

Betreff:

Umspurung des Stadtbahngleisnetzes auf Normalspur

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

02.11.2015

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)

Verwaltungsausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

04.11.2015

10.11.2015

Status

Ö

N

Beschluss:

„Die Vertreter der Stadt in der Gesellschafterversammlung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH werden angewiesen, die Geschäftsführung zu veranlassen, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) folgenden Beschluss zu fassen:

1. Vor dem Hintergrund der auftretenden Mehrkosten für Gleisbau und Fahrzeuge, der baulichen Belastungen für die Stadt und den untergeordneten Nutzengewinnen ist von der Umspurung auf Normalspur abzusehen. Ausgenommen von diesem Beschluss ist der der RegioStadtBahn zuzuordnende Streckenabschnitt vom Nahverkehrsbahnhof bis zur Gleiskreuzung mit der Hafenbahn.
2. Planerisch soll, wo es ohne Kostensteigerung möglich ist, eine Aufweitung für eine Wagenkastenbreite von 2,65 m vorbereitet werden.“

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 2 S. 1 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) im Rahmen seiner sog. „Lückenfunktion“. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Umspurung um eine Angelegenheit, über die weder Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Oberbürgermeister zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses für den Anweisungsbeschluss. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Anfang der 1990er Jahre entstanden Überlegungen, den regionalen Eisenbahnverkehr und den städtischen Stadtbahnverkehr mit der RegioStadtBahn zu verknüpfen und damit umsteigefreie Beziehungen aus der Region in das Stadtzentrum von Braunschweig herzustellen. Allgemeine Überlegungen zum sonstigen Eisenbahnverkehr sowie mögliche Umrüstkosten, betriebliche Erschwernisse usw. führten zu dem Ergebnis, dass eine Ausrüstung der Innenstadt durchfahrt mittels einer dritten Schiene für die Eisenbahnspurweite 1.435 mm (sog. Normalspur) zielführend sei.

In der Betrachtung der anstehenden Erneuerungen im Bestandsnetz sowie des Prioritätenkonzeptes Stadtbahnplanung von 1992 führten weitere Überlegungen zu dem Ziel, mittelfristig einhergehend mit der Vorbereitung und Einführung der RegioStadtBahn das innerstädtische Netz ebenfalls auf Normalspur und 2,65 m breite Fahrzeuge umzustellen.

Dies wurde durch einen Verwaltungsausschuss-Beschluss der Stadt Braunschweig am 28. September 1994 untermauert.

Für die RegioStadtBahn wurden in der Folge im Bereich Wendentor sowie am Hauptbahnhof dreischienige Gleisanlagen erstellt.

Die netzweite Umspurung wäre für die damalige Verkehrs-AG wirtschaftlich gewesen, wenn diese durch das Land Niedersachsen gefördert worden wäre. Die Risiken eines über 15 oder mehr Jahre dauernden Projektes waren hoch. Der Aufsichtsrat der Verkehrs-AG beschloss daher am 28. April 2003, die netzweite Umspurung auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben, jedoch bei allen größeren Baumaßnahmen die Normalspur planerisch vorzubereiten sowie auf den Strecken der RegioStadtBahn die Normalspur mit einzubauen bzw. vorzubereiten.

Im Zusammenhang mit der Aufwertung des Bohlweges wurde auch in diesem Bereich eine dreischienige Gleisanlage eingebaut. Im Jahr 2010 wurde das Projekt RegioStadtBahn formal beendet, eine zukünftige Realisierung bleibt aber weiteres Ziel (Beschluss der Verbandsversammlung des ZGB vom 25. November 2010).

Folgende wesentliche Annahmen für die damaligen Entscheidungen zur Umspurung haben sich zwischenzeitlich geändert:

- Eine abweichende Führung von RegioStadtBahnen als in der Nord-Süd-Durchführung mit Anschluss an die weiterführenden Eisenbahnstrecken ist in allen Planungsvarianten nicht vorgesehen gewesen und kann voraussichtlich auch für ein evtl. später wiederkehrendes Projekt ausgeschlossen werden.
- Mehrkosten für die Beschaffung von Fahrzeugen in der Braunschweiger Sonderspur haben sich nicht wie damals von der Fahrzeugindustrie vorausgesagt eingestellt.
- Ein nicht unwesentlicher Teil des Stadtbahnnetzes wurde zwischenzeitlich in der Braunschweiger Sonderspur erneuert. Dabei wurden in den meisten Fällen die lichten Räume für die Wagenkastenbreite 2,65 m in Kombination mit Normalspur bereits vorbereitet.

Die bauliche Vorbereitung des Unterbaus für eine größere Spurweite führt zu Mehraufwendungen, ohne dass dafür eine Nutzung absehbar wird. Durch Mehrinvestitionen in Gleisanlagen für vieljährige Übergangszustände sowie deren Pflege und Unterhalt, Umrüstung des Betriebshofes, erhöhte Betriebskosten während des langjährigen Übergangszustandes usw. bei fehlenden zusätzlichen Erträgen sowie der Unwägbarkeit eines mindestens 15-jährigen Projektes kommt die Verkehrs-GmbH zu dem Fazit, dass letztlich ohne Einbeziehung von Fördermitteln eine Ergebnisverschlechterung von jährlich etwa 5,7 Mio. € pro Jahr, bei einer 75 %igen Förderung von 1,7 Mio. € pro Jahr zu erwarten sei.

Dies lässt eine Weiterverfolgung der baulichen Vorbereitung der Normalspur nicht sinnvoll erscheinen. Auf den Streckenabschnitten, die für die Durchführung einer RegioStadtBahn durch das Braunschweiger Stadtgebiet benötigt würden, ist dies aber unverändert sinnvoll, da mit dem Auslaufen der Verkehrsverträge für die Strecken des Schienenpersonennahverkehrs in ca. 15 Jahren auch ein Wiederaufleben eines RegioStadtBahn-Projektes, in welcher Form auch immer, nicht ausgeschlossen ist und daher jetzt nicht verbaut werden sollte.

Zum Absehen von der Umspurung auf Normalspur ist ein Beschluss der Gesellschafterversammlung der BSVG vorgesehen. Unabhängig von ihren ausdrücklich im Gesellschaftervertrag der BSVG aufgeführten Zuständigkeiten kann die Gesellschafterversammlung im Rahmen ihrer sog. „Allzuständigkeit“ über alle Angelegenheiten der Gesellschaft entscheiden. Dies ist insbesondere bei so bedeutenden

Fragen wie der Umspurgung sinnvoll.

Nach § 12 Ziffer 5 des Gesellschaftsvertrages der SBBG unterliegt die Stimmabgabe in der Gesellschafterversammlung der BSVG der Entscheidung durch die Gesellschafterversammlung der SBBG. Für die Stimmbindung der städtischen Vertreter in der Gesellschafterversammlung der SBBG ist ein entsprechender Anweisungsbeschluss erforderlich.

Der Aufsichtsrat der BSVG hat in seiner Sitzung am 29. Juni 2015 eine entsprechende Empfehlung an die Gesellschafterversammlung beschlossen.

Leuer

Anlage/n:
keine