

Absender:

Fraktion BIBS im Rat der Stadt

22-18291

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Änderungsantrag zu 21-17455-03 Planung einer Fuß- und Radwegunterföhrung als Ersatz für den Bahnübergang Grünwaldstraße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.03.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

15.03.2022

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

- 1) Der Satz "Eine möglichst geradlinig verlaufende Führung der neuen Wegeachse." wird aus Vorlage 21-17455-03 gestrichen.
- 2) Der Satz: "Eine Null-Lösung (=Schranken mit neuer Technik) wird mit untersucht" wird in Vorlage 21-17455-03 eingefügt.

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, der wie folgt zu ändern ist (Änderungen fett hervorgehoben):

„1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung eines Querungsbauwerks für Fuß- und Radverkehr als Ersatz für den Bahnübergang Grünwaldstraße 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 Grünewaldstraße 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.
- **Eine Null-Lösung (= Schranken mit neuer Technik) wird mit untersucht.**

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 Grünewaldstraße 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 Behelfsquerung einsetzen, die auch den Radverkehr noch ermöglicht (d.h. mindestens eine Treppenanlage mit Schieberinne für Kinderwagen und Fahrräder).“

Begründung:

Zu 1. Die Vorgabe, die Wegeführung möglichst gradlinig verlaufen zu lassen, schränkt die möglichen Alternativen in dieser frühen Phase der Planung stark ein. Die Machbarkeitsstudie hat ergeben, dass Alternativen machbar sind, mehr noch nicht. Das Für und Wider verschiedener Varianten kann in dieser Planungsphase im Detail noch nicht gewürdigt werden. So hat eine geradlinige Wegeführung (wie z.B. Variante 1 der Machbarkeitsstudie) auch verschiedene Nachteile: es muss umfassender in den Bereich Grünewaldstraße eingegriffen werden, verbunden mit dem Verlust einer Baumreihe mit Alleecharakter. Eine geradlinige Streckenführung mit Gefälle verleitet zudem zu übermäßig schnellem Fahren und erhöht so z.B. die Unfallgefahr in der Unterführung, wo Passanten die Treppe vom Bahnsteig herunterkommen. Hinzu kommen die mögliche Beschädigung der denkmalgeschützten, historischen Einfahrt in die Kita sowie die höheren Kosten. Durch eine Kurvenführung (wie z.B. Variante 2 der Machbarkeitsstudie) wird die Geschwindigkeit des Radverkehrs gedrosselt und die Unfallgefahr reduziert. Der Eingriff in den Bereich Grünewaldstraße würde minimiert, und das gewachsene, ansprechende Straßenbild mit ihrer alleeartigen Baumreihe bliebe bestehen. Zur Erläuterung verweisen wir auf den beigefügten Link zu einem Beitrag im Braunschweig-Spiegel.

Ob eine geradlinige Verkehrsführung die Variante der Wahl sein wird, können alle Beteiligten zum jetzigen Zeitpunkt nicht wissen. Eine Einschränkung in dieser Hinsicht verbaut

möglicherweise die optimale Lösung, die jetzt, im Vorfeld der konkreten Planungen, noch nicht bekannt sein kann.

Zu 2. Der beiliegende Leserbrief aus der Neuen Braunschweiger vom 5.3. weist auf das interessante Detail hin, dass sich durch eine angepasste, moderne Schrankentechnik Schließzeiten von jeweils maximal 2 ½ Minuten ergeben würden. Wären diese relativ kurzen Wartezeiten akzeptabel, so dass auf einen Tunnel- oder Brückenbau möglicherweise verzichtet werden könnte? Im Hinblick auf die Tatsache, dass das Vorhaben erst mit deutlicher Zeitverzögerung und daher unter großem Zeitdruck, den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt wurde, halten wir es für angezeigt, dass Einwände wie diese in der derzeitigen Planungsphase weiterhin diskutiert und ggf. in einem Gutachten der Bahn untersucht werden. Die Hinweise sollten geprüft werden. Aus diesem Grund sollte eine Null-Lösung (Anpassung der Schranken an die neue Technik für Elektronische Stellwerke, ESTW) mit in die weiteren Überlegungen und Planungen als eine mögliche Variante aufgenommen werden.

In der Begründung zu (1) erwähnter Link:

<https://braunschweig-spiegel.de/neuer-bahnuebergang-an-der-gruenewaldstrasse-es-gibt-kritische-entwicklungen/>

Anlagen: Leserbrief in der Neuen Braunschweiger vom 05.03.2022

„Teure Lösung ist sehr klärungsbedürftig“

Unter dem Titel „Staugefahr: Tunnel statt Schranke“ berichtete die NB in ihrer Ausgabe vom 26. Februar über die Pläne für den Bahnübergang Grünewaldstraße im östlichen Ringgebiet. Dazu schreibt uns NB-Leser Fred Sonnenrein:

„Als regelmäßiger Nutzer dieses Bahnübergangs und als Fachmann im Bereich der Eisenbahnsignaltechnik verwundert mich die Planung, anstelle des Bahnübergangs Grünewaldstraße eine Wegunterführung zu errichten.

In den Erläuterungen wird dargestellt, dass die Schließdauer der Schranken 5 Minuten beträgt und dies in Verbindung mit der künftigen Zugfolge zu einer „Glück-Auf“-Schranke führt, die also mehr geschlossen als geöffnet angetroffen wird. Die 5 Minuten Schließdauer gelten aber nur für die vorhandene, historische Signal- und Bahnübergangssicherungstechnik.



Der Bahnübergang Grünewaldstraße muss durch die Umgestaltung des Bahnhofs Griesmarode ebenfalls neu geplant werden.
Foto: Birgit Wiefel

nik. Die künftige Zugdichte ist aber ohne eine Modernisierung und ein Ausbau der Strecke nicht vorstellbar. Eine moderne Signalanlage und die Bahnübergangssicherungstechnik hätten aber auch eine deutlich reduzierte

Schließdauer der Schranke zur Folge. Eine überschlägige Berechnung lautet wie folgt:

- Abstand vom Rotlicht bis zum gegenüberliegenden Schrankenbaum: 23 Meter
- Daraus folgt, dass vom

Leuchten des Rotlichts bis zum Schließen der Schranke 23 Sekunden gewartet werden muss („Räumzeit“ für die Fußgänger). Danach folgen 6 Sekunden für die Schließbewegung der Schranke.

- Etwa 5 Sekunden danach zeigt das Signal für den Zug freie Fahrt.

- Damit der Zug ohne Verzögerung fahren kann, muss dieser Zeitpunkt auf das Vorsignal zum Einfahrtsignal des Bahnhofs Griesmarode bezogen werden. Dieses Vorsignal wird am Lichtsignal vor dem Bahnübergang Brodweg / am Lünischeiteich gegeben. Der Lokführer soll dieses Signal mindestens 10 Sekunden vor seiner Vorbeifahrt auf „freie Fahrt“ sehen.

- Von diesem Signal bis zum Bahnübergang selbst muss der Zug etwa 1,5 km mit 60 km/h zurücklegen. Dies sind recht genau 90 Sekunden.

Die Dauer vom Aufleuchten des roten Lichts bis zum Vorbeifahren des Zuges sind also

$23 + 6 + 5 + 10 + 90 = 133$ Sekunden, also etwas mehr als 2 Minuten, und damit weniger als die Hälfte gegenüber dem bestehenden Zustand.

In der Gegenrichtung sieht die Rechnung ähnlich aus, bei den Regionalbahnen kann (eine angepasste Anordnung der Signale vorausgesetzt) der Zeitpunkt des Schranken-Schließen unmittelbar vor die Abfahrt des Zuges vom Bahnsteig gelegt werden.

Selbst bei optimistisch geschätzten 6 Zügen pro Stunde (Halbstunden-Takt auf der „Mühlenbahn“ und 2 Züge je Stunde auf der Güterstrecke Richtung VW, Hafen und ALBA) wäre die Schranke insgesamt nur 15 Minuten je Stunde geschlossen. Mit einer maximalen Wartezeit von etwa 2,5 Minuten.

Warum also an diesem Bahnübergang eine teure und unschöne Lösung angestrebt wird, ist sehr erklärungsbedürftig.“