

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

24.04.2026

Beratungsfolge:

<i>Beratungsfolge:</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
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

*Sitzungstermin**Status*

28.04.2026

Ö

05.05.2026

N

12.05.2026

Ö

Beschluss:

1. Den Gleisoberbauformen für die Sanierung der Rampen (Schottergleis) und der Brücke über die A2 (Pflastereindeckung) wird zugestimmt.
2. Sollte die Landesnahverkehrsgesellschaft als Oberbauform im Abschnitt zwischen Rampenende und Haltestelle Geibelstraße (siehe Anlage 1) ein Rasengleis fördern, wird dieses anstelle Schottergleis umgesetzt.

Sachverhalt:Anlass:

Der Stadtbezirksrat 322 hat in seiner Sitzung am 15.04.2026 folgenden geänderten Beschluss gefasst.

Beschluss (Anhörung gem. § 94 Abs. 1 NKomVG):

Den Gleisoberbauformen für die Sanierung der Rampen (Schottergleis) und der Brücke über die A2 (Pflastereindeckung) wird zugestimmt. **Der Stadtbezirksrat 322 bittet die Verwaltung zu prüfen, ob im Bereich der Wohnbebauung ein Rasengleis (vom Beginn der Geibelstraße bis zur Anrampung) ermöglicht werden kann, unter Wahrung der Zuschussfähigkeit.**

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung folgt dem geänderten Beschluss. Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH wird für die Umsetzung des genannten Abschnittes eine Förderung für ein Rasengleis beantragen. Sollte dieses nicht gefördert werden (die Zuschussfähigkeit wäre nicht gewahrt), wird auch in diesem Abschnitt ein Schottergleis realisiert.

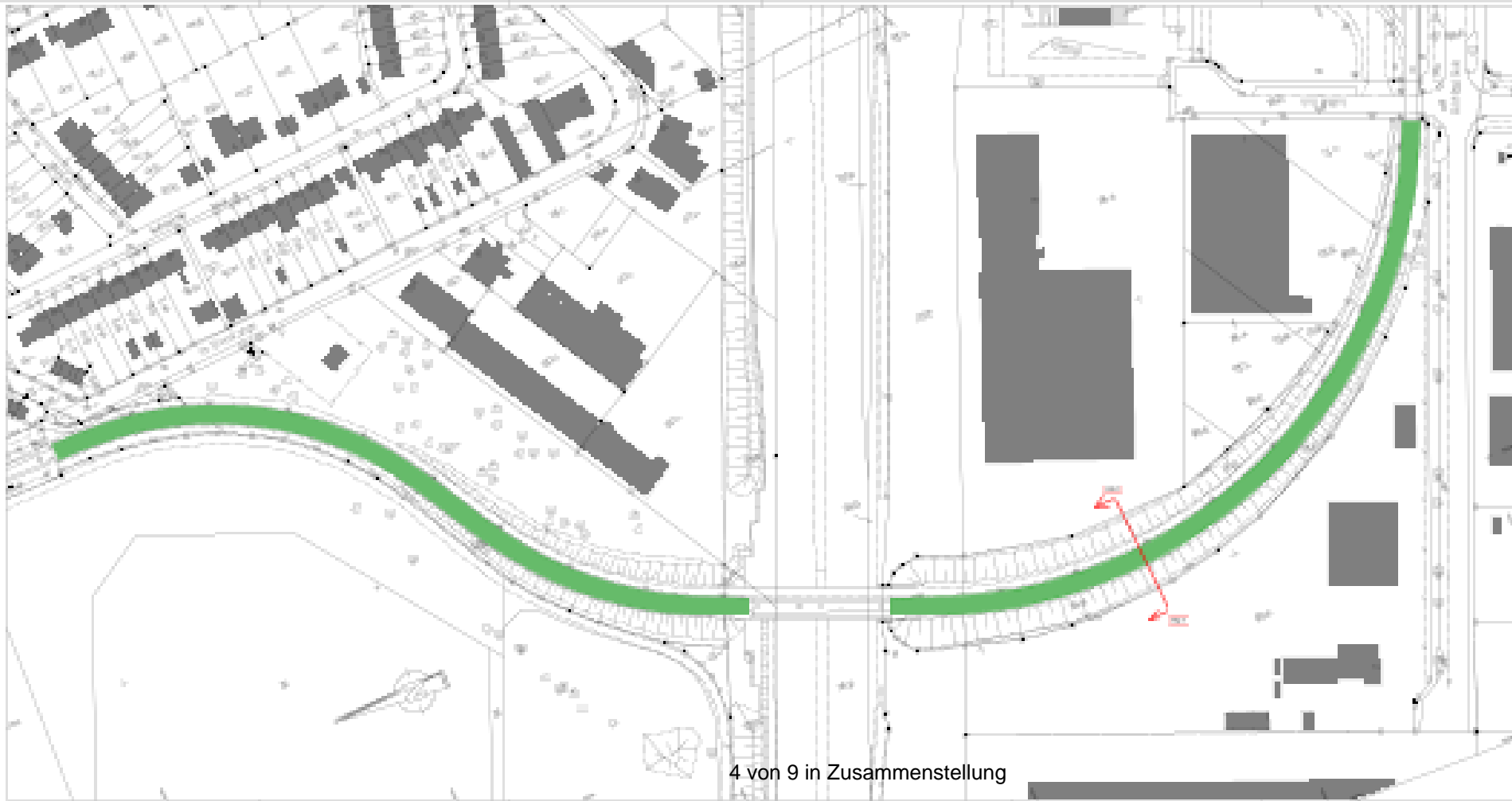
Komplementärfinanzierung

Falls die LNVG ein Rasengleis fördert, wird die Komplementärfinanzierung in Höhe von 10 % der Mehrkosten aus dem Projekt 5S.660017 Stadtbahnbau/ Folgemaßnahmen finanziert.


Leppa

Anlage/n:

- 1 - Anlage 1: Bereich Rasengleis Skizze (öffentlich)
- 2 - Anlage 2: ursprünglicher Lageplan (öffentlich)
- 3 - Anlage 3: Erläuterungstext BSVG (öffentlich)
- 4 - Anlage 4: Check-Liste Klimawirkungsprüfung (öffentlich)



BY 2010/01/20/2000/01



1

BY 2010/01/20/2000/01

BY 2010/01/20/2000/01

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
Baugebiete | <input type="checkbox"/> Checkliste
Hochbau | <input checked="" type="checkbox"/> Checkliste
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 ₂ -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"/>