

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S)
am 11. Februar 2016**

Gleisersatzbau Waller Heerstraße

Sachdarstellung

Für den Straßenbahnverkehr der Linien 2+10 im Bremer Westen wurden im Sommer 2015 umfangreiche Sanierungs- und Aufwertungsmaßnahmen (Haltestellen, Streckenführungen) durchgeführt. Schon jetzt kommt es zu erheblichen Beschädigungen insbesondere im Rasenbereich des Gleisbettes (siehe Bild) ab Haltestelle Waller Str. – Richtung Gröpelingen.



Der Sprecher der Deputation Herr Jürgen Pohlmann hat um einen Bericht gebeten, der beantworten soll, wann diese Beschädigungen beseitigt werden und wer dafür zuständig ist und welche Überlegungen es gibt, durch bauliche Nachrüstung die Überfahrten von Pkw/Lkw zu verhindern

Lösung

Gemäß Infrastrukturvertrag ist die BSAG für den in der Waller Heerstraße vorhandenen besonderen Bahnkörper verantwortlich. Bei einem straßenbündigen Bahnkörper werden die Betriebsanlagen von der BSAG gezahlt, nicht jedoch die Eindeckung. Für die Ausführung ist die BSAG zuständig. Entsprechend wurde die BSAG um Beantwortung der Fragen gebeten. Sie hat mitgeteilt, dass ihr der Zustand bekannt ist und der Schaden im Bereich des Rasengleiskörpers behoben wird, sobald es die Witterung zulässt.

Allerdings ist davon auszugehen, dass das verbotswidrige Befahren des Gleiskörpers weiterhin stattfinden wird, so dass eine neue Grasnarbe ohne Begleitmaßnahmen nicht langfristig halten wird. Hierzu prüft die BSAG, inwieweit polizeiliche Überwachungsmaßnahmen greifen würden. Dauerhaft kann dem illegalen Befahren und Queren des besonderen Bahnkörpers wohl nur durch bauliche Maßnahmen nachhaltig entgegen gewirkt werden.

Aus Sicht der BSAG wäre es denkbar, unmittelbar vor der Einfahrt in den Rasenbahnkörper (komplettes Rasengleis) einen Graben zu errichten, der eine Einfahrt auf den Bahnkörper weitgehend unmöglich macht. Diese Art der Sicherung wird auch von anderen Straßenbahnbetrieben in Deutschland praktiziert.

Darüber hinaus wäre die Anbringung von Glasmarkern möglich, um den Übergang bei Dunkelheit entsprechend besser sichtbar zu machen. Da aber davon auszugehen ist, dass viele Fahrzeugführer bewusst auf den Bahnkörper fahren, ist der Erfolg der sich daraus ergeben könnte, fraglich.

Um das Queren zu verhindern oder zumindest zu erschweren gibt es mehrere Möglichkeiten, die stufenweis umgesetzt werden können, um aufwandsoptimal das Befahren des besonderen Bahnkörpers dauerhaft zu unterbinden.

Zum einen könnte der Bord zwischen Bahnkörper und Straße erhöht werden.

Auch wäre es möglich, in der Mitte des Bahnkörpers ein Bord oder auch einen kleinen Zaun zu setzen. Diese Maßnahmen wären allerdings mit entsprechend hohem Aufwand verbunden, dessen Finanzierung nicht gesichert ist.

Als erster Versuch ist das Setzen eines kleinen Zaunes oder die Anbringung von Leitschwellen zwischen den Richtungsgleisen denkbar. Sollte dies keine Wirkung zeigen, so ist der Bereich mit Beton oder Asphalt zu verfüllen und das Queren des Bahnkörpers durch andere baulichen Maßnahmen zu unterbinden.

Die Frage, welche der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Umsetzung kommt, ist durch die BSAG zusammen mit dem Amt für Straßen und Verkehr und der Technischen Stadtbahnaufsicht beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zu klären.

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.