
Information & Austausch

Unterführung

Grünwaldstraße

Information

Planung Unterführung Grünwaldstraße



Information

Heutige Situation

- Fuß- und Radweg mit beschränktem Bahnübergang

Planungen DB Netz

- Erneuerung Bahnhof mit Stellwerk und Signaltechnik
- Neubau drittes Gleis
- Neubau einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang
- Sperrung der Querung mit Inbetriebnahme des neuen Stellwerks bis zur Fertigstellung einer neuen Querung (unabhängig von der Art)



Information

Wie könnte eine Unterführung aussehen?



Information

Wie könnte eine Unterführung aussehen?



Information

Vorteile Unterführung hinsichtlich Eisenbahnverkehr

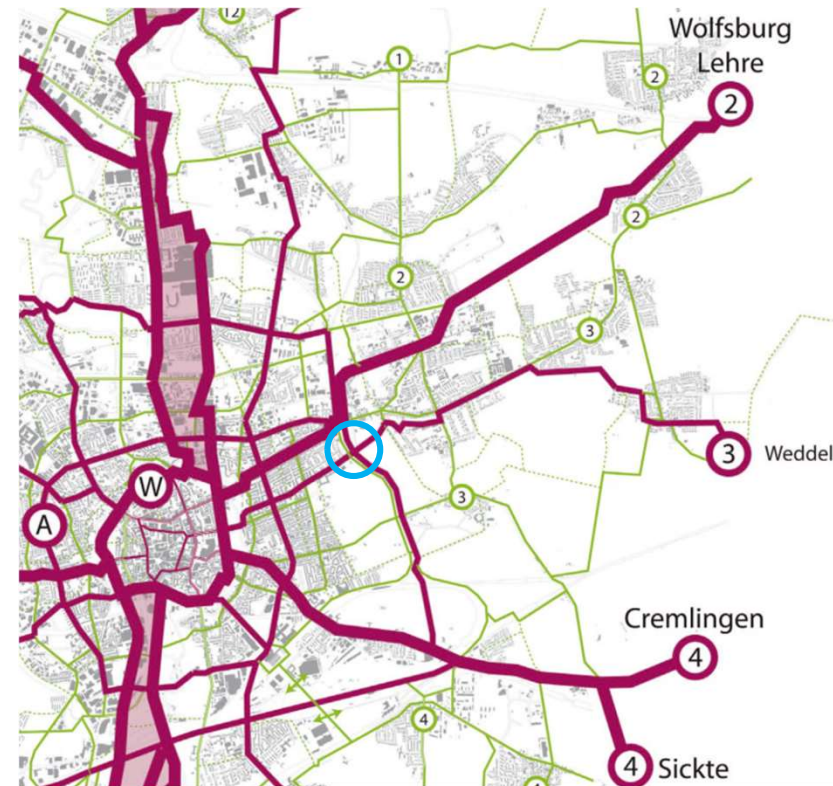
- Sicherheit für den Bahnverkehr
- Geringere Störanfälligkeit des Eisenbahnbetriebes
- Zusätzlicher Zugang zum Bahnsteig möglich
- Keine negativen Auswirkungen bei Verdichtung des Eisenbahnverkehrs (Hafenbahn, Taktverdoppelung ÖPNV)
- Keine Schallemissionen durch Schrankenwarnton



Information

Vorteile Unterführung hinsichtlich Fuß- / Radverkehr

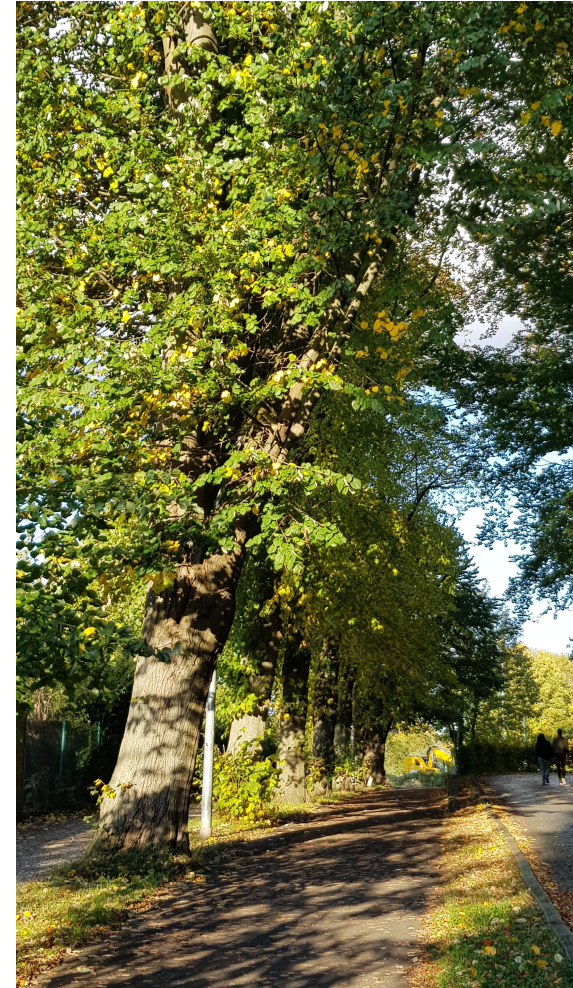
- Sicherheit für querende Personen / Radfahrende
- Keine Wartezeiten an der Schranke
- Weniger Konflikte durch Trennung Fuß- und Radverkehr
- Ausbaumöglichkeit Veloroute 3
kurze Reisezeiten, mehr Sicherheit, hohe Qualität und Attraktivität
 - mehr Radfahrende
(Schätzung +2000/Tag)
 - weniger Kfz-Verkehr
 - weniger THG Emissionen



Information

Vorteile neue Schrankenanlage

- Schöne räumliche Situation bleibt unverändert
- Bäume bleiben aktuell erhalten
- Übersichtlichkeit



Information

Kostenschätzung bezogen auf 100 Jahre

Bahnübergang
 4 x 1,38 Mio €
 = 5,52 Mio € zzgl.
 Betriebskosten

Unterführung
 5,75 Mio € zzgl.
 Betriebskosten

Bahnübergang Grünewaldstraße - Kostenschätzung der Stadt Braunschweig*

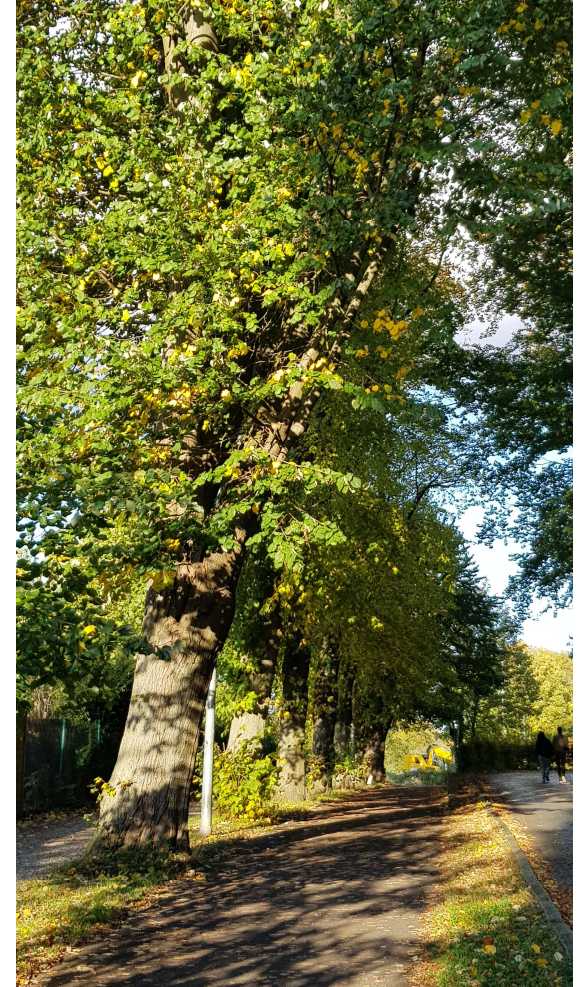
	Variante 0+ (Bahnübergang mit zusätzli- chen Zwischensignalen)	Variante 1 (Geh- und Radwegunterfüh- rung)
Anschaffungs- und Herstel- lungs-kosten der Maßnahme	ca. 1,38 Mio. € <i>Erwartete Lebensdauer: ca. 25 Jahre</i>	ca. 5,75 Mio. € <i>Erwartete Lebensdauer: ca. 100 Jahre</i>
davon trägt die Stadt Braun- schweig	ca. 288.000 €	ca. 253.000 € <i>Ca. 138.000 € für eine zusätzliche Bahnsteigzuwegung (Förderung bis zu 75% möglich) und ca. 115.000 € für eine optionale Umsetzung der von der Stadt genannten Wünsche.</i>
Folgekosten für die Stadt Braun- schweig	ca. 288.000 € <i>Ablösezahlung an DB für die Unter- haltung zusätzlicher Signale</i>	<i>Folgekosten werden absehbar ent- stehen, können aktuell aber nicht bezziffert werden.</i>

* Auf Grundlage der Rückmeldung der DB InfraGO AG wurde auf die in der Beschlussvorlage (DS 23-21448) benannten Kosten ein Nominalisierungsfaktor von pauschal 15 % aufgeschlagen.

Abwägung

Gedanken zum Stadtgrün

- Große Bäume sind für das Stadtklima und für die dort lebenden Tiere von sehr hoher Bedeutung.
- Im Umfeld der geplanten Unterführung ist verhältnismäßig viel Grün / viele Bäume vorhanden.
- Die vorhandenen Bäume haben eine begrenzte Lebenszeit.
- Städtisches Baumkataster:
 - schwach geschädigt: 1
 - mittelstark geschädigt: 5
 - stark geschädigt: 1



Abwägung

Gedanken zum Stadtgrün

- Durch eine neue Baumreihe zwischen Feuerbachstraße und Unterführung könnte der Stadtraum aufgewertet werden und ein neuer Grünraum entstehen



Abwägung

Potentiale für den Klimaschutz (THG-Emissionen)

Beschränkter Bahnübergang

- Keine Änderung in der Verkehrsmittelwahl
 - Bei zukünftig längeren Schrankenschließzeiten fahren dort wenige Menschen Rad oder gehen zu Fuß
- keine Änderungen THG-Emissionen

Unterführung

- Großes Potential für eine Steigerung des Fuß- und Radverkehrs auf dieser Strecke
 - Umstieg zahlreicher Autofahrer*innen auf das Rad
- Einsparungen THG-Emissionen

Fazit

Wesentliche Kriterien, die abgewogen werden müssen

- Belange des Eisenbahnverkehrs
- Belange der zu Fuß gehenden und des Radverkehrs
- Belange der Stadtgestaltung und des Stadtgrüns
- Potentiale zur Reduktion THG-Emissionen

Der ADFC Braunschweig ist bei der Bewertung der Kriterien zu dem Schluss gekommen, dass bei langfristiger Betrachtung (> 100 Jahre) der Neubau einer Unterführung mehr Vorteile bringt als der Neubau eines beschränkten Bahnüberganges.