

Variantenuntersuchung für eine veränderte Bahnquerung am BÜ Grünewaldstr. in BS-Gliesmarode nach Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks (ESTW)

**Stellungnahme des braunschweiger forums,
Verein zur Förderung bürgernaher Stadtplanung e.V.**

vom 27.05.2023

0. Vorbemerkungen zum bisherigen Verfahren

Das braunschweiger forum verfolgt die Planungen und Diskussionen um eine veränderte Querung der Bahnanlagen am Bahnübergang (BÜ Grünewaldstr. seit Januar 2022 in vielfältiger Weise:

- durch die Teilnahme an Bezirksratssitzungen,
- die Durchführung von Ortsterminen,
- eigene Zählungen des Fuß- und Radverkehrs am BÜ sowie
- durch die Moderation von Infoveranstaltungen.

Mit unserer Stellungnahme vom 22. Mai 2022 haben wir uns für eine ergebnisoffene Planung unter Einbeziehung eines optimierten höhengleichen Bahnübergangs (sogen. „Null-Variante“) ausgesprochen. Dazu wurde – gemeinsam mit anderen Initiativen - eine Unterschriftensammlung initiiert und durchgeführt.

Im Nachgang zu einer von ca. 100 Menschen besuchten Info-Veranstaltung am 29.09.2022 wurde ein umfangreicher Fragenkatalog an die Ratspolitiker und die Tiefbauverwaltung der Stadt Braunschweig gesandt mit der Bitte um eine zeitnahe Beantwortung der offenen Fragen. Außer Hinweisen zum Planverfahren erhielten wir darauf bisher leider keine wirklichen Antworten.

1. Städtische Infoveranstaltung vom 15. Mai 2023 in der VW-Halle

Die am 15. Mai durchgeführte Info-Veranstaltung der Stadt BS entsprach erstmals im bisherigen Planungsprozess den Standards für eine rechtzeitige und bürgernahe Information der interessierten Öffentlichkeit (rechtzeitige Einladung, ausführliche Vorstellung der Alternativen durch Fachbüros, Möglichkeit zum Stellen von Verständnisfragen). Dafür sei dem Baudezernat und dem FB 66–Tiefbau und Verkehr gedankt.

Auch die Möglichkeit zur nochmaligen Abgabe einer Stellungnahme entspricht unserem Planungsverständnis und dem Bedürfnis vieler AnwohnerInnen und Betroffener, sich zu den vorgelegten Planvarianten zu äußern.

Bedauerlicherweise liegt zu den aktuellen Planvarianten keine Stellungnahme der DB Netz vor, obwohl diese Vertragspartner der Stadt BS für die besagte Kreuzung ist. Ebenso ist sie für die Entwurfsplanung und das spätere Planfeststellungsverfahren federführend. Durch die Nichtteilnahme der DB Netz an der Infoveranstaltung konnten leider keine Fragen an diese gerichtet werden. Dies muss als ein wesentlicher Mangel der Infoveranstaltung benannt werden.

Gleiches gilt für die Nichtbeantwortung zahlreicher Fragen aus dem Publikum zu den Auswirkungen der Planvarianten auf Natur, Landschaftsbild, Landschaftserleben, Grundwasserhaushalt, Klima und die Gefährdung von Schutzgütern (Stichwort: Schutz der Fledermaus-Population/en am Nussberg). Auch Fragen zum Denkmal- und zum Ensembleschutz blieben offen.

2. Anforderungen an Planung und Bau

Bei der Beurteilung der vorgestellten Planvarianten ist relevant, inwieweit sie den nachfolgend dargelegten Anforderungen entsprechen/ genügen:

2.1 Anforderungen aus Sicht der NutzerInnen

(geringe Umwege, barrierefreie und verkehrssichere Gestaltung der Anlage/n, einfache Verknüpfung mit dem Ringgleisweg, ausreichende soziale Sicherheit, geringe Wartezeiten/ Zeitverluste bei der Bahnquerung)

2.2 Anforderungen für die Planung und beim Bau

(Minimierung der Eingriffe in Natur + Boden, einfache Verfügbarkeit der erf. Flächen, möglichst kurzes Plangenehmigungsverfahren, kurze Bauzeit/en, Kostendeckelung für die Ingenieurbauten, ortsnahe Ausgleichsmaßnahmen)

2.3 Anforderungen aus Sicht der DB AG

(Möglichst wartungsarme Verkehrsanlage/n, Ermöglichung eines störungsfreien Bahnbetriebs, sichere Abwicklung auch langer Güterzüge, Einsparung von Personalkosten, Schaffung von Flächenreserven für spätere Ausbauten)

2.4 Fragen aus politischer Sicht

- Wie lange ziehen sich die Planungen letztendlich hin ?
- Wieviel Jahre ist die Querung der Bahnanlagen nicht möglich ?
- Welche Kosten kommen auf die Stadt Braunschweig zu ?
- Wie nachhaltig und akzeptiert ist die favorisierte Lösung ?

3. Bewertung der vorgestellten Unter- und Überführungsvarianten

Die erarbeiteten und vorgestellten Planvarianten basieren auf Vorüberlegungen aus einer vom Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) beauftragten Machbarkeitsstudie, die das Büro Emch+Berger bereits im Oktober 2021 vorgelegt hatte. Die Baukostenschätzung für eine Unterführung lag seinerzeit bei 3,0 - 3,3 Mio Euro.

Ein systematisierter Vergleich der Planvarianten durch das o.a. Büro erfolgte bisher nicht. Auch die Bauverwaltung hat sich nach Aussagen von Stadtbaurat Leuer am 15. Mai d.J. noch nicht für eine Vorzugsvariante positioniert. Sie wird dies aber bei der Vorlage für den AMTA und die Bezirksräte in nachvollziehbarer Form tun müssen. Angesichts der Vielzahl zu beachtender Anforderungen und Kriterien bedarf die Meinungsbildung einer ausreichenden Zeit. Wir gehen davon aus, dass es nicht erneut zu „Schnellschüssen“ kommt.

Die vorgestellten Varianten für Überführungen/Brücken (Varianten 3-5) bedürfen aus Sicht des braunschweiger forums keiner weiteren Betrachtung, da sie zu wenig nutzergerecht sind (zu umwegig, sehr lange Rampen), zu stark in die vorhandene Vegetation eingreifen und zu teuer sind (10-18 Mio Euro).

Bei den Unterführungs-Varianten ist die Variante 1 der Variante 2 vorzuziehen, da sie nutzungsfreundlicher erscheint (weniger enge Kurven). Die Eingriffe in die Bodenstruktur, in das Landschaftsbild und die Vegetation werden bei beiden gleich kritisch gesehen. Während der Bauphasen wären für die Anlieger (Bewohner, Kleingärtner) und NutzerInnen zudem starke Beeinträchtigungen durch Lärm und Staub erwartbar.

4. Bewertung der optimierten „Nullvariante“

Die Ausführungen der Gutachter zur Nullvariante zeigen, dass eine optimierte höhengleiche Bahnquerung signaltechnisch machbar wäre. Die errechneten Schrankenschließzeiten von 23-25 Minuten pro Stunde liegen deutlich unter den bisher von DB Netz und RGB kommunizierten Werten von künftig ca.35 Minuten pro Stunde.

Die genannten Werte stellen die Summe der Schrankenschließzeiten dar. Die tatsächlichen Wartezeiten im Einzelfall dürften nur geringfügig über den heutigen Wartezeiten an den Schranken liegen.

Als Vorteile einer höhengleichen Querung sind vor allem zu nennen:

- Einfache Verknüpfung mit dem Ringgleisweg
- Wahrung der denkmalpflegerischen Belange (Ensembleschutz)
- Bewahrung des Landschaftsbildes
- Erhalt der Baumallee in der Grünwaldstr.
- geringe Eingriffe in Natur und Bodenstruktur
- geringe Baukosten (nach Aussage von Stadtbaurat Leuer ca. 1 Mio Euro)
- vermutlich geringere Bauzeit als bei den Unterführungsvarianten
- nur geringe Behinderungen des Zugverkehrs während der Bauphase/n

Bei einer höhengleichen Bahnquerung sind u.E. auch weiterhin keine Unfälle mit querenden Fußgängern und Radfahrenden zu erwarten. Eher könnte eine längere Sperrung des vorhandenen BÜ während der Planungs- und Bauphase/n zum ungesicherten Queren der Gleise „ermuntern“ (zumal die prognostizierten erhöhten Zugfahrten erst ab dem Jahr 2030 zu erwarten sind).

Das braunschweiger forum spricht sich daher für eine optimierte Null-Variante als weiterzuerfolgende Vorzugsvariante aus.

5. Empfehlungen zum weiteren Verfahren

Angeregt wird eine nachvollziehbare Gegenüberstellung der Variante 1 mit der „Null-Variante“ unter Einbeziehung aller Kriterien und der auch längerfristig anfallenden Unterhaltungs- und Betriebskosten.

Dies ist u.E. nur möglich unter Erstellung einer „Umweltbilanz“ unter Einschaltung eines Fachbüros und unter frühzeitiger Beteiligung des städt. Umweltreferates.

Eine politisch verantwortbare Entscheidung über die Vorzugsvariante kann u.E. erst nach Vorlage der „Umweltbilanz“ erfolgen, also nicht vor Jahresende 2023.

Die Stadt Braunschweig und die DB Netz als Kreuzungsbeteiligte stehen u.E. in der Pflicht, in der Entscheidungsvorlage für die Ratsgremien auch den erforderlichen Planungsablauf (sowohl bei Weiterverfolgung einer Unterführungslösung als auch der Nullvariante) genauer darzulegen.

gez. Ayat Tarik, Hajo Seevers, Jürgen Tuschen, Hans-W. Fechtel, 27.05.2023