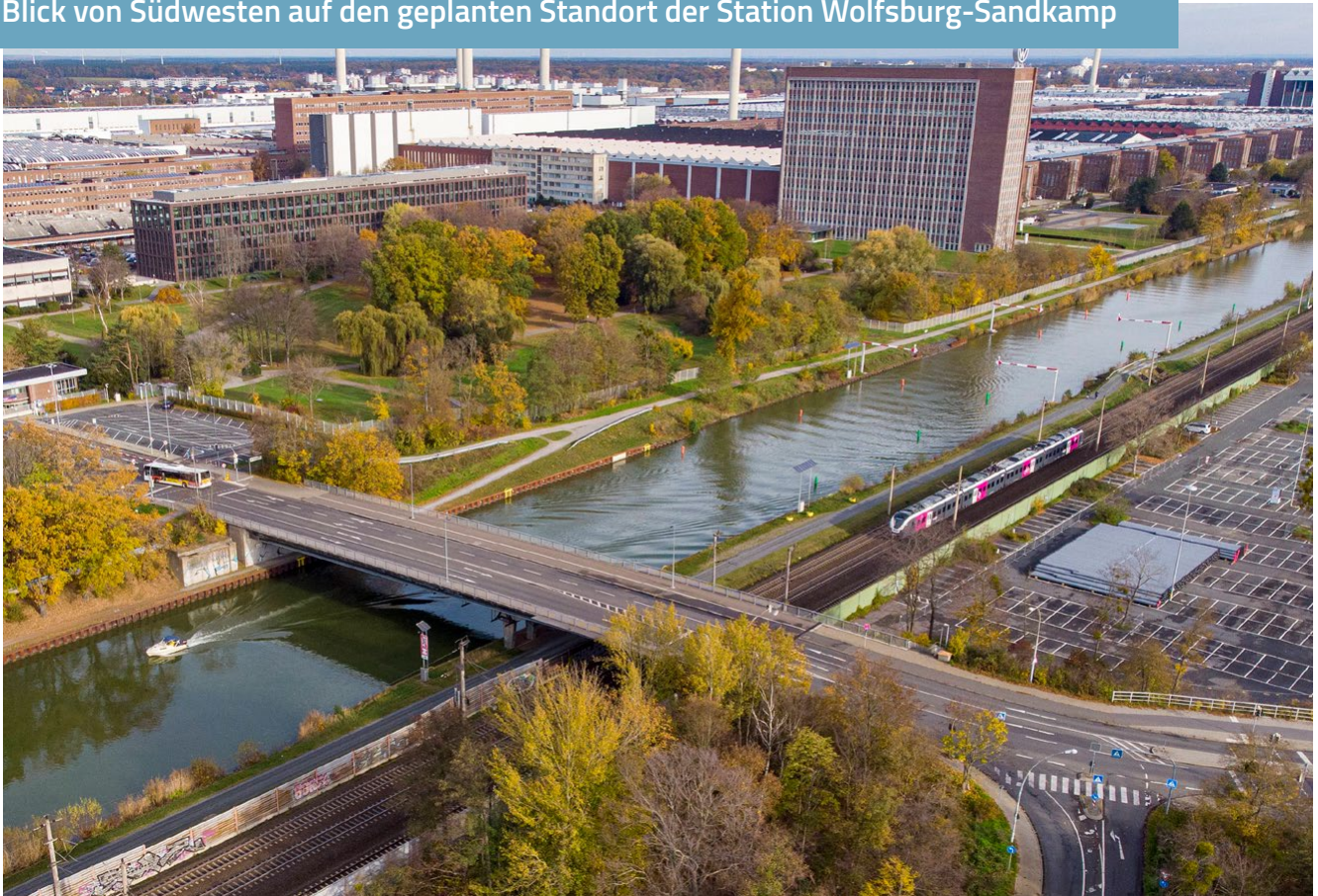
- ▶ 4 Züge pro Stunde
- ▶ 1 Außenbahnsteig für beide Fahrrichtungen
- ▶ Barrierefreier Fahrgastzugang
- ▶ Wetterschutz mit Aufenthaltsqualität
- ▶ Umfeldanpassungen durch die Stadt Wolfsburg und die Volkswagen AG (z.B. Zugangswege, barrierefreier Zugang zur Oststraße)

### Erreichbarkeit ausgewählter Stationen per Eisenbahn

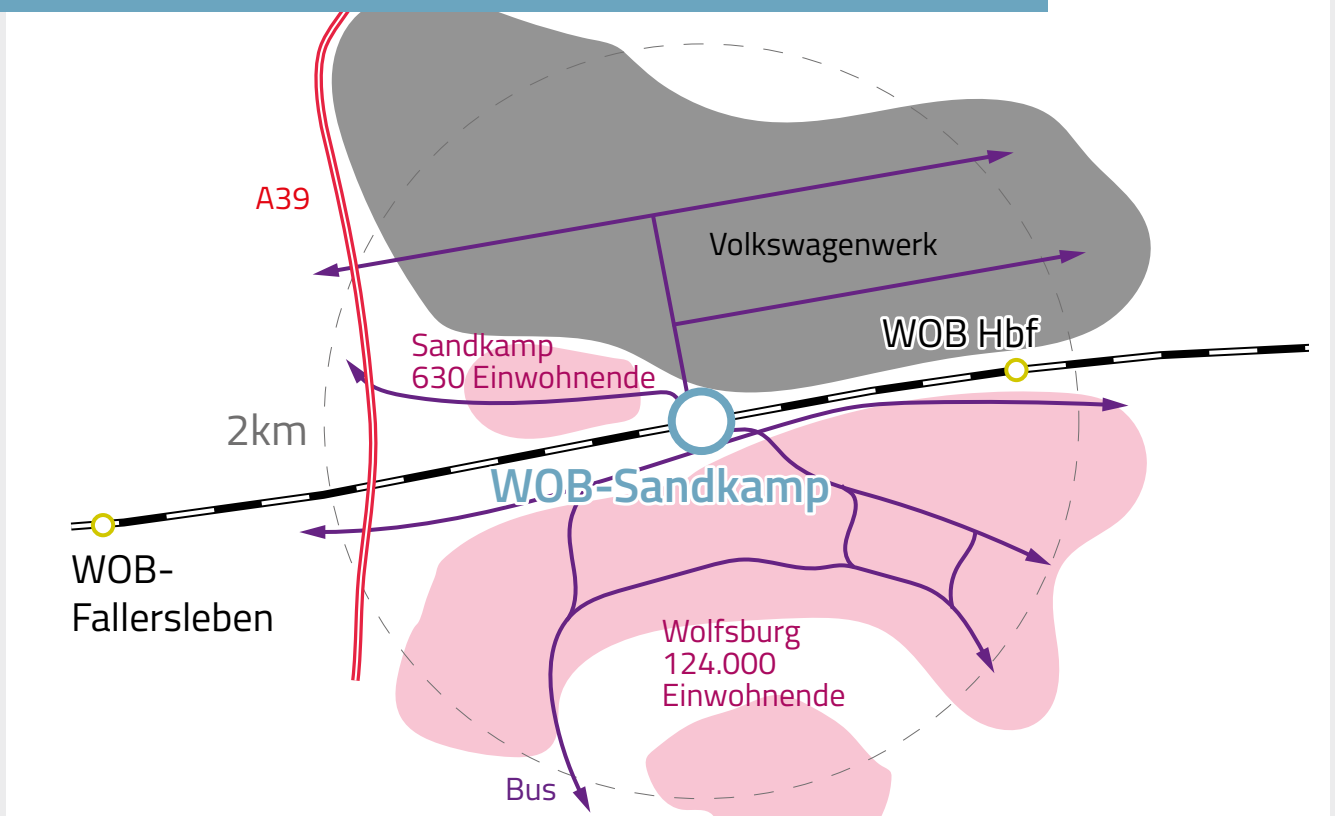




Blick von Südwesten auf den geplanten Standort der Station Wolfsburg-Sandkamp



Einbindung der Station in bestehende Siedlungs- und Verkehrsstrukturen



## SALZGITTER-THIEDE

Die Verkehrsstation Salzgitter-Thiede ist die einzige der Stationsoffensive, die keinen zusätzlichen Halt bedeutet. Vielmehr wird die vorhandene Station verlegt. Die heutige Station löste 1941 den am westlichen Ortsrand gelegenen Bahnhof Thiede der Braunschweigischen Landeseisenbahn ab. Mit einem großen Empfangsgebäude und einem Fußgängertunnel war sie einst eine sehr moderne Anlage. Allerdings zeigte sich bald, dass das Bahnhofsgebäude zu groß war und es wurde deshalb verkauft. Der Fahrgastzugang zu den Bahnsteigen musste um das Gebäude herum verlegt werden und der Zustand der Gesamtanlage verschlechterte sich zunehmend.

Um dem Stadtteil Salzgitter-Thiede einen angemessenen und barrierefreien Zugang zum Schienenpersonennahverkehr zu schaffen, wurde daher beschlossen, eine neue Station an der Wolfenbütteler Straße zu bauen. An dieser Stelle wird die Station zu einem Umsteigebahnhof

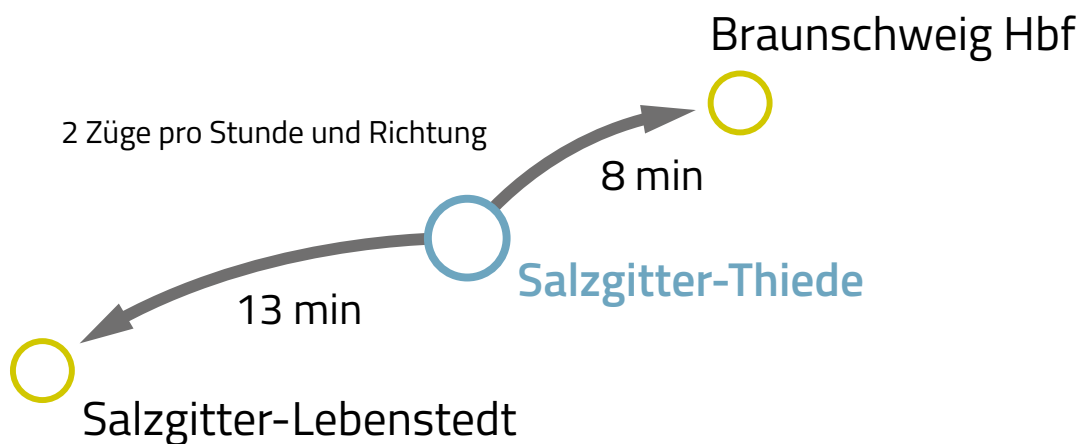
ausgebaut. Die Stadt Salzgitter schafft ein neues Umfeld mit Bushaltestellen, B&R- sowie P&R-Anlagen. Außerdem wird ein gut ausgebauter Fußgänger- und Radweg zwischen der Straße Am Bahnhof und der Wolfenbütteler Straße gebaut, der die Station erschließt. Das neue Baugebiet Am Bahnhof rundet das Maßnahmenpaket ab.

Der Halbstundentakt mit sehr attraktiven Fahrzeiten nach Salzgitter-Lebenstedt und Braunschweig und die neue Verkehrsstation schaffen eine deutlich verbesserte Verkehrsanbindung für Salzgitter-Thiede.

### ZUKUNFT

- ▶ 4 Züge pro Stunde
- ▶ Wetterschutz mit Aufenthaltsqualität
- ▶ 2 Außenbahnsteige
- ▶ Fahrgastzugang über barrierefreie Rampen
- ▶ Bushaltestelle
- ▶ B&R- und P&R-Anlagen

### Erreichbarkeit ausgewählter Stationen per Eisenbahn

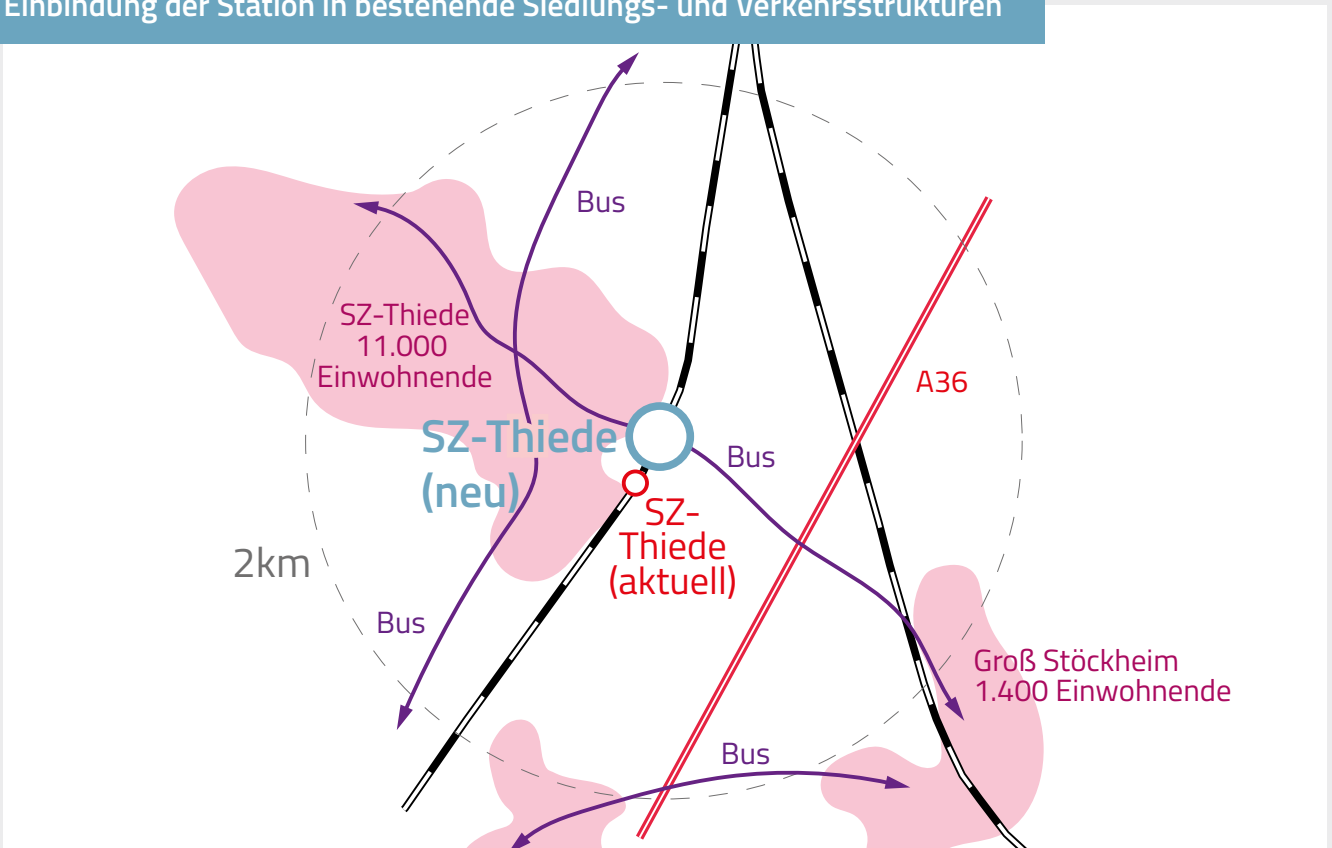




Blick von Norden auf den neuen Standort der Station Salzgitter-Thiede



Einbindung der Station in bestehende Siedlungs- und Verkehrsstrukturen



## WOLFENBÜTTEL-WENDESSEN

Die neue Verkehrsstation Wolfenbüttel-Wendessen erschließt den Ortsteil Wendessen optimal. Zu nahezu allen Wohngebieten im Ort beträgt die Entfernung nur etwa zehn Fuß- bzw. drei Fahrradminuten. Aufgrund ihrer verkehrsgünstigen Lage an der Bundesstraße 79 wird die Station zu einem Umsteigebahnhof ausgebaut. Dadurch verkürzen sich insbesondere die Fahrzeiten Richtung Braunschweig und Schöppenschedt für alle Fahrgäste aus den Ortschaften entlang der B 79 Richtung Asse.

Zeitlich parallel zur Planung der Verkehrsstation wird die Nutzung der Brachfläche der ehemaligen Zuckerfabrik neu entwickelt. Die zentrale Lage der Fläche am neuen Umsteigebahnhof ermöglicht eine vielfältige Verwendung.

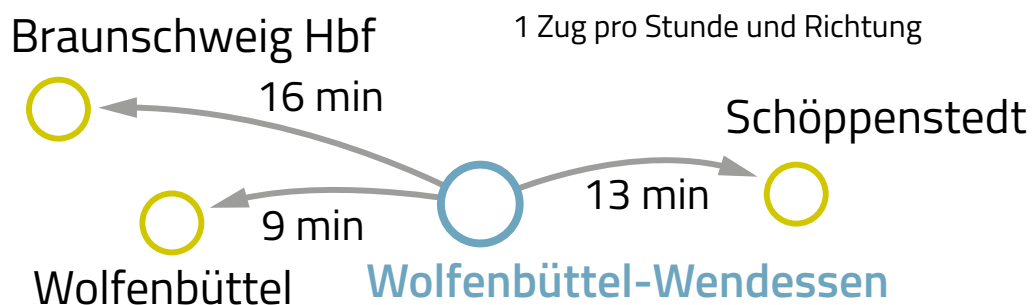
Wendessen wird perspektivisch zu einem Kreuzungsbahnhof ausgebaut, sobald in der Relation Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt ein Halbstundentakt eingeführt wird.

Das führt zu einer weiteren Steigerung der Attraktivität der Verkehrsstation und der Ortschaft Wendessen.

### ZUKUNFT

- ▶ 2 Züge pro Stunde  
(4 Züge pro Stunde beim Halbstundentakt)
- ▶ Bahnsteig als Außenbahnsteig
- ▶ Wetterschutz mit Aufenthaltsqualität
- ▶ Bushaltestelle
- ▶ B&R- und P&R-Anlagen

### Erreichbarkeit ausgewählter Stationen per Eisenbahn

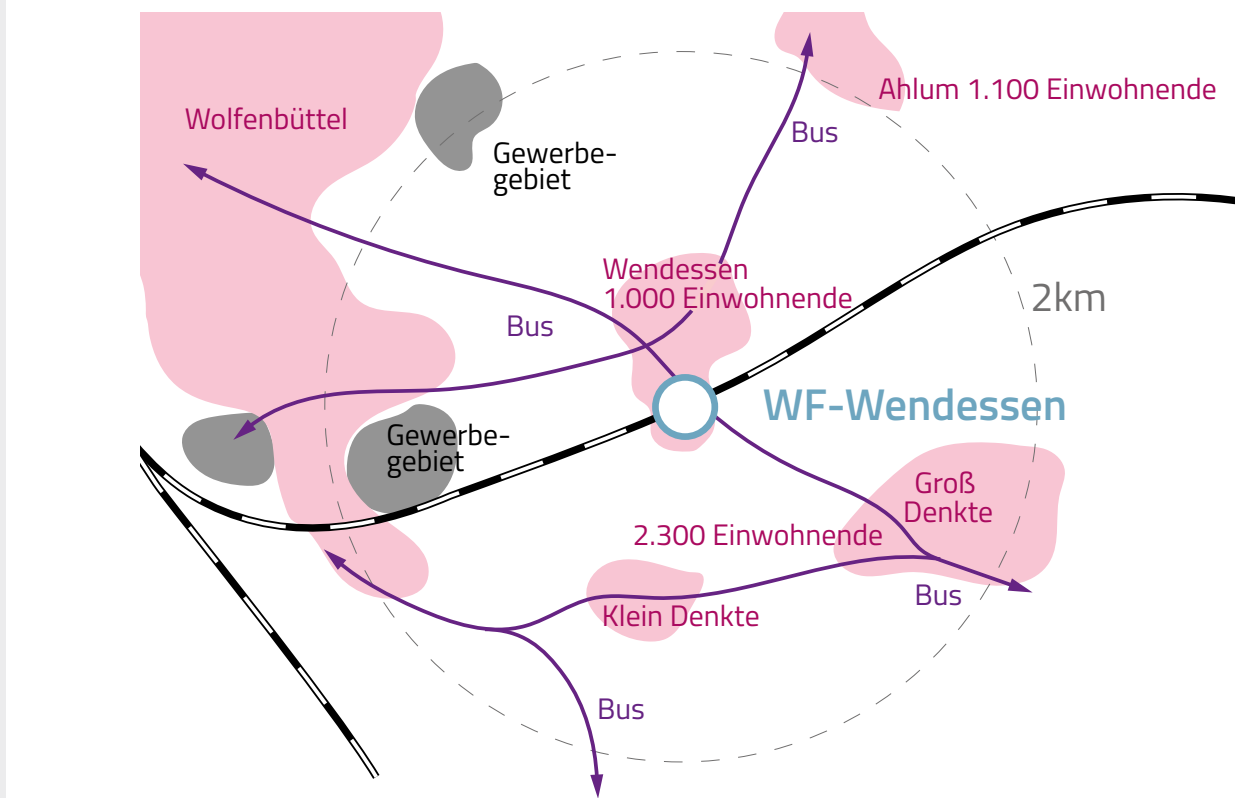




Blick von Norden auf den geplanten Standort der Station Wolfenbüttel-Wendessen



Einbindung der Station in bestehende Siedlungs- und Verkehrsstrukturen



## Förderung des ÖPNV

Für den Regionalverband besteht das Gesamtpaket ÖPNV aus guten Fahrplanangeboten, barrierefreien Zugängen, modernen Informationssystemen sowie attraktiv gestalteten Bahnhöfen und Umfeldern. Oft ist davon die Rede, dass Bahnhöfe die Visitenkarte einer Stadt sind, und genau dies soll durch eine ebenso funktional und gestalterisch ansprechende Infrastruktur sichergestellt werden.

Um hierzu einen Beitrag zu leisten und die Kommunen bei der Gestaltung der in ihrer Zuständigkeit liegenden Flächen zu unterstützen, hat der Regionalverband mehrere Förderprogramme initiiert. Hierdurch kann der finanzielle Eigenanteil spürbar reduziert und so Planung und Erstellung neuer Anlagen befördert werden. Bis zu vier Programme können aktuell genutzt werden:

1. Die Planung von Verkehrsanlagen und zugehöriger technischer Ausstattung durch externe Fachplaner bis einschließlich der Genehmigungsreife kann mit bis 95 % bezuschusst werden.
2. Der Bau der Anlagen wird in der Regel durch das Land Niedersachsen über die Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) mit bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten bezuschusst. Der Regionalverband übernimmt im Rahmen der Kofinanzierung zusätzlich die Hälfte des kommunalen Eigenanteils an den zuwendungsfähigen Kosten. Diese Art der Beteiligung kann auch bei anderen Hauptzuwendungsgebern in Betracht kommen, z.B. bei der Errichtung von Fahrradabstellanlagen im Rahmen der „Kommunalrichtlinie“, für die der Projektträger Jülich verantwortlich ist.
3. Für Vorhaben und Teilleistungen, die der Umfeldaufwertung von Verkehrsstationen dienen und durch andere Programme nicht gefördert werden können, kann der Regionalverband Zuwendungen bis zu 75 % gewähren. Anwendungsfälle sind z.B. Kleinmaßnahmen, für die Dritte eine Bagatellgrenze beachten müssen, aber auch die Wahl höherwertiger Ausstattungsgegenstände.
4. Der Regionalverband bezuschusst auch den Einsatz innovativer Technologien an Zugangsstellen mit bis zu 75 %. Dabei kann es sich um Anlagen zur Fahrgastinformation handeln, aber auch um andere zukunftsweisende Technologien wie z.B. digitale Leitsysteme oder Solaranlagen.

### Beratung durch den Regionalverband

Von der Modernisierung von Bushaltestellen über Mobilitätsstationen und B&R/P&R-Anlagen bis hin zu einem ZOB können alle relevanten Vorhaben durch Zuwendungen des Regionalverbandes unterstützt werden. Dabei ist oft sogar die Kumulierung der Zuwendungen mehrerer Fördermittelgeber möglich, wobei es dafür im Einzelfall individueller Regelungen bedarf.

Der Regionalverband berät die Kommunen gerne in Bezug auf Möglichkeiten, um gemeinsam einen sichtbaren Beitrag bei der Schaffung attraktiver Zugangsstellen zu leisten.

⇒ [www.regionalverband-braunschweig.de/foerderprogramme](http://www.regionalverband-braunschweig.de/foerderprogramme)





*Die Verkehrsstation Schöppenstedt wurde 2019 im Rahmen des vom Bund aufgelegten 'Zukunftsinvestitionsprogramms ZIP' barrierefrei umgebaut. Die Stadt Schöppenstedt hat zeitgleich das Bahnhofsumfeld mit Bushaltestellen, Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen neu gestaltet. An der Finanzierung der kommunalen Anlage hat sich u.a. auch der Regionalverband beteiligt.*

## Impressum

### Herausgeber:

Regionalverband Großraum Braunschweig  
Frankfurter Straße 2 | 38122 Braunschweig  
[www.regionalverband-braunschweig.de](http://www.regionalverband-braunschweig.de)

### Bildnachweis:

Cover: AdobeStock, S. 2: Regionalverband; S. 9: LGLN 2019;  
S. 19: Christian Ernst; alle übrigen Seiten: Peter Wandt

Stand: 08/2021

