

Stellungnahme zur Variantenuntersuchung für eine veränderte Bahnquerung am BÜ Grünwaldstr. in BS-Gliesmarode nach Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks

Als Sprecher der Ortsgruppe des FUSS e.V., einem Lobbyverband für Fußgänger, will ich zu der Frage „beschränkter Bahnübergang oder Unterführung“ Stellung beziehen. Der Bereich des **Bahnüberganges liegt in einem Naherholungsgebiet**, das nicht nur **von Radfahrenden**, die schnell hindurchfahren wollen, durchquert wird, sondern **auch von zu Fuß Gehenden jeden Alters in Gruppen, in Begleitung von Kindern oder Hunden gerne genutzt wird**. Von daher ist dieser Bereich für eine Veloroute zum schnellen Hindurchfahren völlig ungeeignet!

Ich habe mir die Planung der bisher von der Verwaltung und den Ratsvertreter:innen bevorzugte Variante 1 etwas näher angeschaut. Für zu Fuß Gehende ist eine Unterführung immer eine Zumutung. In der Unterführung werden zu **Fuß Gehende auf einen nur 2 m schmalen Weg auf einer Länge von ca. 235 m** unter den Gleisen geführt. Der Fußweg ist nur durch einen 0,5 m breiten Noppenstreifen von dem **4 m breiten 2-Richtungsradweg** getrennt. Die **Betonwände** dieser Unterführung sind **senkrecht** und **bis zu 4 m hoch**. Auf diesem schmalen Fußweg direkt neben einem Radweg können sich Menschen nur sehr eingeschränkt bewegen. Kinder, darf man nicht von der Hand lassen und an Entgegenkommenden kommt man nur im Gänsemarsch vorbei, mit Kinderwagen wird es richtig problematisch. Zudem sind die Wege leicht schräg in Richtung Radweg. Das stellt ein Problem für Kinder mit Roller oder Laufrad dar und ebenso für Menschen mit Rollator oder Rollstuhl.

Eine **besondere Gefährdung** stellt zudem **die Anbindung für zu Fuß Gehende und Radfahrende an das Ringgleis** dar. Über eine **Rampe von ca. 83 m** wird von der Unterführung aus der ca. 4 m höher verlaufende Ringgleis-Weg erreicht. Durch diesen insgesamt 4 m breiten, an der tiefsten Stelle über 4 m tiefen Trog mit senkrechten Betonwänden fahren Radfahrende vom Ringgleis kommend die Rampe hinunter. Unten müssen sie in einer **90 Grad Kurve** den Fußweg queren bevor sie nach rechts oder links auf den Radweg der Veloroute gelangen. Ebenso müssen diejenigen, die von der Unterführung auf das Ringgleis abbiegen wollen, in der 90 Grad Kurve zunächst den Fußweg queren, bevor sie die Rampe hochfahren, wo sie auf Fußgänger und entgegenkommende Radfahrende treffen. Ein schnelles Durchfahren der Unterführung ist nicht möglich! **Diese Gefahrenstelle kann nur mit viel Rücksicht in Schrittgeschwindigkeit passiert werden!** Wie werden sich Radfahrende verhalten, die auf diese Gefahrenstelle zufahren?

Ein **Naherholungsgebiet** mit Aufenthaltsqualität zum Entspannen und gemütlichen Spazierengehen **wird zerstört**, um Radfahrenden eine schnelle Durchfahrt zu ermöglichen. Doch auf wessen Kosten? Die **Verdrängung der zu Fuß Gehenden** ist ein Punkt. Völlig **außer Acht gelassen** wird aber auch die **Auswirkung auf die Natur** und damit **auf das Klima**. **Unmengen von Beton sollen verbaut werden**, wohl wissend, dass dies einen immens hohen Eintrag des **klimaschädlichen Gases CO₂** in die Atmosphäre bedeutet und **unsere Umwelt** unnötig weiter **aufheizt**.

Die vielen Bäume, die gefällt werden müssen, werden in der Untersuchung genannt, nicht aber was das für Mensch und Natur bedeutet! **Jede Pflanze, ob groß oder klein, trägt zu einem besseren lokalen Klima bei!**

Die Herstellung einer tiefen Wanne für die **Unterführung verändert den Wasserhaushalt** mit Auswirkungen auf die Natur am Nußberg und in den nahen Kleingärten. Die Versiegelung des Bodens trägt ebenfalls dazu bei, dass **Starkregen und Hitzeperioden sich stärker auf Mensch und Natur auswirken**. An die **Schäden in der vielfältigen lokalen Tierwelt** im Bereich des Nußbergs wurde ebenfalls nicht gedacht!

Liebe Verantwortliche in der Stadt, denkt nicht nur an die Radfahrer, habt bitte die Gesamtheit der Menschen im Blick, die sich mit sehr unterschiedlichen Interessen in diesem Naherholungsgebiet in der Natur erholen und bewegen wollen! Berücksichtigt bitte auch die Eingriffe in den Naturraum, durch die erhebliche Schäden hervorgerufen werden können. Im Übrigen wird diese Art einer Unterführung nicht einmal für Radfahrende ein Vergnügen sein, denn ein schnelles Fahren birgt auf Grund des langen gemeinsamen Weges mit zu Fuß Gehenden in der Enge der Unterführung permanentes Konfliktpotenzial.

Die einzige vernünftige Lösung ist, den beschränkten Bahnübergang zu belassen und im Rahmen der Stellwerkserneuerung auch den Übergang sicherer zu machen und die Schließzeiten zu optimieren.

Dr. Volker Märgner
Sprecher der Ortsgruppe Braunschweig des FUSS e.V.
Herzogin-Elisabeth-Str. 6
38104 Braunschweig
volker.maergner@gmail.com