

Betreff:

Festlegung der Varianten für die Variantenuntersuchung für eine Geh- und Radwegüber- oder -unterführung als Ersatz für den BÜ Grünewaldstraße

Organisationseinheit:
Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:
10.06.2022

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	15.06.2022	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	16.06.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	21.06.2022	Ö

Beschluss:

1. In der Variantenuntersuchung für eine Geh- und Radwegüber- oder -unterführung als Ersatz für den BÜ Grünewaldstraße werden die fünf in Abb. 1 dargestellten Varianten untersucht.
2. Parallel wird geprüft, ob die Nullvariante so optimiert werden kann, dass die Schrankenschließzeiten auf ein akzeptables Maß reduziert werden können.

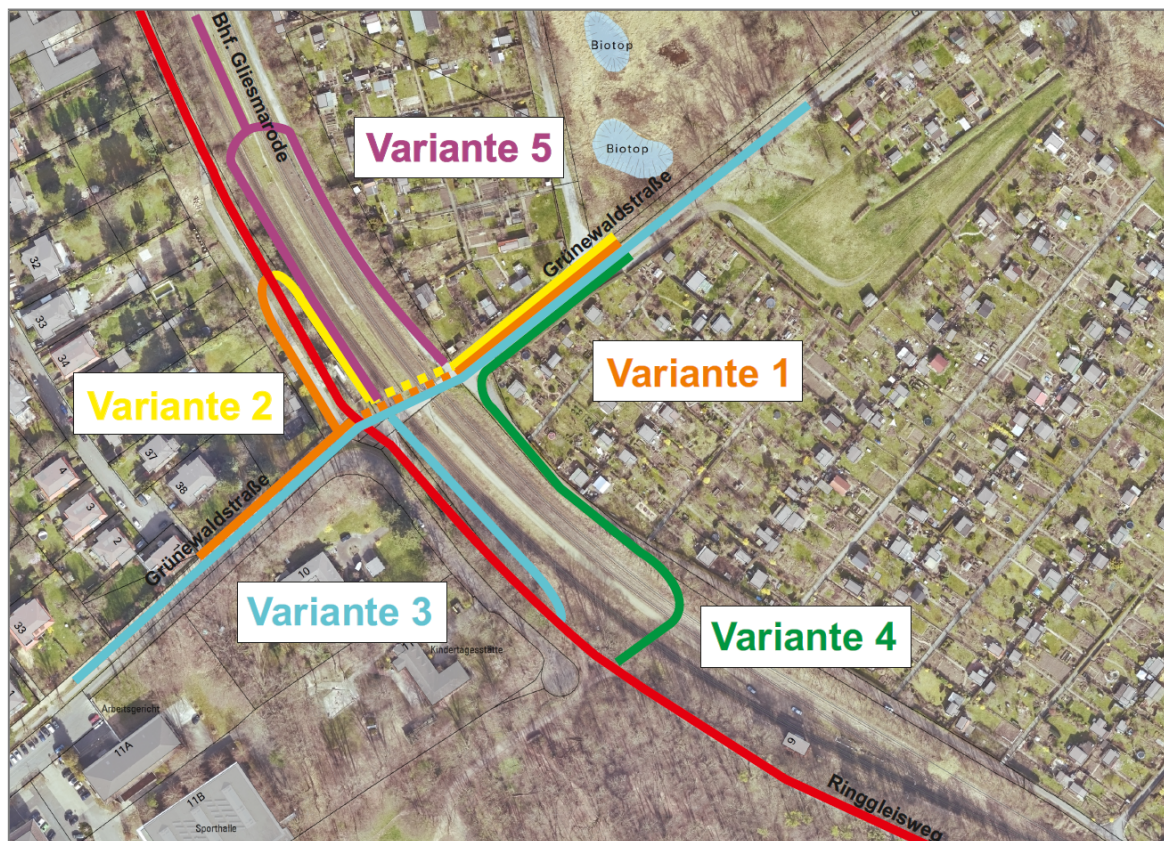


Abb. 1: Übersicht der Varianten für die Variantenuntersuchung für eine Geh- und Radwegunter- oder -überführung als Ersatz für den BÜ Grünewaldstraße
(Varianten 1 und 2: Unterführungen, Varianten 3, 4 und 5: Überführungen)

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, deren verkehrliche Bedeutung über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

Mit der Vorlage 21-17455-03 „Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße“ wurde die Verwaltung beauftragt, die Planung eines Querungsbauwerks für den Fuß- und Radverkehr als Ersatz für den BÜ Grünewaldstraße gemeinsam mit der Deutschen Bahn Netz AG (DB Netz) und dem Regionalverband (RVB) weiter voranzutreiben. Zunächst sollen dafür verschiedene Varianten entwickelt und in einer vom RVB zu beauftragenden Variantenuntersuchung bewertet werden.

Bürgerbeteiligung

Im Rahmen einer Bürgerbeteiligung wurden vom 2. bis zum 22.5.2022 zunächst vier grundsätzlich mögliche Varianten auf der städtischen Homepage veröffentlicht. Allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern wurde damit die Möglichkeit gegeben, Hinweise und Anregungen zu den skizzierten Varianten oder Ideen zu gänzlich neuen Varianten abzugeben.

Im Rahmen der Beteiligung sind 58 Stellungnahmen bei der Stadt Braunschweig eingegangen. Davon hat der überwiegende Teil für den Erhalt des BÜ Grünewaldstraße (Nullvariante) plädiert. Dies wurde mit den nachfolgenden Argumenten begründet:

- Die Wartezeiten am bestehenden BÜ könnten toleriert werden.
- Durch die Optimierung der Signaltechnik seien auch bei steigenden Zugzahlen tolerierbare Schließzeiten möglich.
- Die Planung einer Über- oder Unterführung sei nicht wirtschaftlich.
- Der ersatzlose Entfall des BÜ Grünewaldstraße sei möglich, da genügend Alternativrouten vorhanden seien.

Nullvariante

Zu den eingegangenen Stellungnahmen in Bezug auf die Nullvariante liegt der Verwaltung die folgende Rückmeldung der DB Netz vor:

1. Schrankenschließzeiten

Die Schrankenschließzeiten für eine einzelne Zugfahrt ließen sich durch eine geänderte Lage der Ausfahrtsignale Richtung Braunschweig verkürzen. Die Konsequenz wäre eine verkürzte Gleisnutzlänge. Eine kürzere Gleisnutzlänge ist aus Sicht der DB Netz nicht akzeptabel. Die Anforderung des Marktes geht hin zu längeren Gleisnutzlängen bis zu 740 m. Dem will die DB Netz nachgehen und auch auf dieser Strecke längstmögliche Gleislängen anbieten. Insbesondere möchte die DB Netz sich hiermit auf perspektivische Zuglängensteigerungen am Hafen vorbereiten.

2. Wirtschaftlichkeit

Eine Brückenlösung [Anm.: Über- oder Unterführung] zu realisieren ist kurzfristig betrachtet die etwas höhere Investition als eine reine Erneuerung der Bahnübergangsanlage. Auf die Nutzungsdauer der Brücke gesehen ist eine Brückenlösung in fast allen Fällen jedoch die wirtschaftlichere Variante. Bei einer angenommenen Nutzungsdauer von 120 Jahren von einer Brücke, müsste der

Bahnübergang in dieser Zeit ca. 4 Mal technisch erneuert werden. In Summe ist der Bahnübergang, insbesondere in einem inflationären Umfeld, die teurere Variante. Zudem fallen bei einem Bahnübergang in der Regel deutlich höhere Kosten für Instandhaltung und Entstörung an.

3. Sicherheit

Oberste Prämisse der DB Netz ist die Sicherheit im Eisenbahnverkehr. Eine höhenungleiche Kreuzungsmöglichkeit ist eine klare Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.

4. Zuverlässigkeit

Die DB Netz möchte ihren Kunden größtmögliche Zuverlässigkeit auf ihren Verbindungen anbieten. Insbesondere Bahnübergänge gehören im Eisenbahnverkehr zu den störanfälligeren Anlagen und führen entsprechend zu Verspätungen und Ausfällen der Verbindungen. Der Wegfall des Bahnübergangs an der Grünwaldstraße bedeutet also ein Wegfallen einer potentiellen Ursache für Verspätungen und Unfälle.

Unabhängig von dieser Stellungnahme wird die Verwaltung die Optimierungsmöglichkeiten der Schrankenschließzeiten für die Nullvariante gemeinsam mit dem RVB weiter und auch unabhängig von den – durchaus nachvollziehbaren – betrieblichen Überlegungen der DB Netz überprüfen, damit vor einer abschließenden Entscheidung über den Bau einer Unter- oder Überführung eine umfassende objektive Entscheidungsgrundlage vorliegt.

Dies erfolgt parallel zu der Variantenuntersuchung für eine Unter- oder Überführung, um für keine der möglichen Varianten Zeit zu verlieren.

Hinweise und Anregungen aus der Bürgerbeteiligung

Viele Rückmeldungen beinhalteten allgemeine Hinweise und Anregungen, aber auch konkrete Stellungnahmen und Alternativvorschläge mit neuen Varianten. Diese Alternativ- und Anpassungsvorschläge sind in Anlage 1 dargestellt und werden in die Variantenuntersuchung berücksichtigt.

Ebenso werden die im Folgenden zusammengefassten allgemeinen Hinweise und Anregungen aufgegriffen und im Rahmen der Variantenuntersuchung transparent bewertet:

- Erhalt der Baumreihe in der Grünwaldstraße (Westseite der Gleise)
- Minimierung des Eingriffs in Natur und Landschaft
- Unterführungen werden als Angstraum, unsicher und unheimlich beschrieben
- Erhalt der geradlinigen Führung für den Fuß- und Radverkehr in der Achse der Grünwaldstraße, damit die Wegeverbindung ohne Umwege erhalten bleibt und keine unübersichtlichen und unfallträchtigen Bereiche entstehen
- Keine Überführung in der Achse der Grünwaldstraße, da diese aufgrund des deutlich größeren Höhenunterschiedes mit längeren Steigungen und Eingriff in die Natur verbunden ist
- Beachtung des Denkmalschutzes
- Herstellung eines weiteren Zugangs zum Bahnhof Gliesmarode
- Erhalt des Bahnübergangs und Aufstellung von Anzeigen mit Schrankenschließzeiten für die Entscheidung der Routenwahl
- Ausbau der Alternativrouten für den Radverkehr (Berliner Straße, Ebertallee)
- Herstellung einer Behelfsbrücke für die Zeit ohne Querung

Planungsparameter für die Variantenbetrachtung

Im Februar 2022 erfolgten im Rahmen einer vom RVB beauftragten Verkehrsuntersuchung im Bereich des BÜ Zählungen des Rad- und Fußverkehrs. Die daraus abgeleitete mittlere Radverkehrsmenge liegt demnach im Jahresmittel bei rd. 2.000 bis 2.200 Radfahrenden pro Tag. Dies zeigt bereits im Bestand die große Bedeutung dieser Fahrradroute für den Alltags-

und Freizeitverkehr. Mit einer Unter- oder Überführung würde diese Verbindung noch attraktiver und es ist davon auszugehen, auch vor dem Hintergrund der Radverkehrsförderung im Zusammenhang mit der Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“, dass der Radverkehrsanteil weiter steigt. Um dem heutigen und zukünftig zu erwartenden, noch höheren Radverkehrsaufkommen für diesen Streckenabschnitt gerecht zu werden, wird für die Planung neben einem separaten Gehweg eine Radwegbreite von 4,00 m angesetzt (Radschnellwegstandard). Dadurch ist ein Überholen und/oder Nebeneinanderfahren von je zwei Radfahrenden pro Richtung gleichzeitig möglich.

Unter Berücksichtigung der beschlossenen Planungsgrundsätze aus der Vorlage (DS 21-17455-03) sowie der Entwicklungen für den Radverkehr werden bei der Variantenuntersuchung für alle Varianten die folgenden Planungsparameter einheitlich angesetzt:

- eine dem Verkehrsaufkommen angemessene lichte Weite von 7,00 m mit:
 - einer Gehwegbreite von 2,50 m, inklusive beidseitiger Sicherheitsräume zu Wand oder Geländer und dem Radweg und
 - einer Radwegbreite von 4,00 m, zuzüglich Sicherheitsraum von 0,50 m zur Wand oder Geländer
- optisch und taktil wahrnehmbare Trennung zwischen Geh- und Radweg
- lichte Höhe von 3,00 m
- für den Gehweg: barrierefreie Ausbildung mit max. Steigung von 6 % auf 10 m und Zwischenpodesten
- für den Radweg: eine stetig verlaufende Gradienten mit einem gleichmäßigen Gefälle (ohne Podeste) von max. 6 % bis 65 m Länge bzw. max. 5 % bis 120 m Länge
- möglichst umwegfreie Führung des Ringgleisweges
- übersichtliche und konfliktarme Wegführung aller Wegeverknüpfungen
- Schaffung eines zusätzlichen Bahnsteigzugangs zum Bahnhof Gliesmarode

Weiteres Vorgehen

Mit den Varianten gem. diesem Beschluss wird der RVB eine Variantenuntersuchung beauftragen. Darin werden die Varianten einem transparenten Vergleich unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien wie z. B. Schaffung einer sicheren und komfortablen Geh- und Radwegverbindung, Eingriff in Natur und Landschaft sowie Eingriff in Stadtbild und Denkmalschutz unterzogen. Parallel wird die Verwaltung die Optimierungsmöglichkeiten für die Nullvariante gemeinsam mit dem RVB weiter überprüfen. Anfang 2023 ist geplant, die Variantenuntersuchung der Öffentlichkeit vorzustellen und dem AMTA eine Vorzugsvariante zur Beschlussfassung vorzulegen. Darauf aufbauend kann die DB Netz mit der Vorzugsvariante in die weitere Planung einsteigen. Eine Realisierung ist gem. Zeitplan der DB Netz bis Ende 2028 geplant.

Leuer

Anlage/n:

Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung