

Betreff:

**Kompaktbericht Stadtbahnausbau**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

23.01.2018

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

24.01.2018

Status

Ö

**Sachverhalt:**

Mit Beschluss des Änderungsantrags 17-05355 zum Antrag 17-04722 hat der Rat die Verwaltung gebeten, einen Vorschlag für einen Kompaktbericht in tabellarischer Form zur kontinuierlichen Berichterstattung zum Stadtbahnausbau zu erarbeiten.

Mit dieser Drucksache wird zum Stichtag 31.12.2017 der erste Entwurf des Kompaktberichts zur Diskussion vorgelegt.

Struktur des Berichts

Der Bericht sieht eine einheitliche Berichtsform für die einzelnen Teilprojekte und für das Gesamtprojekt vor. Einheitliche, wiederkehrend verwendete Tabellen dokumentieren wesentliche Eckdaten. Dargestellt werden in den Tabellen die Eckdaten zum Zeitpunkt des Grundsatzbeschlusses des Rates am 21.2.2017 und die Eckdaten zum Berichtsstichtag (jeweils 30.6. und 31.12. jeden Jahres). Um einen leichten direkten Vergleich mit dem jeweils vorangegangenen Bericht zu ermöglichen, werden in den folgenden Berichten zusätzlich die Eckdaten des jeweils vorangegangenen Berichts dargestellt. Folgende Eckdaten werden genannt:

- Investitionskosten Stadtbahnausbau:  
Die Investitionskosten für den Stadtbahnausbau benennen die Kosten für die Umsetzung der Trassen. Hierbei sind sowohl straßenbündige als auch Trassen auf eigenem Gleiskörper beziffert. Darüber hinaus sind in den Kosten zwingend erforderliche Straßenbaukosten enthalten. Diese Kosten werden nach Baukostenschlüssel im Wirtschaftsplan bei der Verkehrs-GmbH anteilig und im Haushaltsplan der Stadt Braunschweig abgebildet.
- Streckenlänge insgesamt:  
Gibt die auszubauende Streckenlänge in Kilometer an.
- Strecke auf besonderem Bahnkörper:  
Gibt die auszubauende Streckenlänge auf eigenem Gleiskörper in Kilometer an. Die Stadtbahn fährt hierbei unabhängig vom Kfz-Verkehr auf einer eigenen Spur.
- Strecke straßenbündiger Bahnkörper:  
Gibt die auszubauende Streckenlänge auf straßenbündigem Gleiskörper in Kilometer an. Die Stadtbahn fährt gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der selben Fahrspur.

- Fertigstellungstermin: Zeitpunkt der Fertigstellung der Strecke und somit Zeitpunkt des Betriebsstartes auf dem jeweiligen Streckenabschnitt.
- Nutzen-Kosten-Faktor:  
Nach einem einheitlichen, Standardisierten Verfahren berechnetes Verhältnis der Nutzen zu den Kosten, der die volkswirtschaftliche Betrachtung darstellt und somit für die Förderung maßgebende Größe ist. Nur Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Faktor größer als 1 (d. h. der volkswirtschaftliche Gesamtnutzen ist größer als die volkswirtschaftlichen Kosten) erfüllen das Gebot der Wirtschaftlichkeit und sind damit grundsätzlich förderfähig.
- Prognostizierte Fördermittel:  
Die Förderung setzt sich zusammen aus Bundesfördermittel bei besonderem Gleiskörper und Landesfördermittel auf straßenbündigem Streckenabschnitten. Mit Konkretisierung der Planungen in den Teilprojekten wird die Lage der Trassen festgelegt. Darauf aufbauend können die Fördermittel abgeschätzt werden. Nach der Einreichung des Finanzierungsantrags und dem Vorlegen des Planfeststellungsbeschlusses wird über die Zuwendung entschieden. Daraus ergibt sich die Höhe der Fördermittel.
- Zusätzlicher, begleitender Straßenbau zum Stadtbahnausbau (optional):  
siehe unten  
Die Kosten für den zusätzlichen begleitenden Straßenbau werden auf Grundlage der Vorzugstrassen ermittelt. Diese Vorzugstrassen werden für die Teilprojekte Rautheim und Volkmarode-Nord derzeit noch in den Bürgerbeteiligungsworkshops erarbeitet.

Ergänzt wird die tabellarische Darstellung um kurze textliche Erläuterungen wesentlicher Entwicklungen und Veränderungen seit dem letzten Bericht.

#### Ergänzendes Berichtswesen

Die regelmäßigen standardisierten Berichte dienen der kontinuierlichen kompakten Information des Planungs- und Umweltausschusses und der Öffentlichkeit. Bei besonderen Entwicklungen im Projekt wird die Verwaltung separat berichten, so wie dies zuletzt im Dezember 2017 mit der Drucksache 17-05933 erfolgt ist.

#### Zusätzlicher begleitender Straßenbau zum Stadtbahnausbau (optional)

In der Drucksache 17-03594 zum Stadtbahnausbaukonzept hatte die Verwaltung angekündigt, dass, ergänzend zum eigentlichen Stadtbahnausbau, sinnvollerweise auch Anpassungen der weiteren Straßeninfrastruktur z. B. Straßensanierung neben einem besonderem Bahnkörper, vorgesehen werden, die dann getrennt vom Stadtbahnausbau im städtischen Haushalt abgebildet werden müssen. Dabei handelt es sich um Kosten für den Straßenbau im Umfeld der Stadtbahntrasse, der zwar nicht zwingend für den Bau der Stadtbahn erforderlich ist, der aber sinnvollerweise zeitgleich erfolgt, um ein gutes Gesamtergebnis zu erreichen und um die Verkehrsteilnehmer und die Anlieger nicht mehrmals hintereinander mit Baustellen zu belasten. Da je nach planerischer Lösung Teile des Straßenquerschnitts im Rahmen des Stadtbahnausbaus finanziert werden, werden mit der Verknüpfung dieser beiden Maßnahmen zudem Kosten für den Straßenausbau eingespart.

Die Kosten für den zusätzlichen begleitenden Straßenbau werden auf Grundlage der Vorzugstrassen ermittelt. Diese Vorzugstrassen werden für die Teilprojekte Rautheim und Volkmarode-Nord derzeit noch in den Bürgerbeteiligungsworkshops erarbeitet. Zunächst wurden für 2018 Planungsmittel in Höhe von 610.000 EURO in den Entwurf des Haushalts 2018 aufgenommen. Konkretere Angaben zu den Kosten und zur Berücksichtigung in der mittelfristigen Finanzplanung sind für die folgenden Kompaktberichte vorgesehen.

### **Tabellarischer Teil**

siehe Anlage

### **Textlicher Teil**

#### Gesamtprojekt Stadtbahnausbau

Das Gesamtprojekt wurde auf die im Bericht vom Dezember 2017 (17-05933) dargestellten Erkenntnisse aus den Abstimmungen mit Bund und Land angepasst. Die Stufe 2 (Campusbahn/Salzdahlumer Straße) wurde vorgezogen. Die Zeitplanungen aller Projekte wurden darauf angepasst.

Die grundsätzlichen Abstimmungen mit Bund und Land zur Standardisierten Bewertung laufen weiter. Hierbei werden mit den Fördermittelgebern kontinuierlich alle Eingangsdaten und Rahmenbedingungen wie Strukturdaten, Linienpläne, Taktungen und Planungen detailliert erörtert.

Die Nutzen-Kosten-Faktoren der Teilprojekte und des Gesamtprojektes waren bisher in Anlehnung an das Verfahren zur Standardisierten Bewertung (Version 2006) ermittelt worden. Auf Basis der selben Eingangsgrößen wurden diese Werte nach dem neuen einheitlichen Verfahren zur Standardisierten Bewertung (Version 2016), welches im Laufe des Jahres 2017 eingeführt worden war, berechnet. Die Ergebnisse, die überwiegend leicht oberhalb der nach dem alten Verfahren ermittelten Werte liegen, sind im tabellarischen Teil des Berichts dargestellt. Alle Berechnungen von Nutzen-Kosten-Faktoren beruhen auf dem derzeitigen groben Planungsstand und auf groben Kostenschätzungen für einen möglichen Trassenverlauf. Auch der zum Vergleich anzusetzende sogenannte „Ohnefall“, also die Entwicklung des ÖPNV bis 2030 für den Fall, dass das Stadtbahnnetz nicht weiter ausgebaut wird, wird weiter mit Bund und Land abgestimmt, ist also noch nicht abschließend festgelegt. Mit Konkretisierung der Abstimmungen und der Planungen der einzelnen Teilprojekte wird der Nutzen-Kosten-Faktor fortlaufend überprüft. Somit sind die bisher berechneten Nutzen-Kosten-Faktoren Näherungswerte, die in Anlehnung an das Verfahren der Standardisierten Bewertung ermittelt wurden. Weitere Änderungen sind zu erwarten und sind bis zur Berechnung der Standardisierten Bewertungen, die auf Basis der konkreten Planungen für die Förderanträge vorgenommen werden, normal.

Die Kosten für den Stadtbahn- und für den Straßenbau hängen wesentlich von der Baupreisentwicklung ab, die über den Baupreisindex abgebildet wird. Der Baupreisindex wird vierteljährlich durch das Statistische Bundesamt nach Erhebung in der Bauwirtschaft seitens der Landesämter veröffentlicht und gibt die langfristige Entwicklung der Preise für bestimmte Bauleistung wieder. Für die Fortschreibung der Kostenermittlungen sowohl für den Stadtbahnbau als auch für den optional begleitenden Straßenbau wird der Baupreisindex berücksichtigt.

## Rautheim

Nach dem Grundsatzbeschluss im Februar 2017 wurden die Planungen aufgenommen. Planungs- und Moderationsleistungen wurden ausgeschrieben und vergeben. Der erste Bürger-Workshop fand am 04.12.2017 statt. Die Resonanz der rund 130 Teilnehmer war überwiegend positiv. Es fanden konstruktive Gespräche zu den Trassenvorschlägen statt. Die Ergebnisse des Workshops sind im Internet ([stadt-bahn-plus.de](http://stadt-bahn-plus.de)) dargestellt. Diese werden ausgewertet und bilden die Grundlage für den zweiten Bürgerworkshop zu der Trassenführung nach Rautheim am 27.2.2018.

Die Kostenschätzung wird nach Konkretisierung der Planungen in den Bürger-Workshops aktualisiert.

Durch die aus den Förderbedingungen resultierenden zeitlichen Abhängigkeiten mit dem Teilprojekt Campusbahn/Salzdahlumer Straße verschiebt sich die Fertigstellung des Projektes von 2024 auf Anfang 2025.

Bei der Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Faktors nach dem aktuellen Verfahren ist erstmalig mit eingegeben, dass die Wendeschleife an der Helmstedter Straße aufgegeben werden kann. Dies führt zu einer Erhöhung des Nutzen-Kosten-Faktors von 1,4 auf 1,6.

Für die weitergehende Planung der Trasse wird aktuell eine europaweite Ausschreibung vorbereitet. Parallel laufen Vorabstimmungen mit der Planfeststellungsbehörde. Mit der Deutschen Bahn AG und mit der Landesstraßenbauverwaltung wurden Gespräche für die Kreuzungsvereinbarungen aufgenommen.

## Volkmarode-Nord

Nach dem Grundsatzbeschluss im Februar 2017 wurden die Planungen aufgenommen. Planungs- und Moderationsleistungen wurden ausgeschrieben und vergeben. Der erste Bürger-Workshop für das Teilprojekt Volkmarode-Nord fand am 07.12.2017 statt. Die Resonanz der über 200 Teilnehmer war überwiegend positiv. Es fanden konstruktive Gespräche zu den Trassenvorschlägen statt. Die Ergebnisse des Workshops sind im Internet ([stadt-bahn-plus.de](http://stadt-bahn-plus.de)) dargestellt. Diese werden ausgewertet und bilden die Grundlage für den zweiten Bürgerworkshop zu der Trassenführung nach Volkmarode-Nord am 21.2.2018. Für die Wendeschleife in Gliesmarode wird ein separater Workshop Anfang März in Gliesmarode stattfinden.

Die Kostenschätzung wird nach Konkretisierung der Planungen in den Bürger-Workshops aktualisiert.

Durch die aus den Förderbedingungen resultierenden zeitlichen Abhängigkeiten mit den Teilprojekten Rautheim und Campusbahn/Salzdahlumer Straße verschiebt sich die Fertigstellung des Projektes von 2022 auf 2024.

Die Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Faktors nach dem aktuellen Verfahren ergab eine Erhöhung von 1,3 auf 1,4.

Für die weitergehende Planung der Trasse wird aktuell eine europaweite Ausschreibung vorbereitet. Parallel laufen Vorabstimmungen mit der Planfeststellungsbehörde.

### Campusbahn/Salzdahlumer Straße

Bei der Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Faktors nach dem aktuellen Verfahren ergab sich rechnerisch ein deutlicher Anstieg des Nutzens. Das geht darauf zurück, dass bei diesem Teilprojekt Personalkosten für das Fahrpersonal eingespart werden. Weil der Kostensatz je Personaltunde im aktuellen Verfahren zur Standardisierten Bewertung wesentlich höher ist als im alten Verfahren, wirken sich Einsparungen beim Fahrpersonal jetzt stärker aus. Dies führt zu einer Erhöhung des Nutzen-Kosten-Faktors von 1,6 auf 2,0.

Die Bearbeitung dieses Teilprojekts beginnt im ersten Quartal 2018. Somit gibt es bisher keine Veränderung der Kostenschätzung.

### Westliche Innenstadt/Lehndorf/Kanzlerfeld

Bei der Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Faktors nach dem aktuellen Verfahren ergab sich ein Rückgang des Nutzens bei den eingesparten PKW-Fahrleistungen. Der Kostensatz je PKW-km ist im aktuellen Verfahren zur Standardisierten Bewertung geringer als im alten Verfahren. Dies führt zu einer leichten Verringerung des Nutzen-Kosten-Faktors von 1,4 auf 1,3.

Dieses Teilprojekt wird aktuell nicht bearbeitet, somit gibt es bisher keine Veränderung der Kostenschätzung.

### Nächster Kompaktbericht

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 30.6.2018 vorgesehen und wird zur Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses am 21.8.2018 vorgelegt.

Leuer

**Anlage/n:**  
Kennzahlen

**Gesamtprojekt Stadtbahnausbau:**

	Investitions- kosten Stadtbahn	Streckenlänge insgesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßen- bündiger Bahnkörper	Fertig- stellung	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau zum Stadtbahnausbau (optional)
	ca. Mio. €	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr			ca. Mio. €
21.02.2017 Grundsatzbe- schluss	189 -	-	- / 60	- / 40	2030	1,3 (in Anlehnung an das Stand. Bewertungsve- rf. 2006)	noch keine Angaben möglich	-
31.12.2017 Aktueller Bericht	189 -	-	- / 60	- / 40	2030	1,4 (in Anlehnung an das Stand. Bewertungsve- rf. 2016)	s.o.	bisher keine Kostenschätzung möglich

**Rautheim:**

	Investitions- kosten Stadtbahn	Streckenlänge insgesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbünd- iger Bahnkörper	Fertig- stellung	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau zum Stadtbahnausbau (optional)
	ca. Mio. €	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr			ca. Mio. €
21.02.2017 Grundsatzbe- schluss	31,4 -	-	noch keine Angaben möglich	noch keine Angaben möglich	2024	1,4 (in Anlehnung an das Stand. Bewertungsve- rf. 2006)	noch keine Angaben möglich	-
31.12.2017 Aktueller Bericht	31,4 -	-	s.o.	s.o.	2025	1,6 (in Anlehnung an das Stand. Bewertungsve- rf. 2016)	s. o.	bisher keine Kostenschätzung möglich

**Volkmarode-Nord:**

	Investitions- kosten Stadtbahn	Streckenlänge insgesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbünd- iger Bahnkörper	Fertig- stellung	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau zum Stadtbahnausbau (optional)
	ca. Mio. €	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr			ca. Mio. €
21.02.2017 Grundsatzbe- schluss	17 -	-	noch keine Angaben möglich	noch keine Angaben möglich	2022	1,3 (in Anlehnung an das Stand. Bewertungsve- rf. 2006)	noch keine Angaben möglich	-
31.12.2017 Aktueller Bericht	17 -	-	s. o.	s. o.	2024	1,4 (in Anlehnung an das Stand. Bewertungsve- rf. 2016)	s. o.	bisher keine Kostenschätzung möglich

**Campusbahn/Salzdahlumer Straße:**

	Investitions- kosten Stadtbahn	Streckenlänge insgesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbünd- iger Bahnkörper	Fertig- stellung	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau zum Stadtbahnausbau (optional)
	ca. Mio. €	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr			ca. Mio. €
21.02.2017 Grundsatzbe- schluss	80,4	-	noch keine Angaben möglich	noch keine Angaben möglich	-	1,6 (in Anlehnung an das Stand. Bewertungsve- rf. 2006)	noch keine Angaben möglich	-
31.12.2017 Aktueller Bericht	80,4	-	s. o.	s. o.	2027	2 (in Anlehnung an das Stand. Bewertungsve- rf. 2016)	s. o.	bisher keine Kostenschätzung möglich

**Westliche Innenstadt/Lehndorf/Kanzlerfeld:**

	Investitions- kosten Stadtbahn	Streckenlänge insgesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbünd- iger Bahnkörper	Fertig- stellung	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau zum Stadtbahnausbau (optional)
	ca. Mio. €	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr			ca. Mio. €
21.02.2017 Grundsatzbe- schluss	60,2	-	noch keine Angaben möglich	noch keine Angaben möglich	-	1,4 (in Anlehnung an das Stand. Bewertungsve- rf. 2006)	noch keine Angaben möglich	-
31.12.2017 Aktueller Bericht	60,2	-	s. o.	s. o.	2030	1,3 (in Anlehnung an das Stand. Bewertungsve- rf. 2016)	s. o.	bisher keine Kostenschätzung möglich