

Betreff:

Post- / Pakettunnel am Hauptbahnhof

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

02.07.2020

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

01.07.2020

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Vernetzung und Förderung des Rad- und Fußverkehrs ist gerade in der Innenstadt von herausragender Bedeutung, da eine Stärkung dieser Verkehre nicht nur das Klima schont, sondern auch unsere Stadt insgesamt lebenswerter macht. Daher sollen alle Möglichkeiten genutzt werden, attraktive Wege zu schaffen, die die "Stadt der kurzen Wege" vorantreiben. Hierzu kann der Postgleisweg einen wichtigen Beitrag leisten. Mit ihm wird eine Verbindung für Fußgänger und Radfahrer abseits von viel befahrenen Straßen zwischen dem Verkehrsknoten "Hauptbahnhof" und dem östlichen Ringgleis geschaffen. Auch Betriebe und Schulen sowie das Krankenhaus "Marienstift" können eine attraktive Anbindung erhalten.

Die im Bereich des Bahnhofs bestehenden Tunnelanlagen (ehemaliger Post- und Pakettunnel und Versorgungstunnel) bieten ebenfalls eine gute Möglichkeit der Vernetzung. Sie befinden sich nördlich und südlich des Hauptgebäudes und reichen jeweils bis zum Gleis 7. Einen Durchstich und eine Aufwertung der Tunnel vorausgesetzt, könnten sie die Innenstadt mit der Bahnhofssüdseite und weiter auch mit dem Ringgleis verbinden.

Das Umfeld des Hauptbahnhofes soll sich in den nächsten Jahren baulich grundlegend verändern. Hierbei sind eine verbesserte Integration des Hauptbahnhofes in die Innenstadt, sowie die Entwicklung und Aufwertung der Bahnhofssüdseite die wichtigsten Planungsschwerpunkte. Für das Ziel, diesen Bereich neu zu strukturieren und aufzuwerten wäre ein Tunneldurchstich sehr förderlich. Bereits mit der Auslobung des Ideenwettbewerbs zur Umgestaltung des Hauptbahnhof Umfeldes im letzten Jahr wurde im Rahmen der Auslobung die Freihaltung der Tunnelausgänge gefordert. Der Siegerentwurf des Büros Welp von Klitzing nimmt Bezug zum nördlichen Tunnel und sieht im Nahbereich des ehemaligen Post-/Pakettunnels neben einem geführten Fuß- und Radweg auch ein Fahrradparkhaus vor.

Die Kosten für eine Tunnelsanierung können derzeit nicht benannt werden. Sie sind u. a. abhängig von der statischen Belastung des durchzustechenden Bereiches. Die Baulastträgerschaft müsste bei der Bahn verbleiben, da bei der Unterhaltung die darüber liegenden Bahnverkehre auf den Gleisen zu berücksichtigen sind. Hierfür besteht bei der Stadt keine fachliche Kompetenz. Darüber hinaus muss geprüft werden, ob die derzeitige Höhe von ca. 2,50 m für den Radverkehr ausreichend ist.

Dies vorausgeschickt, nimmt die Verwaltung zur Anfrage der Fraktion BIBS vom 18.06.2020 wie folgt Stellung:

1. **Welche alternativen Fördermöglichkeiten haben sich seit der Ablehnung durch das Forschungszentrum Jülich im Mai 2018 ergeben?**

Eine Fördermöglichkeit für das Postgleis könnte über die "Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld" bestehen. Es handelt sich um eine Bundesrichtlinie, die durch den Projektträger Jülich (PTJ) betreut wird, an den auch der Antrag gestellt werden müsste.

Voraussetzung für eine Beantragung wäre das Bestehen eines Gestattungsvertrages für die Nutzung der Flächen. Außerdem muss es sich um eine Schließung einer Lücke im Radwegenetz handeln und es darf mit der Maßnahme keine Verschlechterung einer Fußwegeverbindung erfolgen.

Derzeitige Konditionen für Braunschweig: Die Maßnahme könnte mit max. 40 % + 15 % (Kohleausstieg Revier Helmstedt) gefördert werden.

2. **Wurde der im erwähnten "Letter of Intent" in Aussicht gestellte Gestattungsvertrag zur Nutzung des Postgleises zwischen DB und Stadt mittlerweile abgeschlossen?**

Zum Abschluss eines Gestattungsvertrages ist es bisher noch nicht gekommen. Die Verwaltung steht diesbezüglich mit der DB in Verbindung.

3. **Besteht nach Ansicht der Verwaltung weiterhin die Absicht, einen Durchstich des Post- und Pakettunnels zu erreichen?**

Mit dem Ziel einer städtebaulichen Vernetzung verfolgt die Verwaltung weiterhin die Absicht, einen Durchstich idealerweise für beide Tunnel unter dem Hauptbahnhof zu erreichen. Insbesondere für das Sanierungsgebiet Bahnstadt, die Südseite des Hauptbahnhofes aber auch für z.B. die südlichen Stadtteile und insbesondere den Bebelhof ermöglicht sich mit Nutzung der Tunnel eine deutliche Attraktivitätssteigerung und eine Behebung der bisherigen Randlage. Der Hauptbahnhof und die Gleisanlagen stellen bisher eine deutliche Barriere dar. Mit der Herstellung einer zusätzlichen Wegeverbindung durch den Hauptbahnhof, unabhängig vom Hauptzugang, kann die vorhandene Trennwirkung minimiert und eine Verknüpfung der Bahnstadt und der südlichen Stadtteile mit dem Stadtkontext und in Richtung Innenstadt ermöglicht werden. Insbesondere für Fußgänger, Radverkehr und sonstige Kleinstfahrzeuge, wie z. B. Elektro-Scooter, kann so ein großer Mehrwert erzielt werden.

Leuer

Anlage/n:

keine