

**Deputationsvorlage  
für die Sitzung der Deputation  
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S)**

**Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge in Bremen-Oberneuland**

**1. Sachdarstellung:**

Das Streckennetz der Deutschen Bahn soll im Bereich einer der Hauptabfuhrstrecken Wanne-Eickel/Bremen/Hamburg für die erhöhte Streckengeschwindigkeit von 200 km/h ausgebaut werden. Sie ist ab dem beseitigten Bahnübergang „Am Hodenberger Deich“ bereits mit dieser Geschwindigkeit befahrbar.

Im Bereich der drei Bahnübergänge „Auf der Heide“, „Mühlenfeldstr.“ und „Rockwinkeler Landstr.“ beträgt die Streckengeschwindigkeit zurzeit noch 160 km/h. Um die Streckengeschwindigkeit auch auf diesem Streckenabschnitt auf 200 km/h anheben zu können, müssen die drei Bahnübergänge gem. § 11 (2) EBO (Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung) beseitigt werden.

Die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge in Bremen-Oberneuland dient den verkehrs- und umweltpolitischen Zielen der Verlagerung der Verkehre von der Straße auf die Schiene. Dies ist nur möglich, wenn Reise- und Transportzeiten auf der Schiene minimiert werden. Dafür sind die entsprechenden baulichen Voraussetzungen zu schaffen.

Die Bahnübergänge an solchen stark befahrenen Bahnstrecken stellen zudem Gefahrenpunkte dar, die durch die geplanten Baumaßnahmen beseitigt werden können. Dies führt zu einer Erhöhung der Sicherheit des Straßen- und Schienenverkehrs. Durch die langen Schließzeiten der Bahnübergänge werden insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten Rückstaus erzeugt, die durch den Bau der Eisenbahnüberführungen vermieden werden. Die Leistungsfähigkeit des örtlichen Straßennetzes verbessert.

Die Beseitigung der drei Bahnübergänge wird von der Deutschen Bahn AG betrieben. Die Stadtgemeinde Bremen ist nach Eisenbahnkreuzungsgesetz als Kreuzungsbeteiligter von dem Projekt betroffen. Die Deutsche Bahn AG als Vorhabenträger hat ein Anspruch auf Umsetzung des Projektes, auch wenn sich die übrigen Kreuzungsbeteiligten gegen die Umsetzung widersetzen sollten.

Gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz sind die Kreuzungspartner verpflichtet ihre Anlagen jeder selbst zu planen. Die Kostenmassen, zu denen neben den Baukosten u. a. auch der Grunderwerb gehört, wird nach Abschluss des Vorhabens je zu einem Drittel von der Deutschen Bahn AG, der Stadtgemeinde Bremen und dem Bund getragen.

Der Deputation für das Bauwesen wurde das Vorhaben im Mai 1998 mit der Vorlage „Bereitstellen von Planungsmitteln für die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge in Bremen Oberneuland“ vorgestellt. Die Deputation stimmte der Planung dieser Maßnahme zu. Die Wirtschaftsförderungsausschüsse der Deputation für Wirtschaft und für das Bauwesen stimmten ebenfalls im Mai 1998 der Bereitstellung der Planungsmittel zu. Mit diesen Mitteln wurden die Straßenplanung und die Genehmigungsunterlagen erstellt.

Am 10. Dezember 2004 wurde der Planfeststellungsbeschluss gefasst. Darin wurde festgelegt, dass an allen drei Bahnübergängen die Straße in einem Trogbauwerk unter der Eisenbahnstrecke unterführt wird.

Nach diversen Einsprüchen und Klagen vor dem OVG Bremen ist der Planfeststellungsbeschluss nunmehr rechtsbeständig und verpflichtet die Deutsche Bahn AG und die Stadtgemeinde Bremen zur jeweiligen Umsetzung ihrer kreuzungsbedingten Anlagen.

Am 08. April 2010 wurden die Mittel in Höhe von 8.280.000 € (brutto) für Planungen und Baumittel für den Grunderwerb durch die Deputation für Bau und Verkehr genehmigt. Am 7.05.2010 hat der Haushalts- und Finanzausschuss der Erteilung einer entsprechenden Verpflichtungsermächtigung zugestimmt. Der Bremische Anteil beträgt mit 2.760.000 € 1/3 der Kosten (gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz).

Die Planung der drei Ingenieurbauwerke, einschl. der Eisenbahnüberführungsbauwerke, des Straßenbaus und des LBP's sind fast abgeschlossen. Zurzeit wird noch intensiv an der Koordinierung der Leitungsträger gearbeitet. Grunderwerbsverhandlungen über die betroffenen Grundstücke werden geführt.

Die kreuzungsbedingten Absprachen mit der Deutschen Bahn AG finden regelmäßig statt, die erforderlichen Genehmigungen für die Sperrpausen 2014 im Gleisbereich sind beantragt.

## **2. Termine:**

Ende 2012:	Rodungsarbeiten, Beginn Arbeiten der Leitungsträger, evtl. Straßenbauarbeiten in den vorhandenen Knotenpunkten
Mitte 2013 – Mitte 2015:	Bau Trogbauwerk „Franz-Schütte-Allee“, Umbau der anschließenden Knotenpunkte
Ende 2013 – Mitte 2015:	Bau Trogbauwerk „Auf der Heide“
Mitte 2015 – Anfang 2016:	abschließende Straßenbau- und Leitungsverlegungsarbeiten in den Knotenpunkten und in den neuen Straßen „Auf der Heide“ und „Franz-Schütte-Allee“
Anfang 2016 –Mitte 2016:	Leistungsarbeiten „Mühlenfeldstraße“
Mitte 2016 – Ende 2017	Bau Trogbauwerk „Mühlenfeldstr.“
Anfang 2018 – Mitte 2018:	abschließende Straßenbau- und Leitungsverlegungsarbeiten in den Knotenpunkten und in der neuen Straße „Mühlenfeldstraße“

Ein detaillierter Terminplan wird erst nach der Fertigstellung sämtlicher Planungen vorliegen.

### 3. Kosten- und Finanzierung:

Nach erfolgter Konkretisierung der Baumaßnahmen können die benötigten Baumittel für sämtliche Ingenieurbauwerke, Straßenbau, Leitungsverlegungen, Beleuchtung, Lichtsignalanlagen, Rodungen, Umsetzung LBP, Altlastenentsorgungen, Beweissicherungen dargestellt werden. Darüber hinaus ist auch ein Ausbau eines P+R Parkplatzes in der Mühlenfeldstraße geplant sowie mehrere baubedingte Provisorien. Die Kosten dieser Maßnahmen unterliegen nicht der Kostenteilung gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz und sind insofern separat in der Kostenzusammenstellung dargestellt. Nach der Zustimmung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie kann nach Beschluss der Haushalte 2012 und 2013 der Haushalts- und Finanzausschuss am 1.06.2012 zur Erteilung einer weiteren Verpflichtungsermächtigung befasst werden.

#### a. Kostenzusammenstellung

Ingenieurbauwerke (einschl. Pumpwerke mit Ausstattung):

Trogbauwerk „Franz-Schütte-Allee“:	12.780.000 €
Trogbauwerk „Mühlenfeldstr.“:	8.090.000 €
Trogbauwerk „Auf der Heide“:	5.250.000 €

Straßenbaukosten (einschl. Straßenbau in den Trogbauwerken):

Bereich „Franz-Schütte-Allee“:	4.100.000 €
Bereich „Mühlenfeldstr.“:	2.200.000 €
Bereich „Auf der Heide“:	1.200.000 €

Beleuchtung:	380.000 €
Lichtsignalanlagen:	250.000 €
Rodungsarbeiten:	300.000 €
Umsetzung LBP:	235.000 €
Altlastenentsorgung:	780.000 €
Leitungsverlegungen:	3.500.000 €
Beweissicherungen:	<u>200.000 €</u>

**Zwischensumme:** **39.265.000 €**

Verwaltungskostenpauschale nach EKrG (10 %) 3.926.500 €

**Summe Baukosten für Kostendrittung:** **43.191.500 € (brutto)**

Nicht kreuzungsbedingte Baukosten: 900.000 €

Es handelt sich um eine Maßnahme nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG), aufgrund dessen sind die Bau- und Grunderwerbskosten anteilig (jeweils 1/3) zwischen den Vertragspartnern sowie dem Bund zu teilen.

In Bezug auf die Kostenteilung stellen sich die Anteile der Beteiligten voraussichtlich wie folgt dar:

Bund:	14,397 Mio. €
DB AG:	14,397 Mio. €
Bremische Mittel:	14,397 Mio. €
nicht kreuzungsbedingte Baukosten Bremen	<u>0,900 Mio. €</u>

**Gesamtsumme (Bremische Mittel+Nicht-Kreuzungsbedingte Kosten): 15,297 Mio. €**

Die Unterlagen nach § 24 LHO können nach Absprache beim Amt für Straßen und Verkehr, Herdentorsteinweg 49/50, Zimmer 530, Tel.: 361 – 94 47 eingesehen werden.

### **b. Finanzierung:**

Die Gesamtkosten der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme betragen 43.191.500 € (-brutto-). Die nicht kreuzungsbedingten Kosten betragen 900.000 € (-brutto-)

Es ist vorgesehen, dass die Deutsche Bahn AG die Trogbauwerke baut und vorfinanziert. Bremen führt den Straßenbau mit den zugehörigen Gewerken durch und finanziert diesen Teil vor. Die Mittel von Dritten sollen jeweils zeitnah zu den Projektausgaben gezogen werden.

Es ist beabsichtigt, die Gesamtmaßnahme im Sondervermögen Infrastruktur / Verkehr – Teilvermögen Straße durchzuführen.

Der bremische Kostenanteil in Höhe von 15,297 Mio. € und die Mittel von Dritten beim vom Bremen umzusetzenden Straßenbau in Höhe von 8,76 Mio. € sind haushaltsrechtlich abzusichern.

Der Kostenanteil Bremens an der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme in Höhe von 14,379 Mio. € ist nach dem Entflechtungsgesetz zu 75 % GVFG -förderfähig (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz). Ein Teil der nicht kreuzungsbedingten Kosten (Anteil für den P+R-Platz) sind gem. § 10 Brem. ÖPNVG bis zu 90 % förderfähig.

Daraus ergibt sich folgende Finanzierung der Bremischen Kosten:

	Brem. Mittel	GVFG	Brem. ÖPNVG	Gesamtkosten
2012	47.000 €	108.000 €	0 €	155.000 €
2013	900.000 €	1.900.000 €	0 €	2.800.000 €
2014	917.000 €	2.750.000 €	0 €	3.667.000 €
2015	1.142.000 €	3.425.000 €	450.000 €	4.567.000 €
2016 ff.	868.250 €	3.289.750 €	0 €	4.108.000 €
gesamt	3.874.250 €	11.472.750 €	450.000 €	15.297.000 €

In den Haushaltsentwürfen 2012/2013 bzw. dem Wirtschaftsplanentwurf des Sondervermögens Infrastruktur 2012/2013. sind die bremischen Mittel in Höhe von 0,947 Mio. Euro enthalten. Die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz (ehemals GVFG) werden bei der Haushaltsstelle 0687/891 10-4 „An öffentliche Unternehmen, Finanzhilfen nach dem GVFG (Bremen) eingeplant. Für die Jahre 2013 ff. wird die Erteilung einer Verpflichtungs-

ermächtigung in Höhe der bremischen Mittel, der Drittmittel nach GVFG und BremÖPNVG sowie der Mittel von Dritten für den Straßenbau in Höhe von insgesamt 23,905 Mio. € bei der Haushaltsstelle 3687/884 10-7 „Investive Zuweisung an das Sondervermögen Infrastruktur/Verkehr (ASV)“ beim Haushalts- und Finanzausschuss beantragt.

#### **4. Beschlussvorschlag:**

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