

Kompaktbericht Stadtbahnausbau „Stadt.Bahn.Plus“ – zum Stichtag 30.06.2019

Tabellarischer Teil:

Siehe Anlage

Textlicher Teil:

Gesamtprojekt

a. Sachstand Förderung + Konzeptentwicklung

Die Abstimmungen mit den Zuwendungsgebern Bund und Land wurden fortgeführt. Ein projektbegleitender Arbeitskreis hat vor der Sommerpause stattgefunden, ein weiterer soll im Herbst folgen. Die bereits im letzten Kompaktbericht benannte neue Organisation der Gutachterbüros zur Standardisierten Bewertung hatte im ersten Quartal 2019 eine Einarbeitungsphase zur Folge.

Im Arbeitskreis im Juni 2019 wurde eine von den Zuwendungsgebern geforderte Detailanpassung im ÖV-Konzept des Ohnefalls für das Projekt Volkmarode beraten. Dabei handelt es sich um eine konkretere Darstellung der betrieblichen Abläufe und damit der Erläuterung, warum die Anzahl der benötigten Stadtbahnfahrzeuge im Ohnefall und im Mitfall im Projekt Volkmarode identisch bleibt. Erläutert wurde damit auch, warum im Ohnefall zwei Stadtbahnlinien bis zur Haltestelle Moorhüttenweg geführt werden und im Mitfall eine zusätzliche Wendeschleife in Gliesmarode betrieblich sinnvoll ist. Die Beratungsergebnisse werden jetzt schriftlich fixiert und sollen im nächsten projektbegleitenden Arbeitskreis mit den Zuwendungsgebern bestätigt werden.

Im Projekt Rautheim werden im nächsten projektbegleitenden Arbeitskreis mit den Zuwendungsgebern die volkswirtschaftlichen Nutzenanteile (z.B. Vermeidung von Unfallkosten und CO₂-Emissionen) für das Teilprojekt Rautheim beraten. Dabei wird das Angebot zwischen Ohnefall und Mitfall verglichen.

Die Kosten des Nutzen-Kosten-Indikators für die Projekte Volkmarode und Rautheim werden auf Grundlage der Entwurfsplanung ermittelt. Das ist die Vorgabe der Zuwendungsgeber. Die Planungstiefe beider Projekte hat die Entwurfsplanung noch nicht erreicht. Dieser Planungsstand wird voraussichtlich im ersten Quartal 2020 erreicht sein. Mit dieser Kostenermittlung wird dann der NKI für beide Projekte ermittelt.

Wenn die Ermittlung der NKI für die Projekte Volkmarode und Rautheim abgeschlossen ist, wird die Antragstellung auf finanzielle Förderung durch den Bund und das Land Niedersachsen im projektbegleitenden Arbeitskreis mit den Fördermittelgebern abgestimmt.

b. Sachstand interne Projektressourcen

Das Projektteam ist seit Februar 2019 durch eine Teilprojektleiterin für die Projekte Volkmarode und Rautheim verstärkt. Der zweite Teilprojektleiter ist für das Teilprojekt Campusbahn/Querum und Salzdahlumer Straße verantwortlich.

Die übergeordnete interne Projektsteuerung ist seit Februar 2019 vakant. Eine Vertretung konnte bisher nicht eingestellt werden.

Sachstand Teilprojekt 1 – Volkmarode

a. Sachstand Infrastrukturplanung

Die Ausarbeitung der Vorplanungsunterlagen zur Verkehrsanlagenplanung wurde Ende Juni abgeschlossen. Die Unterlagen werden jetzt bis Ende August von der Verwaltung und der BSVG geprüft. Der Abstimmungsaufwand zur Erstellung der prüffähigen (Plan-) Unterlagen war höher, als zunächst eingeschätzt. Der Zeitverzug beträgt im Projekt Volkmarode derzeit rund 3 Monate.

Die dem Rat bekannte Streckenführung für das Projekt Volkmarode wird nach aktuellen Erkenntnissen aus der Vorplanung bestätigt.

Die abgeschlossene Vorplanung ist Grundlage für die Entwurfsplanung. Der Start der Entwurfsplanung soll noch im Herbst 2019 erfolgen. Eine zusätzliche Verlängerung der Phase Entwurfsplanung ist nicht vorgesehen. Eine Kompensation der bisherigen Zeitverzögerung in der Entwurfsplanungsphase erscheint nur begrenzt möglich. Die Ratsbefassung zum Beschluss der Entwurfsplanung Volkmarode ist für das 2. Quartal 2020 geplant.

b. Sachstand und weiteres Vorgehen Bürgerbeteiligung

Der geprüfte Vorplanungsstand wird in einer weiteren öffentlichen Veranstaltung den Bürgerinnen und Bürgern im Herbst 2019 vorgestellt. Feedback und Hinweise aus der Veranstaltung können in der weiteren Ausarbeitung noch Eingang finden.

Der ausgearbeitete Entwurf wird in 2020 vor der Befassung in den Ratsgremien nochmals öffentlich vorgestellt. Auf Grundlage des Beschlusses zur Entwurfsplanung wird anschließend das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

Sachstand Teilprojekt 2 – Rautheim

a. Sachstand Infrastrukturplanung

Der Sachstand gleicht dem Teilprojekt 1 Volkmarode.

Die Ausarbeitung der zu prüfenden Vorplanungsunterlagen zur Verkehrsanlagenplanung wurde Ende Juni leicht verzögert abgeschlossen. Die Unterlagen werden bis Ende August von der Verwaltung und der BSVG geprüft. Der Abstimmungsaufwand zur Erstellung der prüffähigen (Plan-) Unterlagen war höher, als zunächst eingeschätzt. Der Zeitverzug beträgt im Projekt Rautheim derzeit rund 3 Monate.

Die dem Rat bekannte Streckenführung für das Projekt Rautheim wird nach aktuellen Erkenntnissen aus der Vorplanung bestätigt.

Eine abgeschlossene Vorplanung ist Grundlage für die Entwurfsplanung. Der Start der Entwurfsplanung soll noch im Herbst 2019 erfolgen. Eine zusätzliche Verlängerung der Phase Entwurfsplanung ist nicht vorgesehen. Eine Kompensation der bisherigen Zeitverzögerung in der Entwurfsplanungsphase erscheint nur begrenzt möglich. Die Ratsbefassung zum Beschluss der Entwurfsplanung Volkmarode ist für das 2. Quartal 2020 geplant.

b. Sachstand und weiteres Vorgehen Bürgerbeteiligung

Der Sachstand gleicht dem Teilprojekt 1 Volkmarode.

Der geprüfte Vorplanungsstand wird in einer weiteren öffentlichen Veranstaltung den Bürgerinnen und Bürgern im Herbst 2019 vorgestellt. Feedback und Hinweise aus der Veranstaltung können in der weiteren Ausarbeitung noch Eingang finden.

Der ausgearbeitete Entwurf wird in 2020 vor der Befassung in den Ratsgremien nochmals öffentlich vorgestellt. Auf Grundlage des Beschlusses zur Entwurfsplanung wird anschließend das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

Sachstand Teilprojekt 3 - Salzdahlumer Straße / Campusbahn

a. Sachstand Voruntersuchungen/Bürgerbeteiligung

Für die Bausteine Salzdahlumer Straße/Heidberg und Campusbahn/Querum wurden im Berichtszeitraum Bürgerveranstaltungen im bekannten Format erfolgreich durchgeführt.

Sachstand Salzdahlumer Str./Heidberg

Die im Bürgerworkshop im April vorgestellten Planungsvarianten wurden von den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und kommentiert. Die Anwesenden haben sich mehrheitlich für eine Stadtbahntrasse auf besonderen Bahnkörper für den gesamten Streckenverlauf ausgesprochen. Das umfasst einen besonderen Bahnkörper in Seitenlage im Abschnitt unter den DB-Brücken sowie im weiteren Verlauf auf besonderem Bahnkörper in Seitenlage entlang der Salzdahlumer Straße und auf der Hallestraße. Eine Umgestaltung des Sachsensdamms wird als möglich erachtet.

Außerdem wurde eine Verlängerung der Strecke in die Stettinstraße mit einer neuen Wendeschleife am Heidbergpark diskutiert. Eine baulich-technische Machbarkeit ist nach aktueller Einschätzung gegeben. Eine Bewertung dieser möglichen Erweiterung des Teilprojektes im Gesamtprojektzusammenhang steht noch aus.

Der dritte und voraussichtlich abschließende Workshop dieser Planungsphase ist für Herbst 2019 geplant. Die Befassung der Ratsgremien ist für das 1. Quartal 2020 geplant.

Sachstand Campusbahn/Querum

Im zweiten Workshop am 1. Juli 2019 wurden mögliche Trassierungsvarianten unterteilt in drei Untersuchungsräume mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert: (Hinweis: der 2. Workshop steht in unmittelbarem zeitlichem Zusammenhang mit dem Berichtszeitraum und somit wird über ihn hier berichtet)

- a. Erschließung der Nordstadt, des Campusbereiches Nord und Ost sowie Querums (durchgehende Varianten mit Brücke)
- b. Erschließung der Nordstadt und der Campusbereiche TU-Campus Nord und Ost (ohne Querum)
- c. Erschließung Querums (ohne Nordstadt und TU-Campus Nord und Ost).

Bei diesem Vorgehen wurden keine Kombinationen bewertet. Die aufgenommenen Hinweise werden bewertet und in der weiteren Untersuchung berücksichtigt.

Aufgrund der sich abzeichnenden Komplexität kann für den Baustein Campusbahn/Querum nach aktueller Einschätzung ein 4. Workshop erforderlich werden, um die Machbarkeitsstudie abschließen zu können. Es ist derzeit noch keine verbindliche Einschätzung möglich, ob der Baustein Campusbahn in zwei Bausteine Nordstadt/Campusbahn und Querum getrennt wird oder eine durchgehende Brückenvariante im Projekt weiterverfolgt wird.

Die Voruntersuchung inkl. Bürgerbeteiligung dauert im Baustein Campusbahn/Querum aufgrund der Komplexität und der zu untersuchenden Variantenvielfalt mindestens 6 Monate länger als bei Projektstart angenommen. Ziel ist es weiterhin, den notwendigen Beschluss zur Vorzugsvariante schnellstmöglich zu fassen, um spätestens im 2. Quartal 2020 mit den weiteren Planungen fortfahren zu können.

Sachstand Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt + Lehdorf/Kanzlerfeld

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

Nächster Kompaktbericht:

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 31.12.2019 vorgesehen.

Leuer

Anlage(n):

- Übersicht Kennzahlen

ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht Stadtbahnausbau "Stadt.Bahn.Plus" (Stichtag 30.06.2019)

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 3, Stichtag 31.12.2018 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 ⁹⁾
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 ⁹⁾

Teilprojekt 1 - Volkmarode (inkl. Wendeschleife 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"								ca. km
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 <i>Vorzugsvariante</i>	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 ⁷⁾	11,3	-	
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	-	

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"								ca. km
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 ^{2), 3), 4)} <i>Var. "kurze Brücke (3.0/B3)"</i>	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	25,1	-	
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 <i>Vorzugsvariante</i>	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	25,1	-	
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	-	

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 2, Stichtag 30.06.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019	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 2, Stichtag 30.06.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-

Bemerkungen:

- 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 Gesamtprojekt noch nicht aktualisierbar