

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie
Vorlage Nr. 18/318 (S)

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie
am 28. November 2013**

**Notwendige Gleisersatzbaumaßnahmen
der Bremer Straßenbahn AG im Jahr 2014
Gröpelinger Heerstraße, Waller Friedhof bis Lindenhofstraße
Bürgermeister-Hildebrand-Straße, Hans-Böckler-Straße bis Landwehrstraße**

**Absicherung der von der Stadtgemeinde
gemäß Infrastrukturvertrag zu erbringenden Komplementärmittel**

Sachdarstellung:

Die Bremer Straßenbahn AG beabsichtigt aufgrund des starken Verschleißes der Gleisanlagen in der Gröpelinger Heerstraße und der Bürgermeister-Hildebrand-Straße im Jahr 2014 Gleisersatzbau durchzuführen. In beiden Streckenabschnitten sind die Gleisanlagen so weit abgefahren, dass hier ein Austausch dringend erforderlich wird, um einen störungsfreien Linienbetrieb weiterhin aufrechterhalten zu können. Damit einhergehend müssen ebenfalls der Unterbau und die Gleiseindeckung erneuert werden. Dies betrifft zum einen die Gröpelinger Heerstraße, Abschnitt Waller Friedhof bis Lindenhofstraße und zum anderen die Bürgermeister-Hildebrand-Straße einschließlich des Gleisdreiecks Hans-Böckler-Straße. Auf Basis des Beschlusses der Deputation für Bau vom 06. Dezember 2001 sollen die zu erneuernden Streckenabschnitte so gestaltet werden, dass sie zukünftig von Straßenbahnen mit einer Fahrzeugbreite von 2,65 m befahren werden können. Hierzu werden im geringfügigen Maße auch Anpassungsarbeiten an außerhalb der Gleiszone liegenden Straßenanlagen erforderlich.

Gemäß Infrastrukturvertrag sind anteilige Kosten der Maßnahmen durch die Stadtgemeinde zu übernehmen. Nach Kostenschätzung der BSAG (s. Anlagen) ergeben sich für die Maßnahmen die folgenden Kosten:

Bürgermeister-Hildebrand-Straße:

Straßenanlagen:

- Im Bereich Bahnanlagen: ca. 563 T€
- Straßenanpassungen, Lichtsignalanlagen ca. 150 T€, davon 50 T€ für Signalanlagen

Gröpelinger Heerstraße:

Straßenanlagen:

- Im Bereich Bahnanlagen: ca. 1.514 T€
- Straßenanpassungen im Seitenraum, Lichtsignalanlagen: ca. 330 T€, davon 130 T€ für Lichtsignalanlagen

Gemäß des Berichts der Verwaltung vom 19. Juli 2013 für die Sitzung der Deputation am 22. August 2013 sind Anpassungsarbeiten, die allein aufgrund der Verbreiterung des Gleisachsabstandes anfallen, lediglich zu 75 % von der Stadtgemeinde zu erstatten. Die anfallenden Kosten von Lichtsignalanlagen sind von der Stadtgemeinde zu tragen. Damit reduziert sich der bremische Anteil an den Kosten der Straßenanpassungen inkl. Lichtsignalanlagen auf einen Betrag von ca. 125 T€ für die Bürgermeister-Hildebrand-Straße und ca. 280 T€ für die Gröpelinger Heerstraße.

Damit sind von der Stadtgemeinde gemäß Infrastrukturvertrag zu finanzieren:

Bürgermeister-Hildebrand-Straße:

• Straßenanlagen:	ca. 563.000 €
• Im Bereich Bahnanlagen:	
• Straßenanpassungen, Lichtsignalanlagen	ca. 125.000 €
Summe	<u>ca. 688 .000 €</u>

Gröpelinger Heerstraße:

• Straßenanlagen:	ca. 1.514.000 €
• Im Bereich Bahnanlagen:	
• Straßenanpassungen im Seitenraum, Lichtsignalanlagen:	ca. 280.000 €
Summe	<u>ca. 1.794.000 €</u>
Die Gesamtkosten belaufen sich damit auf (netto)	<u><u>ca. 2.482.000 €</u></u>

Problemlösung:

Damit auf den beiden Streckenabschnitten weiterhin ein reibungsloser Linienbetrieb gewährleistet werden kann, sind die von der BSAG beabsichtigten und in den Anlagen beschriebenen Gleisersatzbaumaßnahmen umzusetzen. Hierfür sind die von der Stadtgemeinde nach Infrastrukturvertrag zu tragenden Finanzmittel bereit zu stellen.

Finanzierungsvorschlag:

Die Umsetzung der beiden Maßnahmen soll in 2014 im Sondervermögen Infrastruktur / Teilbereich BgA (Betrieb gewerblicher Art) erfolgen. Der Betrieb gewerblicher Art ist vorsteuerabzugsberechtigt, daher werden die Netto-Kosten dargestellt.

Bürgermeister-Hildebrand-Straße und Gleisdreieck Hans-Böckler-Straße

Die Netto-Kosten in Höhe von 688.000 € sind gem. § 10 Brem. ÖPNVG bis zu 90 % förderfähig.

Daraus ergibt sich folgende Finanzierung:

Bremische Mittel 70.000 €

ÖPNVG 618.000 €

Gröpelinger Heerstraße (zwischen Lindenhofstraße/Ritterhuder Straße und Waller Friedhof)

Die Netto-Kosten in Höhe von 1.794.000 € sind gem. § 10 Brem. ÖPNVG bis zu 90 % förderfähig. Daraus ergibt sich folgende Finanzierung:

Bremische Mittel 180.000 €

ÖPNVG 1.614.000 €

Die bremischen Mittel in Höhe von 70.000 € und 180.000 € sind im Wirtschaftsplan 2014 im Sondervermögen Infrastruktur / Verkehr – Teilbereich BgA bei der Position „Herstellung, Veränderung, Erneuerung Gleiszone“ berücksichtigt. Die Mittel nach dem Bremischen ÖPNVG in Höhe von 618.000 € und 1.614.000 € werden bei der Haushaltsstelle 0687/891 20-1 „An öffentliche Unternehmen, Ausgaben gem. § 10 BremÖPNVG (Bremen)“ eingeplant.

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt die Kostenermittlung zur Kenntnis und stimmt der Finanzierung der Maßnahmen zu.

Gleisersatzbau

Straßenbahnlinie 2

Bürgermeister-Hildebrand-Straße und Gleisdreieck Hans-Böckler-Straße

Bremer Straßenbahn AG
Flughafendamm 12
28 199 Bremen
Tel.: 0421 5596-0

Bearbeitung:
Stabsstelle Verkehrs- und Infrastrukturplanung
Tel.: 0421 5596-465
Fax: 0421 5596-8465

1. Darstellung des Vorhabens

In der Bürgermeister-Hildebrand-Straße und der Hans-Böckler-Straße verkehrt die Straßenbahnlinie 2 im regelmäßigen Linienbetrieb. Das Gleisdreieck am Knotenpunkt Hans-Böckler-Straße / Lloydstraße / Bgm.-Hildebrand-Straße wird zudem als Umfahrungs- bzw. Umleitungsstrecke u. a. der Straßenbahnlinie 3 genutzt.

Die Gleisanlagen in der Bürgermeister-Hildebrand-Straße wurden in den Jahren 1996 und 1987 hergestellt.

Die Weichen und Schienen des Gleisdreiecks an der Hans-Böckler-Straße stammen aus den Jahren 1964, 1992 und 1993. Sie sind hier so stark abgefahren, dass ein Austausch zwingend erforderlich ist. Ebenso weisen der Unterbau und die Gleiseindeckung Schäden auf. Sie müssen derzeit mit einem erheblichen, jährlich wiederkehrenden finanziellen Aufwand betriebsfähig gehalten werden und bedürfen daher ebenfalls dringend einer Erneuerung.

Die geplante Baumaßnahme umfasst die Anlagen des Gleisdreiecks Hans-Böckler-Straße einschließlich der Haltestelle „Lloydstraße“ und die Gleisanlagen in der Bürgermeister-Hildebrand-Straße, wo unter Nutzung der vorhandenen Schienen der Gleismittenabstand verändert wird. Die Länge des gesamten Bauabschnittes beträgt ca. 540 m.

Gemäß dem Beschluss der Deputation für Bau vom 06.12.2001 werden die zu erneuernden bzw. zu verändernden Gleisanlagen so gestaltet, dass sie zukünftig von Straßenbahnen mit einer Fahrzeugbreite von 2,65 m befahren werden können.

In der Bürgermeister-Hildebrand-Straße erfolgt deshalb eine Aufweitung des Gleismittenabstandes von gegenwärtig 2,75 m auf zukünftig 3,05 m. Dies erfolgt unter Verwendung des vorhandenen Gleismaterials durch eine entsprechende einseitige Verschiebung des westlichen Gleises um 30 cm. Der Abstand zwischen Bahnkörperbegrenzung und westlicher Gleisachse beträgt in der Bürgermeister Hildebrand-Straße in Fahrtrichtung Sebaldsbrück zukünftig 1,65 m.

Das heute vorhandene Rasengleis wird wieder hergestellt.

In der Bgm.-Hildebrand-Straße befinden sich heute zwei Bahnübergänge, die auch nach der Umgestaltung bestehen werden.

An dem Bahnübergang in Höhe ‚Utbremer Grün‘ werden die Breiten der Aufstellflächen am Übergang auf 2,50m bzw. 2,30m aufgeweitet. Die Bgm.-Hildebrand-Straße wird dabei in diesem Bereich auf einer Länge von 8,00m hochgepflastert, um eine barrierefreie und radfahrfreundliche Verbindung zwischen den öffentlichen Grünanlagen zu ermöglichen. Der Bahnübergang wird mit einem Blindenleitsystem versehen und durch eine Lichtsignalanlage und Geländer zum Gleis hin gesichert. Die Breite des Durchgangs beträgt 3,30m. Die Oberfläche im Bereich des Bahnübergangs wird mit Asphalt geschlossen.

Der Übergang in der Höhe der Bürgermeister-Deichmann-Straße für Fußgänger und Radfahrer wird ebenfalls in Asphalt hergestellt und mit einer Signalanlage gesichert.

Die Gleismittenaufweitungen im Gleisdreieck in der Hans-Böckler-Straße sind entsprechend den Erfordernissen der hier zu berücksichtigenden Kurvenfahrten mit 2,65m breiten Straßenbahnen geplant.

Hier wird die heute vorhandene Packlage durch eine neue Betontragplatte ersetzt. Die heutige Pflastereindeckung wird entfernt, die neuen Gleise werden mit einem hochwertigen, dauerelastischen Unterguss auf der neuen Betontragplatte verlegt und mit anthrazit eingefärbtem Beton komplett verfüllt.

Durch den hochwertigen Schienenunterguss wird sichergestellt, dass Lärm- und Erschütterungen in dem erforderlichen Maß gedämmt werden.

Im Abschnitt des besonderen Bahnkörpers in der Hans-Böckler-Straße werden Vignolschienen auf Spannbetonschwellen verlegt und wie heute vorhanden, mit Schotter eingedeckt. Im Bereich der Haltestelle „Lloydstraße“ werden die Flächen zwischen Gleis und Haltestellenbord mit Asphalt geschlossen.

Da die Straßenbahnlinie 3 inzwischen im regelmäßigen Linienbetrieb nicht mehr über die Haltestelle „Lloydstraße“, sondern über die Eduard-Schopf-Allee geführt wird, kann die heute dreigleisige Haltestellenanlage „Lloydstraße“ um einen Haltepunkt reduziert werden.

Hierzu wird die Haltestelle „Lloydstraße“ auf der Nordseite zurückgebaut, so dass sie künftig nur noch zwei Haltestellenflächen aufweist.

Die jeweilige straßenseitigen Borde der Haltestellenanlage bleiben dabei erhalten. Hieraus ergibt sich die Möglichkeit auf der Haltestellennordseite die heutige Haltestellenfläche zu renaturisieren und die Gleisgeometrie so zu verändern, dass die Fahrgastaufstellfläche in Fahrtrichtung Sebaldsbrück verbreitert werden kann, was die Sicherheit für die Fahrgäste erhöht und es möglich macht, hier zukünftig einen Fahrgastunterstand in Standardgröße aufstellen zu können.

Die neuen Haltestellenoberflächen mit einer Nutzlänge von jeweils mindestens 40 m werden entsprechend den Richtlinien und in Absprache mit dem Landesbehindertenbeauftragten barrierefrei mit einem anthrazitfarbenen Belag und einem weißen Leitsystem hergestellt. Neben statischen Fahrgastinformationen sind auch dynamische Fahrgastinformationsanzeigen geplant.

Die Haltestellen erhalten zudem barrierefreie Zugänge, die ebenfalls den Richtlinien entsprechend und in Absprache mit dem Landesbehindertenbeauftragten gestaltet werden.

Bei der Planung der Verkehrsanlagen wurde zudem berücksichtigt, dass die Nebenanlagen der Straßen aus Kostengründen weitestgehend unverändert bleiben sollen.

Die geplanten baulichen Veränderungen der Straßenbahnanlagen bedingen keinerlei Änderungen an der Führung des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Zusätzliche Oberflächenversiegelungen ergeben sich nicht, im Gegenteil wird ein Teil der heutigen Haltestellenfläche entsiegelt.

2. Baurecht

Im Rahmen der Planung der beschriebenen Maßnahme wurde im Juli 2011 eine erste Anhörung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Anregungen und Veränderungswünsche, die in dem Anhörverfahren eingebracht wurden, wurden soweit möglich aufgenommen und die Planunterlagen entsprechend verändert..

Die überarbeiteten Pläne wurden den Einwändern im Januar 2012 zu einer zweiten Anhörung zugesandt. Mit der veränderten Planung konnte ein Einverständnis mit allen Trägern öffentlicher Belange erreicht werden.

Es ist geplant einen Antrag auf Planfeststellung nach §28 (2) PBefG zu stellen. Mit dem Antragsschreiben wird auch um Zustimmung nach §60 BOStrab für die Gleisersatzbaumaßnahme gebeten.

3. Lärm- und Erschütterungsgutachten

Für die geplante Maßnahme wurde ein Lärm- und Erschütterungsgutachten erstellt.

Darin wurde festgestellt, dass sich bezüglich der Geräuschemissionen durch die Gleisersatzbaumaßnahme keine relevante Erhöhung der Beurteilungspegel einstellt und insofern im Sinne des §1 der 16. BImSchV keine wesentliche Änderung des Verkehrsweges eintritt.

Auch bei der Beurteilung der Erschütterungsimmissionen hat sich ergeben, dass nach Fertigstellung der Baumaßnahme keine höheren Immissionswerte und keine erheblichen Belästigungen von Menschen in angrenzenden Gebäuden durch den Straßenbahnverkehr zu erwarten sind.

4. Bauzeiten

Geplant ist, die Baumaßnahme im Frühjahr 2014 durchzuführen. Die Umsetzung wird nach jetzigem Sachstand einen Zeitraum von ca. 7 Wochen in Anspruch nehmen. Detaillierte Angaben zu Bauzeiten und Bauabläufen können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erfolgen.

5. Kosten

Die geschätzten Kosten für die geplante Maßnahme setzen sich wie folgt zusammen:

BSAG-anteilige Kosten für:

- Bahnanlagen: ca. 1.126 TEuro
- Fahrleitungs- und Steuerungsanlagen: ca. 450 TEuro

Straßenanlagen:

- Im Bereich Bahnanlagen: ca. 563 TEuro
- Straßenanpassungen und Lichtsignalanlagen ca. 150 TEuro

BSAG – PL3

Gleisersatzbau

Straßenbahnlinie 2 und 10

Gröpelinger Heerstraße

zwischen Lindenhofstraße/Ritterhuder Straße und Waller Friedhof

Bremer Straßenbahn AG
Flughafendamm 12
28 199 Bremen
Tel.: 0421 5596-0

Bearbeitung:
Stabsstelle Verkehrs- und Infrastrukturplanung
Tel.: 0421 5596-326
Fax: 0421 5596-8326

1. Darstellung des Vorhabens

In der Gröpelinger Heerstraße verkehren die Straßenbahnlinie 2, 10 und N10 im regelmäßigen Linienbetrieb. Die Gleisanlagen in der Gröpelinger Heerstraße wurden zwischen 1984 und 1997 hergestellt. Die Gleise sind zwischenzeitlich so stark abgefahren, dass ein Austausch zwingend erforderlich ist. Ebenso weisen der Unterbau und die Gleiseindeckung erhebliche Schäden auf, sie müssen derzeit mit einem erheblichen, jährlich wiederkehrenden finanziellen Aufwand betriebsfähig gehalten werden und bedürfen daher ebenfalls einer dringenden Erneuerung.

Die geplante Baumaßnahme umfasst die Straßenbahnanlagen in der Gröpelinger Heerstraße zwischen Lindenhofstraße/Ritterhuder Straße und Waller Friedhof einschließlich der Haltestellen „Moorstraße“ und „Altenescher Straße“. Die Länge des Bauabschnittes beträgt ca. 1.120 m.

Gemäß dem Beschluss der Deputation für Bau vom 06.12.2001 werden die zu erneuernden bzw. zu verändernden Gleisanlagen so gestaltet, dass sie zukünftig von Straßenbahnen mit einer Fahrzeugbreite von 2,65 m befahren werden können.

Hierzu erfolgt eine symmetrische Aufweitung des Gleismittenabstandes zu beiden Seiten von gegenwärtig 2,75 m auf 3,05 m. Die Gleisanlagen werden wie im Bestand in Form eines straßenbündigen Bahnkörpers hergestellt. Der Gleisbereich wird anschließend, wie heute, durch Markierung vom Fahrbahnbereich des MIV abgegrenzt. Bei einem geplanten Abstand zwischen Bahnkörperbegrenzung und Gleisachse von 1,50 m auf freier Strecke verbleiben dann links und rechts Fahrstreifenbreiten zwischen 3,45 m und 3,50 m.. Die veränderte Gleislage bewirkt somit keine Veränderung bei der Verkehrsabwicklung.

Die Gleise werden auf einer Betontragplatte gelagert und mit einem hochwertigen Schienenunterguss versehen, so dass Lärm und Erschütterungen in erforderlichem Maß gedämmt werden. Ein Gutachten zur Lärm- und Erschütterungssituation ist beauftragt.

Im Rahmen des Gleisersatzbaus wird die in Mittellage liegende Haltestelle „Altenescher Straße“ barrierefrei umgebaut und zugänglich gemacht. Die Haltestelle erhält dabei einen mit Leitsystem ausgestatteten Zugang, der außerdem durch eine heute nicht vorhandene bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage gesichert wird. Die Haltestellenflächen, die zukünftig gegenüberliegend angeordnet sind, werden gemäß Richtlinien und in Absprache mit dem Landesbehindertenbeauftragten mit einem weißen Leitsystem und anthrazitfarbenen Betonplattenbelag ausgestattet.

Gleiches gilt für die Haltestelle „Moorstraße“, die in der Lage unverändert bleibt, zukünftig aber auch von der Ortsbuslinie 82 in Fahrtrichtung Gröpelingen mitgenutzt werden soll und in der Breite und Längenausdehnung den Anforderungen angepasst wird.

Die Haltestellen werden mit der üblichen Haltestellenmöblierung wie Standard-Fahrgastunterständen sowie statischen und dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen ausgestattet.

Die Nebenanlagen der Gröpelinger Heerstraße können weitestgehend unverändert bleiben. Lediglich im Bereich der Haltestelle „Altenescher Straße“ sind Anpassungen an den südlichen Nebenanlagen wegen des neuen Haltestellenzugangs notwendig. Dies bedingt, dass vor der Einmündung Altenescher Straße zukünftig auf zwei Längsstellplätze verzichtet werden muss. Auf der Straßennordseite muss ein Baum dem neuen Haltestellenzugang weichen. Die Absprache für einen Ersatzstandort wird noch in Abstimmung mit dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Referat 30 erfolgen.

Durch die notwendige Anpassung der Haltestellenbreite an der Haltestelle „Moorstraße“, muss hier auf der Straßennordseite auf zwei der heute markierten Längsstellplätze verzichtet werden.

Im Knotenpunkt „In den Barken“ / „Grasberger Straße“ müssen die Einmündungsbereiche den neuen Gegebenheiten angepasst werden, um hier weiterhin die heute vorhandenen Linksabbiegemöglichkeiten anbieten zu können. Dies führt hier zu leichten Veränderungen an den Nebenanlagen.

Eine nennenswerte zusätzliche Versiegelung von Oberflächen ist mit der geplanten Maßnahme nicht verbunden.

2. Baurecht

Im Rahmen der Planung der beschriebenen Maßnahme, wurde seitens der BSAG vom 28.08.2013 bis 04.10.2013 eine Anhörung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt.

Nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen zu dem Verfahren und der ggf. notwendigen Anpassung der Planunterlagen, sowie entsprechend notwendiger Ergebnisse des beauftragten Lärm- und Erschütterungsgutachtens, beabsichtigt die BSAG nach derzeitigen Sachstand das Baurecht über einen Antrag auf Planfeststellung nach §28 (2) PBefG zu erlangen.

Zeitgleich mit der Antragstellung nach PBefG beabsichtigt die BSAG auch die notwendige Zustimmung nach §60 BOStrab zu beantragen.

3. Lärm- und Erschütterungsgutachten

Für die geplante Maßnahme ist ein Lärm- und Erschütterungsgutachten beauftragt.

4. Bauzeiten

Geplant ist, die Baumaßnahme im Sommer 2014 durchzuführen. Die Umsetzung wird nach jetzigem Sachstand einen Zeitraum von ca. 13 Wochen in Anspruch nehmen. Detailliertere Angaben zu den Bauzeiten und Bauabläufen können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gemacht werden.

5. Kosten

Die geschätzten Kosten für die geplante Maßnahme setzen sich wie folgt zusammen:

BSAG-anteilige Kosten für:

- Bahnanlagen: ca. 3.025 TEuro
- Fahrleitungsanlagen: ca. 625 TEuro

Straßenanlagen:

- Im Bereich Bahnanlagen: ca. 1.514 TEuro
- Straßenanpassungen
im Seitenraum: ca. 200 TEuro
- Lichtsignalanlagen: ca. 130 TEuro

BSAG – PL3wag