

Betreff:

6. Kompaktbericht Stadtbahnausbau

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

09.09.2020

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

16.09.2020

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Verkehrs-GmbH und die Verwaltung berichten seit dem 31.12.2017 halbjährlich im Planungs- und Umweltausschuss in Form eines Kompaktberichts zum Stand des Stadtbahnausbaus.

Der 6. Kompaktbericht mit dem Stichtag 30.06.2020 wird hiermit vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1 - Kompaktbericht
Anlage 2 - Kennzahlen

Kompaktbericht „Stadt.Bahn.Plus“ – Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030

Stichtag 30.06.2020

Gesamtprojekt:

a. Förderung + Konzeptentwicklung

Das überarbeitete Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes sieht folgende für den Stadtbahnausbau in Braunschweig relevante und positive Änderungen vor:

- Mindestsumme an förderfähigen Kosten von 50 auf 30 Mio. € gesenkt
- Erhöhung der maximalen Förderquote des Bundes von 60% auf 75%
- Förderung von straßenbündigem Bahnkörper durch den Bund (sofern die Fördermaßnahme überwiegend besonderen Bahnkörper umfasst)

Die ergänzende Landesförderung wurde bisher nicht neugeregt. Alle Signale deuten auf einen stabilen Förderanteil des Landes Niedersachsen in Höhe von 15% hin. Diese wird für die aktuellen Prognosen übernommen.

Über die weitere Vorgehensweise und offene Detailfragen wurde sich mit beiden Fördermittelgebern ausgetauscht. Nächster Meilenstein ist die Übermittlung des Rahmenantrags der alle Teilprojekte als ein durch den Bund förderbares Gesamtvorhaben bündelt. Eine Abstimmung zu den Inhalten mit den zuständigen Bearbeitern der Fördermittelgeber erfolgt fortlaufend. Eine Mitteilung zu diesen abgestimmten Inhalten ergeht vor offizieller Versendung des Rahmenantrags voraussichtlich im November an den PIUA. Die Einreichung ist derzeit für spätestens Anfang 2021 vorgesehen.

Die bereits ausgetauschten Informationen (Angebots- und Ausbaukonzept) zu den beiden als erstes zur Finanzierung anstehenden Teilprojekten (Volkmarode und Rautheim) lassen eine zeitnahe Einreichung der Finanzierungsanträge nach entsprechend vorlaufendem Ratsbeschluss zur Planung und nach der Übermittlung des Rahmenantrages zu.

b. interne Projektressourcen

Ein laufendes Nachbesetzungsverfahren zu einer zuletzt vakanten Stelle im Stadtbahnteam wurde mit der Einstellung einer Ingenieurin im FB 66 im Mai 2020 beendet.

Die Vollzeit-Elternzeit der übergeordneten Projektsteuerung wurde ebenfalls im Mai beendet.

Somit ist das Stadtbahnteam – bis auf Stellenanteile aus Teilzeitüberhängen – derzeit nominell voll besetzt. Für die entsprechenden Teilzeitüberhänge wird ein weiteres Ausschreibungsverfahren vorbereitet.

c. Berücksichtigung Ziel- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“

Die im Ziel- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ kürzlich definierten Ziele, insbesondere Maßnahme 6 „Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards“, werden auf ihre Umsetzbarkeit im Zuge der aktuell laufenden Entwurfsplanungen hin überprüft. Eine vollumfängliche Berücksichtigung der neuen Zielvorgaben zur Radwegebreite entlang der geplanten Stadtbahnstrecken kann aufgrund der sehr weit fortgeschrittenen Planungen jedoch nicht in Aussicht gestellt werden. Sowohl im Projekt Volkmarode als auch im Projekt

Rautheim ist das Planungskonzept von Optimierungen hinsichtlich des Raumbedarfs geprägt. Eine grundlegende Veränderung der aktuellen planerischen Konzepte, welche die Regelbreiten der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) berücksichtigen, würde grundlegende planerische Festsetzungen (inkl. Gleis-Trassierung) verändern und den Planungsprozess inkl. der Abwägung von unterschiedlichen Planungsvarianten neu starten lassen. Der einhergehende Zeitverzug (> 1 Jahr) und die zusätzlichen Planungskosten wären immens. Dennoch zeichnet sich ab, dass in vielen Abschnitten noch Anpassungen gemäß dem Maßnahmenkatalog möglich sind.

Teilprojekt 1 – Volkmarode

a. Infrastrukturplanung

Die Vorplanung ist abgeschlossen. Die Kostenschätzung zur Strecke Volkmarode (ohne Wendeanlage Gliesmarode) liegt vor.

Die Kostenschätzung der Baukosten weist neben den konjunkturell bedingten Baupreissteigerungen (ca. 13,5 % im Zeitraum von Anfang 2018 bis Ende 2019) weitere Kostenerhöhungen aus. Diese Steigerungen konnten durch die bisher eingeplanten Risikopositionen nur anteilig kompensiert werden. Die Gesamtkostenprognose erhöht sich somit nach Bereinigung der allgemeinen Baupreissteigerungen für den Betrachtungszeitraum um ca. 19 %.

Die nicht konjunkturell bedingten Kostenerhöhungen begründen sich in planerischen Anpassungen und Konkretisierungen in der Vorplanung im Vergleich zur Voruntersuchung/Machbarkeitsstudie in folgenden Bereichen/Gewerken:

- Leitungsbau/Leitungsverlegungen
 - Erstmalig konkrete Abfrage von Umlegungsmaßnahmen auf Grundlage einer konkreten Trassenlage in Vorplanung möglich (Betroffenheiten/geschätzte Kosten haben sich erhöht)
- Straßenbau
 - Konkretisierung der Straßenplanung (umfangreiche Umplanung auf kompletter Länge der neuen Gleis-Trasse in Berliner Heerstr.)
- Grunderwerb
 - Erhöhung der beanspruchten Flächen (u.a. aus Konzept zur Begrünung /Freianlagenplanung)
- Landschaftsbau
 - Integration/Intensivierung von Maßnahmen des Landschaftsbaus (Begrünung/Freianlagenkonzept)

Die Gesamtkostenprognose erhöht sich somit von 24 Mio. € auf 32,5 Mio. € (netto). Der Puffer für Risiken und Unvorhergesehenes wird aufgrund der fortgeschrittenen Planung um 0,4 Mio. € auf 1,5 Mio. € reduziert. Dieser verbleibende Ansatz wird aufgrund der noch nicht erfolgten Vorplanung für die Wendeanlage Gliesmarode weiterhin als notwendig erachtet, da für diese Maßnahme bis zum Vorliegen eines stabilen Planungskonzeptes noch mit unvorhergesehenen Baukosten in relevantem Umfang zu rechnen ist. In den genannten Kosten-Prognosen sind erstmalig auch Eigenleistungen (internes Personal) und ein Ansatz

für Finanzierungskosten der Vorhabenträger (BSVG/Stadtverwaltung) sowie Kosten für die Vorbereitung der Objektplanung (Machbarkeitsstudie und Bürgerbeteiligung) berücksichtigt.

In Verbindung mit den verbesserten Förderbedingungen verringert sich jedoch gleichzeitig der prognostizierte Eigenanteil des Konzerns Stadt Braunschweig (Stadtverwaltung und BSVG) für die geplante Stadtbahn-Maßnahme (ohne zusätzlich ergänzenden Straßenbau) im Vergleich zur bisherigen Prognose um 0,9 Mio. € von 12,7 Mio. € auf 11,8 Mio. €.

Zu den zusätzlich ergänzenden Maßnahmen des Straßenbaus, die nicht im direkten Zusammenhang mit dem Stadtbahnausbau zu sehen sind, aber organisatorisch ins Projekt eingegliedert werden, können für das Teilprojekt Volkmarode aufgrund der noch nicht vorliegenden Vorplanung zur Wendeanlage Gliesmarode noch keine Aussagen getroffen werden.

Der auf Grundlage der bekannten stadtbahnbedingten Kosten und des abgestimmten ÖV-Angebotskonzeptes abgeschätzte Nutzen-Kosten-Indikator liegt weiterhin bei 1,4. Bei der aktuellen Ermittlung sind plangemäß neben der veränderten (und deutlich detaillierteren) Kostenschätzung auch aktualisierte Daten aus dem Verkehrsmodell eingegangen. Die im Tabellenteil ausgewiesene Position für Risiken und Unvorhergesehenes ist nicht Bestandteil der Abschätzung. Daher wird weiterhin ein NKI von mindestens 1,2 als Zielmarke nach der Vorplanung angestrebt und für Volkmarode somit weiterhin überschritten.

Der Start der Entwurfsplanung ist im März erfolgt. Der Abschluss der Entwurfsplanung kann aufgrund von Verzögerungen im Planungsprozess (u.a. auch Corona-bedingt) nicht mehr vor der Sommerpause erfolgen. Der politische Beschluss über die Entwurfsplanung und damit die Schaffung der Voraussetzung zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wird für Winter 2020/2021 angestrebt.

Die Planungen zur Wendeanlage Gliesmarode sollen nach der Sommerpause starten. Ein Ausschreibungsverfahren zu den Planungsleistungen der Verkehrsanlagenplanung und der technischen Ausrüstungsgewerke läuft derzeit. Zunächst wird auf Grundlage der vorliegenden Voruntersuchungsergebnisse Volkmarode/Gliesmarode und der Erkenntnisse aus der Voruntersuchung zur Campusbahn ein Variantenvergleich der Lösungsoptionen im Knotenpunkt Berliner Str./Querumer Str. durchgeführt werden.

Ein Abschluss der sich anschließenden Vor- und Entwurfsplanung wird für das erste Quartal 2021 angestrebt. Die Planungsergebnisse und Kostenermittlungen fließen dann in den Finanzierungsantrag zum Teilprojekt Volkmarode (bestehend aus Neubaustrecke und Wendeanlage) ein.

Ein Baubeginn für das gesamte Teilprojekt in 2022 erscheint vor dem Hintergrund der eingetretenen Verzögerungen im Planungsprozess unrealistisch. Daher wird ein Baubeginn in 2023 als Terminziel neu gesetzt.

b. Bürgerbeteiligung

Den direkt an die Neubaustrecke angrenzenden Eigentümerinnen und Eigentümern wird nach der Sommerpause durch das Planungsteam ein Zeitraum für Beratungsgespräche angeboten. Die betroffenen Eigentümer können in Einzelterminen nach vorheriger Anmeldung konkret zu den Planungen und ggf. Auswirkungen (z.B. Lärmschutz, Grunderwerb, Gestaltung) Erläuterungen bekommen und Anregungen einbringen.

Eine Information der Öffentlichkeit über die Planungsergebnisse („Bürgerinformation“) zur Strecke Volkmarode ist für November/Dezember 2020 geplant. Im Zuge dessen werden Erläuterungen zu den im Planungsverlauf eingeflossenen Hinweisen von Bürgern, Anwohnern und Eigentümern gegeben und die Planungsergebnisse im Detail erläutert. Bevor die Planung dem Rat zum Beschluss vorgelegt wird, werden die betroffenen Grundstückseigentümer individuell über die für den Straßenbau (nicht für den Stadtbahnbau) zu zahlenden Straßenausbaubeiträge informiert.

Zur Planung der Wendeanlage erfolgt ebenfalls eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger im Vorfeld eines separaten Ratsbeschlusses. Dieser Ratsbeschluss wird für Mai 2021 angestrebt.

Teilprojekt 2 – Rautheim

a. Infrastrukturplanung

Der Sachstand zu den Verkehrsanlagen ähnelt dem Teilprojekt 1 Volkmarode.

Die Vorplanung ist abgeschlossen. Die Kostenschätzung zum Teilprojekt Rautheim liegt vor.

Die Kostenschätzung der Baukosten weist neben den konjunkturell bedingten Baupreissteigerungen (ca. 13,5 % im Zeitraum von Anfang 2018 bis Ende 2019) weitere Kostenerhöhungen aus. Diese Steigerungen konnten durch die bisher eingeplanten Risikopositionen nur anteilig kompensiert werden. Die Gesamtkostenprognose erhöht sich somit nach Bereinigung der allgemeinen Baupreissteigerungen für den Betrachtungszeitraum um ca. 5 %.

Diese nicht konjunkturell bedingten Kostenerhöhungen der Baukosten begründen sich im Wesentlichen in planerischen Änderungen und Konkretisierungen in der Vorplanung im Vergleich zur Voruntersuchung/Machbarkeitsstudie in folgenden Bereichen/Gewerken:

- Straßenbau
 - Konkretisierung der Umbauten an Straßen nach festgelegter Trassierung (z.B. umfangreiche Umplanung Helmstedter Straße Memeler Str. bis Brücke über DB, Wegenetz westlich von Rautheim)
- Betriebstechnische Ausrüstung Stadtbahn
 - Konkretisierung/Detaillierung der Technischen Anlagen
- Landschaftsbau
 - Integration/Intensivierung von Maßnahmen des Landschaftsbaus (Begrünung/Freianlagenkonzept)
- Grunderwerbskosten
 - teilweise wurden zusätzliche Flächen planerisch beansprucht (z.B. für mögliche Buswendeschleife an Von-Wrangell-Str. (Versorgungsfläche der BS|Energy))
- Ingenieurbau
 - Veränderung der Geometrie der Brücke aufgrund von Zwangspunkten aus der Trassierung (notwendige Führung im Bogen = Verlängerung der Brücke)

Die Gesamtkostenprognose erhöht sich somit von 44 Mio. € auf 52,4 Mio. € (netto). Der Puffer für Risiken und Unvorhergesehenes wird aufgrund der fortgeschrittenen Planung um

1,0 Mio. € auf 3,0 Mio. € reduziert. In den genannten Kosten-Prognosen sind erstmalig auch die Eigenleistungen (internes Personal) und ein Ansatz für Finanzierungskosten der Vorhabenträger (BSVG/Stadtverwaltung) sowie Kosten für die Vorbereitung der Objektplanung (Machbarkeitsstudie und Bürgerbeteiligung) berücksichtigt.

In Verbindung mit den verbesserten Förderbedingungen verringert sich gleichzeitig der prognostizierte Eigenanteil des Konzerns Stadt Braunschweig (Stadtverwaltung und BSVG) für die geplante Stadtbahn-Maßnahme (ohne zusätzlich ergänzenden Straßenbau) im Vergleich zur bisherigen Prognose um 3,6 Mio. € von 18,9 Mio. € auf 15,3 Mio. €.

Der auf Grundlage der bekannten stadtbahnbedingten Kosten und des abgestimmten ÖV-Angebotskonzeptes abgeschätzte Nutzen-Kosten-Indikator liegt aktuell bei 1,2. Bei dieser Ermittlung sind plangemäß neben der veränderten (und deutlich detaillierteren) Kostenschätzung auch aktualisierte Daten aus dem Verkehrsmodell eingegangen. Die im Tabellenteil ausgewiesene Position für Risiken und Unvorhergesehenes ist nicht Bestandteil der Abschätzung. Daher wird weiterhin ein NKI von mindestens 1,2 als Zielmarke angestrebt und für Rautheim somit weiterhin erreicht.

Der Start der Entwurfsplanung ist im März erfolgt. Der Abschluss der Entwurfsplanung kann aufgrund von Verzögerungen im Planungsprozess (u.a. auch Corona-bedingt) frühestens zum Ende des Jahres erfolgen. Der politische Beschluss über die Entwurfsplanung und damit die Schaffung der Voraussetzung zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wird für das erste oder ggf. zweite Quartal (Mai) 2021 angestrebt.

b. Bürgerbeteiligung

Der Sachstand ähnelt dem Teilprojekt 1 Volkmarode.

Den direkt an die Neubaustrecke angrenzenden Eigentümerinnen und Eigentümern wird nach der Sommerpause durch das Planungsteam ein Zeitraum für Beratungsgespräche angeboten. Die betreffenden Eigentümer können in Einzelterminen nach vorheriger Anmeldung konkret zu den Planungen und ggf. Auswirkungen (z.B. Lärmschutz, Grunderwerb, Gestaltung) Erläuterungen bekommen und Anregungen oder Hinweise einbringen.

Eine Information der Öffentlichkeit über die Planungsergebnisse („Bürgerinformation“) zur Strecke Rautheim ist zur Jahreswende 2020/2021 geplant. Im Zuge dessen werden Erläuterungen zu den eingeflossenen Hinweisen von Bürgern, Anwohnern und Eigentümern gegeben und die Planungsergebnisse im Detail erläutert. Bevor die Planung dem Rat zum Beschluss vorgelegt wird, werden die betroffenen Grundstückseigentümer individuell über die für den Straßenbau (nicht für den Stadtbahnbau) zu zahlenden Straßenausbaubeiträge informiert.

Teilprojekt 3 - Salzdahlumer Straße / Campusbahn

a. Voruntersuchungen/Bürgerbeteiligung

Für die Bausteine Salzdahlumer Straße/Heidelberg und Campusbahn/Querum konnten weiterhin keine Bürgerworkshops durchgeführt werden. Die nächsten Workshops für das Teilprojekt 3 sind nach wie vor in Vorbereitung und die erforderlichen Untersuchungen und Planungen sind im Frühjahr weiter vorangeschritten.

Salzdahlumer Str./Heidelberg:

Die abschließende Bewertung der verkehrlichen Bewertung konnte noch nicht erfolgen. U.a. sind zunächst Einflussfaktoren aus dem B-Plan Schefflerstraße Süd genau zu identifizieren, um sie bei der verkehrlichen Betrachtung sachgerecht berücksichtigen zu können.

Das ÖV-Angebotskonzept wurde auch im Hinblick auf Hinweise und Anregungen der Bürger überarbeitet und optimiert.

Auf Grundlage der nun vorliegenden Ergebnisse wird die infrastrukturelle Planung in Details nochmals angepasst und ein weiterer Workshop mit dem Ziel der Vorstellung einer empfohlenen Vorzugstrasse wird vorbereitet.

Je nach den geltenden Rahmenbedingungen und notwendigen Infektionsschutzmaßnahmen soll eine Bürgerbeteiligung in Form eines Workshops in angepasster Form noch im Herbst diesen Jahres erfolgen.

Campusbahn/Querum:

Auch im Untersuchungsbereich Campusbahn/Querum wurde durch die gesamthafte Betrachtung des Teilprojektes 3 das ÖV-Angebotskonzept überarbeitet. Auf dieser Grundlage werden nun auch für den Bereich Campusbahn/Querum weitere ergänzende Untersuchungen in puncto Infrastrukturplanung durchgeführt, um eine bzw. ggf. mehrere mögliche Vorzugstrassen für die weitere Bürgerbeteiligung und die sich anschließende Planung zu ermitteln.

Der Abschluss dieser Untersuchungen und der entsprechenden Bürgerbeteiligung wird erst in 2021 erfolgen können.

Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt + Lehdorf/Kanzlerfeld

Es gibt keinen neuen Sachstand. Es wird weiterhin mit einem Start der Voruntersuchung und Bürgerbeteiligung im Jahr 2022 geplant.

Nächster Kompaktbericht:

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 31.12.2020 vorgesehen.

gez. Leuer

Anlage(n):

Übersicht Kennzahlen (tabellarischer Teil)

ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht "Stadt.Bahn.Plus" - Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030 (Stichtag 30.06.2020)

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)	Folgekosten "Konzern Stadt - Vergleich Ohnefall/Mitfall"
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. €	Mio. €/Jahr ⁽²⁰³⁰⁾
Bericht 4 , Stichtag 30.06.2019 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum ⁸⁾)	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 ⁹⁾
Bericht 5 , Stichtag 31.12.2019 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum ⁸⁾)	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 ⁹⁾
Bericht 6 , Stichtag 30.06.2020 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum ⁸⁾)	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o

Teilprojekt 1 - Volkmarode (inkl. Zwischenwende Gliesmarode)											
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 <i>Vorzugsvariante</i>	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 ⁷⁾	11,3	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 ⁷⁾	11,3	-
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	- / 75 %	- / 25 %	o	o	o	-
Bericht 6 , Stichtag 30.06.2020 <i>Vorzugsvariante</i>	25,8 ¹²⁾	5,2	1,5	32,5	o	o	o	2025 ¹⁰⁾	1,4 ¹¹⁾	20,7 ¹⁰⁾	-

Teilprojekt 2 - Rautheim											
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 ^{2), 3), 4)} <i>Var. "lange Brücke/Rauth.Str. (2.0/B3)"</i>	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)} <i>Var. "lange Brücke/Möncheweg" (2.0/G4)"</i>	41,4	9,7	6,9	58,0	3,5 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	31,3	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 <i>Vorzugsvariante</i>	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	25,1	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	25,1	-
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	- / 98%	- / 2%	o	o	o	-
Bericht 6 , Stichtag 30.06.2020 <i>Vorzugsvariante</i>	40,9 ¹²⁾	8,5	3,0	52,4	o	o	o	o	1,2 ¹¹⁾	37,1	4,7

Teilprojekt 3.1/3.2 - Salzdahlumer Str./ Campusbahn											
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 6 , Stichtag 30.06.2020	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-

Teilprojekt 4.1/4.2 - westliche Innenstadt/Lehndorf-Kanzlerfeld											
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 6 , Stichtag 30.06.2020	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-

Bemerkungen:

*) dargestellt ist jeweils die letzte mit Werten versehene Berichtszeile und die zum Stichtag gehörende Berichtszeile

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/Unvorhergesehenes 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

8) Summe der jeweils zuletzt ermittelten Prognosewerte pro Teilprojekt

9) für die noch nicht konkretisierten Teilprojekte 3 und 4 wurde ein pauschaler Sicherheitsaufschlag berücksichtigt

10) für die noch nicht fortführend geplante Wendeanlage Gliesmarode wurden Kosten aus der Machbarkeitsstudie 2018 (inkl. Aufschlag zur Anpassung auf den Preisindex 2019) angesetzt

11) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016" auf Grundlage der Ergebnisse (und Baukostenermittlungen) nach Lph. 2 Vorplanung

12) in den Baukosten sind in Bezug auf Leitungsträgerkosten (z.B. Leitungsumlegungen) noch keine konzessionsrechtlichen Abzüge berücksichtigt

Legende:

"UV" = Unvorgesehenes

"-" = noch keine Angaben möglich

"o" = kein neuer Sachstand bzw. Aussage für Gesamt-/Teilprojekt noch nicht aktualisierbar