

*Betreff:***Oberbauform für die Erneuerung der Gleisanlagen an den Rampenbauwerken über die A2***Organisationseinheit:*Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

27.03.2026

<i>Beratungsfolge:</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (Anhörung)	14.04.2026	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	28.04.2026	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	05.05.2026	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	12.05.2026	Ö

**Beschluss:**

Den Gleisoberbauformen für die Sanierung der Rampen (Schottergleis) und der Brücke über die A2 (Pflastereindeckung) wird zugestimmt.

**Sachverhalt:**Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 3 Satz 1 NKomVG. Der Rat hat in seiner Sitzung am 08.05.2012 folgenden 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.“

Hintergrund

Die Braunschweiger Verkehrs GmbH (BSVG) muss die Gleise auf den Rampen und der Brücke über die A2 sanieren und hat um die Herbeiführung eines Ratsbeschlusses zur Wahl des Gleisoberbaus gebeten (Anlage 2).

Planung, Oberbauform

Der Planungsbereich umfasst die Brücke über die A2 und die zu ihr führenden Rampen (Anlage 1). Im Bestand sind die Rampen mit Schottergleis ausgeführt, die Brücke mit Pflastereindeckung. Die BSVG plant eine bestandsnahe Sanierung und schlägt eine Beibehaltung der vorhandenen Oberbauformen vor.

Option Rasengleis

Auf der Brücke ist aufgrund der vorhandenen Konstruktion ein Rasengleis technisch nicht umsetzbar. Die Rampen könnten mit Rasengleis gebaut werden. Die BSVG und die Verwaltung stimmen aber darin überein, dass sowohl die zu erwartenden Mehrkosten als auch die Örtlichkeit gegen eine Umsetzung sprechen.

Anders als etwa in Wohn- oder Innenstadtlagen ist der ästhetische Mehrwert von Rasengleis im hier betroffenen Bereich eher von geringer Relevanz. Durch die unmittelbare Nähe zur Autobahn ist der schallmindernde Effekt nicht als Mehrwert zu betrachten.

Die zu erwartenden Mehrkosten im Bau eines Rasengleises im Vergleich zu der bestandsnahen Sanierung beziffert die BSVG mit etwa 631.000 €. Aus den genannten Gründen ist es nicht attraktiv, diese Summe zusätzlich auszugeben, um einen vergleichsweise geringen Mehrwert zu erzielen. In der Unterhaltung entstünden gegenüber der Variante Schottergleis keine zusätzlichen Kosten.

#### Finanzierung

Die Kosten für die beschriebene Sanierung der Gleisanlagen trägt die BSVG. Eine Finanzierung der Mehrkosten für das Rasengleis ist im städtischen Haushalt nicht eingeplant. Eine Förderung der Variante Rasengleis durch die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) ist aufgrund der Standortbedingungen des Planungsbereiches im vorliegenden Fall nicht zu erwarten.

#### Realisierung

Die Sanierung ist für 2028 vorgesehen.

#### Klimawirkungsprüfung

Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei der Planung um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Check-Liste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage 3 beigefügt.

Leppa

#### **Anlage/n:**

- 1 - Anlage 1: Lageplan (öffentlich)
- 2 - Anlage 2: Erläuterungstext BSVG (öffentlich)
- 3 - Anlage 3: Checkliste Klimawirkungsprüfung (öffentlich)



**- ENTWURFSPLANUNG -**

Nr.	Art der Änderungen	Datum	Name

Die Urheberrechte für die in vorliegender Unterlage dargestellte technische Lösung verbleiben bei der BVM CONSULT GmbH. Weitergabe und Vervielfältigung über die Grenzen der Vertragspartner hinaus ist ohne schriftliche Zustimmung untersagt.

**Braunschweiger Verkehrs-GmbH**  
 Am Hauptgüterbahnhof 28  
 38126 Braunschweig

Entwurfsskizzen  
 BVM CONSULT Beratungs- und Ingenieurgesellschaft für Verkehrsanlagen mbH  
 Braunschweig / Magdeburg  
 Theodor-Heuss-Strasse 13a 38122 Braunschweig +49 (0)531 41 60 1  
 Döhrenstr. 13a 38110 Magdeburg +49 (0)531 5600 87  
 Marktgraben 1 33102 Bielefeld +49 (0)521 9629 68 40  
 E: info@bvmconsult.de W: www.bvmconsult.de

Projekt	bearbeitet	Datum	Zeichen
Sanierung Stadtbahnstrecke Stöckheim	Winiński/Sielaff	02/2020	Winiński/Sielaff
gezeichnet	Winiński/Sielaff	02/2020	Winiński/Sielaff
geprüft	Reinhart	22.01.2024	Reinhart
Projektziele		22.01.2024	
Projektname			
Projektnummer			

Planart: Lageplan  
 Plangröße: Blatt-500.PL1

Braunschweiger Verkehrs-GmbH  
Am Hauptgüterbahnhof 28 · 38126 Braunschweig

Stadt Braunschweig  
FB Tiefbau und Verkehr, Abt. 66.2  
Frau Niemann  
Bohlweg 30  
38100 Braunschweig

**Ihr Zeichen:**

**Unser Zeichen:**  
SG - Ulrike Harms  
Tel. + 49 531 28639 748

ulrike.harms@bsvg.net

**Datum:**  
10.03.2026

**Gleissanierung auf den Rampenbauwerken und der Brücke über die BAB 2 in Rühme und Wenden (zwischen den Haltestellen Carl-Miele-Straße und Geibelstraße)  
Kostengegenüberstellung der Oberbauformen für Gremienbeteiligung**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrte Frau Niemann,

die Braunschweiger Verkehrs-GmbH plant, im Jahre 2028 die Gleisanlagen auf den Rampenbauwerken und der Brücke über die BAB 2 in Rühme und Wenden zwischen den Haltestellen Carl-Miele-Straße und Geibelstraße, bestandsnah zu sanieren.

Der besondere Bahnkörper verläuft auf den Rampen und auf der Stadtbahnbrücke über die BAB 2 auf separater Trasse und wird auf der östlichen Seite nur von einem gemeinsamen Geh- und Radweg, der auch als Betriebsweg dient, begleitet. Die Örtlichkeit ist stark von Straßenanlagen und Gewerbeflächen umgeben.

Der Stadtraum ist verkehrs- und industriegeprägt, Wohnbebauung nördlich der Autobahn beginnt erst kurz vor Ende des Sanierungsumgriffs in Höhe der Haltestelle Geibelstraße.

Im Rahmen der Sanierungsmaßnahme soll die Gleisachse lediglich geringfügig aufgeweitet werden, um den späteren Einsatz von 2,65 m breiten Fahrzeugen vorzubereiten. Die Aufweitung kann auf den bestehenden Betonunterkonstruktionen erfolgen, da diese ausreichend breit ist.

Die Gleise auf den Rampen über die BAB 2 sind im Bestand als Rillenschienen auf Betonlängsbalken mit Schottereindeckung verbaut.

1/3

Auf der Brücke über die A2 ist eine Gleiseindeckung mit Pflaster auf einer Betontragkonstruktion verbaut. Eine Raseneindeckung ist dort technisch nicht möglich.

Ziel der BSVG ist es, den Umbauaufwand insgesamt gering zu halten und das Gleis in gleicher Art und Weise wie im Bestand, als Rillenschiene auf bestehender Betonunterkonstruktion mit Schottereindeckung, streustromisoliert wiederherzustellen.

Im Sanierungsabschnitt der Rampen ist aus Sicht der BSVG die Herstellung eines Rasengleises aus verschiedenen Gründen nicht sinnvoll:

- Der Stadtraum ist durch die starke Verkehrs-, Industrie- und Gewerbeprägung ohne angrenzende Wohnbebauung städtebaulich nicht sonderlich sensibel.
- Schallmindernde Wirkungen durch ein Rasengleis werden durch den hohen Lärmpegel des starken IV auf der BAB A2 konterkariert.
- Der Umbau zum Rasengleis wäre mit erheblichen Mehrkosten bei der Herstellung verbunden. Die BSVG geht davon aus, dass der Zuschussgeber diese Art der Ausführung des Gleisoberbaus aufgrund der zuvor genannten Randbedingungen nicht bezuschussen wird.

Für alle Gleissanierungsprojekte hat sich der Rat der Stadt Braunschweig vorbehalten, eine Entscheidung über die zu realisierende Gleisbauform als Rasen- oder Schottergleis zu treffen.

Beiliegend haben wir eine Kostengegenüberstellung der beiden Oberbauformen aufbereitet, die den Gremien zur weiteren Entscheidung vorgelegt werden soll.

Die in der Tabelle angeführten Kosten für einen Standardgleisbau beinhalten eine bestandsnahe Sanierung als Schottergleis mit Rillenschiene auf den dort bereits vorhandenen Betonlängsbalken.

Dem gegenübergestellt haben wir die Investitionskosten für die Anlage als Rasengleis auf diesen Betonlängsbalken.

Die der Kostenermittlung zu Grunde liegende Bauform des Rasengleises wurde so gewählt, dass sie in Aufbau und Schichtenstärke einem Standard entspricht, der ein zuverlässiges grünes Vegetationsbild des Gleises gewährleistet und zudem die Unterhaltungsaufwendungen für die Verkehrs-GmbH in vertretbarem Rahmen hält.

Diese inzwischen in Braunschweig etablierte Bauform hat sich in vielen Streckenabschnitten z. B. Willi-Brandt-Platz, Kurt-Schumacher-Straße, Stobenstraße Georg-Eckert-Straße, Berliner Straße u. a. bewährt.

Bei der Bauform Rasengleis ergeben sich gegenüber Schottergleis Gesamtmehrkosten (Bau- und Planungskosten) in Höhe von ca. 631.000 Euro netto.

Die Mehrkosten in der Unterhaltung des Rasengleises (Mähen, Düngen etc.) entsprechen inzwischen denen eines Schottergleises, da die Wildkrautbeseitigung im Schotter durch Verzicht auf Unkrautvernichtungsmittel aufwendiger geworden ist.

Wir bitten für den anstehenden Planungsprozess möglichst kurzfristig darum, zunächst eine verwaltungsinterne Abstimmung durchzuführen und anschließend eine Ratsentscheidung herbeizuführen, welche der möglichen Oberbaueindeckungen zum Einbau vorgesehen werden soll und die ggf. entstehenden Mehrkosten im städtischen Haushalt abzusichern.

Mit freundlichen Grüßen

**Ihre Braunschweiger Verkehrs-GmbH**  
Bereich Stadtbahn Gleisanlagen

i. V.



Gunnar Straßburger

i. A.



Ulrike Harms

Anlage

## Anhang: Klima-Check

### Auswirkungen auf den Klimaschutz

ja  nein

### Der Beschluss ist aus folgendem Grund erforderlich

- Ratsbeschluss
- Kommunale Pflichtaufgabe
- Sicherheitsaspekte
- Planung, Bau und Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur als Daseinsvorsorge
- Schaffung von Barrierefreiheit
- Sonstiges:
  - Es erfolgt keine weitere Begründung.
  - Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt (s. Checkliste oder Erläuterung).

- Der Beschluss leistet grundsätzlich einen Beitrag zur Energie- und Mobilitätswende.** Diese Zielrichtung ist entscheidend. Der mit der Maßnahme verbundene Ressourcen- und Energieverbrauch ist nachrangig.
- Es erfolgt keine weitere Begründung.
- Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt (s. Checkliste oder Erläuterung).

### Erläuterung / Begründung

Die Planung liefert einen Beitrag für die Verbesserung der Rahmenbedingungen des schienen- und straßengebundenen ÖPNV in Braunschweig

### Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Checkliste<br>Baugebiete | <input type="checkbox"/> Checkliste<br>Hochbau | <input checked="" type="checkbox"/> Checkliste<br>Tiefbau und Mobilität |
|---|--|---|

## Checkliste Tiefbau und Mobilität

THG-relevante Bereiche	Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes
Maßnahmen für den Umweltverbund	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV
	<input type="checkbox"/>
geplante Grünstruktur	<input type="checkbox"/> CO <sub>2</sub> -Bindung durch begleitendes Grün
	<input type="checkbox"/> Reduzierter Energie- und Ressourcenbedarf für Erstellung und Unterhaltung (bspw. durch Freihaltung oder Entsiegelung von Teilflächen etwa für Versickerung)
Einsatz klimafreundlicher Baustoffe	<input type="checkbox"/> Recyclingmaterial
	<input checked="" type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen
	<input type="checkbox"/> Naturmaterial
Sonstiges	<input type="checkbox"/>