

# Bahnquerung Grünewaldstraße Newsletter 6 Sept.2023

## Die Null-Variante – eine Lösung von gestern?

---

### Bahnquerung Grünewaldstraße – Wo ist das Problem?

Der Bahnübergang (BÜ) Grünewaldstraße am Nußberg: bisher ein idyllischer Ort. Fußgänger, Jogger, E-Rollerfahrer, Kinder, Jugendliche und Erwachsene Radfahrende queren ihn entspannt auf ihrem Weg zur Kita, zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen und bei der Erholung im Grünen. Und das sind nicht wenige. Nach Zählungen des bs-forum im September 2023 sind dort nachmittags stündlich bis zu 240 Radfahrende (= Summe beider Richtungen) unterwegs. Aber es gibt auch Tage(szeiten), da bestimmen die Fußgänger das Bild. Störend allein: die unverhältnismäßig langen Schließzeiten der Schranken. Das kann schon mal 7-8 Minuten dauern, wenn die (heute mäßig besetzten) Regionalbahnen aus Uelzen/Gifhorn oder ein Güterzug vom Braunschweiger Hafen kommen.



### Umbau des Bahnhofes BS - Gliesmarode

Der Bahnhof Gliesmarode wird seit einigen Jahren zu einem modernen Umsteigepunkt zwischen den Regionalzügen und dem BSer Stadtverkehr (Tramlinie 3, mehrere Buslinien) ausgebaut. So wollen es der Regionalverband Braunschweig (RGB) und die Stadt Braunschweig. Bauherr der Maßnahmen am Bahnhof ist allerdings die DB Netz. Die ließ dort unlängst einen neuen Mittelbahnsteig mit einem barrierefreien Zugang (Rampe) zur Berliner Str. errichten. Ende 2024 soll ein neues elektronisches Stellwerk (ESTW) in Betrieb gehen, das die alten mechanischen Stellwerke, die auch den Bahnübergang Grünewaldstraße regeln, ersetzt.

Mehr noch: im Jahre 2030 sollen die Regionalzüge nach Gifhorn im 30 min-Takt und zusätzlich Züge nach Wendeburg/Harvesse fahren. Auch die Anzahl und Länge der Güterzüge soll steigen. Dazu braucht man eigentlich durchgängig ein zweites Gleis. Und - so wollen es die Stadt BS und die DB Netz - eine wartungsarme Bahnquerung an der Grünewaldstraße, um den „*wachsenden Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen*“. Aber wie realistisch sind diese?

### Mehr Schienenverkehr: Wunsch, Vision oder Utopie?

Eine teilweise Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist verkehrspolitisch sicher anzustreben. Die Praxis zeigt aber - und das nicht erst seit heute, dass dies meist nur auf bundes- oder europaweit bedeutenden Verkehrskorridoren klappt. Auch beim Personenverkehr darf gefragt werden, ob ein 30-min-Takt – zur Entlastung der B4 - nennenswert mehr Menschen aus dem BS-Gifhorer „Speckgürtel“ auf die Schiene bringt. Schließlich liegt der Braunschweiger Hauptbahnhof nicht gerade am Rand der Innenstadt! Machen wir uns nichts vor: Der Bahnhof Gliesmarode wird zwar moderner, aber nicht bedeutender!

## Den Radverkehr attraktiver machen

Die Attraktionssteigerung der Radverkehrsverbindung zwischen der Innenstadt und Volkmarode/ Schapen ist zweifellos ein sinnvolles Ziel. Bereits heute wird die Strecke über die Grünwaldstr. zur Berliner Straße von vielen RadlerInnen genutzt (trotz der Schrankenschließungen). Besonders für den Schülerverkehr ist sie bedeutsam, ebenso für die gute Erreichbarkeit des Badezentrums Gliesmarode. Erholungssuchende nutzen sie ebenso wie BerufspendlerInnen. Auch wenn Einzelne flott unterwegs sind: dies ist kein Radschnellweg, sondern „nur“ eine wichtige Stadtteilverbindung in BS und ein Zubringer zum Ringleis.

## Ortsangepasste Lösung gesucht

Die skizzierten Verkehrsbedürfnisse müssen in Einklang gebracht werden. Kann das mit dem Bau einer 5 Mio. EUR teuren Unterführung der Bahngleise gelingen? Wir haben da Zweifel. Das heutige Miteinander bezieht seinen Reiz vor allem aus der grüngerprägten Umgebung des Bahnübergangs. Die Entspannung und Entschleunigung tut allen gut. Mit einer Unterführung ginge vieles davon verloren. Es würden deutlich mehr schnelle RadlerInnen angezogen, die Bewegungsfreiheit der Fußgänger würde eingeschränkt („Tunnelgefühl“). Vom Erlebensverlust der schönen Umgebung und der Bahnanlagen ganz zu schweigen.

Auch die Umwelt würde stark beeinträchtigt, nicht nur während der Bauphase der „Röhre“, sondern auf Dauer:

- Verlust von Bäumen und Grünflächen,
- Reduzierung der Fledermauspopulationen am Nußberg,
- Absenkung des Grundwasserspiegels,
- Störung der Frischluftschneise und des Mikroklimas.

Hinzu kämen die hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen als Folge der Betonbauten. Mit einer optimierten höhengleichen Querung (= Null-Variante) ließe sich all dies vermeiden.

## Warum dauert es heute so lange an den Schranken?

Alle in den Bahnhof einfahrenden Züge müssen sich heute beim Stellwerksleiter „anmelden“. Erst wenn der Schrankenwärter am Nußberg die Schranken an der Grünwaldstraße geschlossen hat, wird das Einfahrsignal für die Züge aus Gifhorn und vom Hafen auf „Fahrt“ gestellt (dieses wird nicht selten mit einem Hupsignal der Lok „quittiert“). Das Problem: Das Einfahrsignal befindet sich in Höhe des Leichtweiß-Instituts ... und damit ca. 1,1 km vor dem Bahnsteig am Bahnhof Gliesmarode. Oft müssen die Züge aus dem Stand heraus anfahren; und sie können während der Fahrt auch nicht mehr stark beschleunigen. So „zuckeln“ sie dann mit niedriger Geschwindigkeit (max. 40 km/h) bis zum Bahnsteig. Hier halten die Regionalzüge zum Fahrgastwechsel. Auch die Güterzüge kommen hier oft zum Halten zwecks „Schlüsselübergabe“ für den BÜ Ottenroder Straße. Erst wenn die Züge die Straßenbrücke Ebertallee erreicht haben, werden die Schranken an der Grünwaldstraße wieder geöffnet. So kommen (incl. der Haltezeit am Bahnsteig in Gliesmarode) oft schnell 7- 8 Minuten zusammen.

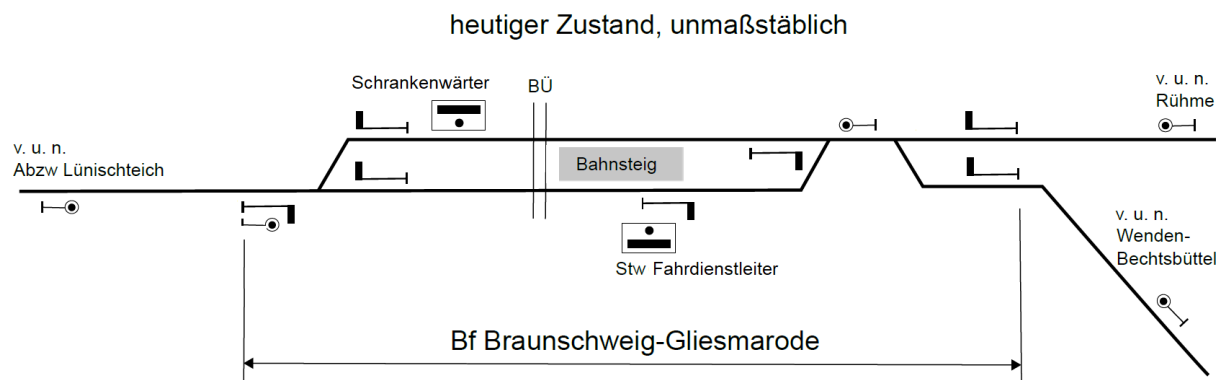
## Sperrung des Bahnübergangs?

Es ist offensichtlich, dass die derzeitige Sicherungstechnik am Bahnhof Gliesmarode „in die Jahre gekommen ist“ (die Stellwerke selbst sind bereits über 100 Jahre alt). Mit der Inbetriebnahme des ESTW am Bahnhof Gliesmarode entfällt zum Jahresende 2024 die derzeitige Bahnübergangssicherung durch vor-Ort-Personal. Der BÜ wird dann für längere Zeit (wenigstens 2-3 Jahre) wegen des Umbaus komplett gesperrt werden, egal, welche Querungsform den Vorzug erhält!

Sollte eine Unterführung gebaut werden, wäre die Bauzeit erfahrungsgemäß wesentlich länger, seitens des Planungsbüros hieß es dazu, das könne 5 - 10 Jahre dauern. „Die Stadt spricht bislang von vier bis fünf Jahren inklusive Bauzeit“ (siehe BZ 19.05.2023: „Prüfergebnisse für Bahnübergang liegen vor“). Sollte gegen den Planfeststellungsbeschluss für eine Unterführung geklagt werden, wäre mit weiteren 1-2 Jahren Verzögerung beim Baubeginn zu rechnen. Macht realistisch gesehen eine Gesamtspernung der Bahnquerung von 7 - 8 Jahren, d.h. bis 2032! Auch angesichts der Klimakrise ist eine derart lange Sperrung nicht hinnehmbar.

Es macht daher Sinn, eine einfachere Lösung anzustreben, die sich schneller entwickeln und umsetzen lässt. Dies ist zweifelsfrei die „optimierte Null-Variante“, so wie sie auch am 15.05.2023 in der VW-Halle präsentiert wurde. Wie sähe sie aus?

## Sicherung des Bahnübergangs – heute und morgen



Da die Stellwerke mit der Inbetriebnahme des ESTW Ende 2024 entfallen, bedarf es bei einer höhengleichen Querung der Bahngleise künftig einer optischen Kontrolle des „Gefahrenraumes“. Dieses kann durch Infrarot-Kameras und/oder eine Videoüberwachung am BÜ geschehen.

Die langen Wartezeiten am BÜ für Züge aus Richtung Norden lassen sich durch veränderte Standorte der Ein- und Ausfahrtsignale deutlich verkürzen: Dazu müssen:

- die Einfahrtsignale in den Bahnhof (**G, F**) näher an den Bahnsteigbereich heranrücken
- und die Ausfahrtsignale in Richtung Hauptbahnhof (**P13, P2, P11**) vor dem BÜ installiert werden.

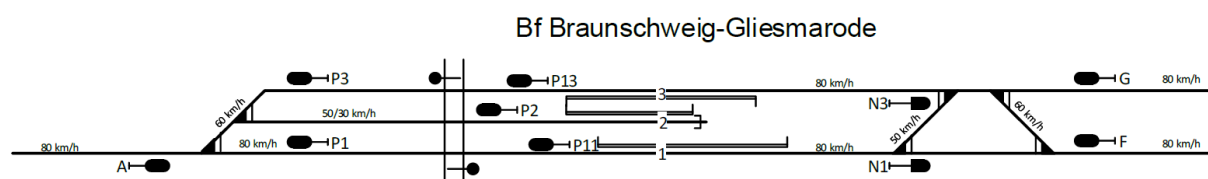


Abbildung 8: Variante 0.4 - Langausfahrtsignale

Flankiert werden muss das Ganze durch sogen. „Anrückmelder“ (bei der Einfahrt der Züge) und eine Gefahrraumfreimeldeanlage (zur Sicherung des BÜ-Bereiches), siehe Abschlussbericht - Untersuchung der Optimierungsmöglichkeiten vom Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrssicherung (IfeV) der TU Braunschweig (siehe auch [https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan\\_verkehr/verkehrsplanung/gruenewalds\\_trasse/ergebnisse-der-variantenuntersuchung.php](https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/verkehrsplanung/gruenewalds_trasse/ergebnisse-der-variantenuntersuchung.php)).

## **Zunahme der Schrankenschließzeiten?**

Die technische Machbarkeit einer optimierten höhengleichen Querung ist von Eisenbahnfachleuten der TU Braunschweig untersucht worden. Mit der Zunahme an Zügen würde die Belegung des BÜ natürlich größer. Die Einzelschließzeiten für die aus Norden kommenden Züge wären künftig aber höchstens wenig mehr als 4 Minuten. Die Gesamtschließzeit pro Stunde würde auf ca. 30 Minuten steigen, durch die zahlreichen Schrankenöffnungen aber nur zu individuellen Wartezeiten von maximal 4 Minuten pro wartende Person (Radfahrende, Fußgänger) führen.

## **Kosten und Dauer der Maßnahme**

Die Planung und Realisierung einer höhengleichen Schrankenlösung würde nach den Schätzungen der TU Braunschweig ca. 1,0 Mio. Euro kosten und in max. drei Jahren machbar sein. Wegen der geringen baulichen Eingriffe in die Umgebung wäre voraussichtlich auch nicht mit Klagen von Anliegern und Verbänden zu rechnen.

Die nicht zu leugnenden Nachteile der Lösung: höhere Betriebs- und Unterhaltungskosten für die Deutsche Bahn AG! Dagegen zu rechnen wären die vermiedenen Baukosten für die Herstellung einer Unterführung und die langfristig positiven Effekte auf Umwelt und Natur.

## **Gesamtabwägung**

Für eine Realisierung der optimierten Null-Variante sprechen nicht nur die deutlich kürzere Planungs- und Bauzeit, sondern auch die „Verhältnismäßigkeit“ der Maßnahme. Die Bahnquerung Grünewaldstraße wird weder von ICE, IC oder S-Bahnzügen befahren, noch ist sie bisher unter Sicherheitsgesichtspunkten „auffällig“.

Ob die prognostizierten Züge im Jahr 2030 wirklich fahren (können), hängt von vielen Faktoren ab. Über die Investition am BÜ Grünewaldstraße, die in Konkurrenz zu zahlreichen anderen notwendigen Maßnahmen der DB Netz AG in Niedersachsen steht, entscheidet nicht die Stadt Braunschweig und auch nicht der RGB.

Es ist im Sinne aller BraunschweigerInnen und der Natur, eine angemessene Lösung zu finden, die mehr als nur verkehrliche Belange berücksichtigt. Dies kann nach Lage der Dinge nur die optimierte Null-Variante sein!

Impressum: braunschweiger forum e.V. , Reuterstr. 6, Website: [www.bs-forum.de](http://www.bs-forum.de)  
Text: Dipl.-Ing. Hans-W. Fechtel / braunschweiger forum e.V.