

**Betreff:**

**Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den  
Bahnübergang Grünewaldstraße**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 17.01.2022
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	19.01.2022	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	19.01.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	25.01.2022	Ö

**Beschluss:**

„Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) und dem Regionalverband Großraum Braunschweig weiter voranzutreiben.“

**Sachverhalt:**Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 2 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Planung und Umsetzung einer Fuß- und Radwegunterführung um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, für die hier der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe zuständig ist, da es sich um eine wichtige Fuß- und Radwegverbindung handelt, dessen verkehrliche Bedeutung über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

Die DB plant, die beiden mechanischen Stellwerke im Bahnhof (Bf.) Gliesmarode durch ein elektronisches Stellwerk (ESTW) bis 2024 zu ersetzen. Dadurch wird im Wesentlichen die Signalisierung und die Schaltung der Weichen digitalisiert. Der Bahnübergang (BÜ) Grünewaldstraße wird in seiner sicherungstechnischen Ausstattung angepasst. Dies würde grundsätzlich in Form eines 1:1 Ersatzes als Bahnübergang erfolgen. Für diese Umstellung der Signaltechnik von mechanischen Stellwerken auf ESTW ergibt sich nicht die Notwendigkeit, ein Planrechtsverfahren durchzuführen. Somit würde durch die einfache Anpassung an die Sicherungstechnik der BÜ Grünewaldstraße in seiner Lage so fortbestehen.

Allerdings hat in den kommenden Jahren der Regionalverband Großraum Braunschweig (Regionalverband) eine Taktverdichtung im Schienenpersonennahverkehr geplant, was zur Erhöhung der Zugzahlen in Gliesmarode führen wird. Aktuell verkehren in Gliesmarode 2 Züge (RB 47) pro Stunde zzgl. rd. einem Dutzend Güterzüge pro Tag. Mit der geplanten Einführung eines Halbstundentaktes nach Gifhorn, der geplanten Durchbindung einer

Bahnlinie aus dem Süden Braunschweig bis zum Bf. Gliesmarode (Stundentakt) und der perspektivisch geplanten Bedienung der Strecke nach Harvesse im Halbstundentakt erhöht sich die Zahl der Züge auf bis zu 10 pro Stunde. Gleichzeitig wird sich voraussichtlich die Zahl der Güterzüge erhöhen.

Die Schließzeiten des signalabhängigen Bahnübergangs, der im Bereich des Bf. Gliesmarode liegt, sind mit im Mittel ca. 5 Min je Zugfahrt recht lang. Mit der geplanten Erhöhung der Zugzahlen in Gliesmarode ist davon auszugehen, dass die Schließzeiten künftig bei etwa 30 bis 40 Minuten pro Stunde liegen werden.

Der BÜ Grünwaldstraße ist ein für den Fuß- und insbesondere Radverkehr wichtiger Kreuzungspunkt mit der Bahn. Durch die hohe Frequentierung des BÜ kommt es bereits heute während der Schließzeiten zu großen Pulkbildungen des wartenden Fuß- und Radverkehrs mit langen Wartezeiten. Die geplante Taktverdichtung geht mit einer weiteren Erhöhung der Schließzeiten des Bahnübergangs (s. o.) einher und wird damit die Attraktivität dieser Fuß- und Radverkehrsverbindung mindern.

Um diese Verbindung wie oben skizziert nicht langfristig zu schwächen, sondern vielmehr die hohe Attraktivität dieser Rad- und Fußwegeverbindung noch zu stärken, sollte daher eine andere Art der Querung der Gleise geschaffen werden. Dies ist möglich, indem der bestehende BÜ Grünwaldstraße in eine Unterführung gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz umgewandelt wird.

Zudem ist bei Erhalt des BÜ eine Bahnsteigzuwegung von der Grünwaldstraße (wie von der Stadt Braunschweig im Planfeststellungsverfahren für den Bahnhof gewünscht) aus technischen Gründen nicht möglich. Beim Neubau einer Unterführung gibt es Lösungsansätze zur Realisierung einer solchen Zuwegung.

#### Rechtliche Rahmenbedingungen

Durch die Regelung nach § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) besteht die Möglichkeit den jetzigen BÜ Grünwaldstraße, als höhengleiche Kreuzung der Verkehrswege durch die Herstellung einer Unterführung, soweit es die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs erfordert, zu beseitigen. Die Kosten für die Herstellung solch einer Unterführung werden dabei nach § 13 EKrG zu 50 % vom Bund, zu 33 % von der DB AG und zu 17 % vom Land übernommen. Kreuzungsbedingte Kosten für die Stadt Braunschweig entstehen dabei nicht.

Der Ersatz eines Bahnübergangs durch eine Unterführung gem. EKrG ist eine Änderung einer Eisenbahnanlage, die ein Planrechtsverfahren nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) i. V. m. § 75 des Verwaltungs-Verfahrensgesetzes (VwVfG) bedingt.

Die DB begrüßt die Schaffung eines Unterführungsbauwerks als Ersatz für den BÜ Grünwaldstraße und hat sich bereit erklärt, die dafür erforderliche Planung zu übernehmen. Für die Planung bis zur Realisierung einer Unterführung inklusive Planfeststellungsverfahren setzt die DB einen Planungshorizont von mindestens 5 Jahre an. Demnach kann bei Planungsbeginn in 2022 eine Unterführung der Grünwaldstraße frühestens 2027 realisiert werden.

Der für 2024 fest eingeplante Bau des ESTW kann allerdings nach Auskunft der DB nicht ebenfalls auf 2027 verschoben werden, weil die Einschränkungen des Stellwerkbaus für den laufenden Bahnbetrieb bis hin zu Sperrungen der Gleise und die Finanzierung solcher Projekte DB-intern mit mehrjährigem Vorauf abgestimmt und festgelegt werden müssen. Änderungen daran sind nicht mehr möglich.

Dies hat zur Folge, dass für den Zeitraum zwischen der fest terminierten Realisierung des ESTW in 2024 und Fertigstellung eines Unterführungsbauwerkes bis voraussichtlich 2027 keine Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr am jetzigen BÜ Grünwaldstraße

besteht. Der vorhandene BÜ Grünwaldstraße ist mit dem ESTW nicht mehr nutzbar. Die Schranken des Bahnüberganges können dann ohne Anpassung der Sicherungstechnik nicht mehr geöffnet werden und sind dauerhaft geschlossen. Der Bahnübergang muss für den Fuß- und Radverkehr abgesperrt werden.

Für die Zeit ohne Querungsmöglichkeit am BÜ Grünwaldstraße sind als alternative Querungsmöglichkeiten weiter nördlich die Unterquerung der Gleise am Bahnhof Giesmarode oder weiter südlich die Überquerung an der Ebertallee nutzbar. Je nach Reiseziel entsteht bei Nutzung der Alternativrouten insgesamt ein Umweg von 100 bis 200 m. Das erscheint für Rad- und Fußverkehr für die Übergangszeit zumutbar.

Eine Realisierung beider Projekte, also der Bau des BÜ bis 2024 mit neuer Technik und ein kurze Zeit späterer Bau einer Unterführung wird aus Kosten- und Ressourcengründen von der DB abgelehnt.

Die Verwaltung sieht die Einschränkung für den Fuß- und Radverkehr durch die mehrjährige Sperrung des Bahnübergangs kritisch. Insofern ist es beabsichtigt weitere, auch hochrangige Gespräche auf verschiedenen Ebenen mit der DB zu führen, um zu erreichen, dass die Zeit, in der die Gleisquerung nicht nutzbar ist, soweit wie möglich verkürzt wird; sei es durch ein Beschleunigen des Baus der Unterführung oder durch den vorübergehenden Weiterbetrieb des mechanischen Stellwerks.

Der dauerhafte Vorteil einer Unterführung ist so groß, dass die Verwaltung in der Abwägung trotz der vorübergehenden Sperrung den Bau der Unterführung als die verkehrlich bei weitem bessere Lösung als die dauerhafte Aufrechterhaltung des BÜ ansieht.

Sollte aus unerwarteten Gründen kein Planrecht für die Herstellung der Unterführung der Grünwaldstraße möglich sein, so ist wiederum die Herstellung eines BÜ in Form einer 1:1-Erneuerung mit neuer Technik nachträglich weiterhin möglich. Das Planrecht für den BÜ Grünwaldstraße bleibt weiterhin bestehen. Die Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr ist mit einer Kreuzungsvereinbarung zwischen der Stadt und der DB geregelt.

Sofern die Stadt diesem mit der DB und dem Regionalverband ausgehandelte Vorgehen zustimmt, wird die Planung für eine Unterführung der Grünwaldstraße aufgenommen. Sollte die Stadt diesem Vorgehen nicht folgen, wird der BÜ Grünwaldstraße bis 2024 in Form einer 1:1-Erneuerung mit neuer Technik ausgestattet und bleibt erhalten.

Leuer

**Anlage/n:**

keine