

# Stadt Braunschweig

TOP
Datum 25.08.2014

Der Oberbürgermeister  
FB Tiefbau und Verkehr  
66.21

Drucksache  
17034/14

## Vorlage

Beratungsfolge	Sitzung			Beschluss			
	Tag	Ö	N	ange- nom- men	abge- lehnt	geän- dert	pas- siert
StBezRat 331 Nordstadt	18.09.2014	X					
StBezRat 322 Veltenhof-Rühme	24.09.2014	X					
StBezRat 221 Weststadt	01.10.2014	X					
Planungs- und Umweltausschuss	08.10.2014	X					
Verwaltungsausschuss	14.10.2014		X				
<b>Rat</b>	21.10.2014	X					

Beteiligte Fachbereiche / Referate / Abteilungen Fachbereich 61, 0610	Beteiligung des Referates 0140  <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Anhörungsrecht des Stadtbezirksrats 221, 322, 331  <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Vorlage erfolgt aufgrund Vorschlag/Anreg.d.StBzR  <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein
---	---	---	---

Überschrift, Beschlussvorschlag

### Sanierung von Gleisanlagen in 2015 Querschwellen auf Schotter oder Rasengleis

„Dem Vorschlag der Braunschweiger Verkehrs-GmbH, im Zuge der anstehenden Sanierungen die Stadtbahnstrecken Donaustraße (Münchenstraße - Isarstraße) und Gifhorner Straße (Stadion - An der Hafenbahn) als Schottergleis herzustellen, wird zugestimmt.“

## **Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 3 Satz 1 NKomVG.

Der Rat hat in seiner Sitzung am 8. Mai 2012 den entsprechenden Vorbehaltsbeschluss gefasst: „Bei Neubauten oder grundlegenden Sanierungen von Stadtbahnstrecken mit eigenem Gleiskörper entscheidet der Rat in jedem Einzelfall darüber, ob die Strecke als Rasengleis, eingepflastert oder als Schottergleis ausgeführt wird. Vor der Entscheidung sind die Kosten und die Zuschussfähigkeit zu ermitteln.“

## **Anlass**

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (Verkehrs-GmbH) plant, im Jahr 2015 folgende Gleisanlagen zu sanieren:

- Donaustraße zwischen Donauknoten und Isarstraße
- Gifhorner Straße zwischen Stadion und An der Hafenbahn

## **Allgemeines**

In besonderen Gleiskörpern können verschiedene Bauformen, z. B.

- feste Gleiseindeckung als Auspflasterung, Beton- oder Asphaltfläche,
- Schottergleis,
- Rasengleis,
- Sedumgleis

zum Einsatz kommen.

Während eine feste Gleiseindeckung aus Kostengründen in der Regel nur dann zum Einsatz kommt, wenn die Flächen anschließend z. B. von Bussen befahren werden sollen, sind die anderen Bauformen hinsichtlich ihrer Nutzung vergleichbar. Sie werden grundsätzlich nicht befahren und nicht begangen. Wesentliche Unterschiede bestehen in der optischen Wahrnehmung. In Abhängigkeit vom jeweiligen städtebaulichen Kontext können Gleisanlagen stadtgestalterisch eine positive Wirkung entfalten.

Rasen- und Sedumgleise wirken grundsätzlich aufgrund eines niedrigen Lärmemissionswertes positiv auf die Lärmimmission. In vielen Fällen wird jedoch die hieraus resultierende Lärmreduktion durch weit überwiegende Lärmemissionen aus Straßenverkehr überdeckt, so dass die Verbesserung in solchen Fällen nicht wahrnehmbar ist. Dies gilt insbesondere, wenn die Gleisanlagen in der Mitte einer Straße liegen.

Letztendlich muss eine Abwägung zwischen den Mehrkosten und der Bewertung der positiven Wirkung eines Rasen- oder Sedumgleises jedem Einzelfall individuell vorgenommen werden.

## **Bewertung der Einzelmaßnahmen**

### Donaustraße

Die Stadtbahngleise verlaufen in der Mitte der sehr breiten Donaustraße und werden zum großen Teil von breiten Grünflächen von der Fahrbahn abgegrenzt. Da der Kraftfahrzeugverkehr den Stadtbahnbetrieb bei Weitem übertrifft, hat der Einbau eines Rasen- oder Sedumgleises auch keine lärmtechnischen Vorteile gegenüber einem Schottergleis.

Aufgrund der zusätzlichen Investitionskosten in Höhe von 619.000 € brutto für ein Rasengleis bzw. 225.000 € brutto für ein Sedumgleis zuzüglich jährlicher Folgekosten von 21.300 € (Ra-

sen) oder 1.200 € (Sedum) brutto ist der den Bau eines Schottergleises, wie seit Jahrzehnten vorhanden, angemessen (siehe Anlage).

### Gifhorner Straße

Das Sanierungsteilstück in der Gifhorner Straße verläuft westlich der Straße in Seitenlage und wird beidseitig durch Grünstreifen abgegrenzt. Eine gestalterische bzw. lärmtechnische Verbesserung lässt sich durch den Bau eines Rasen- oder Sedumgleises neben der stark vom Kraftfahrzeugverkehr befahrenen Straße nicht erzielen.

Wegen der hohen Investitionsmehrkosten in Höhe von 226.000 € bzw. 152.000 € brutto und weiterer jährlicher Folgekosten in Höhe von 7.600 € (Rasen) bzw. 6.300 € (Sedum) ist der Bau eines Rasengleises oder einer Sedumeindeckung nicht angemessen (siehe Anlage).

Die Verwaltung schlägt deshalb auch hier die Wiederherstellung eines Schottergleises vor.

### **Finanzierung**

Die Maßnahmen werden von der Verkehrs-GmbH finanziert.

I. A.

gez.

Hornung

Anlage