

*Betreff:***Stadtbahnausbau: Vorzugsvarianten Volkmarode und Wendeschleife Gliesmarode***Organisationseinheit:*Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

18.10.2018

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	17.10.2018	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 114 Volkmarode (Anhörung)	17.10.2018	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	24.10.2018	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	30.10.2018	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	06.11.2018	Ö

**Beschluss:**

- „1. Als Vorzugsvariante der Stadtbahnverlängerung nach Volkmarode Nord wird der Trassenverlauf gemäß Anlage beschlossen.
2. Als Vorzugsvariante der Wendeschleife Gliesmarode wird die Lage gemäß Anlage beschlossen.
3. 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 Vorzugsvariante Volkmarode Nord und die Wendeschleife Gliesmarode gemäß Anlage zu beschließen.
4. Die Verwaltung und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH werden beauftragt, die Planung bis zur Entwurfsplanung fortzuführen.“

**Sachverhalt:**

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Nr. 1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Vorlage zum Stadtbahnausbaukonzept um einen Beschluss über grundlegende Ziele der Entwicklung der Stadt Braunschweig, für den der Rat beschlusszuständig ist.

**1. Anlass**

Der Rat hat in seiner Sitzung am 21.02.2017 die Planung für das Zielnetz Stadtbahn 2030 einschließlich der dafür notwendigen Zwischenschritte beschlossen (17-03594-01).

Mit gleichem Beschluss wurde die Verkehrs-GmbH beauftragt, alle notwendigen Schritte zur Vorbereitung der baulichen Umsetzung des Zielnetzes Stadtbahn 2030 durchzuführen und die Öffentlichkeit bei allen Planungen intensiv zu beteiligen.

Verwaltung und Verkehrs-GmbH haben für den Ortsteil Volkmarode Varianten des

Trassenverlaufs sowie Varianten der Gleislage im Straßenraum erarbeitet, bewertet und im Rahmen von Workshops mit Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und weiterentwickelt.

Im Ergebnis liegen die Vorzugsvarianten für die Streckenführung durch Volkmarode und die Lage der Wendeschleife Gliesmarode vor. Auf dieser Grundlage soll die weitere Planung erfolgen.

## 2. Vorzugsvarianten Strecke und Wendeschleife Volkmarode

Im Rahmen der Untersuchung großräumiger Trassenvarianten wurden auch Abschnitte mit eingleisiger Streckenführung als Blockumfahrung sowie Gleisführungen auf langen straßenbündigen Streckenabschnitten in der Berliner Heerstraße intensiv diskutiert und nach Abwägung der Vor- und Nachteile nicht weiterverfolgt.

Sämtliche Alternativvorschläge der Bürgerinnen und Bürger wurden eingehend geprüft. Alle Informationen dazu sind auf der Projektwebsite [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de) einsehbar.

Als beste Streckenführung im Untersuchungskorridor bestätigte sich der zentrale Trassenverlauf mit der besten Erschließungswirkung für Volkmarode. Die Stadtbahntrasse soll entlang der Berliner Heerstraße bis in Höhe Remenhof verlaufen und dort auf eine freigehaltene Trasse in das Neubaugebiet Volkmarode Nord verschwenken. Unmittelbar nördlich des geplanten Marktplatzes soll die Neubaustrecke mit einer Wendeschleife enden. Die weiteren Untersuchungen betrachteten konkreter den Straßenraum der Berliner Heerstraße und die Lage einer Wendeschleife im Neubaugebiet Volkmarode Nord.

### 2.1 Strecke Volkmarode

Als eine mögliche Variante der Gleisführung in der Berliner Heerstraße wurde die sogenannte „X-Trasse“ erarbeitet. Dabei wird in stadtauswärtiger Fahrtrichtung das Gleis straßenbündig in der Fahrbahn und in stadteinwärtiger Fahrtrichtung das Gleis auf besonderem Bahnkörper in südlicher Seitenlage geführt. Diese Variante berücksichtigt sowohl Belange der Fahrgäste als auch die betrieblichen Interessen der Verkehrs-GmbH sowie eine Vielzahl von Anregungen der Bürgerinnen und Bürger und wurde von den Fachplanern als sinnvoll und möglich beurteilt. Der Grunderwerb kann mit der vorgeschlagenen Gleisführung stark begrenzt werden. Die bestehende Haltestelle Moorhüttenweg in ihrer heutigen Lage soll zugunsten einer neuen Haltestelle zwischen Grenzweg und Immengarten aufgegeben werden, um den westlichen Ortsrand von Volkmarode besser zu erschließen. Eine weitere Haltestelle, die auch die Erschließung der Sally-Perel-Gesamtschule gewährleistet, soll zwischen den Straßen „Am Sportplatz“ und „Unterdorf“ eingerichtet werden.

Die Mehrzahl der an den Workshops beteiligten Bürger favorisiert die Streckenführung als X-Trasse in der Berliner Heerstraße. Diese Variante wird den Planungsbüros zur weiteren Untersuchung und planerischen Weiterentwicklung in der anstehenden Planung mitgegeben.

### 2.2 Wendeschleife Volkmarode

Unmittelbar nördlich des geplanten Marktplatzes im Neubaugebiet ist die Wendeschleife vorgesehen. Diese Lage hat sich im Rahmen der Variantenuntersuchung als günstigste herausgestellt. Sie verbindet betriebliche Vorteile (geringe Streckenlänge mit wenigen Leerkilometern bei gleichzeitig geringeren Investitionskosten) mit einer umfänglichen Erschließungswirkung durch die geeignete Anordnung der Endhaltestelle.

Die Lage der Wendeschleife berücksichtigt auch die siedlungshistorisch bedeutsamen ehemaligen Flachsrotten. Eingriffe in diese Anlage und das anschließende Biotop können vermieden werden. Die bestehenden Denkmalschutzbelange zu Überresten einer alten Burganlage im Bereich der Mischgebietsfläche können mit archäologischen Voruntersuchungen und einer entsprechenden Baubegleitung berücksichtigt werden. Die hier ausgewiesene Baufläche (Mischgebiet) wird in ihrer Nutzbarkeit geringfügig eingeschränkt. Die Errichtung eines Baukörpers mit ausreichender Nutzfläche zur baulichen Fassung des Marktplatzes ist weiterhin möglich.

Grunderwerb ist bei dieser Lage der Wendeschleife nicht erforderlich. Aufgrund der kürzeren Strecke im Neubaugebiet reduziert sich die Anzahl der durch Lärm Betroffenen.

Die Endhaltestelle wird in der Lage der heutigen Bushaltestelle „Ziegelwiese“ geplant. Die Option, die Stadtbahn zukünftig weiter in Richtung Nord-Osten zu verlängern wird in den weiteren Planungen berücksichtigt. Die Mehrzahl der an den Workshops Beteiligten favorisiert diese Lage der Wendeschleife. Diese Variante wird den Planungsbüros zur weiteren Untersuchung und planerischen Weiterentwicklung in der anstehenden Vor- und Entwurfsplanung mitgegeben.

### 3. Vorzugsvariante Wendeschleife Gliesmarode

Für das hinterlegte Betriebskonzept ist der Bau einer Wendeschleife in Gliesmarode an der Querumer Straße zwingend erforderlich. Taktverdichtungen werden bis Gliesmarode gefahren und bieten somit im stark verdichteten Östlichen Ringgebiet ein erhöhtes Leistungsangebot. Volkmarode erhält zukünftig einen durchgängigen 15-Minuten-Takt in der Haupt- und in der Nebenverkehrszeit montags bis samstags.

Die favorisierte Lage der Wendeschleife im Kreuzungsbereich Querumer Straße/Berliner Straße ist das Ergebnis einer Variantenuntersuchung. Die Lage in unmittelbarer Nähe zum Knotenpunkt bietet betriebliche Vorteile durch kurze Wendefahrten mit geringen Leerkilometern bei gleichzeitig geringen Investitionskosten.

Der Knotenpunkt wird umfangreich zurückgebaut, womit sich zugleich die Querungswege für Fußgänger und Radfahrende verkürzen. Die zukünftige Leistungsfähigkeit des Knotens wurde gutachterlich bestätigt. Die Reduzierung der Kreuzungsfläche führt zu kürzeren Räumzeiten, die ergänzt mit signaltechnischen Optimierungen, einen leistungsfähigen Knoten gewährleistet.

Es ist kein Grunderwerb notwendig. Die vorhandenen und bereits verkehrlich genutzten Flächen werden über eine Neuordnung weiterhin verwendet.

Die Vor- und Entwurfsplanung für die Wendeschleife wird erst eingeleitet, wenn die Voruntersuchungen zur Campusbahn weiter vorangeschritten sind. Somit kann ergebnisoffen die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zur Campusbahn gestartet werden.

### 4. Stand Kostenermittlung

Auf Grundlage der oben genannten Vorzugsvarianten erfolgte eine Kostenfortschreibung. Bei der aktuellen Grobschätzung der Baukosten wurden neben den allgemeinen Baupreissteigerungen (Baupreisindex) auch Konkretisierungen der Mengenansätze in Bezug auf die geplante Gleisführung als X-Trasse (z.B. bei Gleisanlagen und Lichtsignalanlagen etc.) berücksichtigt.

<b>Trassenvariante</b>	m. Linksverkehr (Var. 1.3) + Wendeschl. kurz + Wendeschl. Gliesmarode (knotenintegriert)
<b>Preisstand</b>	2018
<b>Kostenermittlungsstufe</b>	Grobkostenschätzung (netto)
<b>Bezeichnung</b>	
Baukosten inkl. WS Volkmarode (inkl. Grunderwerbskosten)	16,0 Mio €
Baukosten WS Gliesmarode	2,3 Mio. €
Baunebenkosten	3,8 Mio. €
Risiko/Unvorhergesehenes	1,9 Mio. €
Summe (Prognose)	24,0 Mio. €
<b>Prognostizierte Eigenmittel</b>	12,7 Mio. €
<b>Prognostizierte Fördermittel</b>	11,3 Mio. €

### 5. Finanzierung und Kostenteilung

Beim Stadtbahnausbau handelt es sich um ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Braunschweig und der Verkehrs-GmbH. Die Grundlagen der Kostenteilung und Finanzierung sowie der Zusammenarbeit werden in einer Rahmenvereinbarung zwischen den beiden Partnern geregelt. Für jedes Teilprojekt werden darüber hinaus Projektspezifika (vor allem hinsichtlich der Kostentragung) separat vereinbart.

Für die Trassenbereiche auf besonderem Bahnkörper (gesamte Trasse stadteinwärts) und den Abschnitt stadtauswärts im Bereich der Freihaltetrasse ist von einer Förderung des Bundes und des Landes auszugehen. In weiteren Gesprächen mit dem Fördermittelgeber wird geklärt, ob eine Förderung des straßenbündigen Gleiskörpers durch das Land möglich ist.

### 6. Sachstand Haushalts- und Wirtschaftsplanung

Seitens der Verkehrs-GmbH wurden kumuliert von 2019 bis 2022 für Bau-, Planungs- und Nebenkosten 6,852 Mio. Euro in den Wirtschaftsplan 2019 eingestellt:

2019: 1.091.000 €  
2020: 543.000 €  
2021: 565.000 €  
2022: 4.653.000 €

Die Stadt Braunschweig hat vorbehaltlich der Zustimmung des Rates zu den Ansatzveränderungen der Verwaltung für den Haushaltsplan 2019 sowie des IP 2018 bis 2022 im Projekt 4S.660025 „Umsetzung Stadtbahnausbaukonzept“ folgende Finanzmittel für den städtischen Anteil am Teilprojekt Volkmarode eingeplant:

2019: 250.000 €  
2020: 150.000 €  
2021: 150.000 €  
2022: 1.150.000 €

In dem Sammelprojekt 4S.660025 werden die Planungs- und Baumittel für alle Teilprojekte des Stadtbahnausbaus eingeplant.

Mit den übrigen projektbezogenen Finanzabflüssen wäre in den Haushalts- und Wirtschaftsjahren 2023 - 2025 zu rechnen. Diese sind demnach an dieser Stelle noch nicht abgebildet.

## 7. Anweisung der Gesellschafterversammlung der Verkehrs-GmbH

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.

## 8. weiteres Vorgehen

Das erforderliche europaweite Ausschreibungs- und Vergabeverfahren der Planungsleistungen für die Verkehrsinfrastruktur der Neubaustrecke (Strecke Volkmarode inkl. Wendeschleife Volkmarode) wurde gestartet. Der Vergabebeschluss des Bauausschusses ist für den 04.12.2018 vorgesehen.

Bei den Planungen zur Wendeschleife in Gliesmarode handelt es sich vergaberechtlich um ein eigenständiges Projekt, welches gesondert zu vergeben ist. Das Vergabeverfahren wird gestartet, wenn die Planungen zur Campusbahn weiter fortgeschritten sind.

Nach Fertigstellung der Entwurfsplanung wird diese vor einer Einleitung des Planfeststellungsverfahrens dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Der weitere Zeitplan des Stadtbahnausbaus Teilprojekt Volkmarode sieht nach aktuellem Arbeitsstand wie folgt aus:

Fertigstellung Entwurfsplanung	Herbst 2019
Ratsbefassung nach Entwurf	Anfang 2020
Planfeststellungsbeschluss	2021
Bau	ab 2022

Leuer

### **Anlage/n:**

Anlage Trassenvorschlag Volkmarode und Wendeschleife Gliesmarode

## Wendeschleife Gliesmarode



## Strecke Volkmarode und Wendeschleife Volkmarode



### 1.1 Darstellung der Trassenführung und Wendeschleifen- lagen

### 1.2 Steckbrief

<b>Länge der Strecke (inkl. Wendeschleifen)</b>	<b>1,4 km</b>
Anteil eigener Gleiskörper	~70 %
Bewohner (Stand 31.10.2017)	3.350 Bew.
Bewohner Prognose 2030	4.100 Bew.
Prognose Gesamtkosten	24,0 Mio. €
Prognose Eigenmittel	12,7 Mio. €
Prognose Fördermittel	11,3 Mio. €
<b>NKI (Stand Juni 2018)</b> Mitfall 2030 - gilt für Strecke inkl. Wendeschleife Gliesmarode	<b>1,4</b>

### 1.3 Stadtbahn- bedingte Kosten (netto)

Baukosten inkl. Grunderwerb, Ing.-Bauwerke	16,0 Mio. €
Baukosten Wendeschleife Gliesmarode	2,3 Mio. €
Baunebenkosten	3,8 Mio. €
Risiko/ Unvorhergesehenes	1,9 Mio. €
<b>Gesamtsumme (Netto) (=Prognose)</b>	<b>24,0 Mio. €</b>

	16,0 Mio. €
	2,3 Mio. €
	3,8 Mio. €
	1,9 Mio. €
	<b>24,0 Mio. €</b>

### 1.4 Begründung zur Auswahl der favorisierten Trassenkombination

#### Wendeschleife Gliesmarode (knotenintegriert)

- Kein Grunderwerb
- Kürzeste Streckenlänge der Vergleichsvarianten
- Geringste Betriebskosten der Vergleichsvarianten

#### Alternative Lagen haben:

- Höhere Baukosten
- Höhere Betriebskosten
- Schalltechnisch ungünstiger
- Grunderwerb

#### Strecke Volkmarode inkl. Wendeschleife

- Hoher Anteil eigener Gleiskörper möglich
- Größte Erschließungswirkung aller Vergleichsvarianten bei geringster Haltestellenanzahl
- Kein Eingriff in naturschutzrechtlich wertvolle Flächen

#### Alternativtrassen haben:

- eine geringere Erschließungswirkung
- eine schwierigere Verkehrsführung
- greifen in naturschutzrechtlich wertvolle Gebiete ein