

Stadt Braunschweig

TOP

| | | |
|---|------------------------------|----------------------------|
| Der Oberbürgermeister FB Stadtplanung und Umweltschutz 61.14-VP | <i>Drucksache</i> 8646/04 | <i>Datum</i> 2. März 04 |
|---|------------------------------|----------------------------|

Vorlage

| <i>Beratungsfolge</i> | <i>Sitzung</i> | | | <i>Beschluss</i> | | | |
|--|----------------------------|----------|----------|----------------------|----------------|---------------|---------------|
| | <i>Tag</i> | <i>Ö</i> | <i>N</i> | ange- nom- men | abge- lehnt | geän- dert | pas- siert |
| Stadtbezirksrat 222 Viewegs Garten-Bebelhof Planungs- und Umweltausschuss | 10. März 04 17. März 04 | X X | | | | | |
| Verwaltungsausschuss | 23. März 04 | | X | | | | |

| | | | |
|--|---|---|---|
| Beteiligte Fachbereiche / Referate / Abteilungen Fachbereiche 66, 67, 68 | Beteiligung des Referates 0140 <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein | Anhörungsrecht des Stadtbezirksrats 222 <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein | Vorlage erfolgt aufgrund Vorschlag/Anreg.d.StBzR <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein |
|--|---|---|---|

Überschrift, Beschlussvorschlag

Grundsatzbeschluss zum Neubau des Stadtbahnbetriebshofes der Braunschweiger Verkehrs-AG (BSVAG)

1. "Der weiteren Ausplanung des Stadtbahnbetriebshofes am Standort Hauptgüterbahnhof wird zugestimmt.
2. Der verkehrlichen Erschließung des geplanten Stadtbahnbetriebshofes am Standort Hauptgüterbahnhof entsprechend der Variante 2 (Anlage 3.1/3.2) wird zugestimmt.
3. Die Braunschweiger Verkehrs-AG wird gebeten, Genehmigungsplanungen zu erarbeiten und bei der Bezirksregierung Braunschweig zeitgerecht ein Planfeststellungsverfahren für den Betriebshof einzuleiten."

1 Anlass

Seit vielen Jahren ist die Braunschweiger Verkehrs-AG auf der Suche nach einem Standort für einen Stadtbahnbetriebshof. Der vorhandene Betriebshof an der Georg-Westermann-Allee kann durch seine beengte Lage mitten in mehrgeschossiger Wohnbebauung modernen Anforderungen nicht mehr angepasst werden und macht daher eine wirtschaftliche Betriebsführung auf Dauer unmöglich. Des Weiteren ist seine altersbedingte marode bauliche Substanz nur unter unverhältnismäßig hohen Kosten und Auflagen zu verbessern. Die bisherigen Alternativstandorte waren aus unterschiedlichen Gründen nur suboptimal.

In dieser Lage hat die Aurelis (Immobilienverwertungsgesellschaft der DB AG) der BSVAG im Bereich des Hauptgüterbahnhofes Flächen angeboten, die nach den Ergebnissen von Machbarkeitsstudien für den Neubau eines Betriebshofes ausreichend groß und geeignet sind. Der Standort ist auf Grund der zentralen Netzlage sehr vorteilhaft. In einer Prinzipskizze der **Anlage 1** sind die räumliche Ausdehnung und die grundsätzlichen Nutzungsdisponierungen dargestellt.

Gemeinsame Anstrengungen der Stadt Braunschweig und der Braunschweiger Verkehrs-AG in Verhandlungen mit dem Fördergeber (Landesnahverkehrsgesellschaft, LNVG) hatten eine grundsätzliche Fördermöglichkeit zum Ergebnis. Die LNVG gab dabei den Hinweis, dass unbedingt noch in diesem Jahr die Fördermittel durch Aufsichtsratsbeschluss der LNVG im Dezember 2004 prinzipiell gesichert werden sollten, da die Entwicklung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), insbesondere hinsichtlich der Förderung von Maßnahmen des ÖPNV, ungewiss ist. Darüber hinaus besteht auch bezüglich des Grunderwerbs die Notwendigkeit, zeitnah zu handeln, da die Aurelis signalisierte, möglichst kurzfristig das Grundstück veräußern zu wollen. Diese zeitlichen Rahmenbedingungen geben Anlass, die Genehmigungsplanung für dieses Projekt in enger Abstimmung zwischen Verwaltung und BSVAG intensiv voranzutreiben.

Mit der Bezirksregierung Braunschweig wurde ein Zeitplan entwickelt, der die Durchführung des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens innerhalb von acht Monaten vorsieht. Zur Sicherung der Fördermittel ergibt sich daraus als Zeitpunkt des Planfeststellungsbeginns das zweite Quartal 2004, um bis Dezember die Planfeststellung zumindest so weit vorangebracht zu haben, dass für den Zuschussgeber ein positiver Verfahrensabschluss absehbar wird und somit die Aufnahme in das Förderprogramm des GVFG im Dezember 2004 ermöglicht wird. Alle Planungen sind auf diese Terminlage ausgerichtet worden.

2 Auswahl des Standortes

Die Auswahl des Standortes für den Betriebshof ist in der Vergangenheit von vielen Bedingungen beeinflusst worden. Fast alle bisher untersuchten Standorte mussten aus verschiedenen Gründen aus der engeren Wahl ausgeschieden werden. Der letzte noch verbliebene Standortvorschlag Stöckheim weist eine große Entfernung vom Schwerpunkt des Stadtbahnnetzes auf, was durch Leerwagenkilometer zu einer sehr großen und durch einen anderen Standort vermeidbaren dauerhaften finanziellen Belastung der BSVAG führen würde. Der jetzt ins Auge gefasste Standort liegt erheblich näher zum Netzschwerpunkt und weist auch eine Reihe anderer bedeutsamer Vorteile auf:

- Die Flächenverfügbarkeit ist gegenwärtig gegeben, da die Grundstückseigentümerin (Aurelis) die Flächen als Gewerbebauland verwerten will.

- Die Erschließung für die Stadtbahn verläuft zum großen Teil über dieselbe Trasse wie bisher. Nur für die unmittelbare Erschließung des Stadtbahnbetriebshofes ist in der Straße Am Hauptgüterbahnhof der Neubau einer Stadtbahntrasse mit einer Länge von ca. 600 m Länge erforderlich.
- Der Standort fügt sich ein, da auf der ins Auge gefassten Fläche außer Gewerbe keine anderen Nutzungen sinnvoll sind und der Standort von Gleisanlagen, Speditionen, und kleinteiligem Gewerbe, aber auch großen Hallen (Westermann) umgeben ist. Die in einem Bereich oberhalb des Betriebshofes anstehende Wohnbebauung und die Wohnbebauung an der neuen Zufahrtstrasse muss durch geeignete Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen geschützt werden. Konkrete Aussagen und Maßnahmen zum Schall-/ Erschütterungsschutz werden in einem, im Vorfeld der Planfeststellung zu erstellenden Gutachten festgelegt.
- Der Stadtbahnbetriebshof kann zu einem späteren Zeitpunkt um einen Busbetriebshof erweitert werden. Für die dafür erforderlichen Flächen hat die Grundstückseigentümerin eine Kaufoption in Aussicht gestellt.

Nachteile gegenüber dem Standort Stöckheim sind nicht erkennbar. Die Verwaltung schlägt daher vor, den Standort Hauptgüterbahnhof zu favorisieren, die Grundstückskaufverhandlungen mit der Aurelis weiterzuführen und den Betriebshof an dieser Stelle auszuplanen.

3 Verkehrliche Erschließung

Der Stadtbahnbetriebshof bedarf einer Verkehrserschließung für Straße und Schiene. Beides soll über die Straße Am Hauptgüterbahnhof mit einem signalisierten Knotenpunkt an die Helmstedter Straße angeschlossen werden.

Um den Knotenpunkt leistungsfähig signalisieren zu können, ist auf der Helmstedter Straße eine separate Linksabbiegespur in die Straße Am Hauptgüterbahnhof zwischen den Richtungsgleisen vorgesehen. Weiterhin gelingt es, eine signalisierte Fußgängerquerung über die Helmstedter Straße einzurichten, ohne dass dies die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes mindert.

Die Erschließung des Gewerbegebietes am Hauptgüterbahnhof für den MIV bleibt im Wesentlichen unverändert, lediglich für die Stadtbahn ist eine neue Trasse erforderlich. Die Trasse soll als Dreischienenkonstruktion für Wagenkästen einer Breite von 2,65 m konzipiert und an die Bestandsgleise der Helmstedter Straße angeschlossen werden.

Im unmittelbaren Bereich des Betriebshofes ist eine Stadtbahnhaltestelle für die Erschließung des gesamten Gewerbegebietes Hauptgüterbahnhof vorgesehen, die von ein- und aussetzenden Fahrten bedient wird.

Es sind eine ganze Reihe von grundsätzlich denkbaren Trassenalternativen und Kombinationsmöglichkeiten untersucht worden. Eine Reihe von Lösungsmöglichkeiten (z. B. Trassenführung auf einem besonderen Bahnkörper in Mittellage) mussten aus Gründen der Erschließung (sehr viele Grundstückszufahrten auf der Südseite), aus Leistungsfähigkeitsgründen oder aus bautechnischen Gründen verworfen werden.

3.1 Besonders zu berücksichtigende Aspekte

Drei Aspekte haben die Planung in allen Varianten in besonderer Weise beeinflusst und sollen deshalb kurz in ihrer Bedeutung erläutert werden:

- Im Zusammenhang mit der verkehrlichen Erschließung des Stadtbahnbetriebshofes ist die Entwicklung des Gebietes, das heute über die Straße Am Hauptgüterbahnhof an das Hauptverkehrsstraßennetz angeschlossen ist, prognostiziert worden. Unter der Annahme der Entwicklung von Gewerbegebietsflächen auf den heute untergenutzten Bahnflächen, unter Berücksichtigung der geplanten Ansiedlung Westermann und des Betriebshofes, sind Verkehrsbelastungen am Knotenpunkt Helmstedter Straße für die Dimensionierung des Signalprogramms errechnet worden. Diese Belastung ist um ein mehrfaches höher als die heutige Belastung und wurde für die Planung unterstellt, um auch für die zukünftige Entwicklung des Gebietes eine leistungsfähige Gesamtlösung vorschlagen zu können. Besondere Berücksichtigung hat hier die Sicherstellung der Stadtbahnausfahrt aus dem Betriebshof finden müssen, da sonst im Störfall unter ungünstigen Umständen das gesamte Stadtbahnnetz der BSVAG still liegt.
- Das Bild der Straße Am Hauptgüterbahnhof ist im Einmündungsbereich zur Helmstedter Straße und im westlichen Abschnitt bis zum Hochregallager von Westermann in hohem Maße geprägt von beidseitigen Baumreihen aus sehr großen und vermutlich 70 Jahre alten vitalen Bäumen. Der Erhalt der Allee ist aus gestalterischen Überlegungen so weit wie möglich sicherzustellen
- In den östlichen Nebenanlagen befinden sich insgesamt drei Entwässerungskanäle mit Sohliefen von bis zu 9 m. Die Regen- und Schmutzwasserkanaäle entwässern die Umgebung des Güterbahnhofgeländes und die Lindenbergssiedlung. Die Verlegung dieser Kanäle in den Fahrbahnbereich (nur Stadtbahntrassenvariante in nördlicher Seitenlage) führt zu Kosten von ca. 1,7 Mio. €. Es ist daher intensiv der Frage nachgegangen worden, ob die Möglichkeit besteht, die Kanäle ggf. auch unter der Stadtbahntrasse zu belassen. Für einen dieser drei Kanäle besteht diese Möglichkeit, für die beiden anderen ist nach Auskunft des Fachbereiches Stadtentwässerung nur ein Neubau in anderer Trassenlage möglich. Dies reduziert die Kosten auf ca. 1,5 Mio. €

Unter Würdigung dieser, aber auch anderer Aspekte sind zwei Varianten grundsätzlich geeignet und sollen nachfolgend beschrieben und beurteilt werden:

3.2 Variante 1: Straßenbündiger Gleiskörper in Straßenmittellage

Der grundsätzliche Planungsansatz dieser Variante (**Anlage 2**) ist von dem Versuch einer bestandsnahen Neugestaltung geprägt. Die Variante besteht aus einer straßenbündigen, straßenmittigen Trassenlage der Stadtbahn auf der gesamten Strecke vom Betriebshof bis zum Knotenpunkt Helmstedter Straße. Die Nutzung der Straße Am Hauptgüterbahnhof bleibt im Wesentlichen so wie heute (Ein- und Ausfahrten, Parken, Anzahl Fahrspuren etc.). Die bestehenden Bordanlagen müssen nicht umgebaut werden. Trotzdem bedürfen einige Punkte der Planung der näheren Bewertung:

Vorteile:

- Der Erhalt der stadtbildprägenden beidseitigen Reihen großer Bäume ist vollständig möglich.
- Beidseits der Trasse bleibt Parken für Pkw und Lkw möglich (vergleichbar mit dem Bestand).
- Die Entwässerungsleitungen müssen nicht verlegt werden.

Nachteile:

Die gemeinsame Führung von MIV und Stadtbahnverkehr ist im Regelfall leistungsfähig, aber nicht ganz unproblematisch. Die auf Anforderung gesteuerten ein- und ausrückenden Stadtbahnfahrzeuge schieben zunächst einen MIV-Fahrstrom mit einem Schwerverkehrsanteil von 40 % vor sich her. Die Einsatzfahrten werden zukünftig nicht nur in den sehr frühen Morgenstunden, sondern auch über den Tag verteilt erfolgen, da die BSVAG aus wirtschaftlichen Gründen das Fahrtenangebot sehr detailliert der Nachfrage anpasst.

- Der Ausbau dieses Straßenabschnitts wird sich aufwändiger und teurer gestalten als getrennte Lösungen.
- Der Zuwendungsgeber fördert in der Regel nur Stadtbahnstrecken auf besonderem Bahnkörper. Eine definitive Klärung der Förderfähigkeit der straßenbündigen Stadtbahnführung in diesem Straßenraum ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.
- Im Störfall (Rückstau MIV, ungenau eingeparkte Fahrzeuge) sind die Folgen für die einzige Zu- und Ausfahrt des Betriebshofes für Stadtbahnfahrzeuge erheblich und für die BSVAG nachvollziehbar nicht akzeptabel. (Im eventuellen Extremfall kann im Störfall kein einziges Stadtbahnfahrzeug ausrücken, und das gesamte Stadtbahnnetz liegt still.)
- Bei sehr verkehrsintensiver Entwicklung des Gesamtgebietes ist eine Führung von MIV und Stadtbahn auf einer gemeinsamen Fläche immer weniger leistungsfähig als trennende Lösungen.

Die Baukosten dieser Variante betragen ca. 2.840.000,00 €.

3.3 **Variante 2: Eigener Gleiskörper in Seitenlage der Straße**

Die meisten Kritikpunkte der Variante 1 ergeben sich aus der straßenbündigen Führung der Stadtbahn in Mittellage. Der planerische Ansatz der Variante 2 ist daher, auf ganzer Länge die nordöstliche Seitenlage der Stadtbahn auf eigenem Gleiskörper zu realisieren. Die Knotenpunktgeometrie muss geringfügig an die Seitenlage angepasst werden, ist aber in beiden Varianten vergleichbar (siehe Anlage 3).

Zu den Vorteilen dieser Variante können folgende Aspekte gezählt werden:

- Der MIV und der Stadtbahnverkehr werden bis auf den unmittelbaren Knotenpunktsbereich auf getrennten Flächen abgewickelt. Dies führt nicht nur zu sehr leistungsfähigem, sondern auch zu betriebssicherem Verkehrsablauf, bei dem Störungen weitestgehend ausgeschlossen werden können. Die für die Zukunft erwarteten Verkehrszuwächse aus der Umnutzung der Bahnflächen können problemlos abgewickelt werden. Hierin ist ein großer Vorteil dieser Lösung zu sehen.

Folgende Nachteile müssen betrachtet werden:

- Es muss die Baumallee auf der nördlichen Seite gefällt werden. Diese Bäume werden durch eine neue Reihe **großer** Bäume im Parkstreifen ersetzt. In einer Untervariante war untersucht worden, ob ein Teil der Bäume durch ein Auseinanderziehen der Richtungsgleise (Bäume in der Mitte) hätte erhalten werden können. Auf Grund des hohen Lichttraumprofils der Stadtbahn (6,50 m) hätte in Hauptäste eingegriffen werden müssen, sodass die Vitalität und Ästhetik der Bäume in so starker Weise leiden würde, dass auf die Neupflanzung großer Bäume

gesetzt werden soll.

- Die Nebenanlagen müssen in einigen Abschnitten umgebaut werden.
- Parken ist auf der nördlichen Seite zwischen den neuen Bäumen für Pkw weiterhin möglich. An der südlichen Straßenseite ist die Situation mit der heutigen vergleichbar. In Anbetracht des geringen tatsächlichen Bedarfs auf Grund der Nutzungen sowie des Angebotes an privaten Stellplätzen (z. B. Lidl) erscheint der Wegfall einiger Parkplätze (Ersatzpflanzung der Bäume) unproblematisch. Parken für Lkw ist im südwestlichen Straßenraum der Straße Am Hauptgüterbahnhof möglich.

Die Baukosten dieser Variante betragen ca. 3.000.000,-€ Zusätzlich sind für die Verlegung der Entwässerungsleitungen Kosten in Höhe von ca. 1,5 Mio € zu veranschlagen. Die Förderfähigkeit der Umlegung der Entwässerungskanäle ist grundsätzlich gegeben.

4 Finanzierung des Vorhabens

Die Gesamtfinanzierung des Stadtbahnbetriebshofes und der dafür notwendigen Erschließungsmassnahmen ist mit Zuwendungsmitteln des GVFG geplant. Die Komplementärfinanzierung wird von der BSVAG aufzubringen sein. Eine Vorabvereinbarung hinsichtlich einer Kostenbeteiligung an der Verlegung der Entwässerungsleitungen gem. Variante 2 der Zufahrt wurde zwischen BSVAG und dem Fachbereich 68 ohne Auswirkung auf den städtischen Haushalt getroffen. Alternativ dazu ist die Ausschreibung eines Investors vorgesehen, der im Rahmen eines sogenannten PPP-Modells (PPP - public private partnership) sowohl Ausführungsplanung als auch den Bau des Betriebshofes durchzuführen hätte. Die BSVAG würde in diesem Fall im Rahmen eines Mietkaufes das Objekt im Laufe eines Zeitraumes von voraussichtlich 20 Jahren vom Investor erwerben. Letztlich wird eine Wirtschaftlichkeitsberechnung, die im Übrigen auch vom Fördergeber gefordert wird, Aufschluss über die günstigste Finanzierungsform geben.

Nach einer im Auftrag der BSVAG ermittelten Kostenschätzung wird das Gesamtobjekt (Zufahrt, Grunderwerb und Betriebshofbau) ein Volumen von ca. 32,8 Mio. € (inkl. Planungsleistungen, ohne Kanalverlegung) haben.

Deutlich zu sagen ist, dass eine vollständige, exakte Gesamtfinanzierung mangels noch nicht vorliegender exakter Ausplanung für den Betriebshof und der somit nicht einholbaren Angebote der PPP-Finanzierungsstruktur derzeit noch nicht vorgelegt werden kann.

5 Zusammenfassung und Beschlussempfehlung

Die BSVAG plant im Bereich Hauptgüterbahnhof den Bau eines neuen Stadtbahnbetriebshofes.

Der Standort ist gut geeignet, die Fläche verfügbar und die grundsätzliche Bereitschaft der LNVG, das Projekt zu fördern, ist vorhanden. Endgültige Zusagen sind verfahrenskonform erst nach positiver Planfeststellung und Stellung des GVFG-Antrages durch den Fördergeber möglich.

Einen dringenden Hinweis der LNVG in Bezug auf die Fördermittelbereitstellung aufnehmend, sollten bis Ende des Jahres 2004 die Fördermittel gesichert werden. Dies erfordert ein zielorientiertes Arbeiten. Entsprechend wurden in Abstimmung

zwischen Verwaltung und BSVAG die notwendigen Vorplanungen vorangetrieben, um einerseits Grundlagen für eine Gremienbefassung zu schaffen und andererseits einen zeitnahen Planfeststellungsbeginn zu ermöglichen.

Die Gesamtfinanzierung kann bisher mangels Informationen über die Finanzierungsart (konservativ oder als PPP-Modell), die Förderhöhe und die Investitionshöhe noch nicht vollständig dargestellt werden. Eine erste Investitionsrechnung der BSVAG in Abstimmung mit der Verwaltung zeigt jedoch eine Kosteneinsparung des Neubaus gegenüber der technisch erforderlichen Ertüchtigung des Betriebshofes Altewiek, die jedoch nur unter Beibehaltung der räumlich bedingten Restriktionen erfolgen kann.

Ein Raum- und Funktionsprogramm für den Betriebshof wurde erarbeitet, um die generelle Machbarkeit zu begutachten. Dies beinhaltet jedoch noch keine detaillierte Ausplanung des Betriebshofes, die im Rahmen der weiteren Genehmigungsplanung bis zur Planfeststellung zu erarbeiten ist. Mit der Einreichung der Planfeststellungsunterlagen soll das Baurecht für die Erschließung und den Betriebshof zeitnah geschaffen werden.

Die Erschließung wurde ausführlich in Varianten dargestellt.

Zur Beschlussfassung schlägt die Verwaltung im Einvernehmen mit der BSVAG die **Variante 2** vor. Der entscheidende Grund für die Wahl dieser Variante ist darin zu sehen, dass eine getrennte Führung von MIV und Stadtbahntrasse mittel- bis langfristig die Realisierung auch größerer Entwicklungspotenziale der Gewerbeflächen am Hauptgüterbahnhof ermöglicht und verkehrlich nicht behindert. Weiterhin stellt diese Variante den störungsfreien und damit wirtschaftlich günstigsten Betrieb für MIV und Stadtbahnverkehr sicher. Eine Baumreihe wird durch Neupflanzung großer Bäume ersetzt, die Mehrkosten der vorgeschlagenen Lösung (im Wesentlichen Verlegungskosten der Entwässerungsleitungen) erscheinen unter Würdigung langfristiger Vorteile tragbar und bewegen sich bei Berücksichtigung der Gesamtkosten des Projektes im Bereich unter 5 %.

Die Verwaltung beabsichtigt, auch weiterhin die BSVAG zu unterstützen, zeitnah komplette Planfeststellungsunterlagen für den Betriebshof und die Erschließung zu erstellen und bei der Bezirksregierung Braunschweig zur Planfeststellung einzureichen, um eine Förderzusage im Dezember 2004 zu erreichen.

Die Verwaltung schlägt vor, dem Beschlussvorschlag zu folgen und damit das weitere Verfahren zu ermöglichen.

I.V.

gez.

Zwafelink