

*Betreff:***12. Kompaktbericht Stadtbahnausbau***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

*Datum:*

01.08.2023

*Adressat der Mitteilung:*

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode (zur Kenntnis)

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

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (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 221 Weststadt (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (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 12. Kompaktbericht mit dem Stichtag 30.06.2023 wird hiermit ergänzend den Stadtbezirksräten vorgelegt.

Leuer

**Anlage/n:**

Anlage 1 - 12. Kompaktbericht Textteil

Anlage 2 - 12. Kompaktbericht Tabellenteil

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

Stichtag 30.06.2023

### **Gesamtprojekt:**

- a. Förderung + Konzeptentwicklung

Kein neuer Sachstand

### **Teilprojekt 1 – Volkmarode Nord**

- a. Infrastrukturplanung

Die finale Prüfung der Entwurfsplanungen und auch neue Anforderungen im Bereich der Behandlung von Oberflächenwasser hat für beide Projektteile (Wendeanlage Gliesmarode und Strecke nach Volkmarode Nord) noch Überarbeitungs- und Abstimmungsbedarf ergeben. Die Prüfung und Freigabe der Kostenberechnung konnte noch nicht abgeschlossen werden, da seitens des Planungsbüros unerwartet strukturelle Mehrkosten gemeldet wurden. Die Hintergründe und Auswirkungen werden derzeit – u.a. auch aufgrund der Honorarwirksamkeit – aufgeklärt. Die Förderfähigkeit der Anlagen ist dem Grunde nach nicht gefährdet.

Für beide Projektteile (Strecke und Wendeanlage) ist die Zusammenstellung der Genehmigungsunterlagen für die Planfeststellung parallel fortgeführt worden und steht kurz vor dem Abschluss. Eine Vorprüfung der Genehmigungs-Unterlagen durch die Planfeststellungsbehörde ist ab Ende September 2023 geplant. Die Einreichung des Planfeststellungsantrags verzögert sich voraussichtlich bis Jahresende. Direkte Verzögerungen im Hinblick auf die geplanten Ausführungszeiträume sind unter Berücksichtigung der abgeschätzten Zeiträume für die Genehmigungsverfahren derzeit noch nicht absehbar.

- b. Bürgerbeteiligung

Kein neuer Sachstand

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

- a. Infrastrukturplanung

Die Verkehrsanlagenplanung und Fachplanungen (z. B. die technische Ausrüstungsplanung) wurden mit allen derzeit bekannten Vorgaben und Parametern aktualisiert. Die Fachgutachter erstellen Ihrerseits auf dieser Grundlage nun Ihre Untersuchungen und Fachbeiträge.

Die Entwurfsplanung zur BAB-Brücke liegt zur Prüfung vor. Die Entwurfsplanung zur DB-Brücke ist in Bearbeitung.

Ein Büro, welches ein Kampfmittelräumkonzept erstellt, wurde beauftragt und hat die Bearbeitung inzwischen aufgenommen. Die Ergebnisse werden u.a. für die Sperrpausenplanung an der DB-Brücke Verwendung finden.

Aus der Schnittstelle zum zukünftigen Baugebiet Rautheim-Möncheberg sind Detailanpassungen zwischen Baugebietsplanung und Stadtbahnplanung erforderlich geworden, die derzeit bearbeitet werden.

Die erneute Ausschreibung der Planungen der Freianlagen ist vor kurzem erfolgt. Verzögerungen im Planungs-Ablauf können voraussichtlich nicht vollständig vermieden werden. Das Ergebnis des Ausschreibungsverfahrens muss abgewartet werden.

#### b. Bürgerbeteiligung

Die Planung der Anliegersprechstunden wird nach der Sommerpause konkretisiert.

### **Teilprojekt 3 – Heidelberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn/Querum**

#### a. Voruntersuchungen/Bürgerbeteiligung

##### Heidelberg/Salzdahlumer Str.:

Die verkehrlichen Untersuchungen möglicher Ausbauvarianten wurden durchgeführt. Die verkehrliche Machbarkeit ist den Ergebnissen nach, unter Berücksichtigung aktueller Parameter und der bekannten städtebaulichen Entwicklungen, gegeben.

Der nächste Workshop im Rahmen der Bürgerbeteiligung wird voraussichtlich Ende September 2023 durchgeführt werden. Ziel ist es, die gesammelten Erkenntnisse der Machbarkeitsstudie zu den Themen Infrastruktur, ÖV-Konzept und Verkehr aufzubereiten und im Workshop eine machbare und empfohlene Streckenführung für die Stadtbahn vom bzw. in den Heidelberg über die Salzdahlumer Straße vorzustellen. Die Machbarkeitsstudie zur Stadtbahn Heidelberg/Salzdahlumer Straße soll zeitnah nach Durchführung des Workshops abgeschlossen werden.

Die Weiterführung der Planungen nach Fertigstellung der Machbarkeitsstudie erfolgt nach dem dafür erforderlichen politischen Beschluss.

##### Campusbahn/Querum:

Die Machbarkeitsstudie wird fortgeführt. Zum aktuellen Sachstand erfolgt eine gesonderte Information (DS-XYZ).

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

Kein neuer Sachstand. Machbarkeitsstudien im Teilprojekt noch nicht gestartet.

#### **Nächster Kompaktbericht:**

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 31.12.2023 vorgesehen.

gez. Leuer

#### **Anlage(n):**

Übersicht Kennzahlen (tabellarischer Teil)

# ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht "Stadt.Bahn.Plus." - Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030 (Stichtag 30.06.2023)

Hinweis: Zeilen in denen keine veränderten Daten berichtet wurden, sind ausgeblendet. Der jeweils letztgültige Datenstand ist somit ersichtlich.

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 <sub>(2030)</sub>
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 5, Stichtag 31.12.2019 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) <sup>8)</sup>	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 <sup>9)</sup>
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) <sup>8)</sup>	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) <sup>8)</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>8)</sup>	199,3	29,5	4,6	233,4	o	o	o	o <sup>13)</sup>	o	-	-	o
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) <sup>8)</sup>	199,3	29,5	4,6	233,4	o	o	o	o <sup>13)</sup>	o	-	-	o
<b>Bericht 12</b> , Stichtag 30.06.2023 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) <sup>8)</sup>	<b>199,3</b>	<b>29,5</b>	<b>4,6</b>	<b>233,4</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o<sup>13)</sup></b>	<b>o</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>o</b>

Teilprojekt 1 - Volkmarode (inkl. Zwischenwende Gliesmarode)											
	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	15,7	1,3	-	17,0	-	-	-	-	1,3 <sup>5)</sup>	-	-
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 <sup>7)</sup>	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 <sup>12)</sup>	5,2	1,5	32,5	o	o	o	2025	1,4 <sup>11)</sup>	20,7 <sup>10)</sup>	-
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	wird derzeit aktualisiert	o	o	-
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	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
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
<b>Bericht 12</b> , Stichtag 30.06.2023 <i>Vorzugsvariante</i>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>

### 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 4, Stichtag 30.06.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	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 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	- / 98%	- / 2%	o	o	o	-
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 <i>Vorzugsvariante</i>	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 10, Stichtag 30.06.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	2029	o	o	o
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
<b>Bericht 12</b> , Stichtag 30.06.2023 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	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 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	-	-
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-
<b>Bericht 12</b> , Stichtag 30.06.2023	o	o	o	o	-	-	-	<b>wird derzeit aktualisiert</b>	<b>o</b>	-	-

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 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	-	-
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-
<b>Bericht 12, Stichtag 30.06.2023</b>	o	o	o	o	-	-	-	<b>wird derzeit aktualisiert</b>	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

13) 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" = Unvorgesehenes

"-" = noch keine Angaben möglich

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