

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	11.06.2013	öffentlich
Bezirksvertretung Sennestadt	20.06.2013	öffentlich
Bezirksvertretung Heepen	20.06.2013	öffentlich
Bezirksvertretung Gadderbaum	20.06.2013	öffentlich
Bezirksvertretung Jöllenbeck	20.06.2013	öffentlich
Bezirksvertretung Schildesche	27.06.2013	öffentlich
Bezirksvertretung Senne	27.06.2013	öffentlich
Bezirksvertretung Brackwede	27.06.2013	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	27.06.2013	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	02.07.2013	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	18.07.2013	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Grundsatzentscheidung zur Realisierung der Linie 5 von Heepen über den Jahnplatz/Adenauerplatz nach Senne und Sennestadt sowie zum neuen Netzkonzept für den weiteren Stadtbahnausbau und zur Planung der neuen Linie 5 in Niederflurtechnik

Betroffene Produktgruppe

11.12.04.02 ÖPNV

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planung bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

-

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Stadtentwicklungsausschuss, 07.05.2013, TOP 8

Gemeinsame Sondersitzung der Bezirksvertretungen Heepen, Mitte, Gadderbaum, Brackwede, Senne, Sennestadt, Schildesche und Jöllenbeck, 22.05.2013

1. Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretungen Heepen, Mitte, Gadderbaum, Brackwede, Senne, Sennestadt, Schildesche, Jöllenbeck und der Stadtentwicklungsausschuss empfehlen, der Rat beschließt:

- 1) Für den weiteren Stadtbahnausbau werden beim Liniennetz folgende Änderungen vorgenommen
 - Es wird eine neue Linie 5 Heepen - Radrennbahn - Kesselbrink - Jahnplatz - Adenauerplatz - Brackwede - Senne - Sennestadt eingeführt.
 - Die Linie 1 wird verkürzt auf den Abschnitt Schildesche - Jahnplatz - Bereich Bethel.

- 2) Die Linie 5 Heepen - Sennestadt wird in Niederflurtechnik geplant.
- 3) Für den Abschnitt Jahnplatz - Adenauerplatz und für den neuen Endpunkt der Linie 1 im Bereich Bethel/Artur-Ladebeck-Straße werden die Ergebnisse der von moBiel zu beauftragenden Machbarkeitsstudie sowie der vom Amt für Verkehr bereits beauftragten Verkehrsuntersuchung Jahnplatz den politischen Gremien vorgelegt.
- 4) Entsprechend der oben genannten Zielsetzung wird die Stadtbahnlinie 5 Heepen – Sennestadt realisiert, wobei die jeweiligen weiteren Planungsschritte den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt werden.
- 5) Die moBiel GmbH wird auf Basis dieser Beschlüsse beauftragt, die Anmeldeunterlagen für die Förderprogramme von Bund und Land zu konkretisieren und die entsprechenden Anmeldungen vorzunehmen.

2. Begründung:

2.1 Planungsstand

In der Potenzialanalyse Stadtbahn 2030 wurde eine hohe Wirtschaftlichkeit der Stadtbahnstrecke nach Heepen und einer Verlängerung von Senne nach Sennestadt nachgewiesen.

Für die Stadtbahnstrecke Jahnplatz – Heepen liegt seit Februar 2012 eine Machbarkeitsstudie vor, in der die technische Machbarkeit nachgewiesen sowie eine vergleichende Bewertung möglicher Trassenvarianten und Kostenschätzungen durchgeführt wurde.

Für die Strecke Senne – Sennestadt liegt seit Frühjahr 2013 ebenfalls eine Machbarkeitsstudie vor, aus der eine Vorzugsvariante für die Trasse hervorgeht und in der eine Kostenermittlung durchgeführt wurde.

2.2 Förderung

Das Projekt Stadtbahn Heepen – Innenstadt – Senne – Sennestadt ist im Januar 2012 durch die moBiel GmbH beim Land NRW für das GVFG-Bundesförderprogramm angemeldet worden. Grundlage für die Projektanmeldung waren die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Heepen sowie der Potenzialanalyse Stadtbahn 2030.

Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW hat folgende Förderbedingungen bzw. Förderrichtlinien genannt:

- Da voraussichtlich nicht alle im Bundesprogramm angemeldeten Maßnahmen in NRW finanziert werden können, wird zugunsten der besten Maßnahmenbewertungen und der zuerst vorgelegten Unterlagen entschieden.
- Eine aktuelle standardisierte Bewertung muss vorgelegt werden, in der durch einen Wert weit über 1,0 ein positives Nutzen-Kosten Verhältnis nachgewiesen wird.
- Die Förderhöhe beträgt voraussichtlich 90% (60% Bund, 30% Land). Das Gesamtförderpaket, das evtl. zusätzlich zur Bundes- und Landesförderung ergänzende Förderungen des NWL nach §12 ÖPNVG NRW, des Städtebaus oder des Entflechtungsgesetzes enthalten kann, muss vom Antragsteller organisiert und vorgelegt werden.
- Eine Förderung ist nur zulässig, wenn das Baurecht insgesamt vorliegt. Für Teilstrecken ist eine Förderung möglich, wenn ein eigener Verkehrswert nachgewiesen wird.
- Bei der Finanz- und Zeitplanung ist derzeit davon auszugehen, dass die Maßnahme bis 31.12.2019 gebaut und schlussgerechnet sein muss, da das GVFG 2019 endet. Ebenso endet das Entflechtungsgesetz und die § 12 Förderung des NWL.

- Für eine Förderung durch den Bund wird ein Anteil von 70 bis 80% besonderer Gleiskörper an der Gesamtmaßnahme vorausgesetzt. Da der Bund Streckenanteile ohne besonderen Bahnkörper nicht fördert, sind für diese Abschnitte ergänzende Förderungen durch das Land möglich.

In einem Gespräch im Dezember 2012 beim Ministerium wurden mehrere Abstimmungsgespräche mit Bund und Land vereinbart. Noch in 2013 werden folgende Unterlagen erwartet:

- Vereinfachte Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Berechnung)
- Klärung der Systemfrage (Hoch- oder Niederflur)
- Vorplanungsstand
- Finanzplanung einschließlich Aussage über Betriebshöfe und Fahrzeugfinanzierung
- Zeitplanung (von der Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens bis zur Schlussrechnung der Zuschüsse)

2.3 Zeitplanung

Im April 2013 startete mit ZUKUNFT MOBIELEFELD ein umfangreiches Bürgerbeteiligungsverfahren für alle Maßnahmen, die sich in der Potenzialanalyse als wirtschaftlich herausgestellt haben (Zielnetz 2030). Dieses ist neben den Streckenverlängerungen nach Heepen und Sennestadt auch die Verlängerung der Linie 3 nach Hillegossen. Das Beteiligungsverfahren soll über drei Jahre bis Ende 2015 laufen und die Planungen bis zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens begleiten.

Ziel ist es, im Jahr 2016 Baurecht durch einen Planfeststellungsbeschluss zu erlangen.

Mit den Entscheidungen dieser Beschlussvorlage werden wichtige Anforderungen zur Finanzierung aus Mitteln des Bundesprogramms sichergestellt. Dazu gehören die verlangte Klärung der Systemfrage sowie das Netzkonzept als Grundlage für jegliche weitere Planung.

Eine weitere Entscheidung, die noch in 2013 zu treffen sein wird, ist die Trassenentscheidung für die Strecke Adenauerplatz über Jahnplatz bis Heepen. Hier werden weiterführende Planungen – auch im Rahmen des Bürgerbeteiligungsverfahrens - folgen und den politischen Gremien in der zweiten Jahreshälfte 2013 vorgestellt.

2.4 Netzkonzept

Grundlegende Entscheidung für alle weiteren Planungsschritte ist neben der Systementscheidung die Festlegung des zukünftigen Liniennetzes.

Als Grundlage für diese Entscheidung wurde von moBiel eine vergleichende Bewertung denkbarer Netzkonzepte durchgeführt (**siehe Anlagen**).

Aus einer Reihe von möglichen Netzkonzepten, die die Einbindung der Linien aus Heepen und Sennestadt in das Stadtbahnnetz ermöglichen, wurden letztendlich zehn sinnvolle Netzmodelle für einen Variantenvergleich herausgearbeitet. Dabei wird jeweils Heepen mit dem Jahnplatz, über die Innenstadt, mit dem Bereich Bethel, der Sennestadt oder Sieker verknüpft. Diese Varianten sind dann jeweils als Hochflurvarianten (Varianten 1 bis 4) oder als Niederflurvarianten der Linie aus Heepen (Varianten 5 bis 8) möglich.

Dazu kommen zwei Varianten, die einen nördlichen Streckenast (von der Uni oder z.B. aus Babenhausen Süd) über den Tunnelabschnitt zum Adenauerplatz und weiter über den Jahnplatz oberirdisch mit der Streckenführung nach Heepen verknüpfen. Diese Varianten mit vollständiger Umfahrung der Altstadt sind nur als Hochflurvarianten ausführbar, da der Stadtbahntunnel nicht in Niederflur umgebaut werden kann.

Ausgeschlossen wurden vorab jegliche direkten Verknüpfungen der Heeper Strecke mit dem Stadtbahntunnel (über Dürkopp Tor 6). Grund ist hierfür die Auslastung in den Spitzenstunden, die bereits heute zu Einschränkungen in der Betriebsqualität führt (vorgestellt im StEA am 2.10. 2012; TOP 6).

Die weiteren Maßnahmen des Zielnetzes 2030, also die Verlängerungen nach Hillegossen, Milse Ost, Hochschulcampus und Dürkopp Tor 6 wurden in den untersuchten Netzkonzepten jeweils berücksichtigt.

Zur Bewertung der Netzvarianten sind vier Kriterienfelder herangezogen worden:

- Betriebliche Aspekte
- Fahrgastnutzen
- Kosten
- Städtebau und Verkehr

Das Ergebnis der Variantenuntersuchung ist, dass die Verknüpfung der neuen Strecke nach Heepen mit der Stadtbahnverlängerung nach Sennestadt zu empfehlen ist (Variante 3 oder 7). Die Linie 1 erhält im Bereich Bethel eine Endstation und eine Verknüpfung mit der Linie nach Senne und Sennestadt.

Ausschlaggebend für diese Bewertung ist die verbesserte Anbindung des Bereiches Bethel an die Innenstadt über zwei Linienwege, die vorgesehene Weiterführung der Linie 1 in der Hauptverkehrszeit nach Brackwede und die betriebswirtschaftlich günstige Fahrzeugauslastung auf den Außenstrecken nach Heepen und nach Senne-Sennestadt.

Dieses Ergebnis stellt sich unabhängig von der Systementscheidung ein. Eine durchgeführte Sensitivitätsanalyse zeigt außerdem, dass das Ergebnis auch bei veränderten Gewichtungen der Kriterienfelder bei der Bewertung stabil ist.

2.5 Systementscheidung

Im Ergebnis der untersuchten Netzvarianten schneidet die Niederflurvariante der Verbindung Heepen – Innenstadt – Sennestadt mit der besten Bewertung ab. Die Bewertungen für die Hochflurvariante (Variante 3) und die Niederflurvariante (Variante 7) liegen nahe beieinander. Während die Hochflurvariante Vorteile in den betrieblichen Kriterien aufweist, sprechen für die Niederflurvariante vor allem die städtebaulichen Kriterien.

Deshalb ist für die Abwägung der Systementscheidung vor allem relevant, inwieweit andere Aspekte Entscheidungshinweise geben können. Dazu gehören mögliche Unterschiede in der Kostenstruktur der Fahrzeuge und des Betriebshofes. Nach intensiver Recherche kann die Aussage getroffen werden, dass die Kosten der Fahrzeuge unabhängig von System sind, entscheidend sind hier vielmehr Länge und Ausstattung der Fahrzeuge. Ebenfalls sind die Kosten für die Einrichtung eines neuen Betriebshofes und einer Werkstatt vor allem abhängig von der Fahrzeuganzahl und nicht vom System.

Ein zweiter Betriebshof und die oberirdische Führung durch die Innenstadt sind sowohl für die Hoch- als auch für die Niederflurtechnik notwendig. Mit der Neukonzeption einer Linie 5 besteht damit die Möglichkeit, eine Systementscheidung treffen zu können.

2.6 Machbarkeitsstudie Innenstadt

MoBiel wird eine Machbarkeitsstudie beauftragen und zusammen mit dem Amt für Verkehr begleiten, die die Straßenraumaufteilung und Haltestellengestaltung des Abschnittes Jahnplatz bis Adenauerplatz untersucht und außerdem Lösungen für die Verknüpfung der Linie 1 mit der Linie 5 im Bereich Bethel darstellt.

Die Ergebnisse des vom Amt für Verkehr bereits beauftragten Verkehrsgutachtens Jahnplatz werden im September 2013 erwartet und fließen in diese Untersuchung ein.

Über das Maß einer Machbarkeitsstudie hinaus sind stadtgestalterische Aspekte (Grüner Stadtring) besonders zu berücksichtigen. Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Innenstadt sollen im ersten Quartal 2014 vorliegen.

2.7 Kosten und Finanzierung

2.7.1 Baukosten

Die Baukosten für die Stadtbahnstrecke Heepen-Sennestadt werden nach derzeitigem Planungsstand auf etwa 185 Mio EUR (netto) geschätzt.

Diese Kosten setzen sich zusammen aus:

- 78,5 Mio EUR für den Abschnitt Jahnplatz – Heepen
(Kostenschätzung Büro TTK, Machbarkeitsstudie Heepen)
- 55,9 Mio EUR für den Abschnitt Senne – Sennestadt
(Kostenschätzung Büro TTK, Machbarkeitsstudie Sennestadt)
- 24,4 Mio EUR zusätzliche Kosten aufgrund von zusätzlichen Maßnahmen, die nicht unmittelbar durch den Stadtbahnbau begründet sind *(20% der o.g. Kosten)*
- 21 Mio EUR für den Abschnitt Jahnplatz – Adenauerplatz
(wegen der besonderen städtebaulichen Bedeutung wird ein Kostensatz von 20 Mio EUR/km angesetzt, der zusätzliche Kosten z.B. für städtebauliche Maßnahmen berücksichtigt)
- 2,0 Mio EUR für den Rückbau der Hochbahnsteige in der Artur-Ladebeck-Straße und der Haltestelle Rosenhöhe
- 3,0 Mio EUR für die Herstellung einer Verknüpfungs- und Wendeanlage im Bereich Bethel

Hinzu kommen Planungskosten, die unter der Berücksichtigung, dass ein erheblicher Teil der Planungsleistungen intern durch moBiel und Amt für Verkehr erfolgt, auf 10 Mio EUR geschätzt werden.

Für den erforderlichen neuen Betriebshof kalkuliert moBiel die Baukosten mit 22 Mio EUR.

Die geschätzten Gesamtkosten für Streckenausbau, Planungskosten und Bau des Betriebshofs betragen demnach etwa 217 Mio EUR (netto).

In dieser Kalkulation nicht enthalten ist der Umbau der Haltestellen in der Brackweder Hauptstraße. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist ein barrierefreier Ausbau dieser Haltestellen in jedem Fall erforderlich und damit unabhängig von einer Stadtbahnerweiterung. Auch sind die Baukosten für die erforderlichen Haltestellen unabhängig von einer Systementscheidung Hoch- oder Niederflur.

2.7.2 Zuschüsse

Im Falle einer Bewilligung werden durch das GVFG-Bundesprogramm der originäre Stadtbahnbau sowie alle Folgemaßnahmen bezuschusst, die unmittelbar durch den Stadtbahnbau verursacht werden. Der Fördersatz beträgt dabei 90% der förderfähigen Kosten. Unter der Annahme von 95% förderfähigen Kosten ergibt dieses eine Förderquote von 85%.

Eine geringere Förderquote ergibt sich für zusätzliche Maßnahmen, die sich aus den weiteren Planungen ergeben und die nicht zwingend für den Stadtbahnbau erforderlich sind. Dies sind z.B. städtebauliche Verbesserungen oder der Bau von Radwegen. Diese werden nicht durch die GVFG-ÖPNV-Förderung bezuschusst, sondern es können ergänzend Zuschüsse aus anderen Förderprogrammen (Förderungen des NWL nach §12 ÖPNVG NRW, des Städtebaus oder des Entflechtungsgesetzes) beantragt werden. Der Fördersatz liegt dann nur bei 65 bis 75%, die förderfähigen Kostenanteile erfahrungsgemäß bei rund 80%. Damit ergibt sich für die zusätzlichen Maßnahmen eine Förderquote von etwa 52 bis 60%.

In welcher Höhe Fördermittel aus anderen Förderprogrammen bewilligt werden, kann zum derzeitigen Planungsstand nicht beziffert werden. Die Anträge stehen in Konkurrenz zu anderen Verkehrsprojekten in Bielefeld.

Für den Bau des Betriebshofes können keine Zuschüsse beantragt werden.

Planungskosten werden durch die GVFG-Bundesförderung bis zu einem Betrag, der 5% der Bausumme entspricht, bezuschusst. Dies bedeutet, dass für die Strecke Heepen – Sennestadt nach derzeitigem Planungsstand 9,25 Mio EUR Planungskosten bezuschusst werden.

Unter den genannten Voraussetzungen kann für die Gesamtmaßnahme, inklusive dem nicht zuschussfähigen Betriebshof, insgesamt eine Förderquote von 72% erreicht werden. Bei einer geschätzten Bausumme von 217 Mio EUR ergibt das eine Fördersumme von 156 Mio EUR.

2.7.3 Eigenanteile

Der verbleibende Eigenanteil in Höhe von 61 Mio EUR ist zum überwiegenden Teil durch den Vorhabenträger moBiel GmbH und zum geringeren Teil durch die Stadt Bielefeld aufzubringen.

Der Eigenanteil von moBiel setzt sich zusammen aus den Eigenmitteln für den originären Stadtbahnbau und den unmittelbaren Folgekosten sowie für den Rückbau der Haltestellen und dem Bau der Verknüpfungs- und Wendeanlage in Bethel. MoBiel finanziert außerdem die Gesamtkosten für den Betriebshof.

Insgesamt wird der Eigenanteil von moBiel an den Baukosten auf 50 Mio kalkuliert.

Die Stadt Bielefeld trägt im Wesentlichen die Kosten aus den zusätzlichen Maßnahmen, die nicht unmittelbar durch den Stadtbahnbau begründet sind (z.B. Radwegebau, städtebauliche Verbesserungen).

Die Höhe des städtischen Eigenanteils ist abhängig von den weiteren Planungsergebnissen und der Höhe der Zuschüsse außerhalb der Bundesförderung. Er wird nach derzeitigem Planungsstand auf 11 Mio EUR geschätzt.

Die aufgeführte Schätzung der Kosten birgt Risiken auf Kostensteigerungen. Diese Risiken liegen im Wesentlichen bei den Baukosten (vor allem in den Abschnitten Heepen-Jahnplatz und Senne-Sennestadt), beim Anteil der förderfähigen Kosten (die u.a. vom Anteil an eigenen Gleiskörper abhängen) sowie bei den externen Planungskosten (die u.a. abhängig sind von der Entwicklung der zur Verfügung stehenden personellen Kapazitäten).

Detailliertere Kostenberechnungen können jedoch erst nach Vorliegen einer konkreten Planung erstellt werden.

2.7.4 Wirtschaftlichkeit

MoBiel hat eine Wirtschaftlichkeitsberechnung für alle geplanten Stadtbahnerweiterungen des Zielnetzes 2030 vorgelegt, die auch die Verlängerung der Linie 3 nach Hillegossen berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung der Investitionskosten für Infrastruktur und Fahrzeuge sowie den zu erwartenden Einsparungen des Stadtbahnbetriebs gegenüber einem Busbetrieb ist seitens moBiel eine Finanzierung der Maßnahmen bei einer Zunahme der jährlichen Fahrgastzahl um 9 Mio. Fahrgästen im Gesamtnetz ohne Steigerung des Fehlbetrages möglich. Dies entspricht einem Fahrgastzuwachs von 25.000 Fahrgästen pro Tag, Bezogen auf die im Jahr 2012 erreichten 56,5 Mio. Fahrgäste bedeutet das eine Steigerung von ca. 16%.

3 Zusammenfassung

Im Variantenvergleich wurde das Netzkonzept am besten bewertet, das eine Verknüpfung der Stadtbahnstrecke nach Heepen mit der Stadtbahnverlängerung nach Sennestadt (Linie 5 Heepen-Sennestadt), sowie die Verkürzung der Linie 1 vorsieht, die im Bereich Bethel eine Endstation und eine Verknüpfung mit der Linie nach Senne und Sennestadt erhält. In der Hauptverkehrszeit ist die Weiterführung der Linie 1 nach Brackwede vorgesehen.

Diese Netzvariante ist sowohl in Hochflur als auch in Niederflur möglich. Aufgrund der städtebaulichen Kriterien ergibt sich ein leichter Vorteil der Niederflurvariante.

Die Systementscheidung für Niederflur bedeutet, dass eine Streckenerweiterung nach Sennestadt nur im Zusammenhang mit der Strecke nach Heepen realisierbar ist, weil der Streckenast Innenstadt-Senne-Sennestadt in Niederflur alleine nicht wirtschaftlich ist.

Die gesamten Baukosten für das Projekt Heepen-Sennestadt betragen nach derzeitigem Planungsstand 217 Mio EUR netto. Hierin enthalten sind auch die Kosten für den Bau eines neuen Betriebshofes sowie der Rückbau vorhandener Hochbahnsteige im Bereich Artur-Ladebeck-Straße und an der Rosenhöhe.

Unter Berücksichtigung der möglichen Zuschüsse aus Bundes- und Landesförderung ergeben sich Eigenanteile für moBiel in Höhe von rund 50 Mio EUR (ohne Fahrzeuginvestitionen), sowie für die Stadt Bielefeld in Höhe von 11 Mio EUR.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)	
--	--

Moss	
-------------	--