

Betreff:**2. Kompaktbericht Stadtbahnausbau****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

28.08.2018

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

19.09.2018

Status

Ö

Sachverhalt:

Mit Beschluss des Änderungsantrags 17-05355 zum Antrag 17-04722 hat der Rat die Verwaltung gebeten, einen Vorschlag für einen Kompaktbericht in tabellarischer Form zur kontinuierlichen Berichterstattung zum Stadtbahnausbau zu erarbeiten.

Der erste Kompaktbericht mit dem Stichtag 31.12.2017 wurde am 24.01.2018 im Planungs- und Umweltausschuss vorgestellt. Der zweite Kompaktbericht mit dem Stichtag 30.06.2018 wird hiermit vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:

2. Kompaktbericht Stadtbahnausbau zum Stichtag 30.06.2018

Kompaktbericht Stadtbahnausbau „Stadt.Bahn.Plus“ – zum Stichtag 30.06.2018

Tabellarischer Teil:

Siehe Anlage

Hinweis zur Anlage Kennzahlen:

Die Auswahl der Kennzahlen für die Kompaktberichte wird bei Bedarf ergänzt, um weitere Transparenz im Projekt zu schaffen.

Daher wurde für das Gesamtprojekt eine zusätzliche Spalte in den vorliegenden Bericht ergänzend aufgenommen („Ergebniswirkung BSVG (Folgekosten)“. Die Folgekosten werden aktuell auf Basis der Planungsstände Rautheim und Volkmarode neu ermittelt. Sobald die entsprechenden Daten vorliegen werden diese für das Gesamtprojekt (also für das Zielnetz 2030) im nächsten Kompaktbericht dargestellt. Diese Angaben werden dann im Textteil entsprechend kommentiert und erläutert.

Außerdem werden die Investitionskosten ab diesem zweiten Kompaktbericht differenzierter in vier Spalten dargestellt (bisher eine Spalte).

Textlicher Teil:

Gesamtprojekt

a. Projektstruktur und –phasen übergeordnet

Jedes Umsetzungs-Teilprojekt (Teilprojekte 1-4) im Projekt Stadt.Bahn.Plus durchläuft folgende Projektphasen:

1. **Voruntersuchung mit Bürgerbeteiligung** - Identifikation einer Vorzugstrasse mit Betrachtungen zur Machbarkeit (Leistungsphase „0“ + 1 nach HOAI)
2. **Planung** - Erstellung des Entwurfs (Leistungsphasen 2 - 4 nach HOAI)
3. **Ausführungsvorbereitung** (Leistungsphasen 5 - 7 nach HOAI)
4. **Bauausführung** (Leistungsphase 8 nach HOAI)
5. **Abschluss (inkl. Inbetriebnahme)** (Leistungsphase 9 nach HOAI)

Auf diese Projektphasen soll im weiteren Verlauf des Berichtswesens Bezug genommen werden

Ein neu geschaffenes und übergreifendes Konzeptions-Teilprojekt verarbeitet die bereits vorliegende Konzeption des Zielnetzes 2030 (die Grundlage für die Ratsentscheidung im Februar 2017 war) und entwickelt das Stadtbahnausbaukonzept unter Berücksichtigung der im Rahmen der Voruntersuchungen und anschließender Planungen gewonnenen Erkenntnisse und unter Beachtung des Projektauftrags stetig weiter.

Das Gesamtprojekt Stadt.Bahn.Plus als Rahmen aller genannten Teilprojekte (TP 0 -4) befindet sich somit noch in einer **Projektentwicklungsphase**. Mit Einstieg in die o.g. Planungsphase in den Umsetzungs-Teilprojekten wird das Gesamtprojekt nach und nach in eine reine **Projektmanagementphase** übergehen.

In diesem Zusammenhang wurden bzw. werden die personellen Ressourcen „Teilprojektleiter für das Teilprojekt 0“ (bei der BSVG) + interne „Projektsteuerung Gesamtprojekt“ (bei der Stadtverwaltung)) erhöht.

Dies ist erforderlich, um die Projektorganisation weiterzuentwickeln und um u.a. Schnittstellen und Wechselwirkungen der Teilprojekte und der beteiligten Organisationen (Stadtverwaltung + Verkehrs-GmbH) untereinander entsprechend managen zu können.

b. Sachstand Förderung

Im Rahmen der Abstimmungen mit den Zuwendungsgebern wird das Ausbaukonzept (Zielnetz 2030) im Sinne des Verfahrens einer Standardisierten Bewertung sukzessive vorgestellt und analog zum Projektfortschritt konkretisiert. Bisher sind die grundlegenden Eingangs- und Strukturdaten und ihre verkehrlichen Wirkungen im hinterlegten Verkehrsmodell mit dem Fördermittelgeber abgestimmt und plausibilisiert worden („Analysefall“ -> Referenzszenario IST-Zustand (2016) + „Ohnefall“-> Referenzszenario ohne Stadtbahnausbau (2030)).

Auf Grundlage der jeweils vorliegenden Untersuchungs- und Planungsergebnisse werden pro Teilprojekt ab Herbst 2018 die konkreten Mitfälle (Prognosezustand mit Stadtbahnausbau, Prognosejahr 2030) im Förderkonzept für die Standardisierte Bewertung sukzessive hinterlegt. Auf Grundlage der Mitfälle und der weiteren Planungsergebnisse (aus der Vor – und Entwurfsplanung) können die derzeit noch vorläufig ermittelten Nutzen-Kosten-Faktoren (siehe Tabellenteil) final berechnet werden, seitens der Zuwendungsgeber überprüft und dann die Förderwürdigkeit entsprechend nachgewiesen werden.

Nach Vorliegen der weiteren Planungsergebnisse wird das Förderkonzept (u.a. Antragsverfahren und Antragsumgriffe) sukzessive konkretisiert. Gemeinsames Ziel mit den Zuwendungsgebern ist es nach wie vor, das Gesamtprojekt als förderfähiges Bundesprojekt in die Planungen (Mehrjahresprogramme) von Bund (und Land) sobald wie möglich aufzunehmen, um auf beiden Seiten Planungssicherheit zu erlangen. Dies kann jedoch erst geschehen, wenn entsprechend abgesicherte Planungsergebnisse aus den Objekt- und Fachplanungsdisziplinen (inkl. der entsprechenden Kostenermittlungen) vorliegen. Somit ist das weitgehende Durchlaufen der Projektphase „Planung“ in den Teilprojekten die zwingende Voraussetzung für die angestrebte prinzipielle Zusage von Fördermitteln durch den Bund (und das Land) als Zuwendungsgeber.

c. Sachstand Kostenplanung übergeordnet

Die in diesem Bericht im Tabellenteil bisher verwendeten Angaben zu den Investitionskosten sind mit dem vorliegenden Bericht weiter differenziert worden. Die Investitionskosten gliedern sich in **Baukosten** (derzeit ermittelte Baukosten für die bauliche Umsetzung der Verkehrsanlage der Stadtbahn, inkl. Grunderwerbskosten für Flächen Dritter (private Flächen)), **Baunebenkosten** (Kosten für Ing.- und Gutachterleistungen, allgemeine Baunebenkosten (Gebühren etc.)) und einen Ansatz für **Risiken und Unvorhergesehenes** im Projekt. Der letztgenannte Ansatz wurde aufgrund der frühen Projektphase im Sinne einer **vorläufigen Gesamtkostenprognose** als Steuerungsgröße nach aktuellem Kenntnisstand jetzt erstmalig abgeschätzt.

Die bisher ermittelten Investitionskosten bezogen sich auf die für die Standardisierte Bewertung, gemäß der förmlichen Verfahrensanleitung, maßgebenden Kostenanteile der Umsetzungs-Teilprojekte. Hierbei wird ein pauschaler Ansatz von 10% auf die Baukosten als förderfähiger Planungskostenansatz vorgegeben. Da jedoch zur Planung und Umsetzung inkl. Inbetriebnahme einer Stadtbahnstrecke von höheren Planungs- und Nebenkosten (im weiteren „Baunebenkosten“ genannt) ausgegangen werden muss, wurde dieser Ansatz nach der Voruntersuchungsphase in den Teilprojekten 1 und 2 auf Grundlage von konkreten Trassenführungen und groben Baukostenschätzungen angepasst und wird nun separat ausgewiesen.

Die Teilprojekte liegen in Bezug auf die geschätzten Baukosten pro Kilometer abgeleitet aus in etwa vergleichbaren Vorhaben in anderen Städten im erwarteten Bereich von 10 Mio. – 15 Mio. €/km Stadtbahnstrecke (grob geschätzte Baukosten inkl. Risikovorsorge). Eine direkte Vergleichbarkeit ist aufgrund der jeweiligen Projektspezifika (Lage der Strecke, jeweiliges Stadtbahnssystem, Anteil Ingenieurbauten, Topologie etc.) jedoch nur sehr eingeschränkt möglich.

Für die weiteren Teilprojekte ist die oben genannte Differenzierung noch nicht sinnvoll, da noch keine konkreten Trassenführungen vorliegen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass neben der bereits angekündigten Fortschreibung der Baupreisindizes auch eine Erhöhung des Baunebenkostenansatzes für die weiteren Teilprojekte vorgenommen werden muss. Diese Anpassungen sind jedoch der Höhe nach noch nicht sinnvoll zu beziffern, werden aber auch auf die Prognose für das Gesamtprojekt Einfluss haben.

Sachstand Teilprojekt 1 – Volkmarode

a. Sachstand Voruntersuchung

Die Trassenführung entlang der Berliner Heerstraße bis Höhe Remenhof und im weiteren Verlauf auf einem eigenen Gleiskörper in Richtung Neubaugebiet Ziegelwiese wurde in der Voruntersuchung als sinnvollste Trassenführung im Untersuchungskorridor bestätigt und wurde in den ersten beiden Workshops von den Bürgerinnen und Bürgern mehrheitlich als geeignet bewertet. In Bezug auf die Wendeschleife Volkmarode wurde die Lage „nördlich des Marktplatzes“ als mögliche sinnvolle Lösung durch das Untersuchungsteam und die Bürger identifiziert.

Im Vorgriff auf die folgende Planungsphase wurden bereits perspektivisch Varianten in Bezug auf konkrete Gleislagen in der Trasse im Bereich der Berliner Heerstraße untersucht und mit den Bürgern diskutiert.

Eine mögliche Variante der Gleislage und -führung („**X-Trasse**“ in Berliner Heerstraße) berücksichtigt im besonderen Maße die Interessen der Fachplanung, die betrieblichen Interessen der Verkehrs-GmbH sowie eine Vielzahl von Anregungen der Bürgerinnen und Bürger. Weitere Varianten in Bezug auf die Gleislage sind nach wie vor denkbar. Die Konkretisierung erfolgt im weiteren Planungsverlauf, sofern die Grundsatzentscheidung zur beschriebenen Trassenführung durch den Rat getroffen wird.

Für die Wendeschleife Griesmarode wurde eine Lage im Knotenpunktbereich „Berliner Straße - Querumer Straße - An der Wabe“ als mögliche sinnvolle Lösung erarbeitet, die auch von der Mehrheit der anwesenden Bürgerinnen und Bürger bereits im Workshop am

01.03.18 präferiert wurde. Im letzten Workshop Griesmarode am 09.08.18 wurde eine optimierte Lösungsskizze in Bezug auf die Verkehrsführung am Knotenpunkt nochmals diskutiert.

Das Ziel der Voruntersuchungsphase inkl. der Workshops, nämlich die grundsätzliche Identifikation einer möglichen Vorzugstrasse ist mit der Trasse „Berliner Heerstraße – Neubaugebiet Ziegelwiese in Volkmarode“ und der Lage der „Schleife Griesmarode im Knotenpunktbereich“ erreicht. Diese Trasse wird somit dem Rat zum Beschluss vorgelegt und den Planern in Abhängigkeit der Zustimmung des Rates als Planungsgrundlage mitgegeben werden.

b. Kosten

Bei der aktuellen Ermittlung der Baukosten (Grobkostenschätzung) wurden nicht nur allgemeine Baupreisseigerungen (Baupreisindex) berücksichtigt, sondern auch Kostenveränderungen, die sich aus inhaltlichen Änderungen der aktuell hinterlegten möglichen Trassenführung im Vergleich zur Ausgangsvariante ergeben. Zu nennen sind beispielsweise Ansatzveränderungen im Bereich LSA-Anlagen und Gleisanlagen (mehr zu signalisierende Knoten, Kreuzungsbereiche in Gleisanlage, teilweise Veränderung von Lagerungsformen der Gleise).

c. Termine

Das Teilprojekt befindet sich im Zeitplan. Erste Ausschreibungsverfahren zur Bindung der erforderlichen Objekt- und Fachplanungsbüros laufen. Eine Beauftragung der Hautplanungsleistungen erfolgt - in Abhängigkeit des Ratsbeschlusses - voraussichtlich Anfang 2019.

Sachstand Teilprojekt 2 – Rautheim

a. Sachstand Voruntersuchung

Die 3 Bürgerworkshops wurden erfolgreich abgeschlossen.

Die Trassenführung vom Bereich Hauptfriedhof nach Rautheim steht noch nicht fest. Folgende 3 mögliche Trassenkombinationen wurden im Zuge des 3. und letzten Bürgerworkshops am 14.06.2018 diskutiert:

Trassenkombination 1 (2.0+B.3) verläuft entlang der Helmstedter Straße, verschwenkt nördlich zwischen den Firmen BBP und Dürkop, quert den Güterbahnhof mit einem ~225 m und die Autobahn mit einem ~40 m langen Brückenbauwerk, verläuft Richtung Osten entlang der Rautheimer und Braunschweiger Straße und verläuft in westlicher Ortsrandlage bis zur Wendeschleife im Osten Rautheims.

Trassenkombination 2 (3.0+B.3) verläuft entlang der Helmstedter Straße, quert den Güterbahnhof angrenzend an die Bestandsbrücke mit einem ~113 m langen Brückenbauwerk, verschwenkt nördlich in die Rautheimer, quert die Autobahnbrücke mit einem ~40 m langen Brückenbauwerk, führt entlang der Braunschweiger Straße und verläuft in westlicher Ortsrandlage bis zur Wendeschleife im Osten Rautheims.

Trassenkombination 3 (2.0+G.4) verläuft entlang der Helmstedter Straße, verschwenkt nördlich zwischen den Firmen BBP ab Dürkop, quert den Güterbahnhof mit einem ~225 m +40 m langen Brückenbauwerk, verläuft entlang des Mönchewegs, führt in östlicher Richtung entlang der Lindenbergssiedlung und verläuft in westlicher Ortsrandlage bis zur Wendeschleife im Osten Rautheims.

Der vorläufige Nutzen-Kosten-Indikator wird für alle 3 Trassenkombinationen auf 1,3 beziffert.

Konkrete Gleislagen und Führungen im Detail waren noch nicht Teil der Diskussionen in den Bürgerworkshops. Die konkreten Lagen werden erst in der Planungsphase erarbeitet.

Für die Ratsentscheidung werden die Erkenntnisse aus der Nachbereitung des 3. Workshops für den Beschluss zu einer Vorzugstrasse für die weitere Planungsphase durch das Projekt entsprechend aufgearbeitet.

b. Kosten

Die Grobkostenschätzungen wurden für jede Trassenkombination einzeln erstellt bzw. aktualisiert. Die Kostenveränderung im Bereich Baukosten lässt sich zurückführen auf allgemeine Baupreisseigerungen (Baupreisindex) und inhaltliche Änderungen der jeweilig hinterlegten möglichen Trassenführung im Vergleich zur Ausgangsvariante (größere/andere Brückenbauwerke, Ansatzveränderungen im Bereich Straßen- und Gleisbau (inkl. Lichtsignalanlagen)). Die Grunderwerbskosten wurden für jede der 3 Trassenkombinationen ebenfalls fortgeschrieben und beinhalten die geschätzten Grunderwerbskosten (für Flächen Dritter (private Flächen)).

c. Termine

Das Teilprojekt befindet sich im Zeitplan. Erste Ausschreibungsverfahren zur Bindung der erforderlichen Objekt- und Fachplanungsbüros laufen. Eine Beauftragung der Hautplanungsleistungen erfolgt - in Abhängigkeit des Ratsbeschlusses - voraussichtlich Anfang 2019.

Sachstand Teilprojekt 3 - Salzdahlumer Straße/ Campusbahn

a. Sachstand Voruntersuchung

Mit der Bearbeitung des Teilprojektes 3 wurde begonnen. Der Schwerpunkt liegt derzeit auf der Vorbereitung und Durchführung der geplanten Öffentlichkeitsbeteiligung in Form von Bürgerworkshops. Es ist geplant zwei getrennte Veranstaltungsreihen für die Öffentlichkeitsbeteiligung für die Teilprojekte 3.1 – Salzdahlumer Str./Heidberg und 3.2 – Campusbahn durchzuführen.

Ein neuer Sachstand wird sich im Verlauf der Voruntersuchungsphase mit den voraussichtlich insgesamt sechs geplanten Bürgerworkshops und den hierbei behandelten Fragen und diskutierten Lösungsideen ergeben.

b. Kosten

Im Zuge der weiteren Projektentwicklung werden auch die Kosten für das Teilprojekt auf Grundlage der zukünftigen konkretisierten Planungen angepasst und fortgeschrieben. Dies kann aber erst nach Abschluss der Voruntersuchungsphase geschehen.

c. Termine

Das Teilprojekt befindet sich weitgehend im Zeitplan. Kleinere Verzögerungen ergaben sich aus einer verzögerten Stellenbesetzung im Bereich der Teilprojektleitung. Die entsprechenden Ausschreibungsverfahren werden parallel zur Voruntersuchung vorbereitet.

Sachstand Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt + Lehndorf/Kanzlerfeld

a. Sachstand Voruntersuchung

Mit der Bearbeitung des Teilprojektes 4 wurde noch nicht begonnen. Derzeit ist ein zu den weiteren Teilprojekten analoges Vorgehen in den jeweiligen Projektphasen geplant.

b. Kosten

Im Zuge der weiteren Projektentwicklung werden auch die Kosten für das Teilprojekt auf Grundlage der zukünftigen konkretisierten Planungen angepasst und fortgeschrieben.

Nächster Kompaktbericht:

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 31.12.2018 vorgesehen.

Leuer

Anlage(n):

- Übersicht Kennzahlen

ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht Stadtbahnausbau "Stadt.Bahn.Plus" (Stichtag 30.06.2018)

Gesamtprojekt - Zielnetz 2030												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	Ergebniswirkung BSVG "Folgekosten"
	Baukosten ¹⁾	Bauneben-kosten	Risiko/UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr	ca. Mio. €	ca. Mio. €	Mio. €/Jahr	
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	170,8	18,2	-	189,0	-	- / 60%	- / 40%	2030	1,3	-	-	
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	170,8	18,2	-	189,0	-	- / 60%	- / 40%	2030	1,4	-	-	
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 (alle Varianten)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	
Teilprojekt 1 - Volkmarode (inkl. Wendeschleife Griesmarode)												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	
	Baukosten ¹⁾	Bauneben-kosten	Risiko/UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr	ca. Mio. €	ca. Mio. €		
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	15,7	1,3	-	17,0	-	-	-	-	1,3⁵⁾	-	-	
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	15,7	1,3	-	17,0	-	-	-	-	1,4⁶⁾	-	-	
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 ^{2), 3)} (Variante m. Linksverkehr (Var. 1.3) + Wendeschl. kurz + Wendeschl.Griesmar.)	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 ⁷⁾	11,3	-	
Teilprojekt 2 - Rauthheim												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	
	Baukosten ¹⁾	Bauneben-kosten	Risiko/UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr	ca. Mio. €	ca. Mio. €		
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	28,6	2,8	-	31,4	-	-	-	-	1,4⁵⁾	-	-	
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	28,6	2,8	-	31,4	-	-	-	2025	1,6⁶⁾	-	-	
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 ^{2), 3), 4)} Var. "kurze Brücke (3.0/B3)"	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	25,1	-	
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 ^{2), 3), 4)} Var. "lange Brücke/Rauth.Str. (2.0/B3)"	41,9	9,8	7,0	58,7	3,4 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	33,5	-	
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 ^{2), 3), 4)} Var. "lange Brücke/Möncheweg" (2.0/G4)"	41,4	9,7	6,9	58,0	3,5 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	31,3	-	

Teilprojekt 3.1/3.2 - Salzdahlumer Str./ Campusbahn

	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Fertigstellung/IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten ¹⁾	Bauneben-kosten	Risiko/UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr	ca. Mio. €	ca. Mio. €
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	72,4	8,0	-	80,4	-	-	-	-	1,6⁵⁾	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	72,4	8,0	-	80,4	-	-	-	2027	2,0⁶⁾	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-

Teilprojekt 4.1/4.2 - westliche Innenstadt/Lehndorf-Kanzlerfeld

	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Fertigstellung/IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten ¹⁾	Bauneben-kosten	Risiko/UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr	ca. Mio. €	ca. Mio. €
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	54,2	6,0	-	60,20	-	-	-	-	1,4⁵⁾	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	54,2	6,0	-	60,20	-	-	-	2030	1,3⁶⁾	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-

Bemerkungen:

- 1) Baukosten inkl. Grunderwerbskosten
- 2) ab Bericht 2 wurde die Kostenplanungsmethodik verändert: Für Teilprojekte in denen die Voruntersuchung abgeschlossen ist, wird zusätzlich eine Risikoposition gebildet
- 3) die Kostenveränderung setzt sich zusammen: 1. Fortschreibung des Baupreisindex, 2. Erhöhung des Anteils an Baunebenkosten, 3. planerisch/inhaltliche Anpassungen im Vergleich zur Ausgangsvariante im Teilprojekt
- 4) in der Pos. Risiko/Unvorhergesehene sind auch bisher noch nicht im Detail bezifferbare Kosten für mögliche Anpassungsmaßnahmen an den DB-Anlagen enthalten
- 5) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2006"
- 6) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016"
- 7) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016" auf Grundlage der Ergebnisse (und Baukostenermittlungen) aus Voruntersuchung für konkrete Trassenvariante

Legende:

"UV" = Unvorgesehenes

"-" = noch keine Angaben möglich

"o" = kein neuer Sachstand bzw. Aussage für Gesamtprojekt noch nicht aktualisierbar

"kurze Brücke (3.0/B3)" = Variante über Helmstedter Str. und neue Brücke neben Brücke an Helmstedter Str. über DB-Gleise, entlang "Baugebiet HDL" nach Rautheim

"lange Brücke/Rauth.Str. (2.0/B3)" = Variante mit neuer Brücke über Hauptgüterbahnhof der DB, entlang Rauheimer Str. nach Rautheim

"lange Brücke/Möncheweg (2.0/G4)" = Variante mit neuer Brücke über Hauptgüterbahnhof der DB, über Möncheweg und südlich entlang Lindenbergsiedlung nach Rautheim