

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

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

04.03.2022

BeratungsfolgeAusschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)**Sitzungstermin**

15.03.2022

Status

Ö

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung eines Querungsbauwerks für Fuß- und Radverkehr als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) und dem Regionalverband Großraum Braunschweig unter Berücksichtigung der nachfolgend genannten Planungsparameter weiter voranzutreiben. Dabei sind verschiedene Varianten zu entwickeln und zu bewerten, die den Stadtbezirksräten zur Anhörung sowie dem AMTA zur Beschlussfassung vorgestellt und erläutert werden.

Sachverhalt:

Die Stadtbezirksräte 112 und 120 haben in der gemeinsamen Sitzung am 22. Februar 2022 einen in der Sitzung vorgebrachten Änderungsantrag zur Drucksache 21-17455 mit dem nachfolgenden Inhalt beschlossen:

„1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung eines Querungsbauwerks für Fuß- und Radverkehr als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) und dem Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) weiter voranzutreiben. Dabei sind verschiedene Varianten zu entwickeln und zu bewerten, die den Stadtbezirksräten zur Anhörung sowie dem AMTA zur Beschlussfassung vorgestellt und erläutert werden.

2. Die Planung berücksichtigt nachfolgende Planungsgrundsätze:

- Angemessene Breite, um getrennte Rad- und Fußwege auszuweisen. (2,50 + 3,20 m zuzüglich Sicherheitsräumen zu den Wänden und zwischen Geh- und Radweg, sowie lichte Höhe > 2,50 m, sowie eine optisch und taktil wahrnehmbare Trennung)
- Einen Zugang zum Bahnsteig bzw. ggf. zu weiteren Bahnsteigen des Bahnhofs Braunschweig-Gliesmarode.
- Eine attraktive und möglichst umwegfreie Führung des Ringgleisweges. Möglichst übersichtliche und konfliktarme Wegeführungen und Ermöglichung aller Wegeverknüpfungen.
- Eine möglichst geradlinig verlaufende Führung der neuen Wegeachse. Die Einbindung des Bahnsteigzugangs ist übersichtlich zu gestalten, Angsträume

sind zu vermeiden (z.B. einsehbare großzügige Rundungen statt Ecken, trichterförmige Öffnungen der Rampen wo möglich, etc.).

- Verwendung von ansprechenden Materialien, die gut zu reinigen und instand zu halten sind.
 - Eine angemessene, jedoch insektenfreundliche Beleuchtung der Unterführung einschließlich der Zuwegung.
 - Ersatzpflanzungen von zu beseitigenden Bäumen in unmittelbarer Nähe des Bauwerkes.
 - Eine Bewertung und Abwägung der einzelnen Planungsvarianten durch das Referat Stadtbild und Denkmalpflege.
 - Es ist sicherzustellen, dass die Gradienten der Grünwaldstraße möglichst gering/flach verläuft. Die Gradienten für den Radweg ist stetig mit ausreichenden Rundungen an den Steigungswechsel auszubilden und unabhängig von den Podesten der Rampe der zu Fußgehenden auszubilden.
 - Es ist sicherzustellen, dass das Querungsbauwerk auch bei Starkregenereignissen und bei Hochwasser passierbar bleibt.
 - Umleitungsstrecken während der Bauzeit sind auszuschildern, für beide Richtungen auszulegen und ggf. baulich zu verbessern.
3. Sofern das Planungsergebnis nicht vollständig über eine Finanzierung durch die Deutsche Bahn und weitere Fördermittel gedeckt werden kann, sind ergänzende Haushaltsmittel einzuplanen.
 4. Der Planungsprozess wird mit einer Bürgerbeteiligung begleitet (z.B. in Anlehnung an die Planungsworkshops Stadtbahnausbau). Die Verwaltung stellt den Stadtbezirksräten und dem AMTA dafür ein Konzept und einen Zeitplan im nächsten Gremienlauf vor. Die notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen sind dafür kurzfristig bereitzustellen.
 5. Aufgrund der Bedeutung der Grünwaldstraße für den Fuß- und Radverkehr soll die Verwaltung in Gesprächen mit der Deutschen Bahn auf eine mögliche Beschleunigung der Realisierung und damit Reduzierung der Dauer der Sperrung der Querung hinwirken und sich für den Zeitraum bis zur Fertigstellung der neuen Wegeführung für die Einrichtung einer bauzeitlichen temporären Behelfsquerrung einsetzen, die auch den Radverkehr noch ermöglicht (d.h. mindestens eine Treppenanlage mit Schieberinne für Kinderwagen und Fahrräder)."

Stellungnahme der Verwaltung:

Punkt 1. des Beschlusses der Stadtbezirksräte deckt sich mit den Überlegungen der Verwaltung. Der Beschlusstext wurde daher als Beschlussvorschlag übernommen.

Zu Punkt 2.: Die Verwaltung wird diese Planungsgrundsätze in die Planungen einbringen und in der Beschlussvorlage zur Variantenentscheidung transparent darstellen, in welchem Umfang bei den einzelnen Varianten die einzelnen Planungsgrundsätze berücksichtigt werden können.

Zu Punkt 3. Es wird im Rahmen der Variantenentscheidung mehr Klarheit bestehen. Die Beschlussvorlage wird gegebenenfalls auf diesen Aspekt eingehen.

Zu Punkt 4.: Eine Bürgerbeteiligung ist vorgesehen und wird in Abstimmung mit der DB als einer der ersten Schritte des Planungsprozesses vorbereitet werden. Die Verwaltung wird

darüber frühzeitig informieren. Dies hängt auch von Überlegungen der DB ab und wird noch nicht zum nächsten Gremienlauf möglich sein.

Zu Punkt 5.: Die Verwaltung steht mit dem Ziel einer zügigen Projektabwicklung bereits mit der DB im Austausch. Dies ist gemeinsames Ziel. Bisher gibt es lediglich grobe Schätzungen der Projektdauer. Wenn die Planungen aufgenommen werden, wird die Zeitplanung konkretisiert werden. Die Verwaltung wird die DB auch bitten, eine provisorische Überführung für die Bauzeit zu berücksichtigen. Sollte die DB dazu bereit sein, dies aber mit Kosten für die Stadt oder mit Verzögerungen des Projektes verbunden sein, wird die Verwaltung darüber zunächst die Stadtbezirksräte und den AMTA einbinden.

Leuer

Anlage/n:

keine