

Stellungnahme zur Beschlussvorlage

Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße

DS 21-17455 vom 17.01.2022

1 Allgemein

Der Bahnübergang Grünewaldstraße wird täglich von sehr vielen zu Fuß gehenden und Radfahrenden genutzt und hat somit eine große Bedeutung für die Mobilität sowohl im Alltags-, wie auch im Freizeitverkehr in unserer Stadt. Es ist daher sehr gut verständlich, dass viele Bewohnerinnen und Bewohner Bedenken haben, die vor einem politischen Beschluss ausgeräumt werden müssen. Viele Menschen assoziieren mit einer Unterführung einen dunklen, engen, schmutzigen Angstraum. Viele fragen, ob alle Verkehrsbeziehungen erhalten bleiben und wie viele der alten Bäume gefällt werden müssen. Wir gehen davon aus, dass für die zu fällenden Bäume vor Ort Ersatzpflanzungen vorgenommen werden.

Der Beschlussvorlage waren weder Ideenskizzen oder Zeichnungen beigelegt, noch waren in der Vorlage Entwurfsparameter angegeben, die einen ersten Eindruck von dem zu planenden Bauwerk hätten geben können. Fragen zu den anderen Verkehrsbeziehungen (u.a. Ringgleis) wurden in der Vorlage nicht behandelt.

2 Bedeutung des Knotenpunktes für den Rad- und Fußverkehr

2.1 Radverkehr

Der Bahnübergang Grünewaldstraße liegt auf einer wichtigen Fahrradroute, die die östlichen Stadtteile mit der Innenstadt verbindet. Der Vorschlag der Verbände für das Veloroutennetz sieht auf dieser Strecke die Veloroute 3 nach Schapen / Weddel vor. Durch den Ausbau der Veloroute und der allgemeinen Zunahme des Radverkehrs ist davon auszugehen, dass die Zahl der Radfahrenden auf dieser Strecke in den nächsten Jahren deutlich zunehmen wird.

Quer zur Grünewaldstraße verläuft der in den letzten Jahren ausgebaute Ringgleisweg, ein bei Radfahrenden und Fußgängern beliebter Freizeitweg, der in Teilabschnitten auch vom Alltagsverkehr genutzt wird. Im Bereich der geplanten Unterführung sind es vor allem Radfahrende, die von der Grünewaldstraße in Richtung Glesmaroder Bahnhof fahren, um dort mit dem Zug weiterzufahren. Am Glesmaroder Bahnhof soll auch der zukünftige Radschnellweg Braunschweig-Wolfsburg entlangführen. Es ist davon auszugehen, dass der Radverkehr von der Grünewaldstraße über das Ringgleis zum Glesmaroder Bahnhof mit dem Bau des Radschnellweges deutlich zunehmen wird.

2.2 Fußgängerinnen und Fußgänger

Die Grünewaldstraße bildet den zentralen Zugang zu den Kleingärten auf der östlichen Seite der Bahnstrecke und bietet einen angenehmen Weg zum Gliesmaroder Schwimmbad, der von vielen Familien und Kindern gerne genutzt wird. Für Jogger und Sparziergängerinnen ist der Bahnübergang attraktiver Zugang zu den Naherholungsgebieten Wabe und Riddagshäuser Teiche.

Der besonders großen Bedeutung der Bahnquerung für Fußgängerinnen und Fußgänger muss bei den Planungen unbedingt Rechnung getragen werden.

3 Entwurfsparameter

3.1 Allgemein

Die Entwurfsparameter sind so zu definieren, dass sie den Anforderungen des Radverkehrs gerecht werden und die Querung für zu Fuß gehende weiterhin als angenehm und sicher empfunden wird. Denkbar wäre ein Trogbauwerk mit zwei Gleisbrücken als weitgehend offene Konstruktion. Wo immer möglich, sollten die Seiten geböschert oder teilgeböschert ausgeführt werden.

Auf Grund der großen Zahl von Radfahrenden ist im Zuge der Grünewaldstraße ein getrennter Geh- / Radweg zu planen, der möglichst geradlinig ohne Richtungswechsel verläuft. So wird die erforderliche Übersichtlichkeit sichergestellt und vermieden, dass die Unterführung als Angstraum empfunden wird.

Die Verbindung Ringgleis muss erhalten bleiben. Hier bietet sich eine filigrane Überführung (Stahlkonstruktion) parallel zu den Gleisen an. Außerdem muss eine Verbindung zwischen Ringgleisweg und Grünewaldstraße hergestellt werden. Diese Verbindung könnte über die Zufahrt zur Kindertagesstätte erfolgen oder über einen Weg von Norden in den Trog der Unterführung. Diese Wege können als gemeinsame Geh- / Radwege gestaltet werden.

Alle Wege (Grünewaldstraße, Ringgleisweg, Verbindungsweg) müssen barrierefrei ausgebildet werden.

3.2 Abmessungen

Für den Radverkehr ist eine Breite von 3,20 m entsprechend dem Braunschweiger Standard als Zweirichtungsradweg vorzusehen. Auf Grund der großen Bedeutung für die zu Fuß gehenden sollte die Fußwegbreite mindestens 2,50 m betragen. Zuzüglich der erforderlichen Sicherheitsräume zu den Wänden und zwischen Rad- und Fußweg ergibt sich eine lichte Breite von ca. 7,00 m.

Die lichte Höhe hat einen entscheidenden Einfluss darauf ob sich die Menschen in der Unterführung sicher fühlen. Aus diesem Grund sollte die lichte Höhe größer als die für den Radverkehr notwendige Höhe von 2,50 m geplant werden.

3.3 Gradienten

Der Bahnübergang liegt gegenüber der Grünewaldstraße erhöht. Dieser Höhenunterschied ist bei der Planung der Gradienten zu berücksichtigen. Es ist zu vermeiden, dass die Gradienten der Grünewaldstraße erst ansteigt und dann in die Unterführung wieder abfällt. Die Gradienten für den Radweg ist stetig mit ausreichenden Abrundungen an den Steigungswechseln auszubilden. Die Steigung soll 6 % (bis 65 m Länge) bzw. 5 % (bis 120 m Länge) nicht übersteigen.

Für den barrierefreien Ausbau des Fußweges ist davon auszugehen, dass dort Zwischenpodeste erforderlich werden. Die Ausbildung dieser Zwischenpodeste ist auf den Fußweg zu beschränken. Die Gradienten des Radweges ist durchgehend mit gleicher Steigung zu planen.

3.4 Hochwasserschutz

Östlich der Bahnlinie sind die Flächen beiderseits der Grünewaldstraße häufig überflutet. Auf Grund der großen Bedeutung der Grünewaldstraße für den Rad- und Fußverkehr ist sicherzustellen, dass die Unterführung auch bei Hochwasser befahr- / begehbar bleibt.

4 Ausstattung und Betrieb

Die Unterführung ist ausreichend hell zu beleuchten. Dabei sollten die Belange des Naturschutzes (Insekten, Vögel) durch die Wahl einer geeigneten Lichtfarbe (LED-Technik) berücksichtigt werden. Alle Oberflächen, auch die Wege / Fahrbahnen, sollten möglichst hell gestaltet werden.

Wichtig ist eine regelmäßige Reinigung der Unterführung, die ein positives Erscheinungsbild auf Dauer gewährleistet.

5 Bauzeitliche Zwischenlösung

In der Beschlussvorlage ist angegeben, dass die Grünewaldstraße für mindestens 3 Jahre unterbrochen sein wird. Auf Grund der großen Bedeutung der Grünewaldstraße für den Rad- und Fußverkehr sollten mögliche Beschleunigungsmaßnahmen entwickelt und bewertet werden.

Weiter sollte zumindest für die Fußgängerinnen und Fußgänger eine bauzeitliche Behelfsbrücke (z.B. aus Gerüstbauteilen) errichtet werden.

Der Radverkehr wird zum größten Teil über die Berliner Straße ausweichen müssen. Entlang der Berliner Straße sollte die Qualität und die Breite der vorhandenen Radwege geprüft werden und, wo erforderlich, Verbesserungen vorgenommen werden. Im Bereich Bahnhof Giesmarode ist eine eindeutige, geradlinige und sichere Radverkehrsführung von der Berliner Straße in die Böcklin- / Karlstraße herzustellen.

Die Umleitungsstrecken sind auszuschildern. Die Fahrradwegweisung während der Sperrung der Grünewaldstraße ist anzupassen.

6 Bürgerbeteiligung

Die geplante Maßnahme hat einen erheblichen Einfluss auf den Alltags- und Freizeitverkehr für zu Fuß gehende und Radfahrende in den betroffenen Stadtbezirken und darüber hinaus. Außerdem stellt sie einen erheblichen Eingriff in den Stadt- / Landschaftsraum dar. Aus diesem Grund empfehlen wir dringend, die BürgerInnen bei der Planung angemessen zu beteiligen.

7 Zusammenfassung

Die Grünewaldstraße hat für den Fuß- und Radverkehr eine große Bedeutung. Sie verbindet die östlichen Stadtteile mit der Innenstadt. Mit dem Bau einer Unterführung wird der Rad- und Fußverkehr, aber auch der Schienenverkehr gefördert. Aus diesem Grund begrüßen wir den Bau eines Querungsbauwerkes, das großzügig, leicht, freundlich und hell gestaltet ist.

Bei der Planung ist sicherzustellen, dass neben der Grünewaldstraße auch das Ringgleis sowie ein Verbindungsweg zwischen beiden Wegen realisiert werden. Alle Wege sind barrierefrei zu gestalten.

Das Querungsbauwerk ist ausreichend zu dimensionieren, so dass sich dort alle Menschen sicher fühlen und Radfahrende und zu Fuß gehende komfortabel passieren können. Dabei sind die in Abs. 3 dargestellten Entwurfsparameter zu beachten.

Auf Grund der Bedeutung der Grünewaldstraße ist die Zeit der Sperrung auf ein Minimum zu begrenzen. Es sollten bauzeitliche Zwischenlösungen, wie z.B. eine Behelfsfußgängerbrücke und Verbesserungen für den Radverkehr auf der Umleitungsstrecke geprüft und umgesetzt werden.



Unterführung Radschnellweg in Zwolle (NL)

Unterzeichnende Verbände und Initiativen:

- ADFC: Susanne Schroth, Dr. Jens Schütte
- BI Radweg Völkenrode: Paul Kleinherne, Georg Sebralla
- Braunschweiger Forum: Hans-W. Fechtel
- Initiative Fahrradstadt Braunschweig: Lars Christian Lund
- MoveBs: Reinhard Siekmann
- VCD: Hans-Jürgen Voss, Frank Tristram