

Betreff:

**Möglichkeiten zur Optimierung des Bahnübergangs  
Grünwaldstraße**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

16.01.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur  
Kenntnis)

Sitzungstermin

25.01.2023

Status

Ö

**Sachverhalt:**

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 12.10.2022 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1 und 2.:

Zur Überprüfung der Optimierungsmöglichkeiten der Schrankenschließzeiten vom Bahnübergang Grünwaldstraße erfolgt aktuell eine Untersuchung von einem Fachplaner. Die Ergebnisse der Untersuchung, inklusive Stellungnahme zu den vorgeschlagenen Optimierungsmöglichkeiten, werden voraussichtlich im Frühjahr 2023 den städtischen Gremien vorgestellt.

Zu 3.:

Die Stadt Braunschweig hat keinen Zugang zu Daten der Planung und des Betriebs von Bahnübergängen und hat daher zur Beantwortung der Frage den Regionalverband um Stellungnahme gebeten. Dieses hat ergeben:

Grundsätzlich hinkt der Vergleich, weil die Ist-Situation in Wolfenbüttel mit mechanischen Stellwerken mit der Soll-Situation in Gliesmarode mit einem elektronischen Stellwerk verglichen wird.

Die Verkehrsstation (die Bahnsteiganlage) Wolfenbüttel liegt außerhalb des Bahnhofes. Es handelt sich in Wolfenbüttel daher um einen Haltepunkt auf der freien Strecke. Bei Fahrtrichtung Vienenburg/Schöppenstedt befindet sich am Bahnsteigende vor dem Bahnübergang ein Signal, das das Einfahrsignal für den eigentlichen Bahnhof Wolfenbüttel ist, der an diesem Signal beginnt und dann südlich des Bahnübergangs liegt.

Der Fahrdienstleiter entscheidet durch Beobachtung des am Bahnsteig haltenden Zuges, wann er die Schranken des Bahnübergangs Bahnhofsstraße schließt um dann die Weiterfahrt des Zuges durch Einfahrt in den Bahnhof zu ermöglichen. Dadurch sind die Schrankenschließzeiten (Minuten pro Stunde) relativ kurz.

In der Gegenrichtung werden die Schranken geschlossen, bevor ein Zug am jeweiligen Einfahrsignal (aus Richtung Schöppenstedt bzw. aus Richtung Vienenburg) des Bahnhofes ist. Dadurch sind die Schließzeiten relativ lang. Das wurde in der Anfrage nicht thematisiert.

In Gliesmarode liegen der Bahnübergang und die Verkehrsstation innerhalb des Bahnhofes und (für Güterzüge) sogar innerhalb der Nutzlänge der Bahnhofsgleise. Insofern lässt sich die Wolfenbütteler Lösung nicht auf Gliesmarode übertragen.

Wiegel

**Anlage/n:**  
keine