

BUND Kreisgruppe Braunschweig
Schunterstraße 17
38106 Braunschweig
Tel. 0531-15599
info@bund-bs.de
<https://braunschweig.bund.net/>



28.05.2023

Bahnquerung Grünwaldstraße - Stellungnahme des BUND Braunschweig

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die öffentliche Informationsveranstaltung bezüglich der Umgestaltung des Bahnübergangs Grünwaldstraße am 15.05.2023 bedanken wir uns. Wir bedauern allerdings, dass keine Vertreter:innen der Deutschen Bahn anwesend waren, die sicher noch wertvolle Beiträge für die Diskussion hätten leisten können.

Aus Sicht des BUND ist die optimierte Nulllösung, also der beschränkte Bahnübergang mit reduzierten Wartezeiten die einzig ökonomisch sinnvolle und ökologisch vertretbare Variante.

Damit die Entscheidung im Rat der Stadt über die Vorzugsvariante fundiert getroffen werden kann, erwarten wir, dass die Umwelt- und Naturschutzaspekte im Vorfeld durch Gutachten beleuchtet werden und die Umweltbehörde der Stadt Braunschweig frühzeitig eingebunden wird.

Der Rat der Stadt Braunschweig hat beschlossen, dass für ausgewählte Projekte eine Klimabilanz erstellt wird. Der Bahnübergang Grünwaldstraße sollte ein solches Projekt sein.

Unsere Argumente bzw. Aspekte nach Schutzgütern im Einzelnen:

Landschaftsbild und Naherholung:

Östlich der Bahnlinie liegt die Grünwaldstraße im LSG BS3 (Prinz-Albrecht-Park). In der Verordnung zum Schutze von Landschaftsteilen in der Stadt Braunschweig vom 25. März 1968 heißt es in § 2: „In den geschützten Gebieten ist es verboten, die Natur zu schädigen, den Naturgenuss zu beeinträchtigen oder die Landschaft zu verunstalten.“ Der **Bau eines Betontrogs oder einer Brücke** würde das Landschaftsbild, das auch als Eingangstor zum NSG Riddagshausen anzusehen ist, und die **Funktion als Erholungsraum und Naturerlebnisraum stark beeinträchtigen.**

Wasserhaushalt und Bodenschutz:

Jede der **Varianten mit Tunnel- und Brückenführung** wäre mit einer erheblichen **Bodenversiegelung** verbunden, die sich entsprechend **negativ auf Versickerung von Regenwasser, den Wasserabfluss und den Bodenschutz** auswirken würde. Ungeklärte Punkte bei den Varianten mit Tunnel- und Brückenführung sind dabei aus unserer Sicht:

- die Ableitung bzw. Versickerung von Niederschlagswasser
- die Schneeräumung im Winter
- die Lage und Größe der Bauflächen sowie die heutige Qualität dieser Flächen
- Wenn eine Troglösung realisiert würde, wohin würde der Bodenaushub verbracht?
- Im Osten grenzen die Tunnellösungen an das Überschwemmungsgebiet von Wabe und Mittelriede. Bei einer Aktualisierung der Festsetzung ist eine Ausweitung des Überschwemmungsgebiets zu erwarten, so dass im Hochwasserfall der Tunnel überflutet werden könnte.
- Die mögliche Beeinträchtigung des Grundwassers (Grundwasserstand, Grundwasserbildung, Beeinflussung von Grundwasserströmungen) durch die Baumaßnahmen und durch den fertigen Trog.

Biodiversität:

- Die Tunnellösungen enden etwa auf der Höhe der nördlich der Grünewaldstraße gelegenen Amphibienteiche. Ein Betontrog könnte die **Wanderung behindern** und zu einer Falle für **Amphibien** (u.a. gibt es hier ein Vorkommen der Knoblauchkröte) werden. Neben Amphibien stellt die Troglösung auch für andere Kleintiere eine potentielle Falle dar.
- Durch eine Beeinflussung der Wasserverhältnisse durch Bau und fertigen Trog können die Amphibienteiche negativ beeinflusst werden
- Jede der Bauwerksvarianten zieht die Notwendigkeit einer Beleuchtung nach sich. Der Nussberg ist ein wichtiger Lebensraum für Fledermäuse in Braunschweig; am Ringgleis in diesem Bereich wurde vom Institut für Geoökologie ein besonders artenreiches Vorkommen nachgewiesen. Wie im nördlicher gelegenen Wabe-Mittelriede-Bereich (s. Planungen zur Campusbahn) ist davon auszugehen, dass hier eine Nord-Süd-Korridor für die Fledermäuse vorliegt. Eine **zusätzliche Beleuchtung verbietet sich von vorneherein, um die Insektenfauna und damit auch die Fledermäuse nicht zu beeinträchtigen.**
- Verschlechterung der Biotopvernetzung. Die breite, vegetationslose Trasse einer Unterführung verstärkt die Zerschneidungseffekte der Grünewaldstraße.
- Für jede der **Tunnel- bzw. Brückenvarianten müssten Bäume gefällt** werden. Variante 1 würde die alte Lindenallee westlich der Bahnlinie betreffen. Der Verlust dieser alten Habitatbäume mit ihre speziellen Funktionen für Natur und Stadtklima kann durch keine Ausgleichspflanzungen ausgeglichen werden. Neben der Bedeutung von Bäumen für die Tierwelt (Insekten, Vögel, Fledermäuse und andere Kleintiere), sind insbesondere alte Bäume wichtig für die Klimaanpassung in den Städten. Die **Ökosystemdienstleistung der Bäume muss in die Bilanz einfließen.**

Klima:

- Für die Errichtung der Bauwerke werden große Mengen an Baustoffen, insbesondere Beton benötigt, was alles andere als klimafreundlich ist. Das Argument, dass durch die schnellere Führung von Radverkehren eher auf Autos verzichtet wird, ist damit fragwürdig. Wie viele km könnte Auto gefahren werden für den **CO₂-Ausstoß durch die Baustoffe bzw. deren Gewinnung?**

- Welche Flächeninanspruchnahme würde durch die Gewinnung der Baustoffe erfolgen und welche Schäden würden dadurch entstehen?

Für die optimierte Nulllösung sprechen außerdem die voraussichtlich kürzere Zeitdauer für die Vollsperrung des Übergangs, die deutlich geringeren Kosten sowie die Tatsache, dass die Schrankenschließzeiten trotz erhöhten Zugaufkommens kürzer sein werden als heute.