

BAHNÜBERGANG BRAUNSCHWEIG-GRÜNEWALDSTRASSE

Der Bahnübergang – aus der Zeit gefallen?

von Hans-W. Fechtel, braunschweiger
forum e.V., AK Ringgleis

„Pling-pling-pling“. Ein Pfeifton aus der Ferne. Die Schranken des Bahnübergangs (BÜ) Grünwaldstraße in Gliesmarode senken sich. In ca. 5 bis 6 Minuten werden sie wieder hochgehen. Nachdem die Regionalbahn aus Gifhorn – nach ihrem Halt am neugestalteten Bahnhof Gliesmarode – den BÜ passiert hat. Dann queren wieder zahlreiche Fußgänger und Radfahrende die Gleise. So geht das 2 bis 3 mal pro Stunde.

Aber die Deutsche Bahn (DB), der Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) und die Stadt Braunschweig haben große Pläne. Im Jahr 2030 sollen hier doppelt so viele Züge nach Uelzen fahren. Auch der Spargelexpress nach Harvesse soll dann verkehren. Züge aus Salzgitter sollen hier halten und 740 m lange Güterzüge zum Hafen und zum VW-Logistikzentrum rumpeln.

Alles neu mit dem ESTW?

Das alles – so die DB Netz – sei mit einem beschränkten Bahnübergang nicht mehr machbar, zumal die Bahn (auch zur Einsparung von Personal) das alte Stellwerk aufgeben will und ab 2024 durch ein elektronisches Stellwerk (ESTW) ersetzt. Dann bleiben die Schranken dauerhaft unten, egal, ob eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrende gebaut wird oder auch nicht. Das wird viele treffen: Lehrer*innen und Schüler*innen der IGS Franzisches Feld, die Eltern vieler Kita-Kinder, radelnde Kleingärtner, Spaziergänger*innen, Gassigeher. Sie alle werden zu großen Umwegen gezwungen sein, die genauso viel Zeit kosten wie das jetzige Warten am BÜ.

Aber muss das denn sein? Gibt es nicht Möglichkeiten, um die Schrankenschließzeiten



Der Bahnübergang im Grünen soll samt Bäumen im Zuge der Modernisierung des Stellwerks weichen.

FOTO: ACHIM WEITNER

mit moderner Sicherungstechnik zu verkürzen? Nein, sagt die DB Netz. Weil schrankengesicherte Bahnübergänge zu wartungsintensiv seien, den Bahnbetrieb einschränken und es dort immer wieder zu Unfällen komme. Wenn schon eine Querung, dann eine Unterführung. Das würden auch der RGB und die Stadt BS so sehen.

Sich selbsterfüllende Prophezeiung?

Die Verkehrsplaner der Stadt Braunschweig sollen laut Beschluss des AMTA (Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben) zwar noch andere Querungsmöglichkeiten prüfen. Sie haben sich aber eigentlich schon auf eine Unterführung festgelegt. Denn das wollen auch zahlreiche Mobilitätsverbände. Und vor allem kostet ein solches Bauwerk die Stadt kaum Geld, weil dafür der Bund, das Land Niedersachsen und die DB Netz aufkommen würden. Der einzige Nachteil: die lange Planungs- und Bauzeit (geschätzt drei bis vier

Jahre) – sofern der Planfeststellungsbeschluss am Ende nicht beklagt wird.

Über die Folgen eines Unterführungsbauwerkes für die Umgebung, das Grundwasser, die Tierwelt und den Baumschutz wurde bisher freilich kaum gesprochen. Auch über die Wiederherstellung der vorhandenen Wegeverbindungen (z.B. zum Ringgleis) wurde erst wenig nachgedacht. Alle sprechen von der schönen neue Unterführungswelt im Zuge der Grünwaldstraße, die dem ‚Mobilitätsknotenpunkt‘ Bahnhof Gliesmarode die Krone aufsetzen würde.

Im Rahmen einer von rund 100 Personen besuchten Info-Veranstaltung am 29.09.2022 haben das bs-forum, der BUND und die BIBS die bisherigen Planungen öffentlich hinterfragt und die Stadt BS zur zeitnahen Beantwortung zahlreicher offener Fragen aufgefordert (siehe www.bs-forum.de). Und sie haben eine Unterschriftensammlung zur näheren Prüfung der sogenannten ‚Null-Variante‘ und zum Erhalt der Lindenallee in der Grünwaldstraße gestartet.

Im Frühjahr 2023 will der AMTA über die Vorzugsvariante entscheiden, damit die Planer*innen dann endlich richtig loslegen können. Es bleibt also nicht mehr viel Zeit für die Diskussion einer kostengünstigen und umweltfreundlichen Lösung. Nutzen wir sie, um eine sich selbsterfüllende Prophezeiung zu verhindern!

Warum soll es an der Grünwaldstraße nicht auch künftig weiterhin „Pling-pling-pling“ machen? ◀

