

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie
und Landwirtschaft (S)
Vorlage Nr. 19/417 (S)**

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)
am 14.06.2018**

**Ersatzbau Eisenbahnüberführung (EÜ) Sebaldsbrücker Heerstraße (Zeppelintunnel)
einschließlich Trogbauwerk und Verkehrsanlage**

**Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung gemäß
§ 12 (2) Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)**

A. Sachdarstellung

Der Senat wird am 12. Juni 2018 über die Maßnahme des Ersatzbaus der Eisenbahnüberführung Sebaldsbrücker Heerstraße und den Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung beraten. Auf Basis der beigelegten Senatsvorlage (s.a. Anlage) sind folgende Beschlüsse vorgesehen:

1. Der Senat nimmt den Bericht über die Kosten für die Planung und den Bau des Ersatzbaus Eisenbahnüberführung Sebaldsbrücker Heerstraße zur Kenntnis.
2. Der Senat stimmt dem Abschluss der Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG zu.
3. Der Senat stimmt der Vorbelastung der zukünftigen Haushalte wegen des Ersatzbaus Eisenbahnüberführung Sebaldsbrücker Heerstraße in Höhe der bremsischen Mittel von rd. 30 Mio. € zu und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr die Mittel im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2020/2021 sowie der Finanzplanung prioritär im Produktplan 68 zu berücksichtigen.
4. Der Senat stimmt der Erteilung einer zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung für den Ersatzbau von 29,768 Mio. Euro zu und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die Beschlussfassung in der Fachdeputation und im Haushalts- und Finanzausschuss herbeizuführen.

Einzelheiten der Maßnahme sind der anliegenden Senatsvorlage zu entnehmen.

B. Beschlussvorschlag für die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S)

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt den Bericht über die Kosten für die Planung und den Bau des Ersatzbaus Eisenbahnüberführung Sebaldsbrücker Heerstraße zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) stimmt dem Abschluss der Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG zu.
3. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) stimmt der Vorbelastung der zukünftigen Haushalte wegen des Ersatzbaus Eisenbahnüberführung Sebaldsbrücker Heerstraße in Höhe der bremsischen Mittel von rd. 30 Mio. € zu und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr die Mittel im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2020/2021 sowie der Finanzplanung prioritär im Produktplan 68 zu berücksichtigen.
4. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr die erforderlichen Finanzierungsbeschlüsse im Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.

Anlage: Vorlage für die Sitzung des Senats am 12.06.2018 „Ersatzbau Eisenbahnüberführung (EÜ) Sebaldsbrücker Heerstraße (Zeppelintunnel) einschließlich Trogbauwerk und Verkehrsanlage - Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung gemäß § 12 (2) Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)“

**Vorlage
für die Sitzung des Senats
am 12.06.2018**

**Ersatzbau Eisenbahnüberführung (EÜ) Sebaldsbrücker Heerstraße (Zeppelin tunnel)
einschließlich Trogbauwerk und Verkehrsanlage**

**Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung gemäß
§ 12 (2) Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)**

A. Problem

Gemäß Senatsbeschluss vom 29. September 2015 zur Aufstellung der Haushalte 2016 und 2017 sowie der Planung 2018 bis 2020 sind Deputationsvorlagen, die eine Vorbelastung der künftigen Haushalte darstellen, vorab dem Senat zur Beschlussfassung vorzulegen.

Die Maßnahme des Ersatzbaus der Eisenbahnüberführung (EÜ) Sebaldsbrücker Heerstraße (Zeppelin tunnel) einschließlich Trogbauwerk und Verkehrsanlage ist mit der Nr. BS.11 integrativer Bestandteil des Handlungskonzepts des Verkehrsentwicklungsplans 2025.

Baulastträger der vorgenannten Eisenbahnüberführung ist die Deutsche Bahn AG. Der Baulastträger der darunterliegenden Verkehrsanlagen einschließlich des Trogbauwerks ist die Stadtgemeinde Bremen. Die DB Netz AG beabsichtigt als Schieneninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG die Eisenbahnüberführung (EÜ) über die Sebaldsbrücker Heerstraße zu erneuern. Für die Stadtgemeinde Bremen ergibt sich daher nach EKrG die Folgepflicht in diesem Zusammenhang die unten beschriebenen Arbeiten an den Verkehrsanlagen mit auszuführen. Um die dafür erforderlichen Planungsunterlagen zu erstellen wurde mit der DB AG am 29. Februar 2016 eine Planungsvereinbarung getroffen, daran anschließend wird nun als nächster Schritt zur Umsetzung der Maßnahme der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung erforderlich.

Das im Bremer Stadtteil Hemelingen befindliche Kreuzungsbauwerk der DB Netz AG ist Bestandteil der zweigleisigen Strecke Bremerhaven – Wunstorf und bereits seit 1913 im Betrieb. Die letzte Regelinspektion hat ergeben, dass sich das Gesamtbauwerk im erneuerungsbedürftigen Zustand befindet. Für die Stahlkonstruktion der Brücke herrscht ein generelles Schweißverbot. Massive Schädigungen an Unter- und Obergurtstäben bis zu den Knotenverbindungen sind offensichtlich und dulden keinen Aufschub der Erneuerung.

Ebenfalls altersbedingte Probleme an der Bausubstanz weist das 1923 erbaute Trogbauwerk unterhalb der Eisenbahnüberführung auf, durch das die Sebaldsbrücker Heerstraße im Kreuzungsbereich geführt wird. Hinzu kommen massive Entwässerungsprobleme im Bauwerksbereich, insbesondere bei Starkregenereignissen, die zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen. Die im Bestand sehr geringe Durchfahrthöhe von 3,65 m unterhalb der EÜ führt fortwährend unfallbedingt zu Schäden an den Oberleitungsanlagen, da LKW, für die eine Regeldurchfahrthöhe von 4,00 m erforderlich ist, die Beschilderung missachten.

Hierdurch kommt es zu Einschränkungen und Störungen beim Straßenbahnbetrieb der BSAG auf den Linien 2 und 10, die im Havariefall nur noch eingeschränkt bis zur Haltestelle Bennigsenstraße statt bis Sebaldsbrück verkehren können. Durch den geplanten Ersatzbau werden die vorgenannten Defizite an der Bausubstanz und die daraus resultierenden Verkehrssicherheitsmängel einschließlich der damit einhergehenden Unfälle behoben bzw. die Realisierung eines regelkonformen Zustandes herbeigeführt.

Die Bereitstellung von Planungsmitteln in Höhe von 1.880.000 EUR erfolgte bereits mit städtischem Deputationsbeschluss vom 22.08.2013 (Vorlage Nr. 18/727 für die Leistungsphasen 1-5).

Mit dem Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation am 08.01.2015 wurde die Fortführung der Planung auf Basis der vorgestellten Vorzugsvariante 3.3 determiniert.

Mittlerweile ist die Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) abgeschlossen. Die für das weitere Vorgehen notwendige Kostenberechnung der Deutschen Bahn AG liegt seit Dezember 2017 vor und wurde zur Vorlagenerstellung noch überprüft. Es ist beabsichtigt zeitnah das notwendige Planfeststellungsverfahren gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) einzuleiten. In diesem Zusammenhang werden in konzentrierender Wirkung des Verfahrens die Planungen des Straßenbaulastträgers gem. § 78 BremVwVfG mit planfestgestellt.

Finanziell sind die Planungsmittel für die Leistungsphasen 1 bis 5 (vgl. Deputationen vom 22.08.2013) vollständig vertraglich verpflichtet; tatsächlich abgeflossen sind bislang rd.170.000,- EUR (brutto). Diese Mittel wurden u.a. für Planungsleistungen für Straßenverkehrsanlagen bis einschließlich Leistungsphase 3 verauslagt.

Genehmigt	Verauslagt	Verpflichtet	Restmittel
1.880.000 €	170.000 €	1.880.000 €	0 €

In der nachfolgenden Tabelle ist der ausstehende Mittelabflusses von 1.710.000 € folgendermaßen vorgesehen:

Jahre	2018	2019	2020	2021 ff.	Summe
Mittelabfluss	530.000 €	400.000 €	400.000 €	380.000 €	1710.000€

Gemäß der maßnahmenbezogenen Finanzplanung sind in den Jahren 2017 bis 2021 bereits 2.125.000 € angemeldet worden. Die erforderlichen 1.880.000 € Planungsmittel sind darin enthalten, bei den restlichen Mitteln handelt es sich um Baumittel.

Um das weitere Planungsverfahren durchführen zu können, wird der Abschluss einer Vereinbarung über eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nach §§ 3, 12, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) erforderlich. Hier werden, entsprechend der sich ergebenden Kostenmasse und der auf Basis der Fiktiventwürfe sich ergebender Teilungsschlüssel, die Kostenanteile der Beteiligten ermittelt und festgelegt.

Der Abschluss einer solchen Vereinbarung ist schon jetzt erforderlich, weil für die Baumaßnahme Sperrpausen ab 2020 im Bahnbetrieb notwendig sind. Diese Sperrpausen bedeuten umfangreiche, regionale und überregionale Strecken- und Fahrplananpassungen mit weitreichenden Auswirkungen auf den Bahnbetrieb sowohl im Wirtschaftsverkehr als auch im Personenverkehr. Nach Vorgabe der Bahn

muss die Definition dieser Sperrpausen mindestens drei Jahre vor Bau geschehen und im Gesamtkonzept der DB (Anmeldung integrierter Bündelung von Maßnahmen) berücksichtigt werden. Entsprechend ist diese Anmeldung bereits erfolgt. **Zwei Jahre vor Baubeginn muss dann bereits das Kapazitätsmanagement im Bereich Fahrplan verfeinert werden.** Darüber hinaus ist das Projekt EÜ Sebaldsbrück ein baubetriebliches „Ankerprojekt“ der DB Netz AG und beinhaltet im sog. Schatten noch weitere Maßnahmen der DB AG im norddeutschen Großraum und darüber hinaus, die es untereinander und parallel zueinander zu koordinieren gilt. Um diese Vereinbarung termingerecht abzuschließen, sind die Zustimmung zum Abschluss dieser Maßnahme und die Absicherung der Baufinanzierung im Juni 2018 erforderlich.

B. Lösung

Die Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG wird abgeschlossen und die Absicherung der Baufinanzierung von 39 Mio. € wird sichergestellt.

Mit Abschluss der Entwurfsplanung liegt die Kostenberechnung der DB Netz AG für die Maßnahme vor. Damit wurde die in der vorangegangenen Deputationsvorlage vom 22.08.2013 und dem Bericht der Verwaltung vom 08.01.2015 grob ermittelte Kostenannahme auf Grundlage der gegenwärtigen vertiefenden Entwurfsplanung fortgeschrieben. Auf Basis der nunmehr detaillierteren Kostenberechnung liegen die von der DB Netz AG ermittelten Herstellungskosten der Gesamtmaßnahme (ohne Verwaltungskostenanteil) aktuell bei rd. 38,0 Mio. EUR (netto). Diese Kostenentwicklung, um rd. 11 Mio. EUR (netto) gegenüber der ursprünglichen Kostenannahme auf Grundlage der Machbarkeitsstudie (08.01.2015), resultiert im Wesentlichen auf dem höheren Detaillierungsgrad der Planung, den damit verbundenen Erkenntnissen und den umfangreicheren gesetzlichen Anforderungen.

Begründet signifikante Kostensteigerungen zeigen sich insbesondere in den Bereichen Lärmschutz, Landschaft/Natur, Sicherungstechnik und Bautechnologie.

Zuzüglich zu den Herstellungskosten fallen für die Kreuzungsbeteiligten gemäß § 5 EKrV Verwaltungskosten in Höhe von 10 v.H. auf die von ihnen aufgewandten Grunderwerbs- und Baukosten an. Mit den rd. 3,8 Mio. EUR (netto) Verwaltungskosten sind u.a. die Aufwendungen für Vorarbeiten, die Erstellung der Vorentwürfe, die Bearbeitung des vergabereifen Bauentwurfs, die Prüfung der statischen Berechnungen, die Vergabe der Bauarbeiten, Bauüberwachung, Bauleitung sowie sonstige Verwaltungstätigkeiten einschließlich des Rechnungs- und Kassendienstes abgegolten.

Für die bauliche Herstellung der Maßnahme sowie für die Verwaltungskostenpauschale werden somit Mittel in Höhe von rd. 41,8 Mio. (netto) benötigt.

Der Bremische Anteil gemäß § 12 EKrG in Höhe von rd. 72% der Gesamtkosten beläuft sich auf rd. 30,1 Mio. EUR (netto). Die Deutsche Bahn AG agiert bei der Realisierung als Unternehmer und ist deswegen für den von ihr zu tragenden Anteil der Maßnahmenkosten vorsteuerabzugsberechtigt. Auf den Kostenanteil der Stadt ist hingegen der reguläre Satz der Mehrwertsteuer zu entrichten. Gemäß dem im Kreuzungsrecht geregelten Vorgehen trägt von dieser Steuersumme jeder Kreuzungsbeteiligte den von ihm im Rahmen der Maßnahme zu übernehmenden prozentualen Anteil. Die somit auf den Bremer Anteil von 30,1 Mio. EUR anfallende Mehrwertsteuer in Höhe von rd. 5,7 Mio. EUR wird gemäß dem Vorgenannten zu rd.

72% von Bremen und rd. 28% von der DB Netz AG getragen. Der Bremische Bruttoanteil beläuft sich somit auf Gesamtkosten in Höhe von rd. 34,2 Mio. EUR. Dies bedeutet für die Stadtgemeinde eine Mehrwertsteuerbelastung von ca. 13,7% bezogen auf die anteilig zu zahlende Gesamtkostenmasse.

Unter Einbezug einer jährlichen Preissteigerungsrate ab dem Jahr 2018 in Höhe von 3,0% p.a. (Baupreisindex Statistisches Bundesamt, Dezember 2017) entstehen unter Zugrundelegung einer 5-jährigen Projektlaufzeit für die bauliche Herstellung (ab 2020) Gesamtkosten in Höhe von rd. 39,0 Mio. EUR.

Die derzeitig benötigten Mittel stellen sich wie folgt dar:

Leistung	in Mio. EUR
Grunderwerb	0,220
Tiefbau, Erdarbeiten, etc.	3,220
Ingenieurbau	15,500
Sicherungstechnik	3,800
Schallschutz und Umweltbelange	4,200
Straßenbau	6,730
Leitungen Dritter	1,570
Bautechnologie/Baulegistik	2,760
Zwischensumme Bau	38,000
Verwaltungskosten 10 %	3,800
Gesamtkosten (netto)	41,800
Gesamtkostenanteil Bremen (netto)	30,096
Anteilige MwSt. Bremen	4,117
Gesamtkosten Bremen einschl. MwSt.	34,213

Kalkulation der Gesamtkostenentwicklung unter Berücksichtigung einer jährlichen Preissteigerungsrate von 3,0% über die Jahresscheiben (auf Basis des Baukostenindex des Statistischen Bundesamts, Stand 12/2017) ab 2018:

Jahr	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Summe
Anteil in %	0%	0%	15%	30%	40%	10%	5%	
Dyn. Preisgleitklausel*	3%	6%	9%	12%	15%	18%	21%	
Kosten in Mio. €	0,000 €	0,000 €	5,594 €	11,496 €	15,738 €	4,037 €	2,070 €	38,935 €

*ab Aufstellung der Kostenberechnung in 2017

Gesamtkosten Bremen einschl. Preissteigerung (gerundet) 39,000

Nach Abschluss der Maßnahme erwartet Bremen einen Vorteilsausgleich von der DB Netz AG in Höhe von rd. 2,5 Mio. EUR (netto). Diese Vorteilsausgleichsrückzahlung ist nicht in der Kostendarstellung berücksichtigt.

Es ist vorgesehen, einen Teil der Maßnahme, der der Förderung des ÖPNV zugeordnet werden kann, gemäß Bremischen ÖPNVG zu fördern. Das Verhältnis dieses Teils im Hinblick auf die Gesamtmaßnahme und damit förderfähige Anteil

liegen bei 26,3%. Die hierfür zu erbringenden Kosten sind dann mit bis zu 90% zuschussfähig; dies sind rechnerisch 9,232 Mio. €

C. Alternativen

Keine. Die Eisenbahnbrücke und der Straßentrog sind dringend erneuerungsbedürftig.

D. Finanzielle Auswirkungen / Personalwirtschaftliche Auswirkungen/ Genderprüfung

Die Finanzierung der Maßnahme EÜ Sebaldsbrück wird in den Jahren 2020 ff. im Sondervermögen Infrastruktur / Teilvermögen Verkehr in Höhe von 39 Mio. Euro umgesetzt.

Die Finanzierung des Anteils, der auf die FHB entfällt, erfolgt aus bremischen Mitteln 29.768 TEUR sowie aus den förderfähigen Anteil aus Drittmitteln (26,3%) nach dem BremÖPNVG von 9.232 TEUR (bis zu 90%).

Daraus ergibt sich folgende Finanzierung:

	2020	2021	2022	2023	2024	Summe
Gesamt	5.600	11.500	15.800	4.000	2.100	39.000
davon						
Bremische Mittel	4.274	8.778	12.060	3.053	1.603	29.768
BremÖPNVG	1.326	2.722	3.740	947	497	9.232

Die Baumittel in Höhe von 39 Mio. Euro für die Maßnahme EÜ Sebaldsbrück (Zeppelin-Tunnel) müssen im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2020/2021 und der Finanzplanung berücksichtigt werden. In der Programmplanung gem. Brem. ÖPNVG werden die Mittel ab 2020 in Höhe von insgesamt 9,232 Mio. Euro eingeplant. Soweit die 2019 auslaufenden Entflechtungsmittel ersetzt werden, kann sich der auf die originär bremischen Mittel entfallende Anteil um weitere rd. 21,8 Mio. € reduzieren (75% Förderung).

Zur Absicherung der Finanzierung wird eine veranschlagte Verpflichtungsermächtigung bei der Haushaltsstelle 3687/88410-7 „Investive Zuweisungen an das Sondervermögen Infrastruktur/Verkehr (ASV)“ in Höhe der bremischen Mittel in Höhe von 29,768 Mio. Euro beim Haushalts- und Finanzausschuss beantragt. Die anteiligen BremÖPNVG stehen der FHB im Rahmen der gesetzlichen Zusage des Bundes auf der Einnahmehaushaltsstelle 0687/33120-6 „Vom Bund für Ausgaben gem. § 10 BremÖPNVG“ zur Verfügung, so dass die Mittel für die erforderlichen Ausgaben auf der Haushaltsstelle 0687/89120-1 „Ausgaben gem. ÖPNVG“ zur Verfügung stehen.

Die Vorlage hat keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen. Gender-Aspekte werden in der Erarbeitung der Ausführungsplanung untersucht. Genderspezifische Anforderungen sind zu beachten.

E. Beteiligung/Abstimmung

Die Vorlage ist mit der Senatorin für Finanzen abgestimmt. F. Öffentlichkeitsarbeit

Geeignet nach Beschlussfassung im Senat. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

G. Beschlussvorschlag

1. Der Senat nimmt den Bericht über die Kosten für die Planung und den Bau des Ersatzbaus Eisenbahnüberführung Sebaldsbrücker Heerstraße zur Kenntnis.
2. Der Senat stimmt dem Abschluss der Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG zu.
3. Der Senat stimmt der Vorbelastung der zukünftigen Haushalte wegen des Ersatzbaus Eisenbahnüberführung Sebaldsbrücker Heerstraße in Höhe der bremischen Mittel von rd. 30 Mio. € zu und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr die Mittel im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2020/2021 sowie der Finanzplanung prioritär im Produktplan 68 zu berücksichtigen.
4. Der Senat stimmt der Erteilung einer veranschlagten Verpflichtungsermächtigung für den Ersatzbau von 29,768 Mio. Euro zu und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die Beschlussfassung in der Fachdeputation und im Haushalts- und Finanzausschuss herbeizuführen.

Anlagen:

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit den Zielfeldern liegt als Anlage bei.

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage :

Datum : 20.03.2018

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Ersatzbau Eisenbahnüberführung Sebaldsbrücker Heerstraße (Zeppelin-tunnel)

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit **betriebswirtschaftlichen**
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts-/Kostenvergleichsrechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichem Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse ÖPP/PPP Eignungstest Sensitivitätsanalyse Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Ersatzneubau des Bauwerks in den Jahren 2020 - 2024	1
2	Abbruch des Projektes	2

Ergebnis

Vorbemerkung:

Vorbemerkung: Das im Bremer Stadtteil Hemelingen befindliche Kreuzungsbauwerk der DB Netz AG ist Bestandteil der zweigleisigen Strecke Bremerhaven – Wunstorf und bereits seit 1913 im Betrieb. Die letzte Regelinspektion hat ergeben, dass sich das Gesamtbauwerk erneuerungsbedürftigen Zustand befindet und dringend Handlungsbedarf besteht. Die DB Netz AG beabsichtigt als Schieneninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG mithin die Eisenbahnüberführung (EÜ) über die Sebaldsbrücker Heerstraße zu erneuern. Die Abstellung der Defizite an der Bausubstanz bzw. die Herbeiführung eines regelkonformen Zustandes ist nur durch einen Ersatzbau möglich.

Die Kreuzungsmaßnahme ist nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) gemeinschaftlich durch die Kreuzungsbeteiligten zu finanzieren, und zwar in dem Verhältnis, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden (EKrG § 12 (2)).

Die Maßnahme ist integrativer Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplan 2025 mit der lfd. Nr. BS.11.

Variante 1:

Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt die Erneuerung des Bauwerkes. Für die Stadtgemeinde Bremen ergibt sich nach dem EKrG die Folgepflicht, die Arbeiten an den Verkehrsanlagen mit auszuführen. Entsprechend ist das Projekt unabdingbar und nicht verschiebbar.

Die Fortsetzung des Projektes sichert die in der Deputationsvorlage genannten Aspekte. Die Gesamtkosten Bremens inklusive Preissteigerung betragen gerundet 39 Mio €. Davon können aus heutiger Sicht Fördergelder in Höhe von 9,23 Mio € nach dem BremÖPNVG eingeworben werden. Soweit die 2019 auslaufenden Entflechtungsmittel ersetzt werden, würde sich der auf die originär bremischen Mittel entfallende Anteil um weitere rd. 21,8 Mio. € reduzieren (75% Förderung).

Variante 2: Ein Abbruch des Projektes ist nicht möglich. Das Vorhaben 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. Zudem sind die Eisenbahnbrücke und der Straßentrog dringend erneuerungsbedürftig.

Aus fachlicher Sicht ist Variante 1 die wirtschaftlichste Lösung und wird vorgeschlagen.

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage :

Datum : 20.03.2018

Weitergehende Erläuterungen

--

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2020	2025	2025
---------	------	------

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1	Einhaltung des geplanten Baubeginns in 2020	Ja / nein
2.	Einhaltung des Budgetrahmens (bremische Mittel)	39,0 Mio €
3	Bauliche Fertigstellung des Projektes in 2025	Ja / nein

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 6 zu § 44 LHO: die Schwellenwerte werden nicht überschritten /
 die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen
Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

--