



NETZE

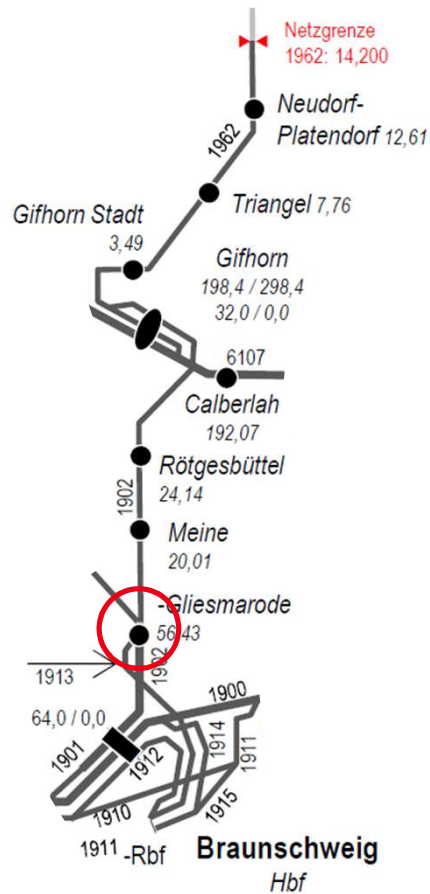
Bahnübergang Grünewaldstraße

Sachstand Erneuerung Stellwerk Gliesmarode

DB NETZE | Robert Brinkmann | I.NA-N-N-HAN | 22.02.2022

Warum wir etwas tun

Die DB Netz erneuert Bahnübergang und Stellwerk



- Der mechanische Bahnübergang Grünewaldstraße wird erneuert
- Das mechanische Stellwerk Braunschweig-Gliesmarode, welches den Bahnübergang stellt wird ebenfalls erneuert
- Das Stellwerk wird auf moderne elektronische Stellwerkstechnik umgebaut, in dem Zusammenhang ist ein mechanischer Bahnübergang nicht mehr steuerbar



Warum muss das Stellwerk bereits in 2024 realisiert werden

Moderne Technik für Strecke Braunschweig-Gifhorn

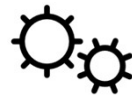
Verfügbarkeit



- **Qualität**

Störanfälligkeit der Anlagen durch moderne Technik erheblich reduziert

Technik



- **Obsoleszenz**

Die Ersatzteilversorgung für mechanische Technik ist nicht sichergestellt. Ersatzteile sind oft nur schwer zu besorgen

Personal



- **Personalintensiv**

hohes demografisches Risiko für Besetzung der alten Stellwerke

- **Personal**

Aufgrund der alten Technik gibt es wenige Möglichkeiten die Stellen nachzubesetzen

Planung



- **Abstimmung**

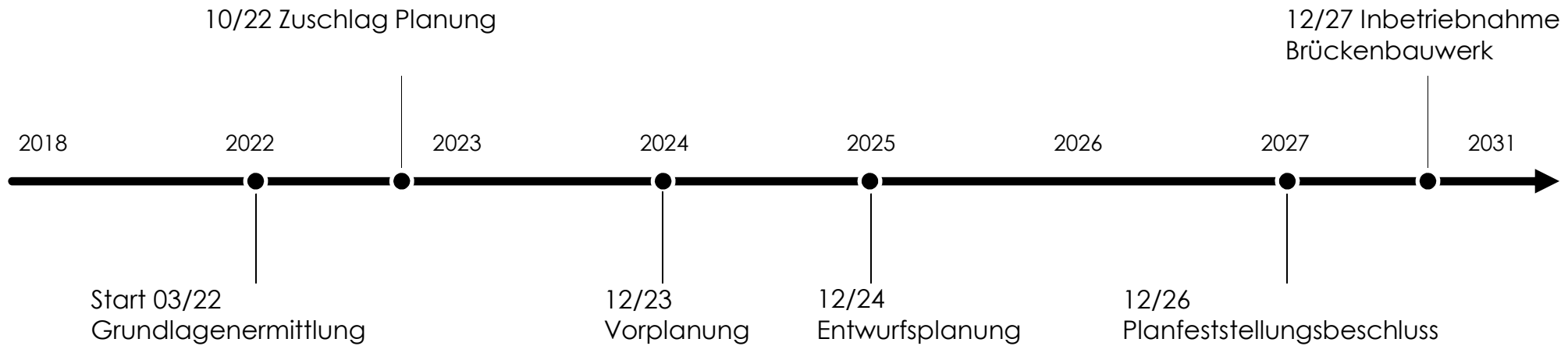
Abstimmung bereits im Januar 2019 mit Kreuzungspartner zur Bahnübergangserneuerung

- **Vorläufe**

Anpassungen des abgestimmten und bereits initiierten Vorgehens erfordern enorme zeitliche Vorläufe

Ausblick

Wie könnte bis 2027 eine Brücke *im Idealfall* realisiert werden?



Prämisse: kooperatives Vorgehen in Planfeststellungs-/Genehmigungsphase



NETZE



SPNV-Konzept 2030+

Bahnhof Braunschweig – Gliesmarode: Überlegungen zum BÜ Grünwaldstraße

SPNV-Konzept 2030+

BÜ Grünwaldstraße

Ausgangslage:

- DB Netz AG plant Ersatz der mechanischen Stellwerkstechnik im Bf. Braunschweig-Gliesmarode durch ein ESTW
- Für den 1:1-Ersatz ist kein Planfeststellungsverfahren notwendig
- Das ESTW soll 2024 in Betrieb gehen – nach aktuellem Stand mit neuer Bahnübergangstechnik
- Der Regionalverband plant eine erhebliche Ausweitung des Angebotes im SPNV im Bereich Gliesmarode
- Die Zahl der Güterzüge wird steigen
- Nach der Novellierung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes trägt ein kommunaler Straßenbaulastträger bei der Auflassung eines Bahnübergangs keine Kosten



Anfrage des Aufgabenträgers an die Stadt Braunschweig, ob es nicht sinnvoll wäre, die Chance zu einer BÜ-Aufhebung zu nutzen.

SPNV-Konzept 2030+

BÜ Grünewaldstraße

Herangehensweise:

- Der Regionalverband prüft in Abstimmung mit der Stadt Braunschweig die grundsätzliche Machbarkeit eines Ersatzes des Bahnüberganges.
- Es geht darum, herauszufinden, ob es EINE Lösung gibt. Varianten, Detailbetrachtungen, Gestaltungsfragen werden nicht betrachtet. Das wäre Inhalt einer Planung.
- Die Ersatzlösung soll – wenn geometrisch möglich – den von der Stadt gewünschten Bahnsteigzugang von der Grünewaldstraße ermöglichen.
- Nach Rücksprache mit der DB Netz AG: Zustimmung zum BÜ-Ersatz, IBN-Termin kann nicht geändert werden
- Wenn Lösung möglich: Stadt Braunschweig startet Prozess zu einer EKrG-Ersatzmaßnahme

SPNV-Konzept 2030+

BÜ Grünewaldstraße

Ergebnisse:

- Es gibt eine Lösung für eine Unterführung einschl. zusätzlichem Bahnsteigzugang
- Wegen der an der Westseite komplexen Situation (Denkmalschutz, Baumbestand Grünewaldstraße, Ringgleisweg) werden 2 Lösungsansätze für die Rampe erarbeitet.

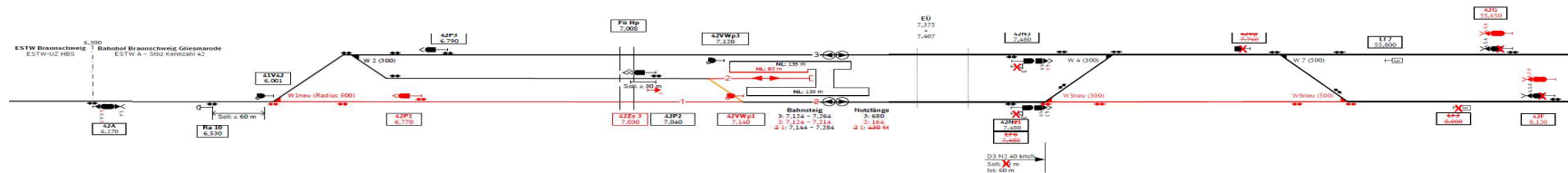


SPNV-Konzept 2030+

BÜ Grünwaldstraße

Situation beim Fortbestand eines Bahnübergangs:

- Anpassung des Spurplans im Bahnhof bis ca. 2030
- Signalstandorte weitgehend unverändert



Fragen



