

Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr
Amt für Straßen und Verkehr -611-

Bremen, 05.12.2005
Tel.: 9704 (Hr. Dettmer)
Tel.: 10859 (Fr. Sewz)

Deputation für Bau und
Verkehr (S)
Vorlage Nr.: 16/434 (S)

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation
für Bau und Verkehr (S)**

**Neubau der Straßenbahnlinie 4 Schwachhauser Heerstraße / Con-
cordia Tunnel von Bismarckstraße bis Hollerallee
Bereitstellung der Baumittel**

Sachdarstellung:

Der Senat hat am 28. März 2000 beschlossen, dass die Planungen für die Straßenbahnlinie 4 zwischen Bismarckstraße und Hollerallee fortzuführen sind. Die Straßenbahn (ÖPNV) ist auf einem besonderen Bahnkörper zu führen, für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist eine vierstreifige Straße vorzusehen.

Mit der Führung der Straßenbahn auf einem besonderen Bahnkörper ist das verkehrspolitische Ziel einer schnelleren Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖPNV klar definiert. Für den ÖPNV ist dies insbesondere im Hinblick auf die Nutzung der Strecke durch drei Straßenbahnlinien (neben der Linie 4 auch die Linie 1 und die Linie 5) von erheblicher Bedeutung.

Der letzte Ausbau dieses Streckenabschnitts erfolgte Anfang der 60er Jahre. Aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Streckenabschnitts für den ÖPNV und des nunmehr anstehenden Sanierungsbedarfs ist ein Ausbau dringend erforderlich. Bereits im Mai 1987 hat die Stadtgemeinde Bremen mit der Deutschen Bahn eine Vereinbarung zur hierfür erforderlichen Aufweitung der Eisenbahnüberführung abgeschlossen.

Da das Bauwerk abgängig war, wurde der erste der drei Überbauten im Auftrage der Stadtgemeinde Bremen bei gleichzeitiger Aufweitung unter Verzicht der Mittelstützen in den Jahren 1990/1991 neu gebaut. Die weiteren beiden Überbauten konnten bisher aufgrund der Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nicht verbreitert werden. Gleichwohl liegen Zusagen der Stadtgemeinde aus den Jahren 1990 bzw. 1997 an die Deutsche Bahn bezüglich des beabsichtigten Weiterbaus vor.

1999 wurden erneut Gespräche mit der Deutschen Bahn wegen der Aufweitung der Eisenbahnüberführung aufgenommen. In diesen Gesprächen hat die Deutsche Bahn erklärt, dass die alten Brückenpläne und Ausschreibungsunterlagen nicht mehr zu verwenden wären, bedingt durch zwischenzeitliche Änderung der technischen Vorschriften und geänderte Rechtslage. Vor diesem Hintergrund hat daraufhin die Deputation für Bau am 26. April 2001 dem Abschluss einer Planungsvereinbarung zwischen der Stadtgemeinde und der DB AG zur Durchführung einer neuen Planung des Kreuzungsbauwerks zugestimmt. Die Planungsvereinbarung wurde im September 2001 abgeschlossen und von der DB AG mit der Planung des Kreuzungsbauwerkes begonnen. Diese Planung steht nunmehr kurz vor Fertigstellung. Der Hauptvorstand der DB Holding hat am 04. Oktober 2005 bahnintern der Fortführung der Maßnahme zugestimmt und die entsprechenden notwendigen Haushaltsmittel bewilligt. Wird die Planung aus Gründen abgebrochen, die nicht bei der DB liegen, trägt Bremen die bis zu diesem Zeitpunkt entstandenen Planungskosten zuzüglich 20 % Zuschlag für die Betreuung von Ingenieurbüros und die bisher entstandenen Kosten für Baugrunduntersuchung einschl. Verwaltungskosten.

Planerisch ist vorgesehen, auf dem Streckenabschnitt der Schwachhauser Heerstraße zwischen Bismarckstraße und Hollerallee den ÖPNV vom MIV zu separieren und zukünftig auf einer eigenständigen hochgepflasterten Gleistrasse zu führen. Die Gleistrasse soll eine Regelbreite von 6,70 m erhalten. Der Umbau der Schwachhauser Heerstraße kann bei einer überbreiten Richtungsfahrbahn von 5,50 m und einer Hochpflasterung der Straßenbahntrasse zweistreifig (mit Markierung des Mittelstreifens) in jede Richtung geführt werden und somit stadtverträglich erfolgen. Dabei werden die Eingriffe in die privaten Flächen und in den Baumbestand gegenüber der ursprünglichen Planung stark minimiert; die städtebauliche Gestaltung einschließlich Geh- und Radwege wird ebenfalls deutlich verbessert. Die Nebenanlagen beinhalten Geh- und Radweg in ausreichender Breite und - wo möglich - Grünstreifen. Im Tunnelbereich wird aufgrund der neuen Querschnittsaufteilung der Verkehrsanlage und aus Kostengründen (Kosteneinsparung durch Bau der westlichen Widerlager hinter den vorhandenen Widerlagern) die lichte Weite der Straßenunterführung von 23,50 m auf 31,33 m aufgeweitet, wie beim bereits erneuerten Überführungsbauwerk der Bahn konstruktiv schon angelegt. Mittelstützen sind im Unterführungsbereich zukünftig nicht mehr vorgesehen. Im Zuge der Umbaumaßnahme ist es vorgesehen, die Durchfahrthöhe von heute $\geq 4,20$ m auf $\geq 4,50$ m gemäß Empfehlung für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93) zu erhöhen und damit die Standardausbauhöhe zu gewährleisten. Die Planung schließt im Bereich Hollerallee an den bereits fertig gestellten Ausbaubereich an. Im Bereich Bismarckstraße schließt das geplante Vorhaben an den vorhandenen Ausbaustand an.

Zur rechtlichen Absicherung der Planung wird zurzeit ein Planfeststellungsverfahren nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) durchgeführt. In diesem Zusammenhang werden wegen der konzentrierenden Wirkung des Verfahrens die Pläne zur Aufweitung der Eisenbahnüberführung mit planfestgestellt. Dieses Verfahren steht unmittelbar vor dem Abschluss, so dass der Beschluss noch für dieses Jahr erwartet wird.

Die Kosten der Gesamtmaßnahme liegen aus derzeitiger Sicht bei ca. 25,50 Mio. €. Hiervon entfallen auf die Straßenbaumaßnahme ca. 11,00 Mio. € (hiervon 3,50 Mio. € Straßenbahn) und auf die Brückenbaumaßnahme ca. 14,50 Mio. €. Die Straßenbaumaßnahme ist Bestandteil des GVFG-Großbauvorhabens Linie 4. Die Brückenbaumaßnahme unterliegt einer gemeinsamen Veranlassung nach § 12 (2) Eisen-

bahnkreuzungsgesetz, die eine grundsätzliche Drittelung der Kosten vorsieht. In diesem Fall übernimmt die DB AG 1/3 und die Stadtgemeinde Bremen 2/3 der Brückenbaukosten.

Diese Kostenaufteilung ergibt sich aus dem neuen Vereinbarungsentwurf der DB AG, der dem ASV vorliegt und z. Zt. geprüft wird. Die abgestimmte Vereinbarung wird voraussichtlich bis Ende des Jahres unterschriftsreif vorliegen.

Der Baubeginn der Maßnahme ist für Mitte 2006 geplant. Die Fertigstellung soll bis zum Jahresende 2010 erfolgen.

Kostenzusammenstellung:

- Straßenbau (brutto)

Verkehrssicherung	254.000,00 €
Aufbrucharbeiten und Rückbau	446.000,00 €
Erdarbeiten	786.000,00 €
Bordsteine, Entwässerung	439.000,00 €
Tragschichten, Fahrbahn	642.000,00 €
Nebenanlagen (Zufahrten, Parkstreifen, Rad- und Gehwege, Schutzstreifen)	298.000,00 €
Technische Ausstattung (Lichtsignalanlagen, Öffentliche Beleuchtung, Versorgungsleitungen)	597.000,00 €
Landschaftsbau (Bäume, Ausgleichspflanzungen, Rasenansaat, Begleitgrün)	103.000,00 €
Grunderwerb	197.000,00 €
Gutachterliche Begleitung	205.000,00 €
Passiver Lärmschutz	500.000,00 €
Trogbauwerk Concordiatunnel	2.429.000,00 €
Kanalbau, Pumpstation im Trog	510.000,00 €
Zwischensumme Straßenbau	<u>7.406.000,00 €</u>

- Gleisbau (brutto)

Rückbau Gleisanlagen	107.000,00 €
Neubau Gleiskörper	2.700.000,00 €
Fahrleitungsbau	710.000,00 €
Haltestellenanlagen	77.000,00 €
Zwischensumme Gleisbau	<u>3.594.000,00 €</u>

- Brückenbau (brutto)

Brückenbauwerk Concordia-Tunnel	<u>14.500.000,00 €</u>
Angaben Kostenermittlung von DB AG	

Kosten der Gesamtbaumaßnahme **25.500.000,00 €**

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen 25,50 Mio. €.

Der hierin enthaltene Anteil der Deutsche Bahn AG (4,58 Mio. € zuzüglich Zahlung Vorteilsausgleich 1,55 Mio. €; vgl. Anlage 2) in Höhe von 6,13 Mio. € ist in der Darstellung der Finanzierung nicht berücksichtigt, so dass 19,37 Mio. € (vgl. Anlage 1) zur Finanzierung verbleiben.

Für die Durchführung der Maßnahme werden Baumittel wie folgt benötigt:

2006:	3,30 Mio. € bar und 16,07 Mio. € als VE
2007:	2,99 Mio. €
2008:	4,90 Mio. €
2009:	4,49 Mio. €
2010:	3,14 Mio. €
2011:	0,55 Mio. €

Finanzierung:

Folgende Gesamtfinanzierung ist vorgesehen (vgl. Anlage 1):

Finanzhilfen nach dem GVFG	6,47 Mio. €
Finanzhilfen nach dem ÖPNVG	7,35 Mio. €
Bremische Mittel	5,55 Mio. €

Einzeldarstellung:

Gesamtkosten Straßen- und Gleisbau	11,00 Mio. €
davon	
GVFG Großvorhabenförderung	6,47 Mio. €
Förderung Straße ÖPNVG	4,08 Mio. €
Anteil Stadtgemeinde (vgl. Anlage 3)	0,45 Mio. €
Gesamtkosten Concordia-Tunnel (Brücke)	14,50 Mio. €
davon	
Anteil DB AG	4,58 Mio. €
Zahlung Vorteilsausgleich der DB AG	1,55 Mio. €
Förderung Tunnel ÖPNVG	3,27 Mio. €
Anteil Stadtgemeinde (vgl. Anlage 4)	5,10 Mio. €

Die Finanzhilfen nach dem GVFG in Höhe von 6,47 Mio. €, dem ÖPNVG in Höhe von 7,35 Mio. € und der bremische Anteil in Höhe von 5,55 Mio. €, insgesamt 19,37 Mio. €, sind noch haushaltsrechtlich abzusichern. Dazu ist die Erteilung einer Verpflichtungsermächtigung (VE) in Höhe von 19,37 Mio. € bei der Hst 3687/884 10-7 – Investive Zuweisungen an das Sondervermögen Infrastruktur / Amt für Straßen und Verkehr - erforderlich. Für die zu erteilende VE wird zum Ausgleich die bei Hst. 3995/790 10-5, Investitionsreserve - veranschlagte VE insoweit nicht in Anspruch genommen. Die Finanzierung des bremischen Anteils der Maßnahme ist aus dem AIP- Programm -Teil Verkehr- vorgesehen

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Bau und Verkehr (S) nimmt die Kostenermittlung zur Kenntnis und stimmt der Durchführung der Maßnahme sowie der Finanzierung vorbehaltlich der Zustimmung der Wirtschaftsförderausschüsse zu.

Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr
Amt für Straßen und Verkehr -611-

Bremen, 05.12.2005
Tel.: 9704 (Hr. Dettmer)
Tel.: 10859 (Fr. Sewz)

Deputation für Bau und
Verkehr (S)
Vorlage Nr.: 16/434 (S)

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation
für Bau und Verkehr (S)**

**Neubau der Straßenbahnlinie 4 Schwachhauser Heerstraße / Con-
cordia Tunnel von Bismarckstraße bis Hollerallee
Bereitstellung der Baumittel**

Sachdarstellung:

Der Senat hat am 28. März 2000 beschlossen, dass die Planungen für die Straßenbahnlinie 4 zwischen Bismarckstraße und Hollerallee fortzuführen sind. Die Straßenbahn (ÖPNV) ist auf einem besonderen Bahnkörper zu führen, für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist eine vierstreifige Straße vorzusehen.

Mit der Führung der Straßenbahn auf einem besonderen Bahnkörper ist das verkehrspolitische Ziel einer schnelleren Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖPNV klar definiert. Für den ÖPNV ist dies insbesondere im Hinblick auf die Nutzung der Strecke durch drei Straßenbahnlinien (neben der Linie 4 auch die Linie 1 und die Linie 5) von erheblicher Bedeutung.

Der letzte Ausbau dieses Streckenabschnitts erfolgte Anfang der 60er Jahre. Aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Streckenabschnitts für den ÖPNV und des nunmehr anstehenden Sanierungsbedarfs ist ein Ausbau dringend erforderlich. Bereits im Mai 1987 hat die Stadtgemeinde Bremen mit der Deutschen Bahn eine Vereinbarung zur hierfür erforderlichen Aufweitung der Eisenbahnüberführung abgeschlossen.

Da das Bauwerk abgängig war, wurde der erste der drei Überbauten im Auftrage der Stadtgemeinde Bremen bei gleichzeitiger Aufweitung unter Verzicht der Mittelstützen in den Jahren 1990/1991 neu gebaut. Die weiteren beiden Überbauten konnten bisher aufgrund der Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nicht verbreitert werden. Gleichwohl liegen Zusagen der Stadtgemeinde aus den Jahren 1990 bzw. 1997 an die Deutsche Bahn bezüglich des beabsichtigten Weiterbaus vor.

1999 wurden erneut Gespräche mit der Deutschen Bahn wegen der Aufweitung der Eisenbahnüberführung aufgenommen. In diesen Gesprächen hat die Deutsche Bahn erklärt, dass die alten Brückenpläne und Ausschreibungsunterlagen nicht mehr zu verwenden wären, bedingt durch zwischenzeitliche Änderung der technischen Vorschriften und geänderte Rechtslage. Vor diesem Hintergrund hat daraufhin die Deputation für Bau am 26. April 2001 dem Abschluss einer Planungsvereinbarung zwischen der Stadtgemeinde und der DB AG zur Durchführung einer neuen Planung des Kreuzungsbauwerks zugestimmt. Die Planungsvereinbarung wurde im September 2001 abgeschlossen und von der DB AG mit der Planung des Kreuzungsbauwerkes begonnen. Diese Planung steht nunmehr kurz vor Fertigstellung. Der Hauptvorstand der DB Holding hat am 04. Oktober 2005 bahnintern der Fortführung der Maßnahme zugestimmt und die entsprechenden notwendigen Haushaltsmittel bewilligt. Wird die Planung aus Gründen abgebrochen, die nicht bei der DB liegen, trägt Bremen die bis zu diesem Zeitpunkt entstandenen Planungskosten zuzüglich 20 % Zuschlag für die Betreuung von Ingenieurbüros und die bisher entstandenen Kosten für Baugrunduntersuchung einschl. Verwaltungskosten.

Planerisch ist vorgesehen, auf dem Streckenabschnitt der Schwachhauser Heerstraße zwischen Bismarckstraße und Hollerallee den ÖPNV vom MIV zu separieren und zukünftig auf einer eigenständigen hochgepflasterten Gleistrasse zu führen. Die Gleistrasse soll eine Regelbreite von 6,70 m erhalten. Der Umbau der Schwachhauser Heerstraße kann bei einer überbreiten Richtungsfahrbahn von 5,50 m und einer Hochpflasterung der Straßenbahntrasse zweistreifig (mit Markierung des Mittelstreifens) in jede Richtung geführt werden und somit stadtverträglich erfolgen. Dabei werden die Eingriffe in die privaten Flächen und in den Baumbestand gegenüber der ursprünglichen Planung stark minimiert; die städtebauliche Gestaltung einschließlich Geh- und Radwege wird ebenfalls deutlich verbessert. Die Nebenanlagen beinhalten Geh- und Radweg in ausreichender Breite und - wo möglich - Grünstreifen. Im Tunnelbereich wird aufgrund der neuen Querschnittsaufteilung der Verkehrsanlage und aus Kostengründen (Kosteneinsparung durch Bau der westlichen Widerlager hinter den vorhandenen Widerlagern) die lichte Weite der Straßenunterführung von 23,50 m auf 31,33 m aufgeweitet, wie beim bereits erneuerten Überführungsbauwerk der Bahn konstruktiv schon angelegt. Mittelstützen sind im Unterführungsbereich zukünftig nicht mehr vorgesehen. Im Zuge der Umbaumaßnahme ist es vorgesehen, die Durchfahrts Höhe von heute $\geq 4,20$ m auf $\geq 4,50$ m gemäß Empfehlung für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93) zu erhöhen und damit die Standardausbauhöhe zu gewährleisten. Die Planung schließt im Bereich Hollerallee an den bereits fertig gestellten Ausbaubereich an. Im Bereich Bismarckstraße schließt das geplante Vorhaben an den vorhandenen Ausbaustand an.

Zur rechtlichen Absicherung der Planung wird zurzeit ein Planfeststellungsverfahren nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) durchgeführt. In diesem Zusammenhang werden wegen der konzentrierenden Wirkung des Verfahrens die Pläne zur Aufweitung der Eisenbahnüberführung mit planfestgestellt. Dieses Verfahren steht unmittelbar vor dem Abschluss, so dass der Beschluss noch für dieses Jahr erwartet wird.

Die Kosten der Gesamtmaßnahme liegen aus derzeitiger Sicht bei ca. 25,50 Mio. €. Hiervon entfallen auf die Straßenbaumaßnahme ca. 11,00 Mio. € (hiervon 3,50 Mio. € Straßenbahn) und auf die Brückenbaumaßnahme ca. 14,50 Mio. €. Die Straßenbaumaßnahme ist Bestandteil des GVFG-Großbauvorhabens Linie 4. Die Brückenbaumaßnahme unterliegt einer gemeinsamen Veranlassung nach § 12 (2) Eisen-

bahnkreuzungsgesetz, die eine grundsätzliche Drittelung der Kosten vorsieht. In diesem Fall übernimmt die DB AG 1/3 und die Stadtgemeinde Bremen 2/3 der Brückenbaukosten.

Diese Kostenaufteilung ergibt sich aus dem neuen Vereinbarungsentwurf der DB AG, der dem ASV vorliegt und z. Zt. geprüft wird. Die abgestimmte Vereinbarung wird voraussichtlich bis Ende des Jahres unterschriftsreif vorliegen.

Der Baubeginn der Maßnahme ist für Mitte 2006 geplant. Die Fertigstellung soll bis zum Jahresende 2010 erfolgen.

Kostenzusammenstellung:

- Straßenbau (brutto)

Verkehrssicherung	254.000,00 €
Aufbrucharbeiten und Rückbau	446.000,00 €
Erdarbeiten	786.000,00 €
Bordsteine, Entwässerung	439.000,00 €
Tragschichten, Fahrbahn	642.000,00 €
Nebenanlagen (Zufahrten, Parkstreifen, Rad- und Gehwege, Schutzstreifen)	298.000,00 €
Technische Ausstattung (Lichtsignalanlagen, Öffentliche Beleuchtung, Versorgungsleitungen)	597.000,00 €
Landschaftsbau (Bäume, Ausgleichspflanzungen, Rasenansaat, Begleitgrün)	103.000,00 €
Grunderwerb	197.000,00 €
Gutachterliche Begleitung	205.000,00 €
Passiver Lärmschutz	500.000,00 €
Trogbauwerk Concordiatunnel	2.429.000,00 €
Kanalbau, Pumpstation im Trog	510.000,00 €
Zwischensumme Straßenbau	<u>7.406.000,00 €</u>

- Gleisbau (brutto)

Rückbau Gleisanlagen	107.000,00 €
Neubau Gleiskörper	2.700.000,00 €
Fahrleitungsbau	710.000,00 €
Haltestellenanlagen	77.000,00 €
Zwischensumme Gleisbau	<u>3.594.000,00 €</u>

- Brückenbau (brutto)

Brückenbauwerk Concordia-Tunnel	<u>14.500.000,00 €</u>
Angaben Kostenermittlung von DB AG	

Kosten der Gesamtbaumaßnahme 25.500.000,00 €

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen 25,50 Mio. €.

Der hierin enthaltene Anteil der Deutsche Bahn AG (4,58 Mio. € zuzüglich Zahlung Vorteilsausgleich 1,55 Mio. €; vgl. Anlage 2) in Höhe von 6,13 Mio. € ist in der Darstellung der Finanzierung nicht berücksichtigt, so dass 19,37 Mio. € (vgl. Anlage 1) zur Finanzierung verbleiben.

Für die Durchführung der Maßnahme werden Baumittel wie folgt benötigt:

2006:	3,30 Mio. € bar und 16,07 Mio. € als VE
2007:	2,99 Mio. €
2008:	4,90 Mio. €
2009:	4,49 Mio. €
2010:	3,14 Mio. €
2011:	0,55 Mio. €

Finanzierung:

Folgende Gesamtfinanzierung ist vorgesehen (vgl. Anlage 1):

Finanzhilfen nach dem GVFG	6,47 Mio. €
Finanzhilfen nach dem ÖPNVG	7,35 Mio. €
Bremische Mittel	5,55 Mio. €

Einzeldarstellung:

Gesamtkosten Straßen- und Gleisbau	11,00 Mio. €
davon	
GVFG Großvorhabenförderung	6,47 Mio. €
Förderung Straße ÖPNVG	4,08 Mio. €
Anteil Stadtgemeinde (vgl. Anlage 3)	0,45 Mio. €
Gesamtkosten Concordia-Tunnel (Brücke)	14,50 Mio. €
davon	
Anteil DB AG	4,58 Mio. €
Zahlung Vorteilsausgleich der DB AG	1,55 Mio. €
Förderung Tunnel ÖPNVG	3,27 Mio. €
Anteil Stadtgemeinde (vgl. Anlage 4)	5,10 Mio. €

Die Finanzhilfen nach dem GVFG in Höhe von 6,47 Mio. €, dem ÖPNVG in Höhe von 7,35 Mio. € und der bremische Anteil in Höhe von 5,55 Mio. €, insgesamt 19,37 Mio. €, sind noch haushaltsrechtlich abzusichern. Dazu ist die Erteilung einer Verpflichtungsermächtigung (VE) in Höhe von 19,37 Mio. € bei der Hst 3687/884 10-7 – Investive Zuweisungen an das Sondervermögen Infrastruktur / Amt für Straßen und Verkehr - erforderlich. Für die zu erteilende VE wird zum Ausgleich die bei Hst. 3995/790 10-5, Investitionsreserve - veranschlagte VE insoweit nicht in Anspruch genommen. Die Finanzierung des bremischen Anteils der Maßnahme ist aus dem AIP- Programm -Teil Verkehr- vorgesehen

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Bau und Verkehr (S) nimmt die Kostenermittlung zur Kenntnis und stimmt der Durchführung der Maßnahme sowie der Finanzierung vorbehaltlich der Zustimmung der Wirtschaftsförderausschüsse zu.