

*Betreff:***Sanierung der Gleisanlagen im Zuge des Umbaus des  
Autobahnkreuzes Braunschweig-Süd***Organisationseinheit:*Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

26.02.2019

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (Anhörung)	06.03.2019	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Heidberg-Melverode (Anhörung)	13.03.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	20.03.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	26.03.2019	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	02.04.2019	Ö

**Beschluss:**

„Die Erneuerung der Gleisanlagen der Braunschweiger Verkehrs-GmbH im Bereich des Kreuzes Braunschweig Süd erfolgt als Schottergleis.“

**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.“

Anlass:

Im Zusammenhang mit den Umbauarbeiten am Autobahnkreuz Braunschweig-Süd muss auch die Brücke der Stadtbahngleise erneuert werden. Da es sich um die Sanierung einer Stadtbahnstrecke mit eigenem Gleiskörper handelt, ist eine Entscheidung des Rates über die Oberbauform zu fassen. Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) schlägt vor, die Gleisanlagen in Schotterbauweise wiederherzustellen.

Allgemeines:

Der zu sanierende Bereich umfasst den Brückenbereich und die vor- und nachgelagerten Anschlussbereiche im Kreuz Braunschweig Süd (s. Anlage). Die Stadtbahnstrecke befindet sich zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen der obenliegenden autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraße 4, die später in Höhe Heidberg in die BAB 36 übergeht. Dieser Bereich ist von den Straßenverkehrsanlagen stark geprägt.

Da die Schotterbauweise die wirtschaftlichste Variante darstellt und sich nach Ansicht der BSVG und der Verwaltung die Erneuerung als Schottergleis aufdrängt, wurde, um Personalressourcen zu schonen, zunächst auf die Berechnung der Kosten für Einpflasterung und/oder Rasengleis verzichtet. Sollte sich in der politischen Beratung abzeichnen, dass ein vom Vorschlag abweichender Beschluss in Betracht gezogen wird, würden die Mehrkosten von der BSVG ermittelt und zur weiteren Beratung vorgelegt werden.

Die Gleisbereiche nördlich und südlich des hier beschriebenen Bauabschnittes wurden vor geraumer Zeit bereits in Schotterbauweise erneuert.

Die Diskussion über die Oberbauform im zur Sanierung anstehenden Abschnitt muss aus technischen Gründen getrennt für das Brückenbauwerk und die Anschlussstrecken geführt werden.

#### *Brücke und Fußgängertunnel*

Die Ausgestaltung der Strecke als Rasengleis ist auf dem Brückenbauwerk aus technischen Gründen nicht sinnvoll. Ein Rasengleis auf der Brücke wäre mit erheblichen statischen und konstruktiven Änderungen für die Brücke verbunden. Die Wachstumsbedingungen auf der Brücke wären schlecht. Dem Nachteil einer Einpflasterung, dass die Schallemissionen erhöht werden, steht nach Ansicht der Verwaltung kein angemessener städtebaulicher Vorteil gegenüber.

#### *Anschlussstrecken*

In den Anschlussbereichen (ausgenommen ist der Fußgängertunnel nördlich der BAB 39) ist die Gestaltung der Gleisanlagen als Schottergleis, als Rasengleis und auch auch mit einer Einpflasterung möglich. Allerdings sind auch hier die städtebaulichen Vorteile sehr gering, so dass die Verwaltung auch hier dem Vorschlag der BSVG für ein Schottergleis folgt.

Leuer

**Anlage/n:**  
Lageplan