

**Betreff:****Stadtbahnausbauprojekt Volkmarode-Nord  
Kostenentwicklung und Folgekostenrechnung****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

01.12.2023

**Beratungsfolge**

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

**Sitzungstermin**

06.12.2023

**Status**

Ö

**Sachverhalt:**Kostenentwicklung

Mit DS 22-19610 wurde die Planung der Stadtbahntrasse Volkmarode am 11. Oktober 2022 vom AMTA beschlossen. Die in der DS 22-19610 dargestellte Kostenermittlung zum Teilprojekt Volkmarode Nord hatte den Ermittlungsstand Mai 2022. Aufgrund der hohen Preisdynamik der vergangenen Jahre sowie der Anforderungen des Fördermittelgebers wurde der Ermittlungsstand angepasst und die Kostenberechnungen wurden überarbeitet.

Außerdem wurden die nach Beschluss erforderlich gewordenen Planungsanpassungen am Knoten Berliner Straße / Moorhüttenweg / Hordorfer Straße (u.a. Anpassung des Übergangs vom Bestand in den Planungsumgriff und Integration von Deckensanierungsmaßnahmen ins Projekt) in den Kostenberechnungen detailliert berücksichtigt.

Nach gesamthaft Überarbeitung der Kostenermittlungen wurden neben den erwarteten inflationsbedingten Kostensteigerungen auch strukturelle Mehrkosten im Projekt ersichtlich. Ca. 75 % der ermittelten Mehrkosten (ca. 5,49 Mio. € netto) resultieren aus der Anpassung der Preisindizes. Diese sind also, im Abgleich zur Prognose für den Beschluss des AMTA am 11. Oktober 2022, inflationsbedingt. Die darüber hinaus ermittelten strukturellen Mehrkosten machen folglich ca. 25 % der identifizierten Erhöhung aus.

Ein größerer Anteil der strukturellen Mehrkosten resultiert wiederum aus einer grundlegenden Überarbeitung der Mengenermittlung für die Strecke nach Volkmarode Nord (TP11), die nach entsprechenden Prüfhinweisen der Auftraggeber vorgenommen wurde. Das zuständige Büro hat dabei Methodik und Mengenansätze angepasst.

Die Kostenermittlung zur Wendeanlage hat nach formalem Abschluss der Entwurfsplanung im Jahresverlauf 2023 nun ebenfalls die Tiefe einer Kostenberechnung (im Mai 2022 lag nach Vorplanung eine (detaillierte) Kostenschätzung vor). In diesem Zusammenhang wurde ebenfalls eine geringfügige Erhöhung der Prognose in struktureller Weise notwendig.

Die strukturellen Mehrkosten in Höhe von ca. 1,85 Mio. € netto (TP11: 1,65 Mio. + TP12: 0,20 Mio. €), die nicht nur im Zusammenhang mit einer korrigierten Mengenermittlung, sondern auch mit der Weiterentwicklung der Planung stehen, lassen sich für beide Projektteile (Strecke und Wendeanlage) folgenden Kostengruppen zuordnen:

- Gleisbaukosten ca. 500T €
  - [TP11]: Optimierung (Verlängerung) der Abschnitte für hochelastische Lagerung (Erschütterungsschutz)

- [TP11]: Detaillierung der Abbruchkosten Bestands-Wendeschleife
- Straßenbaukosten ca. 500T €
  - [TP11+12]: Erhöhung Bedarfe für Verkehrssicherung (inkl. prov. Baustraßen) aus Detaillierungen zur Bauphasenplanung
  - [TP11]: Ergänzung Deckensanierungskosten Bestand an Knoten Moorhüttenweg
  - [TP11]: Anpassungen Oberbau (lärmindernder Asphalt)
- Technische Ausrüstung Stadtbahn ca. 300T €
  - [TP11]: Optimierung Signalisierung und Verkehrsfluss (Sicherheit Eigenkreuzung + techn. Maßnahmen Bevorrechtigung Stadtbahn)
- Grunderwerb ca. 60T €
  - [TP11]: Konkretisierung Kosten für externe Ausgleichsflächen
- Allgemeine Baukosten ca. 500T €
  - [TP11+12]: Fortschreibung prozentualer Anteil an Baukosten (in Teilen ggf. noch Pufferposition – weitere Detaillierung in späteren Phasen)

Die Mehrkosten sind Bestandteil der Gesamtkostenberechnungen und werden in den Finanzierungsantrag bei Bund und Land integriert. Eine anteilige Förderung aller Baukosten mit bis zu 85 % ist zu erwarten.

Die Prognose der Eigenmittel erfolgt - bis zur Vorlage eines Zuwendungsbescheides - auf Grundlage einer abgeschätzten effektiven Förderquote. Diese Abminderung erfolgt, um die zu erwartenden Fördermittel insgesamt nicht zu überschätzen und um bekannte, nicht zuwendungsfähige Anteile der Baunebenkosten korrekt zu berücksichtigen. Rechnerisch ergibt sich eine Netto-Förderquote von ca. 70 % über alle Projekt-Kosten.

Der Nutzen-Kosten-Index (NKI) liegt für das Teilprojekt insgesamt weiterhin bei ca. 1,3 und überschreitet somit die Zielmarke für die generelle Förderfähigkeit des Vorhabens für den aktuellen Projektstatus deutlich.

Im Bereich der B+C-Maßnahmen, die als nicht stadtbahnbedingt identifiziert wurden und durch die Stadt Braunschweig direkt zu tragen sind, wird nach Überprüfung und weiterer Detaillierung sowie Korrektur der Ansätze insgesamt mit rund 600 T€ (brutto) geringeren Kosten gerechnet.

Der Eigenanteil im Konzern Stadt erhöht sich nach der aktualisierten Prognose in Summe (inflationsbedingt und strukturell) um ca. 2,6 Mio.€ (netto) ggü. der Prognose zum AMTA-Beschluss vom 11.10.2022. In der Aufteilung zwischen Stadt und BSVG verringert sich der Eigenanteil der Stadt. Der Anteil der BSVG erhöht sich entsprechend.

Für das Investitionsvorhaben sind im Wirtschaftsplan der BSVG für den Planungszeitraum 2023 bis 2027 insgesamt 30.079 T€ (Förder- und Eigenmittel) im Wirtschaftsplan 2024 eingeplant. Für den Zeitraum 2023 bis 2027 wurden Mehrkosten in Höhe von rund 3,6 Mio. € berücksichtigt. Aufgrund der Projektlaufzeit dauert der Mittelabfluss bis mindestens ins Jahr 2028 bzw. 2029 an und ist aufgrund des Planungshorizonts bis 2027 nicht im Wirtschaftsplan abgebildet.

	Sachstand 10/2022 (vor Umsetzungs- Beschluss)		Sachstand 11/2023 (vor Einreichung Planfeststellung)			
	<b>Teilprojekt Volkmarode Nord gesamt</b>		<b>Teilprojekt Volkmarode Nord gesamt</b>		<b>Teilprojekt Volkmarode Nord gesamt [Mehrkosten]</b>	
<b>Ermittlungsstand</b>	Mai 22			Sep 23		Sep 23
<b>Kostenermittlungsstufe 1)</b>	KOSCH/KOBE		KOBE/KOBE		KOBE/KOBE	
	Wendeanlage/Strecke		Wendeanlage/Strecke		Wendeanlage/Strecke	
	(netto)	(brutto)	(netto)	(brutto)	(netto)	(brutto)
<b>Bezeichnung</b>						
<b>Baukosten (inkl. Grunderwerb)</b>	31.930.000 €		39.270.000 €		7.340.000 €	
<b>Baunebenkosten</b>	6.860.000 €		8.330.000 €		1.470.000 €	
<b>Risiko und Unvorhergesehenes</b>	1.620.000 €		2.010.000 €		390.000 €	
<b>Prognose A<sup>2)</sup>+B-Maßnahmen</b>	<b>40.410.000 €</b>		<b>49.610.000 €</b>		<b>9.200.000 €</b>	
<b>Prognostizierte Fördermittel (A+B)</b>	27.600.000 €		34.190.000 €		6.590.000 €	
<b>Prognostizierte Eigenmittel (A+B)</b>	12.810.000 €		15.420.000 €		2.610.000 €	
<b>flankierende Maßn. 3) (B-Maßn.)</b>	<b>1.100.000 €</b>	<b>1.310.000 €</b>	<b>790.000 €</b>	<b>940.000 €</b>	<b>-310.000 €</b>	<b>-370.000 €</b>
<b>zusätzlich ergänzende Maßn.<sup>4)</sup> (C-Maßn.)</b>	<b>770.000 €</b>	<b>920.000 €</b>	<b>580.000 €</b>	<b>690.000 €</b>	<b>-190.000 €</b>	<b>-230.000 €</b>

1) KOSCH= Kostenschätzung (nach Lph.2); KOBE=Kostenberechnung (nach Lph.3)  
 2) A "stadtbahnbedingt": direkt durch den Neubau der Stadtbahnanlage ausgelöst  
 3) B "flankierend": in örtlichem und zeitlichem Zusammenhang (entlang Stadtbahnanlage) aber als (Teil-)Maßnahme nicht unmittelbar stadtbahnbedingt (z.B. Radwegbreiten über Regelmaß)  
 4) C "zusätzlich ergänzend": in zeitlichem aber nicht direkt örtlichem Zusammenhang ohne direkten Bezug zur Stadtbahnanlage (z.B. städtebauliche Aufwertung im Umfeld der Trasse)

Abbildung 1: Übersicht Entwicklung Kostenprognose

### Folgekostenrechnung

Der derzeit vorliegende Stand der Folgekostenrechnung zur standardisierten Bewertung weist auf der oben genannten Basis eine dauerhafte positive Vorhabenwirkung aus. So sind für die BSVG als Vorhabenträgerin, trotz der Investitionen und Angebotsverbesserungen, nach der Realisierung des Projektes spürbare Ergebnisverbesserungen zu erwarten.

Dies bedeutet, dass die Investition in die Strecke nach Volkmarode Nord (und eine Wendeanlage in Gliesmarode) unter Berücksichtigung der vorliegenden Kostendaten und unter Berücksichtigung der erwarteten Fördermittel insgesamt auch betriebswirtschaftlich sinnvoll ist und sich die Effizienz des gesamten ÖPNV-Netzes, bei gleichzeitiger Netzerweiterung im Bereich Stadtbahn, verbessert.

Leuer

### Anlage/n:

keine