

Umwege ausgeschlossen ?

Die Lage nach dem AMTA-Beschluss vom 28.09.2023

Der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) der Stadt Braunschweig hat sich am 28. 09. 2023 mit rot-grüner Mehrheit für den Bau einer Unterführung am Standort des heutigen Bahnübergangs in der Grünewaldstr. ausgesprochen. Ein Hauptargument: Mit der zunehmenden Zahl an Zugbewegungen würden sich die Schrankenschließzeiten ab 2030 bei der Beibehaltung eines beschränkten Bahnübergangs (vor allem für Radfahrende) drastisch erhöhen und (vor allem für Fußgänger) zu unzumutbaren Umwegen führen. Mit einer Unterführung würde sich das erledigen und zudem würden neue PassantInnen angezogen. Dies sei ein Beitrag zur „Verkehrswende“, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Klimaschutz.

Sperrung des BÜ mit Inbetriebnahme des ESTW

Mit der Inbetriebnahme eines Elektronischen Stellwerks (ESTW) wird der Bahnübergang ab Jahresende 2024 von der DB Netz zunächst „für mehrere Jahre“ gesperrt, da das ESTW keine Sicherung durch vor-Ort-Personal mehr vorsieht. Ergebnis: Radfahrende und FußgängerInnen werden zu großen Umwegen bis zu 500m über die Ebertallee oder die Berliner Str. gezwungen, die erst mit der Inbetriebnahme der Unterführung wieder entfallen. Das wird nach Lage der Dinge wenigstens 5-6 Jahre, vermutlich aber sogar noch länger dauern. Denn bevor die Bauarbeiten an der Unterführung beginnen (können), müssen nicht nur die Baupläne gezeichnet und abgestimmt werden, sondern auch zahlreiche Fragen zum Natur- und Umgebungs-schutz, zur Grundwasserhaltung, zum Schutz gegen Überschwemmungen etc. beantwortet werden.

Dauersperrung auch beim Planfeststellungsverfahren und beim Bau

In dem notwendigen Planfeststellungsverfahren wird es wegen der vielfachen Betroffenheiten mit Sicherheit etliche Einwendungen geben. Auch mit Klagen von Anliegern oder Naturschutzverbänden ist zu rechnen. Bis über die gerichtsfest entschieden ist, vergehen weitere 1-2 Jahre. Während dieser Zeit ist der Bahnübergang weiterhin gesperrt. Dies gilt natürlich auch für die Dauer des eigentlichen Baus (voraussichtliche Dauer: 12-18 Monate). Macht in Summe 7-8 Jahre „Dauersperrung“ an der Grünewaldstr.!

Verhaltensanpassung der heutigen NutzerInnen

Während dieser Zeit freuen sich die Mobilitätsverbände (ADFC, MoVeBS) und das „Team Fahrradstadt BS“ täglich auf die Inbetriebnahme der Unterführung, während die Normalos und SchülerInnen sich über die Ausweichrouten quälen (was insbesondere für Mobilitätseingeschränkte große Erschwernisse bedeutet). Oder sie benutzen doch lieber die Tram bzw. lassen sich von Mama oder Papa mit dem neuen E-SUV zur Schule bringen lassen.

Die Spaziergänger ergehen sich währenddessen vermehrt im (ohnehin vollen) Prinzenpark und machen den Joggern die „Finnbahn“ streitig.

Attraktivität des Ringgleisweges wird leiden

Auch die Attraktivität des östlichen Ringgleisweges wird erkennbar leiden. Denn Infolge der Sperrung des BÜ wird die Verbindung zur Wabeniederung längerfristig gekappt (dies gilt übrigens auch für den Städtepartnerschaftsradweg Braunschweig-Magdeburg, der ja heute ebenfalls über die Grünewaldstr. verläuft).

Während der Bauvorbereitung und beim Bau einer Unterführung ist zudem mit einer längeren Vollsperrung des Ringgleisweges zu rechnen. Und zwar nicht nur im BÜ-Bereich, sondern auf voller Länge vom Zugang zum Bf. Gliesmarode bis zum Nußberg. Eine Umleitung durch das Malerviertel ist zwar denkbar; im Baustellenbereich aber wird es kompliziert bis unmöglich sein, den Ringgleisweg weiter zu benutzen

Auch nach der Fertigstellung der Unterführung wird es nicht einfacher. Denn deren Verknüpfungen mit dem Ringgleis sind umwegig, kurvig und vor allem sehr „betonlastig“. Manch einer wird sich dann gern an die heutige, unkomplizierte Wegekreuzung vor dem Bahnübergang und an die grüne Umgebung erinnern.

Nur ein Schreckens-Szenario ?

Ein überzeichnetes Szenario? Mitnichten! Vielleicht dauert es sogar noch länger, weil die DB Netz erst einmal andere Strecken instand setzen muss, Bund und Land nicht genügend Geld zur Verfügung stellen (s. Weddeler Schleife) oder sich andere Katastrophen zw. Nußberg und Wabe oder in der Welt ereignen, von denen wir heute noch nichts ahnen.

Aber auch ohne all diese Unwägbarkeiten werden AnwohnerInnen und NutzerInnen auf Jahre hinaus unter dem „Leuchtturmprojekt“ Bahnunterführung zu leiden haben. Von den schädlichen Auswirkungen auf Natur und Landschaft ganz zu schweigen.

Ob die Unterführung am Ende ein sinnvoller und wirksamer Beitrag zur „Verkehrswende“ ist, darf daher getrost bezweifelt werden! Denn die Zeit, die man während der jahrelangen Sperrungen mit den Umfahrungen verliert, bekommt man mit der 4-min.-Wartezeit-Ersparnis in der Unterführung selbst in 80 Jahren nicht zurückerstattet ! Und ob sich der erhoffte Zuwachs an ÖPNV-Fahrgästen und Radfahrenden auch tatsächlich einstellt, muss sich noch zeigen !

Der einzige sinnvolle Ausweg aus dem Schlamassel: die Rücknahme des städtischen Beschlusses zum Bau einer Bahnunterführung und die zeitnahe Planung und Wiedereröffnung des höhengleichen Bahnübergangs mit optimierten Signalen (Null-Variante). Das geht schneller und ist umfeldverträglicher !

Weitere Hinweise zur Chronologie und einzelnen Aspekten/Problemen der Planung finden sich auf der Website des braunschweiger forums.

Impressum: braunschweiger forum e.V., Reuterstr. 6, Website: www.bs-forum.de
Text dieser Ausgabe: Dipl.-Ing. Hans-W. Fechtel.