

DEBATTE ZUM BAHNÜBERGANG GRÜNEWALDSTRASSE

Stellungnahmen zu den Varianten

In unserer letzten Ausgabe haben wir über die Planungen zum Bahnübergang Grünewaldstraße in Braunschweig berichtet. Wir haben dabei die Nullvariante in den Fokus genommen, die bisher öffentlich nicht betrachtet wurde. Nachdem uns Reaktionen dazu erreichten, haben wir folgende Akteure um eine Stellungnahme gebeten.



ADFC

Ein Stadttor aus filigranen Brücken weist den Weg nach Giesmarode, neue Baumkronen umsäumen die Grünewaldstraße vor der IGS Franzisches Feld: Diese Vision wird aus Sicht des ADFC durch eine geradlinige, barrierefreie Unterführung (Variante 1) mit landschaftlichen Begleitmaßnahmen erfüllt. Beispiele aus den Niederlanden zeigen, dass zeitgemäße Unterführungen hell und angenehm sein können.

Wir haben uns u.a. für einen gut einsehbaren, separaten Geh- und Radweg mit großzügigen Dimensionen (insgesamt ca. 7 m Breite) und mit Anschluss an das Ringgleis ausgesprochen. Eine Unterführung kann aufgrund der Dammlage im Gegensatz zu einer Brücke relativ flach ausfallen.

Es ist geboten, mit früh beginnenden landschaftlichen Begleitmaßnahmen eine offene Wirkung des Bauwerks zu erzielen (grüne Böschungen, gute Gestaltung der Eingangsebene) und neue Qualitäten zu schaffen, die in Summe das Ortsbild verbessern (u.a. neue, prägende Baumreihen am trostlosen IGS-Parkplatz).

Bei Bestehen auf Bahnschranken würde die Stadt Braunschweig planerische Einflussmöglichkeiten zulasten des Umweltverbunds abgeben. Mit der Gleisnutzlänge von 740 m und erheblich mehr Zügen durch Halbstundentakt und stärkeren Güterverkehr würden sich die Schrankenschließzeiten am BÜ weiter erhöhen – selbst bei ausgereizter Signalloptimierung. Ein Südzugang zum Bahnhof wäre unmöglich.

Dem ADFC ist die Erhaltung dieser beliebten Fuß- und Radwegeverbindung ein wichtiges Anliegen bei der Nutzung von Hebeln zugunsten der Verkehrswende.

Lars Christian Lund & Susanne Schroth
Vorsitzende ADFC Kreisverband Braunschweig e.V.

BUND

Nach dem Beschluss über die Vorlage 22-18909 im Ausschuss für Mobilität am 21.6.2022 wird der Regionalverband einen Vergleich von 5 Varianten sowie der Nullvariante durchführen. Die ursprüngliche Einschränkung auf zwei Unterführungsvarianten wurde somit aufgegeben. Gut so!

Aus Natur- und Klimaschutzsicht spricht vieles gegen diese Varianten: Da ist zunächst eine Reihe von 7 alten Linden auf der Westseite des Bahnübergangs, die einer der Varianten zum Opfer fiele. Um es deutlich zu machen: Der Umfang der Bäume liegt bei gut 2 m, bei einer der Linden sogar bei mehr als 3 m. Damit bestimmen diese naturdenkmalwürdigen Bäume das Straßenbild und sorgen für Wohlbefinden.

Die großen Kronen bieten Schatten und sorgen für Kühlung – in Zeiten des Klimawandels essenziell. Ein Ausgleich durch Neupflanzung ist nicht möglich. Junge Bäume würden eine ähnliche Wirkung erst nach Jahrzehnten erbringen – sofern sie überleben.

Natürlich bieten die Linden auch Lebensraum für Vögel und Kleinsäuger. Die Blüten bieten Nahrung für Insekten, die Borke Unterschlupf. Die Förderung der Biodiversität darf sich nicht auf Blühstreifen beschränken, sondern muss umfassend verfolgt werden.

Unterführungen haben einen weiteren massiven Nachteil: Sie sollen als Trogbauwerke aus Stahlbeton ausgeführt werden. Beton ist durch die immense Freisetzung von CO₂ äußerst klimaschädlich, 8 % des jährlichen weltweiten Ausstoßes gehen darauf zurück. Eine Klimabilanz für die einzelnen Varianten ist daher mehr als wünschenswert.

Eva Godlik
BUND Braunschweig

braunschweiger forum

Zentrales Anliegen des braunschweiger forums und des AK Ringgleis war und ist es, eine ergebnisoffene Planung mit angemessener Beteiligung der Bürger*innen und der politischen Gremien zu ermöglichen. Dies ist seitens der Planersteller (DB Netz) und der beteiligten Instanzen (Regionalverband Großraum Braunschweig, Fachbereich Tiefbau und Verkehr der Stadt BS) im Jahr 2022 leider nicht wirklich erfolgt.

Die frühzeitige Vorfestlegung der Mobilitätsverbände und -inis sowie von Teilen der Politik auf eine Unterföhrungslösung hat zu einer Verengung der Diskussion geführt. So sind die offenen Fragen zum Natur- und Umweltschutz bis heute nicht beantwortet.

Auch der Umstand, dass die Bahnquerung an der Grünewaldstraße beim Bau einer Unterföhrung wegen des langwierigen Planfeststellungsverfahrens 3 bis 4 Jahre lang gesperrt sein würde und die Nutzbarkeit des östlichen Ringgleisweges beeinträchtigen dürfte, kommt in der Diskussion zu kurz. Dies wird auch in einer Stellungnahme des Fördervereins Badezentrum Gliesmarode e.V. moniert, der für die Schulen im östlichen Ringgebiet (IGS Franzisches Feld, Freie Schule, Grundschule Comeniusstraße, Grundschule Heinrichstraße) ein Aus des Schwimmunterrichts befürchtet.

Hinzu kommt, dass die Baukosten bisher kaum ein Thema waren, da die Stadt BS dadurch ja wenig belastet wird. Faktisch

fallen aber dennoch Kosten in Höhe von geschätzten 4,0 bis 4,5 Mio. EUR für den Bau einer Unterföhrung und deren Anschluss an den Mittelbahnsteig des Bahnhofs Gliesmarode (Tunnel/Rampe) an.

Das braunschweiger forum erwartet spätestens im 2. Quartal 2023 Antworten der Planungsbeteiligten zu den vielen offenen Fragen. Und zwar im Rahmen einer öffentlichen Infoveranstaltung. Den politischen Gremien ist mehr Zeit für die abschließende Meinungsbildung zu geben. Ein erneuter ‚Schweinsgalopp‘ wie im Frühjahr 2022 ist nach unserem Ermessen nicht hinnehmbar.

Hans-W. Fechtel
AK Ringgleis im braunschweiger forum e.V.

MoVeBs

Güter gehören auf die Bahn, klar. Und der Schienenpersonenverkehr soll massiv ausgebaut werden, ebenso sinnvoll und nötig. Wie das nun im Einzelfall zu bewerkstelligen ist, das steht hier zur Debatte. Dass die Null-Lösung, die Beibehaltung des ebenerdigen Bahnüberganges (auch mit künftig zu verbessernder Technik) die ideale Variante darstellen soll, ist für uns äußerst fraglich.

Die Aufhebung eines ebenerdigen Bahnüberganges (BÜ) und der Ersatz durch eine Bahnüberföhrung oder Brückenbauwerk soll zuallererst der Sicherheit von Men-

schen dienen und ebenso auch der Leistungsfähigkeit des Schienenweges, aber auch der Fuß- und Radwege. Daher auch die extrem hohen (Bundes-) Zuschüsse, die einer Vollfinanzierung nahekommen.

Es steht fest, dass die Frequenz an Zügen (Güter und Personen) im Bahnhof Gliesmarode in den nächsten Jahren sehr stark ansteigen wird. Zur bisherigen Darlegung der Null-Lösung (UZ 1/2023, S. 34-37) ist besonders folgendes zu erwähnen:

- In welchem Umfang die Schließzeiten des BÜ durch ein zusätzliches Zwischensignal/Ausfahrsignal am südlichen Bahnsteigende reduziert werden können, ist nicht gesichert.

- Güterzüge werden unter einigen Betriebsbedingungen auf dem BÜ zum Halten kommen. Sehr lange Schließzeiten wären die Folge.

Ferner ist festzuhalten, dass eine deutliche Steigerung der Attraktivität des Personenbahnhofes Gliesmarode möglich ist, und zwar durch einen Zweitzugang von Süden. Ein solcher Zugang darf jedoch rechtlich nicht von einem ebenerdigen Bahnübergang aus erfolgen.

MoVeBS wird sich weiterhin für eine sachlich umfassende Beurteilung aller geplanten Varianten einsetzen.

Peter Westphal
MoVeBs

VCD

Am Bahnübergang Grünewaldstraße treffen die Mobilitätsarten Geh-, Rad- und öffentlicher Verkehr aufeinander. Ziel der Braunschweiger Verkehrswende ist es, genau diese nachhaltigen Verkehrsarten, d.h. den Umweltverbund zu stärken. In der aktuellen Debatte verfolgen einige Akteure eher Teilinteressen, anstatt das Gesamtbild zu bewerten. Der VCD Braunschweig verfolgt die Ziele:

- Mobilitätssicherung / Sozialverträglichkeit
- Klimaschutz / Umweltschutz
- Lebenswerte Städte / Gesundheitsschutz

- Verkehrssicherheit

Der VCD setzt sich für den Erhalt der Wegeverbindung ein, um den Umweltverbund zu stärken. Die Nullvariante erfüllt die VCD-Ziele mit Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit und der Nutzbarkeit. Die Summe der Schließzeiten in einer Stunde sollte 15 Minuten nicht überschreiten. Der VCD fordert die Stadt und die DB auf, alle technischen und organisatorischen Möglichkeiten auszuschöpfen, um diese Lösung zu ermöglichen. Sollte das nicht möglich sein, so ist der VCD für eine Untertunnelung offen. Die Vor- und Nachteile wären:

- nahtlose Abwicklung aller Verkehre

- südlicher Bahnsteigzugang
- attraktiver Umweltverbund
- verbesserte Unfallsicherheit
- Fällung von großen Bäumen
- Betonverbrauch durch den Bau
- Bauzeit

Die Brückenvarianten benötigen lange Rampen, die zu mehr Platzbedarf / Umweltzerstörung führen. Das lehnt der VCD ab. Der VCD Braunschweig fordert die Stadt auf, die Unterschiede der Varianten ausführlich darzustellen, um daraus die beste Lösung auszuwählen.

Frank Tristram
Vorstand des VCD Kreisverband Braunschweig