

*Betreff:***Stadtbahnausbau: Planungsbeschluss zur Streckenführung
Salzdahlumer Straße/Heidelberg***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

09.04.2024

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	18.04.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	23.04.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	23.04.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	30.04.2024	Ö

Beschluss:

1. Als Vorzugsvariante der Streckenführung des Projektteils Salzdahlumer Straße/Heidelberg im Teilprojekt Salzdahlumer Straße/Heidelberg – Campusbahn/Querum wird der Verlauf vom Hauptbahnhof über die Salzdahlumer Straße, Hallestraße und den Sachsendamm bis in die Bestandswendeanlage Anklamstraße beschlossen. Nicht beschlossen werden die Lage und Ausgestaltung der Stadtbahninfrastruktur im Straßenraum entlang der vorgeschlagenen Streckenführung. Diese werden im Zuge des weiteren Planungsprozesses ermittelt.
2. Die Vertreter der Stadt in der Gesellschafterversammlung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH werden angewiesen, folgenden Beschluss zu fassen: Die Geschäftsführung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH wird veranlasst, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH die unter 1. beschriebene Vorzugsvariante der Streckenführung im Rahmen des Stadtbahnausbauprojektes Salzdahlumer Straße/Heidelberg zu beschließen.
3. Die Verwaltung und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH werden beauftragt, die Planungen eines konkreten Anlagenentwurfs für den Projektteil Salzdahlumer Straße/Heidelberg bis einschließlich der Entwurfsplanung fortzuführen. Der Start der weiteren Planungen erfolgt im Sinne eines optimalen Ressourceneinsatzes in Abhängigkeit der Projektfortschritte in den Teilprojekten 1 (Volkmarode Nord) und 2 (Rautheim). Bevor ein Umsetzungsbeschluss auf Grundlage des Anlagenentwurfs gefasst wird, müssen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Projektteil Campusbahn/Querum vorliegen.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Gemäß Hauptsatzung § 6 Nr. 2 lit. i ist der AMTA für über die Zuständigkeit von Stadtbezirksräten hinausgehende Verkehrsplanungen beschlusszuständig.

Anlass

Der Rat hat mit dem Grundsatzbeschluss vom 21.02.2017 Verwaltung und Verkehrs-GmbH beauftragt, alle erforderlichen Schritte zur baulichen Umsetzung des Zielnetzes Stadtbahn 2030 und damit auch des Projektteils Salzdahlumer Straße/Heidelberg durchzuführen und die Öffentlichkeit bei den Planungen intensiv zu beteiligen (DS 17-03594-01). Bis zur Umsetzung der jeweiligen Planung sind gemäß ergänzender Information zum Grundsatzbeschluss zwei weitere politische Beschlüsse vorgesehen (vgl. DS 17-03830). Der mit der hier vorliegenden Drucksache zu erwirkende *Planungsbeschluss* legt die konkrete Streckenführung fest und markiert damit den Abschluss der Machbarkeitsstudie. Im darauf aufbauenden Planungsprozess erfolgt die Erarbeitung der Verkehrsanlagen in ihrer konkreten Lage und detaillierten Ausgestaltung. Mit dem *Umsetzungsbeschluss* zum Ende der Entwurfsplanung wird dieser Anlagenentwurf der Politik zur Beschlussfassung vorgelegt.

Untersuchter Trassenkorridor und Ergebnisse der Voruntersuchung

Gemäß Projektsteckbrief im Grundsatzbeschluss soll das Stadtbahnausbauprojekt Salzdahlumer Straße/Heidelberg die Stadtbahn-Bestandsanlagen im Bereich des Hauptbahnhofs über die Salzdahlumer Straße mit der bestehenden Wendeanlage in der Anklamstraße verbinden. Entlang dieser rund 3,2 km langen Strecke sind diverse Ziele an das Stadtbahnnetz anzuschließen, u. a. der Bebelhof als Großwohnsiedlung, der Berufsschulcampus sowie der Klinikstandort an der Salzdahlumer Straße. Auch die städtebaulichen Entwicklungen des Projektes Bahnstadt finden entlang des Trassenkorridors statt.

Im Rahmen der Voruntersuchungen („Machbarkeitsstudie“, MBS) wurde der Planungskorridor aus dem Grundsatzbeschluss durch die Überprüfung unterschiedlicher Streckenführungen konkretisiert (siehe Abb. 1).

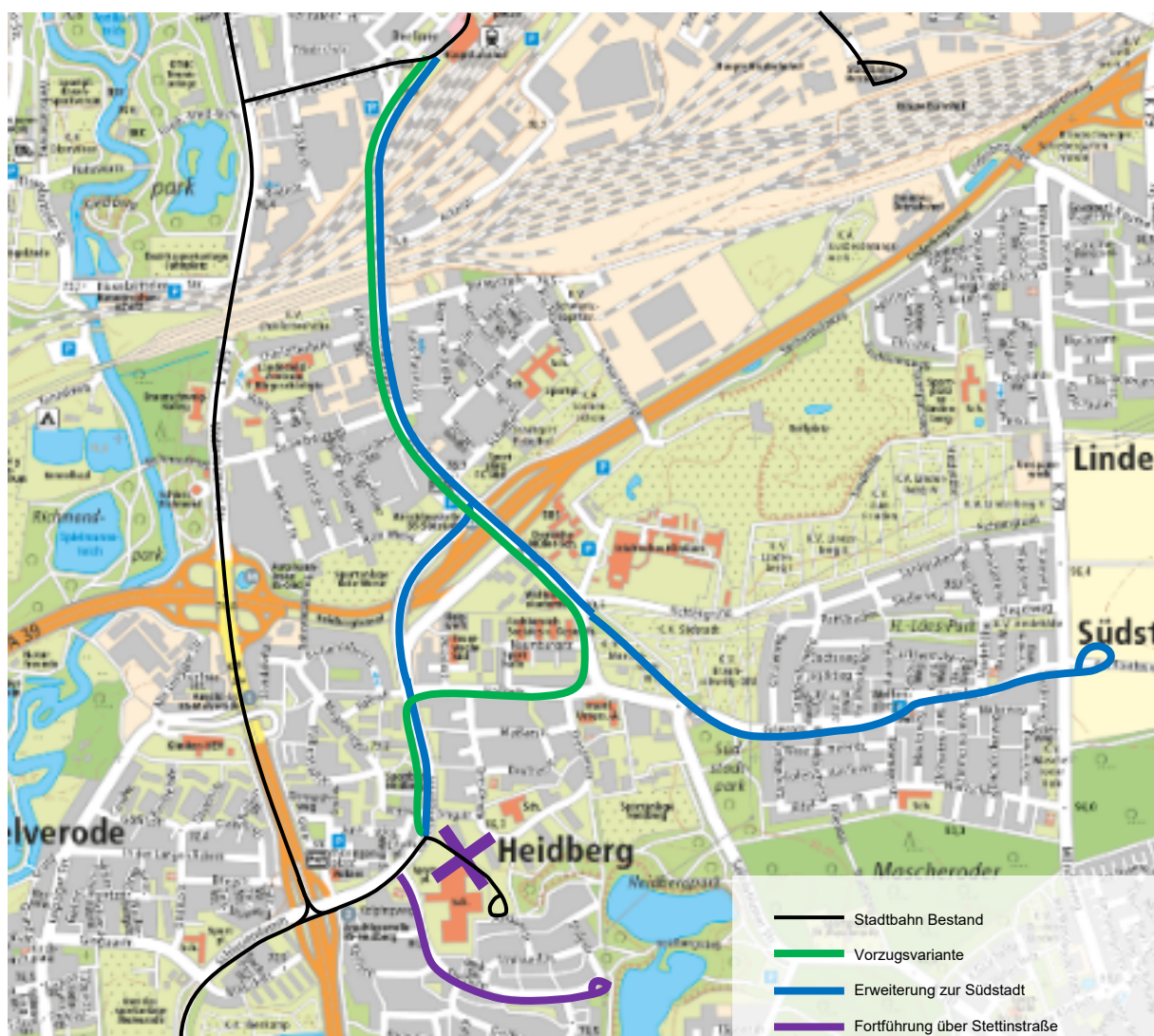


Abb. 1: Untersuchte Streckenführungen der Stadtbahntrasse Salzdahlumer Straße/Heidelberg

Diese Streckenführungen wurden betrachtet, um jeweils Aussagen zur verkehrlichen Machbarkeit (abschnittsbezogen auch mittels verkehrlicher Mikrosimulation) sowie zur finanziellen Machbarkeit (mittels volkswirtschaftlicher Betrachtungen zur Förderfähigkeit (in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung) zu tätigen und die beste Streckenführung zur Erreichung der oben genannten Ziele zu finden. In diesem Zuge wurden auch unterschiedliche Lagevarianten der Stadtbahntrasse im jeweiligen Straßenraum erarbeitet. Zur späteren Lage der Trasse im Straßenraum werden im Rahmen des mit dieser Drucksache angestrebten Planungsbeschlusses keine Festlegungen getroffen.

a. Darstellung der Vorzugsvariante

Die Streckenführung schließt an die Bestandsgleise am Hauptbahnhof an und durchquert das südliche Areal des Bahnhofsquartiers („Umfeld Hauptbahnhof“, AW 118, Aufstellungsbeschluss 2019, DS 19-11781). Anschließend folgt die Strecke der Salzdahlumer Straße. Für den Streckenabschnitt unterhalb der DB-Brücken bis einschließlich des Knotenpunkts Salzdahlumer Straße/Zuckerbergweg/Hans-Porner-Straße wurden neun Varianten der Stadtbahntrasse im Straßenraum untersucht und sieben für grundsätzlich baulich machbar befunden. Für zwei dieser Varianten wurde anhand einer Mikrosimulation eine verkehrliche Machbarkeit nachgewiesen.

Im folgenden Abschnitt bis zur Einmündung in die Hallestraße werden besucherstarke Ziele erschlossen (Gewerbebetriebe, Nahversorger, berufsbildende Schulen, Klinikum). Zwischen dem Zuckerbergweg und der Bundesautobahn A 39 tangiert die Strecke den Betrachtungsraum der Bahnstadt einschließlich des Bebauungsplanes „Schefflerstraße Süd“ (AW 117, Aufstellungsbeschluss 2019, DS 19-11140). Hieraus ergeben sich weitere Erschließungspotenziale.

Südlich der Schefflerstraße muss die A 39 gequert werden. Hierbei zeichnet sich der Neubau einer separaten Stadtbahnbrücke als beste Lösung ab. Die Bestandsbrücke (Baujahr 1994) kann nach überschlägiger Berechnung durch einen Tragwerksplaner weder die statischen Lasten des Oberbaus noch die dynamischen Lasten der Stadtbahn zuzüglich zum bestehenden Verkehr tragen. Daher müsste die vorhandene Brücke bei einer Stadtbahn in Mittellage ersetzt werden.

Am Knotenpunkt mit der Hallestraße zweigt die Streckenführung in westlicher Richtung ab. Mit der Streckenführung durch die Hallestraße werden der nördliche und nordöstliche Heidberg sowie Gewerbetreibende erreicht. Bezüglich der Lage im Straßenraum der Hallestraße wurden bislang vier Varianten untersucht, wobei eine nördlich der Fahrbahn liegende Stadtbahntrasse aufgrund der im Süden konzentrierten Bebauung der Hallestraße durch Reihen- und Mehrfamilienhäuser verkehrlich vorteilhaft erscheint.

Am westlichen Knotenpunkt der Hallestraße schwenkt die Stadtbahntrasse in den Sachsenstamm ein und durchfährt diesen in südliche Richtung bis zum Abzweig in die bestehende Wendeanlage in der Anklamstraße. In diesem Abschnitt wurden bislang vier Varianten untersucht. Vorteilhaft erscheint derzeit insbesondere die Anordnung der Stadtbahntrasse auf der westlichen Straßenseite des Sachsenstamms. Genau wie in den anderen oben genannten Abschnitten werden die Untersuchungen zur Lage der Stadtbahntrasse im Straßenraum in den nächsten Planungsphasen konkretisiert.

b. Begründung zur Auswahl der Streckenführung

Die vorgeschlagene Streckenführung erreicht die vorgegebenen Ziele und gute volkswirtschaftliche Ergebnisse. Durch die Anordnung von fünf bis sechs neuen Haltestellen entlang der rund 3,2 km langen Strecke werden bei einem Einzugsradius von jeweils 500 Metern um die Haltestelle rund 9.200 Anliegende erreicht. Durch die Anschlüsse im Norden und Süden an bestehende Stadtbahninfrastruktur können die Infrastrukturkosten minimiert werden. In Kombination mit dem geplanten Busliniennetz wird die Anbindung der häufigsten Ziele im gesamten Stadtgebiet aus den südöstlichen Stadtteilen verbessert. Die reduzierten Reisezeiten werden die Nutzungsrate des ÖPNV erhöhen und die des

MIV senken – also im Sinne der strategischen Ziele der Stadt Braunschweig positive Wirkungen auf den Modal Split haben.

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass bei dieser Streckenführung verschiedene Lagevarianten der Stadtbahntrasse im Straßenraum denkbar sind. Ebenfalls konnten anhand der Untersuchungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie weitere Optimierungspotenziale bezüglich der Aufteilung des Straßenraums identifiziert werden. Grundsätzlich werden durch die empfohlene Streckenführung Zielerreichung und Förderwürdigkeit einer Stadtbahn über die Salzdahlumer Straße in den Heidberg sichergestellt.

c. Voruntersuchung und Öffentlichkeitsbeteiligung

Zum ersten Bürgerworkshop im Ausbauprojekt Salzdahlumer Straße/Heidberg im August 2018 wurde die zuvor beschriebene Streckenführung entwickelt. Durch die Diskussionen im ersten Bürgerworkshop ergaben sich Varianten der Trassenführung in den einzelnen Planungsabschnitten sowie Vorschläge zur Anpassung der Streckenführung. Diese wurden durch das Planungsteam dargestellt und anhand festgelegter Kriterien gegenüberstellend bewertet.

Im zweiten Bürgerworkshop im April 2019 wurden konkrete planerische Aspekte wie die Führung der Stadtbahn im Straßenraum, die Lage der Haltestellen und die Gestaltung von Knotenpunkten diskutiert, um eine potenzielle Verkehrsanlage als Grundlage für die erforderliche Verkehrssimulation und zur Verifizierung eines Kostenrahmens zu erarbeiten.

Die verkehrlichen Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte einschließlich einer Mikrosimulation zum Verkehrsablauf eines wichtigen Abschnitts wurden im Anschluss an die Diskussionen des zweiten Bürgerworkshops durchgeführt. Ebenfalls zwischen dem zweiten und dritten Workshop wurden Nutzen und Kosten der verschiedenen Streckenführungen in Verbindung mit den möglichen Verkehrsangeboten betrachtet, um eine Abschätzung des Nutzen-Kosten-Indikators (NKI) durchführen zu können. Neben dem Nachweis einer grundsätzlichen Förderwürdigkeit konnte in dieser Untersuchungsphase die Machbarkeit aus baulicher und verkehrlicher Sicht ermittelt werden.

In einem dritten Bürgerworkshop im September 2023 wurden diese Erkenntnisse mit den Bürgerinnen und Bürgern geteilt und weitere Anregungen gesammelt, die im Zuge der kommenden Planungsphasen bestmöglich Berücksichtigung finden werden. Weitere Bürgerbeteiligungsformate werden in den kommenden Planungsphasen folgen. Bürgeranregungen, die über die Projekthomepage oder anderweitige Kommunikationswege an das Planungsteam herangetragen werden, werden kontinuierlich ausgewertet.

d. Alternative Streckenführungen

Nur solche Vorschläge bzw. Varianten, die die Ziele des Grundsatzbeschlusses erfüllen und die Anbindung der oben genannten Erschließungsziele gewährleisten, wurden infrastrukturell betrachtet und volkswirtschaftlich bewertet. Beispielsweise wurde eine Variante, die die direkte Anbindung des Heidbergs über die Brücke Roter Busch und den Sachsendamm vorsah nicht weiterverfolgt, da dadurch keine Erschließung des Klinikums erfolgte.

Für die folgenden Streckenführungen mit neuen Erschließungspotenzialen wurden hingegen Infrastrukturlösungen ausgearbeitet und die Ergebnisse volkswirtschaftlich bewertet.

Erschließung des Klinikums mit Erweiterung bis in die Südstadt

Nördlich der Autobahn verzweigt diese Variante mit zwei Stadtbahnlinien in einen westlichen und einen östlichen Ast. Der westliche Ast führt über einen hierfür notwendigen Neubau der Brücke Roter Busch (Baujahr 1968) in die

Bestandswendeanlage Anklamstraße im Heidberg. Der östliche Ast führt entlang der Salzdahlumer Straße in Richtung Südstadt und ermöglicht die Anbindung des Klinikums. Die erste Idee, diesen östlichen Ast mit einer Wendeschleife am Klinikum enden zu lassen, wurde nicht weiterverfolgt, da die erzielbaren Nutzenanteile nicht ausreichend waren, um die vergleichsweise hohen Infrastrukturkosten aus zusätzlicher Trassenlänge und dem Brückenbau zu decken.

In einer weiteren Untersuchung wurde die Verlängerung des östlichen Astes bis in die Südstadt ausgearbeitet, um hierdurch zusätzliche Nutzen zu generieren. Dabei wurden drei mögliche Endpunkte im Bereich der Südstadt in Erwägung gezogen:

- Wendeschleife an der Griegstraße am westlichen Ortsrand der Südstadt,
- Wendeanlage auf dem Welfenplatz im Zentrum der Südstadt sowie
- Wendeanlage im Bereich der Straßen Möncheweg/Am Rautheimer Holze am östlichen Ortsrand der Südstadt.

Während die engen, teils durch Denkmäler gesäumten Straßen der Südstadt infrastrukturell eine Herausforderung sind, können insbesondere die Kosten aus der zusätzlichen Trassenlänge den Nutzen der Trassenverlängerung auch in diesem Fall nicht aufwiegen. Im Gegenteil wirken insbesondere die für die Fahrgäste aus Mascherode erforderlichen Umstiege deutlich negativ, da mit Einführung einer zweiten Stadtbahnlinie über die Salzdahlumer Straße nur eine Busanbindung bis in die Südstadt und nicht als Direktverbindung zum Hauptbahnhof und weiter Richtung Östliches Ringgebiet abbildbar wäre.

Fortführung über Stettinstraße

Die Streckenführung der Variante „Stettinstraße“ entspricht überwiegend der Vorzugsvariante, umfasst jedoch eine deutliche Verlängerung der Ausbaustrecke. Im Bereich Erfurtplatz würde die Strecke nicht an die Bestandswendeanlage in der Anklamstraße anbinden, sondern weiter durch die Stettinstraße führen. Am östlichen Ende der Stettinstraße im Uferbereich des Heidbergsees wäre eine neue Wendeschleife zu errichten. Die Bestandswendeanlage in der Anklamstraße würde zurückgebaut werden. Einige Anliegende, insbesondere im südlichen Umfeld der Stettinstraße sowie die Besucherinnen und Besucher des Heidbergsees, hätten bei dieser Streckenführung kürzere Wege zur Stadtbahn. Für andere würde sich der Weg verlängern. Dies wirkt sich in der Gesamtbetrachtung dieser Variante im Netzmodell jedoch nicht positiv auf den allgemeinen Fahrgastnutzen aus. In Verbindung mit deutlich höheren Investitionskosten ergibt sich für die Verlängerung bis zum Ende der Stettinstraße kein steigender Gesamtnutzen gegenüber der Streckenführung mit Anschluss an die Bestandswendeanlage.

Demnach zeigt weder die zusätzlich betrachtete Streckenführung in die Südstadt, noch die Verlängerung durch die Stettinstraße eine bessere verkehrliche Wirkung als die skizzierte Vorzugsvariante und führen hierdurch bei in Teilen deutlich höheren Infrastrukturkosten jeweils zu einem NKI von $< 1,0$. Eine Förderwürdigkeit kann bei diesen Varianten nicht gewährleistet werden, so dass die alternativen Streckenführungen nicht zur planerischen Weiterverfolgung empfohlen werden.

Die Kennwerte der Vorzugsvariante und der beiden alternativen Streckenführungen sind dem Anhang zu entnehmen.

e. ÖV-Konzept zur Vorzugsvariante

Für das Teilprojekt Salzdahlumer Straße/Heidberg und Campusbahn/Querum sieht das Zielnetz vor, die Stadtbahnlinie 2 von der Wolfenbütteler Straße auf die Salzdahlumer Straße zu verlagern und diese vom Heidberg zum Hauptbahnhof und weiter durch das Bestandsnetz der Innenstadt über die Campusbahn bis zum Stadion zu führen. Über die Wolfenbütteler Straße verkehrt weiterhin die Linie 1 aus der Innenstadt über den Hauptbahnhof nach Stöckheim. Beide Linien verkehren im Tagesverkehr im 15-Minuten-Takt. Zusätzlich wird die Linie 10 im 30-Minuten-Takt

den Heidberg auf direktem Weg über die Wolfenbütteler Straße an die Innenstadt anbinden. Durch die Verlagerung der Linie 2 wird die wenig besiedelte Wolfenbütteler Straße zukünftig angemessen bedient, während die Bedienung u. a. des stark besiedelten Bebelhofs ohne die Bindung zusätzlicher Ressourcen (Fahrzeuge, Personal) verbessert wird.

Ergänzt wird die Stadtbahnlinie 2 auf der Salzdahlumer Straße im Abschnitt zwischen Klinikum und Hauptbahnhof durch die entlang von vier Haltestellen parallel geführte Buslinie 436. Da der Bus im Tagesverkehr ebenfalls im 15-Minuten-Takt verkehrt, wird die Fahrtenanzahl in diesem Abschnitt auf 8 Fahrten pro Stunde und Richtung verdoppelt. Die Buslinie 411 wird hingegen nicht mehr entlang der Salzdahlumer Straße verkehren. Die derzeit durch die 411 in Richtung Innenstadt transportierten starken Fahrgastströme aus dem Bebelhof und vom Klinikum werden zukünftig durch die Stadtbahn bedient. Durch die Buslinie 436 werden die Anzahl der erforderlichen Umstiege zwischen Stadtbahn und Bus erheblich reduziert, da weiterhin eine umsteigefreie Anbindung von Mascherode und Südstadt an den Hauptbahnhof mit dem Bus besteht. Außerdem besteht aus dem Bereich Klinikum und Bebelhof eine Direktverbindung in Richtung Östliches Ringgebiet und weiter Richtung Norden. Beides wirkt sich positiv auf die zu erwartende Fahrgastnachfrage aus. Da ab dem Hauptbahnhof zukünftig bis zu vier Stadtbahnlinien in die Innenstadt verkehren, werden die durch den Wegfall der 411 (als direkte Anbindung aus der Südstadt bzw. Mascherode in die Innenstadt) erforderlichen Umstiege über die kürzere Reisezeit kompensiert. Die Vorteile beider Verkehrsmittel (Stadtbahn & Bus) werden damit verkehrlich und betriebswirtschaftlich optimal kombiniert.

Diese Anpassungen und Ergänzungen des Liniennetzes gehen auf Anregungen aus dem zweiten Bürgerworkshop zurück. Die für einen Bus benötigte Infrastruktur wird in den weiteren Planungen zum Stadtbahnausbau berücksichtigt. Über kombinierte Stadtbahn-/Bus-Haltestellen oder Bushaltestellen in direkter Nähe zur Stadtbahnhaltestelle kann der Komfort für die Fahrgäste optimal gestaltet werden.

Die für den Projektteil Salzdahlumer Straße/Heidberg wichtigsten Änderungen am Liniennetz sind in Abb. 2 grafisch dargestellt.

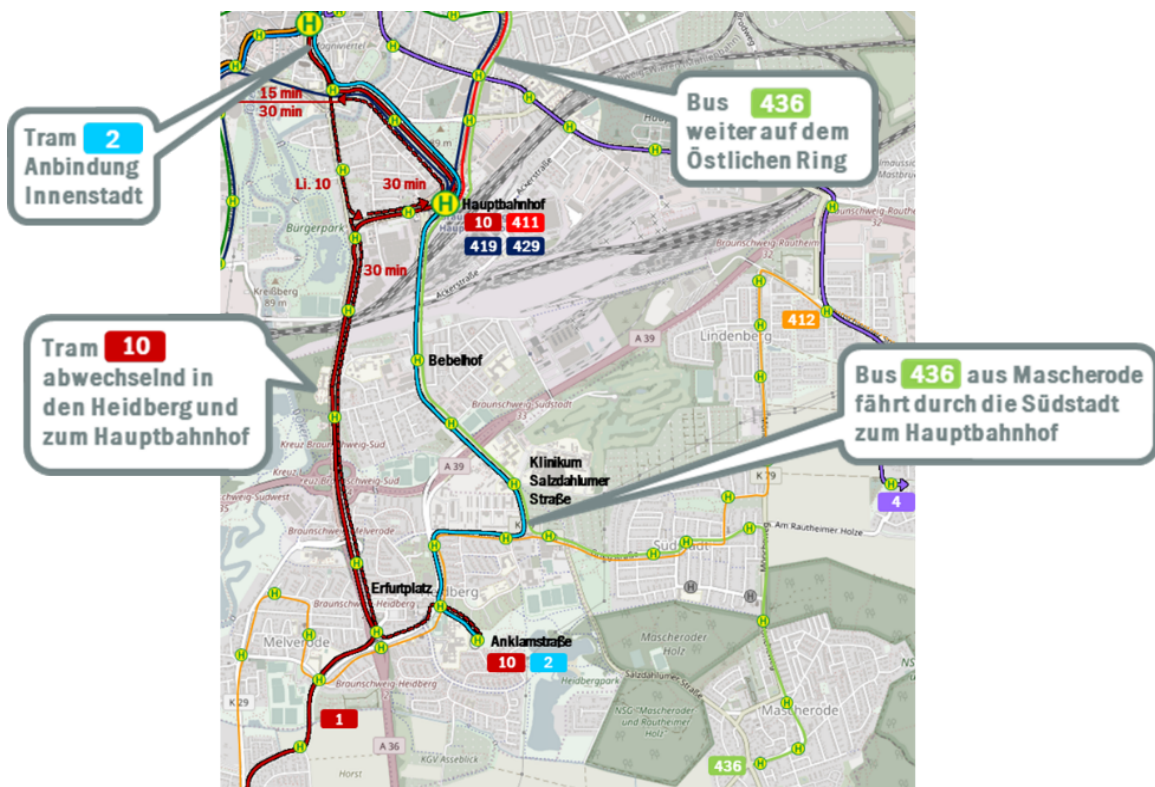


Abb. 2: Zielnetz 2030 nach Umsetzung der Strecke Salzdahlumer Straße/Heidberg

Abhängigkeit zum Stadtbahnausbauprojekt Campusbahn/Querum

Die Stadtbahnausbauprojekte Salzdahlumer Straße/Heidelberg und Campusbahn/Querum bilden, wie im Rahmenantrag von 2020 (DS 20-14670) beschrieben, das dritte Teilprojekt und gleichzeitig zusammen die Stufe 2 im Gesamtprojekt Stadt.Bahn.Plus. Die Nutzung der Infrastruktur der beiden Maßnahmen erfolgt durch die zukünftige Stadtbahnlinie 2. Dennoch sind beide Projektteile baulich unabhängig voneinander. Aufgrund der zu erwartenden Komplexität des deutlich längeren Projektteils Salzdahlumer Straße/Heidelberg wird empfohlen, für diese Streckenführung bereits unabhängig vom Projektteil Campusbahn detaillierte Planungen zu beginnen, um im weiteren Verlauf eine zeitliche Synchronisation der Projektteile herzustellen. Bevor für den Projektteil Salzdahlumer Straße/Heidelberg der Umsetzungsbeschluss erfolgen wird, müssen für den Projektteil Campusbahn/Querum demnach mindestens die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorliegen.

Kostenermittlung

Die Kostenermittlung zur vorgeschlagenen Streckenführung stellt sich nach Anpassung der Grobkostenschätzung von 2017 auf Grundlage der Erkenntnisse der Machbarkeitsstudie für den Projektteil Salzdahlumer Straße/Heidelberg wie folgt dar:

Preisstand	2023
Kostenermittlungsstufe	Grobkostenschätzung
	(<i>netto</i>)
Baukosten (inkl. Grunderwerbskosten)	85,0 Mio. €
Baunebenkosten	17,0 Mio. €
Summe (Prognose)	102,0 Mio. €
<i>Prognostizierte Eigenmittel Konzern Stadt BS</i>	<i>35,0 Mio. €</i>
<i>Prognostizierte Fördermittel (Bund, Land, ggf. weitere)</i>	<i>67,0 Mio. €</i>

Die Kostenprognose bezieht sich auf aktuell verfügbare Baupreise. Zum Zeitpunkt der Umsetzung der Baumaßnahme können veränderte Baupreise (durch Inflation) die Höhe der Gesamtkosten beeinflussen.

Die Aufteilung der Kosten im Konzern Stadt auf die Kernverwaltung und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH kann derzeit noch nicht belastbar erfolgen. Die städtisch zu tragenden Baukosten fallen erst nach 2029 an, so dass diese zu keiner Belastung des sich im Entwurf befindlichen Haushalts 2025 ff./IP 2024-2029 führen. Die für das Projekt erforderlichen Haushaltsmittel für die Planung der Kernverwaltung werden zur Aufnahme in den Haushaltsplanentwurf 2025 ff./IP 2024-2029 vorgeschlagen und werden auf jährlich 100.000 € für 2025-2028 und in Höhe von 150.000 € für 2029 beziffert.

Seit 2017 haben sich inflationsbedingt Baukostensteigerungen über alle relevanten Gewerke in Höhe von rund 50-60 % ergeben.

Für den Projektteil Campusbahn/Querum wird im ersten Schritt der Voruntersuchung derzeit eine Machbarkeit einer (verkürzten) Campusbahn untersucht (siehe hierzu DS 21- 16096-02), die keine Stadtbahnanbindung Querums beinhaltet (und somit keinen Brückenbau erforderlich werden lässt). Diese Untersuchungen laufen noch.

Für die vorläufige NKI-Abschätzung im Teilprojekt 3 wurden Gesamtkosten einer verkürzten Variante der Campusbahn (ohne Anbindung Querums) von ca. 39 Mio. € (netto, Preisstand 2019) zu Grunde gelegt. Zum Zeitpunkt der Umsetzung der Baumaßnahme können veränderte Baupreise (durch Inflation) die Höhe der Gesamtkosten beeinflussen. Für zusätzliche Kosten, die aus einer Aufrechterhaltung des Anschlussgleises für das Heizkraftwerk Mitte erwachsen können, wurden Annahmen getroffen. Konkrete Kostenermittlungen hierzu liegen noch nicht vor.

Potenziell vom Ausbauprojekt betroffene Eigentümerinnen und Eigentümer wurden im Vorfeld des Planungsbeschlusses informiert. Weitere Abstimmungen und Informationen zu

notwendigem Grunderwerb sowie Straßenausbaubeiträgen werden im weiteren Planungsprozess und nach entsprechender Konkretisierung der Flächenbedarfe erfolgen.

Förderung, Finanzierung und Kostenteilung

Beim Stadtbahnausbau handelt es sich um ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Braunschweig und der Braunschweiger Verkehrs-GmbH. Die Grundlagen der Zusammenarbeit sowie der Kostenteilung und Finanzierung sind in einer Rahmenvereinbarung geregelt. Enthalten sind auch Maßgaben bezüglich der Förderung des Gesamtprojekts. Mit dem oben genannten Rahmenantrag an die Fördermittelgeber von Bund und Land zum Gesamtprojekt Stadt.Bahn.Plus. im Jahr 2020 wurde die Grundlage für die kommenden Einzelfinanzierungsanträge im Rahmen der Förderverfahren gelegt.

Die Ermittlungen zu Nutzen und Kosten der empfohlenen Streckenführung zeigen, dass der NKI den zum jetzigen Planungszeitpunkt empfohlenen Zielwert von 1,2 unter den derzeit bekannten Rahmenbedingungen übersteigt. Mit einem Zielwert > 1,2 wird entsprechend der Empfehlungen des Fördermittelgebers ein für die frühe Projektphase erforderlicher Risikozuschlag berücksichtigt, um nach Abschluss der Genehmigungsplanung einen NKI > 1,0 mit großer Wahrscheinlichkeit erreichen zu können.

Für den Stadtbahnausbau sowie für den stadtbahnbedingten Straßenbau wird von einer Übernahme der förderfähigen Kosten in Höhe von derzeit 75 % durch den Bund und 10 % durch das Land Niedersachsen ausgegangen. Das Stadtbahnteam bemüht sich darüber hinaus um weitere Fördermittel.

Der konkrete Finanzierungsantrag für das Teilprojekt Salzdahlumer Straße/Heidelberg – Campusbahn/Querum ist auf Basis der für beide Projektteile zu erarbeitenden Entwurfsplanung zu stellen. Eine Synchronisierung der beiden Projektteile bis zum Zeitpunkt des Finanzierungsantrags wird daher angestrebt.

Sachstand Haushalts- und Wirtschaftsplanung

Seitens der Verkehrs-GmbH wurden kumuliert für die Jahre 2024 bis 2027 für Bau-, Planungs- und Nebenkosten 2,946 Mio. Euro in den Wirtschaftsplan 2024 eingestellt:

2024: 512.000 €
2025: 853.000 €
2026: 853.000 €
2027: 728.000 €

Die Stadt Braunschweig hat im Haushaltsplan 2024 einschließlich IP 2023 bis 2027 im Projekt 4E.660029 „Stadtbahnausbau Salzdahlumer Straße“ folgende Finanzmittel für den städtischen Anteil am Teilprojekt Salzdahlumer Straße/Heidelberg eingeplant:

2024: 94.000 €
2025: 94.000 €
2026: 94.000 €
2027: 96.000 €
2028 (Restbedarf): 6.592.000 €

Mit den übrigen projektbezogenen Finanzabflüssen ist in den folgenden Haushalts- und Wirtschaftsjahren zu rechnen. Sofern die genaue Aufteilung der Kosten auf Kernverwaltung und Verkehrs-GmbH bekannt ist, erfolgt eine Anpassung der Restbedarfskosten.

Beschluss der Gesellschafterversammlung

Auf Grundlage des § 12 Ziffer 14 Gesellschaftsvertrag der Braunschweiger Verkehrs-GmbH obliegt die „Festlegung von Verkehrs-Trassen“ der Entscheidung der Gesellschafterversammlung. Nach § 12 Ziffer 5 des Gesellschaftsvertrages der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH (SBBG) unterliegt die Stimmabgabe in der Gesellschafterversammlung der Verkehrs-GmbH der Entscheidung durch die Gesellschafterversammlung der SBBG.

Weiteres Vorgehen

Nach dem Planungsbeschluss soll ein europaweites Ausschreibungsverfahren zur Bindung eines Generalplanungsbüros starten. Der Start des Ausschreibungsverfahrens erfolgt im Sinne eines optimalen Ressourceneinsatzes in Abhängigkeit der Projektfortschritte in den Teilprojekten 1 (Volkmarode Nord) und 2 (Rautheim), und wird nach dem Planungsbeschluss voraussichtlich zeitlich verzögert erfolgen.

Nach Fertigstellung der Entwurfsplanung wird die Anlagenplanung den Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt. Nach Vorliegen dieses Umsetzungsbeschlusses kann der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bei der Planfeststellungsbehörde erfolgen.

Über den weiteren Zeitplan für den Projektteil Salzdahlumer Straße/Heidelberg wird fortlaufend in den Berichten zum Stadtbahnausbauprojekt Stadt.Bahn.Plus. informiert werden.

Leuer

Anlage/n:

Kennwerte der Vorzugs- und Alternativvarianten

	VORZUGSVARIANTE	ERWEITERUNG BIS IN DIE SÜDSTADT	FORTFÜHRUNG ÜBER STETTINSTRASSE
			
Streckenlänge	3,2 km	3,8 km bis 5,1 km	4,1 km
Anzahl Brückenneubauten	1	2	1
Anteil eigener Gleiskörper	90-100 %	75-85 %	90-100 %
Bewohner im Einzugsgebiet	~ 9.200	~ 11.900 ¹	~ 11.000 ²
Projektziele erreicht	Ja	Ja	Ja
Bauliche Machbarkeit	Ja	eingeschränkt/Nein	Ja
Förderwürdigkeit³	Ja (NKI > 1,2)	Nein (NKI < 1,0)	Nein (NKI < 1,0)
Fazit	baulich machbar & förderwürdig	baulich eingeschränkt machbar & voraussichtlich nicht förderwürdig	baulich machbar & voraussichtlich nicht förderwürdig
(1) Max. Einwohnerzahl bei Wendeanlage östl. der Südstadt (2) Eigene Ableitung aus den Ergebnissen zur Vorzugs- und Südstadt-Variante (3) Ziel-NKI ≥ 1,2; Empfehlung des Fördermittelgebers zur Berücksichtigung eines Risikozuschlags in früher Projektphase			
	✓	✗	✗