

*Betreff:***10. Kompaktbericht Stadtbahnausbau***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

*Datum:*

30.08.2022

*Adressat der Mitteilung:*

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue (zur Kenntnis)

Mitteilungen außerhalb von Sitzungen (zur Kenntnis)

**Sachverhalt:**

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) und die Verwaltung berichten seit dem 31.12.2017 halbjährlich im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben in Form eines Kompaktberichts zum Stand des Stadtbahnausbaus.

Der 10. Kompaktbericht mit dem Stichtag 30.06.2022 wird hiermit ergänzend den Stadtbezirksräten vorgelegt.

Leuer

**Anlage/n:**

Anlage 1 - 10. Kompaktbericht Textteil

Anlage 2 - 10. Kompaktbericht Tabellenteil

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

Stichtag 30.06.2022

### **Gesamtprojekt:**

#### a. Förderung + Konzeptentwicklung

Anfang Juli erfolgte eine Abstimmung mit Vertretern von Bund und Land im Rahmen eines projektbegleitenden Arbeitskreises zur Förderung der Maßnahme Volkmarode Nord. Die vorliegende und bereits der Öffentlichkeit vorgestellte Planung und die aktuell vorliegenden Erkenntnisse zur Nutzen-Kostenberechnung (Standardisierte Bewertung) wurden vorgestellt. Darüber hinaus wurden die förderrechtlichen Möglichkeiten im Zusammenspiel des Teilprojektes Volkmarode Nord und einem Anschluss nach Querum erörtert. Anschließend fanden Ortbesichtigungen in Gliesmarode und in Volkmarode mit den Beteiligten statt. Die nun vorläufig abgestimmten Berechnungen lassen weiterhin einen stabilen NKI ( $>1,2$ ) und somit eine Förderfähigkeit der Maßnahme erwarten.

#### b. Überarbeitung der Gesamtterminplanung

Nach erfolgter Analyse und einem Neuaufbau der Terminplanung sind für die in der Planungsphase (nach Planungsbeschluss) befindlichen Teilprojekte 1 „Volkmarode Nord“ und 2 „Lindenberg/Rautheim“ folgende Meilensteine für die Anlage „Kennzahlen“ zu nennen:

Die mittelfristige Zeitplanung sieht folgende Meilensteine für das Teilprojekt 1 vor:

- Einreichung Finanzierungsantrag: 2023
- Einleitung Planfeststellungsverfahren: 2023
- Erwarteter Planfeststellungsbeschluss: 2025
- Geplanter Baustart: 2025
- Geplante Fertigstellung 2028

Die mittelfristige Zeitplanung sieht folgende Meilensteine für das Teilprojekt 2 vor:

- Einreichung Finanzierungsantrag: 2024
- Einleitung Planfeststellungsverfahren: 2024
- Erwarteter Planfeststellungsbeschluss: 2026
- Geplanter Baustart: 2026
- Geplante Fertigstellung 2029

Das Teilprojekt 3 „Heidelberg/Salzdahlumer Straße – Campusbahn/Querum“ befindet sich noch in der Voruntersuchungsphase. Ein Planungsbeschluss zu einer bzw. den Vorzugstrassen ist somit noch nicht erfolgt. Der nächste Workshop wird im ersten Halbjahr 2023 stattfinden.

Der nächste Schritt der Voruntersuchung Campusbahn/Querum sieht vor, die Untersuchungen zur Campusbahn mit Wendeschleife im Bereich des TU Campus Ost (ohne Brücke nach Querum) abzuschließen. Dieser Untersuchungsschritt und die entsprechende Bürgerbeteiligung werden voraussichtlich Ende 2023 abgeschlossen werden können. Die Ergebnisse werden im AMTA zur Entscheidung vorgestellt.

Über den weiteren Verlauf des Teilprojektes 4 „westliche Innenstadt - Lehdorf/Kanzlerfeld“ kann derzeit keine Aussage getroffen werden, da die Voruntersuchungen hierzu noch nicht gestartet sind.

Hauptgründe für Verzögerungen im Gesamt-Projektablauf:

- der **intensive Beteiligungsprozess** bindet Ressourcen und ist aufwendiger als geplant
- **geänderte Anforderungen** im Projektverlauf (veränderte Zielvorgaben, aktualisierte Richtlinien) haben größere Verzögerungen nach sich gezogen
- durch den **Fachkräftemangel in Verwaltung und bei Planungsbüros/Dienstleistern** konnten Termin- und Qualitätsziele nicht immer eingehalten werden (Folgen: ungeplante Bearbeitungsschleifen = terminliche Umplanungen und Verzögerungen)

c. Grunderwerb

Der erste Grunderwerb im Zusammenhang mit dem Teilprojekt Lindenberg/Rautheim konnte im Juli durchgeführt werden.

Alle weiteren Grunderwerbsfälle zu den ersten beiden Teilprojekten befinden sich wie geplant in Vorbereitung. Die Grundeigentümer entlang der Strecke nach Volkmarode Nord werden nach den Sommerferien über das weitere Vorgehen informiert.

### Teilprojekt 1 – Volkmarode Nord

a. Infrastrukturplanung

Die vorliegenden Planungsergebnisse für beide Projektteile wurden öffentlich vorgestellt. Die Zusammenstellung der Planungsdocumentation und die finale Prüfung aller Unterlagen zur Strecke erfolgen bis Ende dieses Jahres. Für die Wendeanlage wird parallel die Entwurfsplanung in Details fortentwickelt und abgeschlossen. Nach politischer Beschlussfassung und Abschluss der Restplanungsarbeiten in beiden Projektteilen werden die Planfeststellungsverfahren vorbereitet.

#### Kosten:

Die vorliegende Kostenberechnung zur Strecke nach Volkmarode Nord und die Kostenschätzung zur Wendeanlage weisen insgesamt folgende Werte aus, die in der Anlage „Kennzahlen“ zu finden sind:

Baukosten:	31,9 Mio. € (netto)
Baunebenkosten:	6,9 Mio. € (netto)
Risiko/Unvorhergesehenes:	1,6 Mio. € (netto)
<b>Summe „Prognose“:</b>	<b>40,4 Mio.€ (netto)</b>

**Eigenanteil Konzern Stadt 12,8 Mio. € (netto).**

Die Kosten wurden mit dem Preisstand November 2021 ermittelt. Im Vergleich zum Kompaktbericht Nr. 6 ergeben sich somit **Mehrkosten** in Bezug auf die reinen Baukosten

**von 6,1 Mio. €** für beide Projektteile (Strecke nach Volkmarode Nord und Wendeanlage in Gliesmarode).

In etwa die Hälfte der Mehrkosten ergeben sich aus der allgemeinen Baupreissteigerung (ca. 10 %) zwischen 12/2019 und 11/2021. Die andere Hälfte ergibt sich aus einer Vielzahl kleinerer und größerer Planungsanpassungen sowie weiterer Detaillierungen/Erkenntnisse in beiden Projektteilen im Projektverlauf. Zu nennen sind beispielsweise die

- Verbreiterung der Radwege gemäß Maßnahmenkatalog Radverkehr
- veränderte und auch detaillierter geplante Straßen- und Grundstücksanschlüsse
- Umsetzung erhöhter Anforderungen (Tragfähigkeiten) im Bereich von Wartungswegen

Die Steigerung der erwarteten Baunebenkosten ergibt sich unmittelbar aus den gestiegenen Baukosten (Steigerung der anrechenbaren Kosten). Der Ansatz für Risiken und Unvorhergesehenes (außerhalb von reinen Baupreissteigerungen) wurde aufgrund der weit fortgeschrittenen Planungstiefe anteilig herabgesetzt. Die erhöhten Gesamtkosten führen jedoch zu höheren absoluten Werten.

Die erwarteten Fördermittel haben sich von 20,8 Mio. € (netto) im Jahr 2020 auf ca. 27,1 erhöht, da das fortgeschriebene Anlagenkonzept und die Vorabstimmungen mit den Fördermittelgebern insgesamt deutlich höhere stadtbahnbedingte Anteile erwarten lassen.

Der erwartete Eigenanteil, den vornehmlich die BSVG als Vorhabenträger zu tragen hat, beläuft sich auf ca. 12,8 Mio. € (netto) und hat sich somit seit 2020 um 1,0 Mio. € nur leicht erhöht (geschätzt in 2020: 11,8 Mio.€). Derzeit wird ein städtischer Anteil am Straßenbau von ca. 1,1 Mio. € (netto) geschätzt. Die BSVG würde die restlichen 11,7 Mio. € (netto) tragen.

Inzwischen ermittelt sind auch die Kosten für zusätzlich begleitenden Straßenbau, der nicht stadtbahnbedingt ist, jedoch als örtlich und zeitlich im Zusammenhang stehende optionale Einzelmaßnahme in das Stadtbahnprojekt integriert werden soll. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf ca. 0,8 Mio. € (netto) und müssten vollumfänglich von der Stadt getragen werden.

#### **b. Bürgerbeteiligung**

Die Planungsergebnisse wurden am 30.06.2022 öffentlich in der Stadthalle und im Livestream vorgestellt. Das Feedback zur Planung war insgesamt positiv.

Es ist geplant, die Anlagenplanung dem AMTA am 11.10.2022 zum Beschluss zur Umsetzung vorzulegen. Vorlaufend wird die Planung den Stadtbezirksräten (111 und 112) vorgestellt.

### **Teilprojekt 2 – Lindenberg/Rautheim**

#### **a. Infrastrukturplanung**

Etwa die Hälfte der Strecke wurde in Bezug auf die Verkehrsanlagenplanung planerisch in Details überarbeitet. Nach Überarbeitung des zweiten Streckenabschnittes erfolgt eine

Anpassung der technischen Ausrüstung (Fahrstromanlagen, Informationstechnik, Lichtsignalanlage etc.) auf den letztgültigen Planungsstand.

Im Bereich Grün- und Freianlagenplanung befindet sich die Beauftragung eines Planungsbüros im Vergabeverfahren.

b. Bürgerbeteiligung

Sobald die überarbeitete Planung vorliegt, werden Anliegersprechstunden in bewährtem Format erfolgen. Dies wird voraussichtlich Anfang 2023 der Fall sein.

**Teilprojekt 3 – Heidberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn/Querum**

a. Voruntersuchungen/Bürgerbeteiligung

Heidberg/Salzdahlumer Str.:

Die verkehrlichen Untersuchungen können nach den Sommerferien fortgesetzt werden und der nächste Bürgerworkshop kann im Herbst/Winter vorbereitet werden.

Campusbahn/Querum:

Auch in diesem Projektteil können die Voruntersuchungen im Herbst fortgesetzt werden.

**Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt - Lehdorf/Kanzlerfeld**

Kein neuer Sachstand.

**Nächster Kompaktbericht:**

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 31.12.2022 vorgesehen.

gez. Leuer

**Anlage(n):**

Übersicht Kennzahlen (tabellarischer Teil)

ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht "Stadt.Bahn.Plus" - Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030 (Stichtag 30.06.2022)

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 <sup>1)</sup>	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. €	Mio. €/Jahr <sup>(2030)</sup>
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	170,8	18,2	-	189,0	-	- / 60%	- / 40%	2030	1,3	-	-	1,4
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)	o	o	o	o	o	o	o	o	o	-	-	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) <sup>9)</sup>	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 <sup>9)</sup>
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) <sup>8)</sup>	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 <sup>9)</sup>
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) <sup>9)</sup>	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 <sup>9)</sup>
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) <sup>9)</sup>	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o
Bericht 7, Stichtag 31.12.2020 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) <sup>8)</sup>	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) <sup>9)</sup>	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) <sup>9)</sup>	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	wird derzeit aktualisiert	o	-	-	o
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) <sup>9)</sup>	199,3	29,5	4,6	233,4	o	o	o	o <sup>13)</sup>	o	-	-	o

Teilprojekt 1 - Volkmarode (inkl. Zwischenwende Glesmarode)												
	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 <sup>1)</sup>	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 Vorzugsvariante	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 <sup>7)</sup>	11,3	-	
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 Vorzugsvariante	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 <sup>7)</sup>	11,3	-	
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	- / 75 %	- / 25 %	o	o	o	-	
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 Vorzugsvariante	25,8 <sup>12)</sup>	5,2	1,5	32,5	o	o	o	2025	1,4 <sup>11)</sup>	20,7 <sup>10)</sup>	-	
Bericht 7, Stichtag 31.12.2020 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	-	
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	-	
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	wird derzeit aktualisiert	o	o	-	
Bericht 10, Stichtag 20.06.2022 Vorzugsvariante	31,9	6,9	1,6	40,4	1,4	1,1 km / 77 %	0,3 km / 23%	2028	1,4 <sup>14)</sup>	27,6	0,8	

Teilprojekt 2 - Rautheim												
	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 <sup>1)</sup>	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"	
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	28,6	2,8	-	31,4	-	-	-	-	1,4 <sup>5)</sup>	-	-	
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	28,6	2,8	-	31,4	-	-	-	2025	1,6 <sup>6)</sup>	-	-	
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 <sup>2), 3), 4)</sup> Var. "kurze Brücke (3.0/B3)"	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 <sup>7)</sup>	25,1	-	
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 <sup>2), 3), 4)</sup> Var. "lange Brücke/Rauth.Str. (2.0/B3)"	41,9	9,8	7,0	58,7	3,4 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 <sup>7)</sup>	33,5	-	
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 <sup>2), 3), 4)</sup> Var. "lange Brücke/Möncheweg" (2.0/G4)"	41,4	9,7	6,9	58,0	3,5 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 <sup>7)</sup>	31,3	-	
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 Vorzugsvariante	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 <sup>7)</sup>	25,1	-	
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 Vorzugsvariante	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 <sup>7)</sup>	25,1	-	
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	- / 98%	- / 2%	o	o	o	-	
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 Vorzugsvariante	40,9 <sup>12)</sup>	8,5	3,0	52,4	o	o	o	o	1,2 <sup>11)</sup>	37,1	4,7	
Bericht 7, Stichtag 31.12.2020 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	wird derzeit aktualisiert	o	o	o	
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	2029	o	o	o	

Teilprojekt 3.1/3.2 - Salzdahlumer Str./Campusbahn												
	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 <sup>1)</sup>	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"	
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	72,4	8,0	-	80,4	-	-	-	-	1,6 <sup>5)</sup>	-	-	
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	72,4	8,0	-	80,4	-	-	-	2027	2,0 <sup>6)</sup>	-	-	
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
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	-	-	
Bericht 7, Stichtag 30.06.2020	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-	
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-	

Teilprojekt 4.1/4.2 - westliche Innenstadt/Lehndorf-Kanzlerfeld												
	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 <sup>1)</sup>	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"	
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	54,2	6,0	-	60,20	-	-	-	-	1,4 <sup>5)</sup>	-	-	
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	54,2	6,0	-	60,20	-	-	-	2030	1,3 <sup>6)</sup>	-	-	
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
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	-	-	
Bericht 7, Stichtag 30.06.2020	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-	
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-	

Bemerkungen:

- <sup>1)</sup> dargestellt ist jeweils die letzte mit Werten versehene Berichtszeile und die zum Stichtag gehörende Berichtszeile
- 2) Baukosten inkl. Grunderwerbskosten
- 3) ab Bericht 2 wurde die Kostenplanungsmethodik verändert: Für Teilprojekte in denen die Voruntersuchung abgeschlossen ist, wird zusätzlich eine Risikoposition gebildet
- 4) 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
- 5) in der Pos. Risiko/Unvorhergesehenes sind auch bisher noch nicht im Detail bezifferbare Kosten für mögliche Anpassungsmaßnahmen an den DB-Anlagen enthalten
- 6) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2006"
- 7) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016"
- 8) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016" auf Grundlage der Ergebnisse (und Baukostenermittlungen) aus Voruntersuchung für konkrete Trassenvariante
- 9) Summe der jeweils zuletzt ermittelten Prognosewerte pro Teilprojekt
- 10) für die noch nicht konkretisierten Teilprojekte 3 und 4 wurde ein pauschaler Sicherheitsaufschlag berücksichtigt
- 11) für die noch nicht fortführend geplante Wendeanlage Glesmarode wurden Kosten aus der Machbarkeitsstudie 2018 (inkl. Aufschlag zur Anpassung auf den Preisindex 2019) angesetzt
- 12) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016" auf Grundlage der Ergebnisse (und Baukostenermittlungen) nach Lph. 2 Vorplanung
- 13) in den Baukosten sind in Bezug auf Leitungsträgerkosten (z.B. Leitungsumlegungen) noch keine konzessionsrechtlichen Abzüge berücksichtigt
- 14) Das Jahr der Inbetriebnahme für das Gesamtkonzept und alle Teilstrecken, kann frühestens nach Start der Voruntersuchung des Teilprojektes 4 neu abgeschätzt werden.
- 14) Der Nutzen-Kosten-Index (NKI) ist noch nicht final ermittelt, aber mit den Fördermittelgebern "vorläufig abgestimmt"
- Legende:
- "UV" = Unvorhergesehenes
- "-" = noch keine Angaben möglich
- "o" = kein neuer Sachstand bzw. Aussage für Gesamt-/Teilprojekt noch nicht aktualisierbar