

Vorlage Nr.: **2021/0591**
Verantwortlich: **Dez. 5**
Dienststelle: **UA**

Übernahme von Mehrkosten für Rasengleise

Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Ausschuss für Umwelt und Gesundheit	11.05.2021	9		X	vorberaten
Planungsausschuss	20.05.2021	1		X	vorberaten
Hauptausschuss	15.06.2021	12		X	
Gemeinderat	22.06.2021	14	X		

Beschlussantrag

Der Gemeinderat stimmt der Priorisierung der Verwaltung für die Herstellung von Rasengleisen grundsätzlich zu. Die finanzielle Umsetzung dieser freiwilligen Leistung muss im Rahmen der Haushaltsplanung 2022/2023 durch eine Priorisierung innerhalb aller investiven Projekte der Stadt geklärt werden.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen Erträge (Zuschüsse und Ähnliches)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzüglich Folgeerträge und Folgeeinsparungen)
Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	9.316.200	1.313.100	Ca. 23.000 €/Jahr

Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden

Ja

Nein Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen: siehe Anmerkungen auf der Folgeseite

- Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik)
- Umschichtungen innerhalb des Dezernates
- Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu.

CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridortheema: Grüne Stadt	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit VBK	

Anmerkung zu Haushaltsmitteln:

Grundsätzlich wird der Bau von Rasengleisen befürwortet. Die aufgeführten Argumente sind alle verständlich und nachvollziehbar. Dennoch sind im aktuellen Haushaltsplan, sowie in der mittelfristigen Finanzplanung im Tiefbauamt lediglich 500.000 Euro zur Herstellung von Rasengleisen eingeplant. Die Kosten laut Vorlage überschreiten diesen Ansatz deutlich. Im Rahmen der kommenden Planung muss diskutiert werden, wie und in welchem Maße die Herstellung der Rasengleise realisiert werden kann.

Durch den Beschluss dieser Vorlage erfolgt keine vorgezogene Priorisierung der Rasengleise vor anderen städtischen Projekten. Diese Beschlussvorlage soll lediglich einer Priorisierung innerhalb der Rasengleise dienen.

Ergänzende Erläuterungen

Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) haben der Stadtverwaltung mitgeteilt, dass in bestimmten Streckenabschnitten Gleisabschnitte aus Instandhaltungsgründen zu erneuern sind (**Anlage 1**). Üblicherweise wird in diesen Fällen der Oberbau wieder in Standardbauform (Schotterbett) hergestellt.

In den umzubauenden Abschnitten besteht jedoch die Möglichkeit, auch Rasengleis zu installieren. Die hierdurch entstehenden Mehrkosten müssten jedoch von der Stadt getragen werden, da die VBK hierzu nicht verpflichtet sind.

Generell ist mit der Herstellung von Rasengleisen eine Vielzahl von Wohlfahrtswirkungen für die nahwohnende Bevölkerung verbunden:

Mit der neuen Lärmkartierung in 2021 wird der bisher anzusetzende Schienenbonus von minus 5 dB(A) wegfallen. Das bedeutet, der Schienenlärm wurde bisher 5 dB(A) leiser gerechnet. Schon bisher führte der Schienenlärm in den Kurven zu Hot Spots. Mit dem Wegfall des Schienenbonus wird der Schienenverkehr in der Lärmkartierung lauter dargestellt, als das bisher der Fall war. Das wird im aufzustellenden Lärmaktionsplan, der nach Abschluss der Lärmkartierung zu entwickeln ist, zu behandeln sein.

Als Hot Spot werden Immissionen bezeichnet, bei denen der Lärm nachts bei 60 dB(A) und mehr sowie tagsüber 70 dB(A) und mehr beträgt. „Verbesserungswürdige Situationen“ sind Immissionen zwischen 55 und 60 dB(A) nachts und zwischen 65 und 70 dB(A) tags. Beim Straßenlärm sind im letzten Lärmaktionsplan zahlreiche Maßnahmen zur Optimierung bei „verbesserungswürdigen Situationen“ enthalten.

Eine wichtige Maßnahme zur Reduzierung des Schienenlärms ist der Einbau von Rasengleis. Die Lärmimmissionen des Schienenverkehrs mit Rasengleis werden um 4 dB(A) gegenüber einem Gleis mit Schotterbett gemindert. Dies ist eine akustisch deutlich wahrnehmbare Reduktion.

Begrünte Gleise stellen unter Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange einen Beitrag zur Biodiversitätsförderung dar. Dies gilt insbesondere, wenn artenreiche, standortheimische Ansaaten für die Begrünung der randlichen Flächen außerhalb der Gleisspuren verwendet werden. Aber auch normaler Rasen ist im Hinblick auf Biodiversität besser als Schotterbett oder Pflaster.

Alternativ könnte auch ein Sedumgleis eingerichtet werden. Es liegen jedoch noch unzureichende Kenntnisse vor, ob und welche Wohlfahrtswirkung von Sedumgleisen ausgeht. Es wird daher generell die Anlage von Rasengleis favorisiert.

Rasengleise haben positive Klimaeffekte durch ihre Wasserspeicherungsfähigkeit und Staubbindung. Die Erwärmung bei Sonneneinstrahlung und damit Wärmeabstrahlungsintensität werden auf diesen Flächen

erheblich reduziert. Der Gleisanteil (8 bis 9 m Breite) beträgt – beispielhaft berechnet für den Abschnitt Kaiserallee - immerhin etwa 18 % des Gesamtstraßenquerschnitts (ca. 45 m) und stellt damit einen nicht unerheblichen Teil der Oberflächenentsiegelung dar.

Darüber hinaus haben Rasengleise rein optisch ein ästhetischeres Erscheinungsbild als Pflaster- oder Schotterflächen.

Geplante Umsetzung

Die Verwaltung hat eine Priorisierung der von den VBK genannten Gleisabschnitte durchgeführt. Nach dieser Priorisierung hat eine Einteilung in die Kategorien „erforderlich“, „diskutabel“ und „nicht erforderlich“ stattgefunden (**Anlage 2**)

Die Lärmbelastung des Straßenbahnverkehrslärms in den genannten Abschnitten ist aktuell wie folgt berechnet (die Aussagen beziehen sich auf die aktuell vorliegende Kartierung):

Lfd. Nr. 1 Kaiserallee – zwischen Yorck- und Händelstraße - **Erforderlich**

Die Beurteilungspegel liegen am Tag zwischen 65 dB(A) und 70 dB(A) und in der Nacht bei 60 dB(A). Der Bereich gilt damit als „Hot Spot“. Die Einrichtung eines Rasengleises ist aufgrund der hohen Lärmbelastung zu befürworten.

Auch aus klimatischen Gründen wird für diesen Streckenabschnitt ein Rasengleis befürwortet. Als Kriterium wurde gewählt, ob der Streckenabschnitt in oder an Bereichen liegt, die im Städtebaulichen Rahmenplan Klimaanpassung mit der Signatur „bis 2050 belastet“ versehen sind.

Lfd. Nr. 2 Waldstadt – Abzweig Hagsfeld bis Jägerhaus – **Nicht erforderlich**

Die Lärmwerte liegen bei tags zwischen 60 und 65 dB(A) und nachts zwischen 50 und 55 dB(A). Nur punktuell liegen die Werte eine Stufe höher. Aus Lärmschutzgründen kann auf der Basis der aktuellen Kartierung von Rasengleis abgesehen werden. Sollte die neue Lärmkartierung zu höheren Werten kommen, sind neue Überlegungen erforderlich.

Lfd. Nr. 3 Haid-und-Neu-Str. – W48 bis Bahnübergang Hirtenweg – **Nicht erforderlich**

Auf diesem Streckenabschnitt liegt die nächtliche Lärmbelastung für die Wohnbebauung unterhalb von 55 dB(A) und tags unterhalb von 65 dB(A). Aus Lärmschutzgründen ist damit ein Rasengleis nicht erforderlich.

Lfd. Nr. 4 Haid-und-Neu-Str. Hirtenweg bis Abzweig Hagsfeld – **Nicht erforderlich**

Auf diesem Streckenabschnitt liegt die nächtliche Lärmbelastung für die Wohnbebauung unterhalb von 55 dB(A) und tags unterhalb von 65 dB(A). Aus Lärmschutzgründen ist damit ein Rasengleis nicht erforderlich.

Lfd. Nr. 2-4 soll von den VBK über Förderung abgewickelt werden. Erneuerungszeitraum ist 2024. Die verbleibenden Kosten wären von der Stadt zu tragen.

Lfd. Nr. 5 Hammäcker – zwischen Thomas-Mann-Str. und Wendeschleife - **Erforderlich**

Die Beurteilungspegel liegen am Tag zwischen 60 dB(A) und 65 dB(A) und in der Nacht bei 55 dB(A). Die Straßenbahntrasse verläuft bereits größtenteils in einer Rasengleiseindeckung. Diese sollte weiterhin aufrechterhalten und fortgeführt werden.

Lfd. Nr. 6 Eckenerstr zwischen Daxlander Str. und Rheinhafenstraße - **Erforderlich**

Der Straßenabschnitt ist stark verlärmte. Auch der Schienenlärm liegt bei 60 bis 65 dB(A) nachts. Daher ist dort ein Rasengleis dringend geboten.

Lfd. Nr. 7 Daxlanderstr. zwischen Eckenerstr. und Gleisverbindung W247 - **Erforderlich**

Die Beurteilungspegel liegen am Tag zwischen 65 dB(A) und 70 dB(A) und in der Nacht zwischen 55 dB(A) und 60 dB(A). Da die Beurteilungspegel erhöht sind, wird der Einbau eines Rasengleises befürwortet.

Lfd. Nr. 8 Daxlanderstr/Kastenwörtstr. – **Erforderlich**

In diesem Streckenabschnitt grenzt keine Wohnbebauung an die Bahnlinie. Aus stadtgestalterischen Gründen wird eine Begrünung des breiten Straßenraumes als dringlich gesehen.

Lfd. Nr. 9 Hammweg/Waidweg - **Diskutabel**

Nur an den Objekten Waidweg 1 a und Hammweg 8a sind die Lärmwerte nachts zwischen 60 und 65 dB(A), also ein Hot Spot. Im Übrigen sind die Immissionswerte überwiegend zwischen 50 und 55 dB(A). Aus Lärmschutzgründen wird daher ein Rasengleis in unmittelbarer Nähe zu den genannten Objekten empfohlen.

Lfd. Nr. 7-9 soll von den VBK über Förderung abgewickelt werden. Erneuerungszeitraum ist 2022/2023. Die verbleibenden Kosten wären von der Stadt zu tragen. Die Lfd. Nr. 8 und 9 soll nur realisiert werden, wenn die ganze Strecke (lfd. Nr. 7-9) gefördert wird.

Lfd. Nr. 10 Oberreut – zwischen BÜ Albert-Braun-Str. bis inkl. Gleisbogen Wilhelm-Leuschner-Str.

Erforderlich

Die Beurteilungspegel liegen am Tag bei 65-70 dB(A) und in der Nacht bei 55-60 dB(A). Ein Rasengleis wird daher befürwortet.

Lfd. Nr. 11 Knielingen – zwischen Herweghstr. und Eggensteinerstr. - **Erforderlich**

Die Beurteilungspegel liegen am Tag zwischen 65 dB(A) und 70 dB(A) und in der Nacht zwischen 55 dB(A) und 60 dB(A). Da die Beurteilungspegel erhöht sind (verbesserungswürdige Situation), wird der Einbau eines Rasengleises befürwortet.

Lfd. Nr. 12 Siemensallee zw. Neureuter Straße und Lasallestraße – **Erforderlich**

Entlang der Straße befindet sich überwiegend gewerbliche Nutzung. Aus Lärmschutzgründen wäre ein Rasengleis nicht erforderlich.

Aus klimatischen Gründen wird jedoch ein Rasengleis empfohlen. Auch aus stadtgestalterischen Gründen wird eine Begrünung des breiten Straßenraumes als dringlich gesehen.

Als Kriterium wurde gewählt, ob der Streckenabschnitt in oder an Bereichen liegt, die im Städtebaulichen Rahmenplan Klimaanpassung mit der Signatur „bis 2050 belastet“ versehen sind.

Lfd. Nr. 13 Siemensallee zw. Hertzstraße und Neureuter Straße - **Erforderlich**

Die Immissionswerte der südlich angrenzenden Wohnbebauung liegen zwischen 55 und 60 dB(A) nachts und 65-70 dB(A) tags. Damit ist der Beurteilungswert erhöht (Verbesserungswürdige Situation). Der Einbau von Rasengleis wird daher befürwortet.

Für einige der Streckenabschnitte wollen die VBK eine Bezuschussung durch Bundes- und Landesfördermittel erreichen, da bei diesen Streckenabschnitten ein Volumen von mehr als 10 Mio. € berechnet wird. Dies betrifft die Gleisabschnitte mit der laufenden Nummer 2-4 und 7-9. In diesen Fällen hätte die Stadt nur 50 % der verbleibenden Mehrkosten bei reiner Bundesförderung bzw. nur 37,5 % der verbleibenden Mehrkosten bei Bundes- und Landesförderung, welche erwartet werden darf, zu tragen.

Danach könnten in den Haushaltsjahren 2022/2023 folgende Streckenabschnitte umgesetzt und voraussichtlich kassenwirksam werden:

Lfd. Nr.	Projekt	Mehrkosten in €	Jahr d. Umsetzung	Bemerkungen
5	Hammäcker	630.000	2022	
6	Eckenerstr.	1.231.200	2022	
7-9	Daxlanden	1.313.100	2022/2023	Gefördert
1	Kaiserallee	364.000	2023	
11	Rheinhafenstr.	594.000	2023	

Weitere geplante Maßnahmen sind noch für die Folgejahre vorgesehen und in den kommenden Haushaltsplänen zu veranschlagen.

Lfd. Nr.	Projekt	Mehrkosten in €	Jahr d. Umsetzung	Bemerkungen
12	Siemensallee bis Lassallestr.	1.800.000	2024	
13	Siemensallee bis Neureuter Str.	1.170.000	2024	
10	Oberreut	900.000	2026	

Die Finanzierung der Investition soll aus dem laufenden Budget des Tiefbauamtes getragen werden. Die Unterhaltung wird, wie auch bei den bisher eingerichteten Rasengleisen, von der Stadt (Gartenbauamt) getragen. Der Unterhaltungsaufwand beläuft sich, sofern alle für 2022/2023 vorgeschlagenen Streckenabschnitte realisiert werden, auf jährlich ca. 23.000 €.

Bei der Herstellung von Rasengleisen handelt es sich um eine freiwillige Aufgabe der Stadt. Die finanzielle Umsetzung dieser freiwilligen Leistung muss im Rahmen der Haushaltsplanung 2022/2023 innerhalb aller investiven Projekte bei der Stadt in finanzieller Hinsicht priorisiert werden. In diese Diskussion werden natürlich auch die Rasengleise mit einbezogen.

Mit dieser Vorlage soll die politische Zustimmung für eine geplante Reihenfolge der Streckenabschnitte bewirkt werden.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat – nach Vorberatung im Ausschuss für Umwelt und Gesundheit, im Planungsausschuss und im Hauptausschuss -

Der Gemeinderat stimmt der Priorisierung der Verwaltung für die Herstellung von Rasengleisen grundsätzlich zu. Die finanzielle Umsetzung dieser freiwilligen Leistung muss im Rahmen der Haushaltsplanung 2022/2023 durch eine Priorisierung innerhalb aller investiven Projekte der Stadt geklärt werden.