

MoVeBs-Stellungnahme zum Gutachten Bahnübergang Grünewaldstraße: Ebenerdiger Bahnübergang oder Eisenbahnüberführung?

Im Sinne der Verkehrswende ist eine Eisenbahnüberführung nach Variante 1 aus unserer Sicht die erste Wahl. MoVeBs fordert deshalb, den geplanten Bau einer möglichst geradlinigen Unterführung von Fuß- und Radwegen bzw. Überführung der Bahn konsequent und zeitnah voranzutreiben!

Nur die von Bahn, Stadt und Regionalverband vorgestellte Variante 1 mit einer Eisenbahnüberführung (EÜ), also der Unterquerung der Gleise, würde die für die Verkehrswende wichtigen Verkehrsarten sicher entflechten: Bahnbetrieb, Ringgleis, Velorouten und Fußverkehr können mit der EÜ (V1) weitgehend geradlinig und voneinander ungestört laufen, der Südzugang zum Bhf. Gliesmarode wäre eine wichtige Bereicherung.

Dies entspricht auch dem einstimmigen AMTA-Beschluß vom 15.03.2022 (Vorlage 21-17455-03):

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung eines Querungsbauwerks für Fuß- und Radverkehr als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) und dem Regionalverband Großraum Braunschweig unter Berücksichtigung der nachfolgend genannten Planungsparameter weiter voranzutreiben. Dabei sind verschiedene Varianten zu entwickeln und zu bewerten, die den Stadtbezirksräten zur Anhörung sowie dem AMTA zur Beschlussfassung vorgestellt und erläutert werden.

Zur 0-Variante mit BÜ-Erhalt:

Die von Vielen geforderten Gutachten zum Erhalt, des ebenerdigen Bahnübergangs (BÜ) (0-Variante) bzw. dessen Ersatz durch Brückenbauwerke (Varianten 1-5) wurde nun der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt.

Wer jedoch gehofft hat, zu völlig neuen Erkenntnissen zu kommen, wurde enttäuscht: Erwartungsgemäß lieferte das Gutachten zur 0-Variante nur grundsätzliche Einschätzungen. Letztendlich ist auch diese Variante möglich und technisch machbar, ob durchsetzbar, ist eher ungewiss!

Die weitere Verfolgung der 0-Variante erzwingt möglicherweise auch hier ein neues Planfeststellungsverfahren. Der Ausgang des Verfahrens, die zeitlichen Konsequenzen (Sperrung des BÜ) und welche (zusätzlichen) Kosten möglicherweise von der Stadt BS zu tragen wären, ist kaum abzuschätzen.

Sollte der ebenerdige Bahnübergang bis 2030 wieder in Betrieb gehen, wäre laut Gutachten aufgrund des gestiegenen Bahnverkehrs (1/2-Std. Takt auf eventuell zwei Linien, Zweigleisigkeit und Vollelektrifizierung Richtung Norden) mit Wartezeiten von mindestens fünf Minuten zu rechnen, die sich in dichter Folge zu Gesamt-wartezeiten von bis zu dreißig Minuten je Stunde summieren können. Dies gilt für den ungestörten Bahnbetrieb, über 2030 hinaus sind weitere Zunahmen des Bahnverkehrs zu erwarten.

Auch wenn viele Radfahrende und Fußgehende mit diesen Schließzeiten leben können, wird ein Radweg mit BÜ dem Anspruch an eine Veloroute nicht gerecht; eiligen Radfahrenden werden selbst wenige Minuten zu lang sein.

Mit einer potentiellen Entscheidung zum Beibehalt der 0-Variante entsteht für Braunschweig und die Region die Gefahr einer zweiten „Weddeler Schleife“, wo zur Zeit mit erheblichem Mehraufwand die Zweigleisigkeit hergestellt werden muß, zu Lasten der Nutzer und des Steuerzahlers. Ähnliches droht am BÜ Grünewaldstraße für die Veloroute. Im Zeichen der Verkehrswende sind leistungsfähige regionale und überregionale Fahrradroutes dringend nötig, genauso wie ein leistungsfähiger Schienenverkehr!

Zu den weiteren Varianten 1-5, „Brückengutachten“:

Die Varianten 3-5 heben den Rad-Fußweg weit über das Niveau der Bahn plus Fahrleitung (> 5 m über Schienen) und brauchen zudem extrem lange Rampen und hohe Bauwerke. Sie sind mehr als zehnfach teurer als die Eisenbahnunterführungs(EÜ)-Varianten 1+2 und erscheinen daher unrealistisch zu sein.

Es bleiben die beiden Varianten 1+2 mit Eisenbahnüberführung:

Variante 2 verschwenkt die Veloroute leicht und verschont dabei die Grünewald-Allee. Erkauft wird dies durch den Verlust der geradlinigen Wegebeziehung auf Ringgleis und Veloroute.

Somit bleibt die EÜ-Variante 1:

Der immer wieder geforderte Südzugang zum Bahnhof Gliesmarode, der nur mit den EÜ-Varianten 1 (+2) realisierbar ist, kann einen alternativen Zugang bieten und mit weiteren Vorteilen den Bahnhof Gliesmarode aufwerten. Ringgleis und Veloroute haben einen geradlinigen Verlauf.

Weitere Aspekte:

- Ausführung und Einpassung in die örtliche Situation müssten dringend großräumig betrachtet werden:

Die Ansprüche an das Stadtbild im Bereich der Grünewaldstraße sind hoch, nicht zuletzt wegen angrenzender Denkmalschutzbereiche. Eine triste Betonschlucht darf es nicht geben. In das Bauwerk sollte viel Grün (interne Kompensation) integriert werden. Das Brückenbauwerk sollte licht und einladend wirken (kein Tunnel!).

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen müssen großräumig deutlich über den gesetzlich geforderten Umfang hinausgehen, möglichst dicht am Ort des Eingriffs erfolgen und gut kommuniziert werden. Die Planungsvorgabe sollte den Erwerb von Flächen aus Privatbesitz im Sinne einer guten Lösung nicht grundsätzlich ausschließen. Mit den Anrainern ist ohnehin in Kontakt zu treten um Einvernehmen herzustellen.

- Zeiträume der Realisierung:

Die Planung der elektronischen Stellwerktechnik läuft bereits. Eine Umsetzung ist Ende 2024 zu erwarten. MoVeBs geht davon aus, dass es sowohl im Fall des BÜ-Erhalts, als auch für den Bau einer Eisenbahnüberführung danach zu einer mehrjährigen Sperrung für Fuß- und Radverkehr kommt.

- Kosten:

Wird jetzt für eine Eisenbahnüberführung entschieden, werden die Kosten nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zwischen Bund, Land und Bahn aufgeteilt. Läuft es auf eine spätere Wiederherstellung des ebenerdigen Bahnübergangs hinaus, bestehen für die Stadt erhebliche Risiken, sämtliche Baukosten und laufenden Kosten übernehmen zu müssen.

- Sicherheit:

Es wurde vom Gutachter klargestellt, dass ein neuer, ebenerdiger BÜ dazu verleitet, umgangen zu werden und damit gefährlicher wird als eine kreuzungsfreie Eisenbahnüberführung. Der Sicherheitsaspekt muss demnach bei einer Modernisierung des BÜ besonders betrachtet werden. Wir sehen die Gefahr, dass es im Bereich eines BÜs durch vorschriftswidrige Übertritte zu schweren Unglücken kommen kann.

Schlussbemerkung in eigener Sache:

Das Team von MoVeBs ist interdisziplinär zusammen gesetzt auch, mit Menschen des Naturschutzes, wir mögen Bäume!

Das Bestreben von MoVeBs ist es, durch Stärkung des ÖPNV anderenorts große Straßenbauprojekte (B4, B188, A39, Tangenten) mit großer Naturraumzerstörung und Flächenversiegelung zu vermeiden.

D
e
r

Ö
P
N
V

i
s
t