

Betreff:

5. Kompaktbericht Stadtbahnausbau

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

27.01.2020

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

05.02.2020

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Verkehrs-GmbH und die Verwaltung berichten seit dem 31.12.2017 halbjährlich im Planungs- und Umweltausschuss in Form eines Kompaktberichts zum Stand des Stadtbahnausbaus.

Der 5. Kompaktbericht mit dem Stichtag 31.12.2019 wird hiermit vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:

5. Kompaktbericht zum Stichtag 31.12.2019

Kompaktbericht „Stadt.Bahn.Plus“ – Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030

Stichtag 31.12.2019

Gesamtprojekt:

a. Förderung + Konzeptentwicklung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) führt derzeit eine Überarbeitung des Gemeindesverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) durch. Die Förderung aus diesem Gesetz stellt die Hauptfinanzierung des geplanten Stadtbahnausbaus dar. Nach dem vorliegenden Entwurf werden höhere Förderquoten vorgesehen. Außerdem soll die Mindestsumme an förderfähigen Kosten, die notwendig ist, um in die Bundesförderung aufgenommen zu werden, von aktuell 50 Mio. € auf 30 Mio. € reduziert werden. Vorbehaltlich des weiteren Gesetzgebungsverfahrens verändern sich die Förderbedingungen somit für das Projekt Stadt.Bahn.Plus positiv. Im Projekt wird die weitere Entwicklung verfolgt und mögliche Auswirkungen mit den Fördermittelgebern im nächsten Arbeitskreis (pAK) erörtert.

Der ursprünglich für Herbst 2019 geplante Arbeitskreis (pAK) mit den Fördermittelgebern wurde auf Frühjahr 2020 verschoben, da nicht alle erforderlichen Voruntersuchungs- und Planungsergebnisse im Rahmen der standardisierten Bewertungen zeitgerecht zur geplanten Abstimmung vorlagen.

b. interne Projektressourcen

Ein Mitglied des Projektteams hat die Stadtverwaltung im September 2019 verlassen. Ein Nachbesetzungsverfahren läuft.

Eine Elternzeitvertretung für die übergeordnete interne Projektsteuerung konnte bisher nicht eingestellt werden.

Teilprojekt 1 – Volkmarode

a. Infrastrukturplanung Volkmarode Strecke

Die vom beauftragten Planungsbüro erstellten Vorplanungsunterlagen wurden von der Verwaltung und der BSVG geprüft. Im Rahmen des Prüflaufs wurden noch bestehende Zielkonflikte geklärt und Planungsvorgaben weiter konkretisiert. Die Vorplanungsunterlagen wurden im Anschluss durch das Planungsbüro überarbeitet. Für die Bürgerbeteiligung (Bürgerdialog) wurden die Unterlagen als nicht-technische Pläne mit integriertem Grünanlagenkonzept aufbereitet, um in einen konstruktiven Dialog mit Bürgerinnen und Bürger treten zu können.

Eine finale Prüfung der Vorplanungsunterlagen (inkl. Kostenschätzung) durch beide Auftraggeber (Verwaltung und BSVG) erfolgt zum Abschluss der Planungsphase im ersten Quartal 2020.

Der Start der Entwurfsplanung erfolgt direkt anschließend. Der Abschluss der Entwurfsplanung inkl. anschließender Prüfläufe ist für das zweite Quartal 2020 geplant.

Der politische Beschluss über die Entwurfsplanung zur Strecke in Volkmarode (inkl. Wendeschleife in Volkmarode) wird für Sommer 2020 angestrebt.

b. Infrastrukturplanung Wendeschleife/Abzweig Gliesmarode

Es besteht eine Abhängigkeit zu den Untersuchungen der Alternativen zur Campusbahn (Erschließung Querums über die Querumer Straße). Auf dieser Grundlage kann entschieden werden, ob eine Wendeschleife notwendig ist.

Der noch ausstehende politische Beschluss über eine Entwurfsplanung zur Wendeschleife Gliesmarode wird, sofern diese Option im Gesamtausbaukonzept nicht durch einen Abzweig nach Querum ersetzt wird, für das vierte Quartal 2020 angestrebt.

c. Bürgerbeteiligung

Die Vorplanungsergebnisse der Verkehrsanlagenplanung zur Strecke in Volkmarode wurden in Form von Lageplänen und Querschnitten den Bürgerinnen und Bürgern Anfang Dezember 2019 vorgestellt. Im Vorfeld der öffentlichen Veranstaltung wurden betroffene Eigentümer über die Planungen informiert. Das Feedback der Bürgerinnen und Bürger war überwiegend positiv. Es gab konstruktive und sachliche Dialoge zu einzelnen Planungsaspekten. Zentrale Themen waren gestalterische Aspekte, Radverkehrsführungen, verkehrliche Aspekte des MIV im untersuchten Gebiet (mögliche Verlagerungen von Verkehren) sowie Optimierung von Eingriffen in Privatgrundstücke.

Die Anmerkungen und Hinweise der Bürger wurden dokumentiert und fließen in die Prüf- und Überarbeitungsaufträge an die Planer ein. Teile der Prüf- und Überarbeitungsaufträge sind noch bis Jahresende bearbeitet worden. Weitere Hinweise werden in der nächsten Planungsphase berücksichtigt.

Das vorgestellte Planungskonzept zur Strecke wurde somit grundlegend bestätigt und wird in den folgenden Planungsphasen weiter ausgearbeitet und detailliert.

Nach Vorliegen der Planunterlagen der Entwurfsplanung werden diese in einer weiteren Veranstaltung (Bürgerinformation) den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt.

Teilprojekt 2 – Rautheim

a. Infrastrukturplanung

Der Sachstand zu den Verkehrsanlagen ähnelt dem Teilprojekt 1 Volkmarode.

Die vom beauftragten Planungsbüro eingereichten Vorplanungsunterlagen wurden von der Verwaltung und der BSVG geprüft. Im Rahmen des Prüflaufs wurden noch bestehende Zielkonflikte geklärt und Planungsvorgaben weiter konkretisiert. Die Vorplanungsunterlagen wurden im Anschluss durch das Planungsbüro überarbeitet. Für die Bürgerbeteiligung (Bürgerdialog) wurden die Unterlagen als nicht-technische Pläne mit integriertem Grünanlagenkonzept aufbereitet, um in einen konstruktiven Dialog mit Bürgerinnen und Bürger treten zu können.

Eine finale Prüfung der Vorplanungsunterlagen (inkl. Kostenschätzung) durch beide Auftraggeber (Verwaltung und BSVG) erfolgt zum Abschluss der Planungsphase im ersten Quartal 2020.

Der Start der Entwurfsplanung der Verkehrsanlagen erfolgt direkt anschließend.

Die Vorplanung der Ingenieurbauwerke (Brücke über die Eisenbahn an der Helmstedter Straße und Brücke über die A 39) sowie der Technischen Ausrüstung startete nach der lagemäßigen Definiton der Verkehrsanlage der Stadtbahn (Trassierung) im November 2019. Die Vorplanung hierzu soll im Februar 2020 übergeben werden und nach Prüfung durch beide Auftraggeber zu Beginn des zweiten Quartals 2020 freigegeben werden.

Der Start der Entwurfsplanung der Ingenieurbauwerke und der Technischen Ausrüstung erfolgt direkt anschließend.

Der Abschluss der gesamten Entwurfsplanung inkl. anschließender Prüfläufe ist für das dritte Quartal 2020 geplant. Im Vergleich zum Teilprojekt Volkmarode sind durch die erforderlichen Brückenbauwerke und eine längere Gesamtstrecke insgesamt längere Planungszeiträume erforderlich. Eine Vorstellung der Entwurfsplanung in der Politik zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wird deshalb für November 2020 angestrebt.

b. Bürgerbeteiligung

Der Sachstand ähnelt dem Teilprojekt 1 Volkmarode.

Die Vorplanungsergebnisse der Verkehrsanlagenplanung wurden in Form von Lageplänen und Querschnitten den Bürgerinnen und Bürgern Anfang November 2019 vorgestellt. Im Vorfeld der öffentlichen Veranstaltungen wurden betroffene Eigentümer über die Planungen informiert. Das Feedback der Bürgerinnen und Bürger war überwiegend positiv. Es gab konstruktive und sachliche Dialoge zu einzelnen Planungsaspekten. Zentrale Themen waren gestalterische Aspekte, Schallschutzmaßnahmen, Radverkehrsführungen, verkehrliche Aspekte des MIV im untersuchten Gebiet (Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte).

Die Anmerkungen und Hinweise der Bürger wurden dokumentiert und fließen in die Prüf- und Überarbeitungsaufträge an die Planer ein. Teile der Prüf- und Überarbeitungsaufträge fließen noch in die Vorplanung ein. Weitere Teile werden in der nächsten Planungsphase berücksichtigt.

Das vorgestellte Planungskonzept wurde grundlegend bestätigt und wird somit in den folgenden Planungsphasen weiter ausgearbeitet und detailliert.

Nach Vorliegen der Planunterlagen der Entwurfsplanung werden diese in einer weiteren Veranstaltung (Bürgerinformation) den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt.

Teilprojekt 3 - Salzdahlumer Straße / Campusbahn

a. Voruntersuchungen/Bürgerbeteiligung

Für die Bausteine Salzdahlumer Straße/Heidberg und Campusbahn/Querum wurden nach den Bürgerworkshops im Frühjahr und Sommer 2019 keine weiteren Workshops durchgeführt. Die im Gesamtprojekt zur Verfügung stehenden auftraggeberseitigen Ressourcen wurden vorrangig zugunsten der Bearbeitung der Teilprojekte Volkmarode und Rautheim eingesetzt. Die nächsten Workshops für das Teilprojekt 3 sind in Vorbereitung – die erforderlichen Untersuchungen und Planungen laufen.

Salzdahlumer Str./Heidberg:

Die aus der Bürgerbeteiligung hervorgegangenen Hinweise und Aufträge werden ausgewertet. Unter anderem wurde die vertiefte Betrachtung einer östlichen Seitenlage (also auf der Seite des Bebelhofs) des besonderen Bahnkörpers im Abschnitt zwischen HBF und Bebelhof/Zuckerbergsweg von den Bürgerinnen und Bürgern angeregt. Die Zwischenergebnisse dieser verkehrlichen Untersuchung lassen keine signifikanten Vorteile der östlichen zur westlichen Seitenlage erkennen. Es ist eher mit verkehrlichen Nachteilen zu rechnen. Eine abschließende Bewertung steht noch aus.

Die Auswirkungen einer veränderten Verkehrsanlage mit Stadtbahntrasse auf die übrigen Verkehrsarten für das Prognosejahr 2030 werden derzeit noch betrachtet. Eine abschließende Beurteilung wird für das erste Quartal 2020 erwartet.

Auf Grundlage dieser Ergebnisse wird ein weiterer Workshop vorbereitet.

Campusbahn/Querum:

Aus der Bürgerbeteiligung ist der Auftrag hervorgegangen, auch die gesonderte Anbindung des Stadtteils, der Nordstadt und des TU-Campus Nord ohne Brückenquerung der Gifhorner Eisenbahn zu untersuchen. Die einzelnen Untersuchungsgebiete werden deshalb vertiefend betrachtet. Unterschiedliche Trassierungskombinationen werden auch im Zusammenspiel mit dem Gesamt-ÖV- und Ausbau-Konzept bewertet.

Die ersten Zwischenergebnisse zeigen verkehrliche Vorteile der Varianten im Untersuchungsraum Abzweig Hamburger Str. bis TU-Campus Ost und weiterhin der durchgehenden Varianten von Abzweig Hamburger Str. bis nach Querum. Eine Erschließung Querums über die Bestandsstrecke von Gliesmarode aus erzeugt im Vergleich zu den beiden anderen Varianten den geringsten Nutzen.

Wenn die Untersuchungen in allen Untersuchungsräumen abgeschlossen sind, wird ein weiterer Workshop (oder ggf. zwei Workshops, getrennt nach Untersuchungsräumen) durchgeführt. Die Terminierung steht noch aus. Angestrebt wird eine weitere Öffentlichkeitsveranstaltung im zweiten Quartal 2020.

Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt + Lehndorf/Kanzlerfeld

Es gibt keinen neuen Sachstand. Es wird weiterhin mit einem Start der Voruntersuchung und Bürgerbeteiligung im Jahr 2022 gerechnet.

Nächster Kompaktbericht:

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 30.06.2020 vorgesehen.

Leuer

Anlage(n):

Übersicht Kennzahlen (tabellarischer Teil)

ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht "Stadt.Bahn.Plus" - Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030 (Stichtag 31.12.2019)

Gesamtprojekt - Zielnetz 2030												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	Folgekosten "Konzern Stadt - Vergleich Ohnefall/Mitfall"
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"								
Bericht 4 , Stichtag 30.06.2019 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ^{B)}	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 ⁹⁾
Bericht 5 , Stichtag 31.12.2019 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ^{B)}	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 ⁹⁾

Teilprojekt 1 - Volkmarode (inkl. Zwischenwende Gliesmarode)												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"								
Bericht 4 , Stichtag 30.06.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 ⁷⁾	11,3	-	
Bericht 5 , Stichtag 31.12.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	- / 75 %	- / 25 %	o	o	o	-	

Teilprojekt 2 - Rautheim												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"								
Bericht 4 , Stichtag 30.06.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	25,1	-	
Bericht 5 , Stichtag 31.12.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	- / 98%	- / 2%	o	o	o	-	

Teilprojekt 3.1/3.2 - Salzdahlumer Str./ Campusbahn											
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"							
Bericht 1 , Stichtag 31.12.2017	72,4	8,0	-	80,4	-	-	-	2027	2,0⁶⁾	-	-
Bericht 5 , Stichtag 31.12.2019	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-

Teilprojekt 4.1/4.2 - westliche Innenstadt/Lehndorf-Kanzlerfeld											
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"							
Bericht 1 , Stichtag 31.12.2017	54,2	6,0	-	60,20	-	-	-	2030	1,3⁶⁾	-	-
Bericht 5 , Stichtag 31.12.2019	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-

Bemerkungen:

*) dargestellt ist jeweils die letzte mit Werten versehene Berichtszeile und die zum Stichtag gehörende Berichtszeile

1) Baukosten inkl. Grunderwerbskosten

2) ab Bericht 2 wurde die Kostenplanungsmethodik verändert: Für Teilprojekte in denen die Voruntersuchung abgeschlossen ist, wird zusätzlich eine Risikoposition gebildet

3) die Kostenveränderung setzt sich zusammen: 1. Fortschreibung des Baupreisindex, 2. Erhöhung des Anteils an Baunebenkosten, 3. planerisch/inhaltliche Anpassungen im Vergleich zur Ausgangsvariante im Teilprojekt

4) in der Pos. Risiko/Unvorhergesehenes sind auch bisher noch nicht im Detail bezifferbare Kosten für mögliche Anpassungsmaßnahmen an den DB-Anlagen enthalten

5) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2006"

6) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016"

7) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016" auf Grundlage der Ergebnisse (und Baukostenermittlungen) aus Voruntersuchung für konkrete Trassenvariante

8) Summe der jeweils zuletzt ermittelten Prognosewerte pro Teilprojekt

9) für die noch nicht konkretisierten Teilprojekte 3 und 4 wurde ein pauschaler Sicherheitsaufschlag berücksichtigt

Legende:

"UV" = Unvorgesehenes

"-" = noch keine Angaben möglich

"o" = kein neuer Sachstand bzw. Aussage für Gesamt-/Teilprojekt noch nicht aktualisierbar