

Kommentar zur Kostenschätzung der Stadt Braunschweig

Kostenschätzung der Stadt Braunschweig

	Variante 0+ (Bahnübergang mit zusätzlichen Zwischensignalen)	Variante 1 (Geh- und Radwegunterführung)
Anschaffungs- und Herstellungskosten der Maßnahme	ca. 1,38 Mio Euro <i>Erwartete Lebensdauer ca. 25 Jahre</i>	ca. 5,75 Mio Euro <i>Erwartete Lebensdauer ca. 100 Jahre</i>
davon trägt die Stadt Braunschweig	ca. 288.000 Euro	ca. 253.000 Euro <i>Ca. 138.000 Euro für eine zusätzliche Bahnsteigzuwegung (Förderung bis zu 75% möglich) und ca. 115.000 Euro für die optionale Umsetzung der von der Stadt genannten Wünsche</i>
Folgekosten für die Stadt Braunschweig	ca. 288.000 Euro <i>Ablösezahlung an die DB für die Unterhaltung zusätzlicher Signale</i>	Folgekosten werden absehbar entstehen <i>können aktuell aber nicht beziffert werden</i>

Kommentar der Antragssteller des Bürgerbegehrens

Es bestehen unsererseits erhebliche Zweifel an der Glaubwürdigkeit der Kostenschätzung sowie der Zeitangaben. Während der Informationsveranstaltungen wurden seitens der Gutachter andere Zahlen und Zeiten genannt.

In der Kostenschätzung der Stadt heißt es, "Die Folgekosten der Variante 1 können aktuell nicht beziffert werden". Allein diese Aussage verhindert einen aussagekräftigen Vergleich der Finanzierung der beiden Varianten, wir erwarteten hier differenzierte Aussagen.

In der Machbarkeitsstudie vom Mai 2023 sind 5.000.000 Euro netto als Baukosten ermittelt. Inclusive Mehrwertsteuer sind das schon 5.950.000 Euro, also 200.000 Euro mehr als aktuell in der Tabelle angegeben.

Bei den Kosten in der Variante 0+ von ca. 1,38 Millionen stellt sich die Frage, inwieweit hier Kosten für Schranken und Signaltechnik enthalten sind, die sowieso anfallen, also auch bei der Variante 1 hinzugerechnet werden müssten.

Zu Variante 0+ - überschaubar und kalkulierbar

Mit weiteren ungenannten Kosten bei der Variante 0+ ist nicht zu rechnen, da hier im öffentlichen Raum nur eine veraltete Schrankenanlage durch eine moderne Schrankenanlage mit zusätzlichen Ampeln ersetzt wird. Weitere Baumaßnahmen im öffentlichen Raum sind nicht erforderlich.

Die Kosten und die Realisierungszeit sind überschaubar, da es sich um Standard-Technik handelt. Auch der Einbau eines dritten Gleises erfordert keine Eingriffe in den öffentlichen Raum.

Zu Variante 1 - viele offene Fragen

bauliche Details

Welche Kosten kommen dazu, wenn – wie zur Zeit angedacht - das dritte Gleis umgesetzt wird und die Betonkonstruktion (Tunnel) erweitert werden muss? Die Machbarkeitsstudie bezog sich nur auf zwei Gleise.

Wo sind die Kosten für das Pumpwerk (Starkregen) und deren Folgekosten. Es müssen regelmäßig umfangreiche Inspektionen erfolgen. Oder soll auf das Pumpwerk verzichtet werden ?

Die Anbindung des Ringgleises ist noch nicht geklärt. Die Kosten sind somit noch nicht transparent erfasst.

Für die Lebensdauer sind entsprechend einschlägiger Literatur nicht 100 Jahre sondern 80 Jahre anzusetzen (Beton im Außenbereich). Für die Bleche in den notwendigen Bewegungsfugen (WU-Beton) wird auch 80 Jahre lang keine Dichtigkeit zu erwarten sein.

Mit erheblichen Kostensteigerungen ist aufgrund der sehr langen Realisierungszeit zu rechnen.

Planen und Freimachen

Wo sind die Planungskosten erfasst?

Wo finden sich die Kosten für das Planfeststellungsverfahren, das für die Variante 1 notwendig wird – einschließlich der notwendigen Gutachten?

Wo sind die Kosten für das Freimachen des Geländes, Baumrodungen, Ersatzpflanzungen ...?

Maßnahmen während der Bauzeit

Verlegung der bisherigen Wege (Ringgleisweg Richtung Gliesmaroder Straße; Straße zum Kindergarten; Wege östlich und westlich der Bahnstrecke Richtung Ebertallee) einschließlich der erforderlichen Rampen

Einrichtung und Rückbau der Baustraßen (vermutlich "Am Soolanger" + "Grünewaldstraße")

Einrichtung von Behelfswegen für diese Wege während der Bauzeit, um die Erreichbarkeit von Kindergarten, Wohnhaus (Grünewaldstraße) sowie der Kleingartenanlagen zu gewährleisten

Herrichtung von benutzbaren Wegen für den Fuß- und Radverkehr als Umleitung um die Baustelle, für beide Richtungen (z.B. über die Holbein oder Liebermannstraße)

Herrichtung eines Behelfswegs für den Fuß- und Radverkehr für beide Richtungen östlich der Bahn, solange die Straße "Am Soolanger" als Baustraße mit Schwerverkehr genutzt wird

Einrichtung eines sicheren Zweirichtungs-Radverkehrs entlang der Berliner Straße, wenn kein Behelfsweg parallel zur Straße „Am Soolanger“ gebaut wird, sondern der Verkehr über die Straße "An der Wabe" geführt werden soll, einschließlich sicherer Abbiegemöglichkeiten.

Errichtung einer dritten Eisenbahn-Überführungs-Brücke über den Geh-/Radweg, wenn das 3. Gleis gebaut wird, wiederum einschließlich der o.g. Umleitungs- und Baustraßen-Aufwände