

Betreff:

14. Kompaktbericht Stadtbahnausbau

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

02.09.2024

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

03.09.2024

Status

Ö

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 14. Kompaktbericht mit dem Stichtag 30.06.2024 wird hiermit vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: 14. Kompaktbericht Textteil

Anlage 2: 14. Kompaktbericht Tabellenteil

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

Stichtag 30.06.2024

Gesamtprojekt

a. Förderung + Konzeptentwicklung

Die von der LNVG übermittelten Rückmeldungen zu den Vorprüfungsunterlagen zum Finanzierungsantrag werden für den Finanzierungsantrag berücksichtigt. Sobald die Planfeststellungsverfahren begonnen haben, wird der Finanzierungsantrag final zusammengestellt und an die zuständigen Bearbeiter der Zuwendungsgeber übermittelt.

b. Grunderwerb

Im ersten Halbjahr sind noch keine Beurkundungen erfolgt. Zum Ende des 1. Halbjahres wurden einige Kaufvertragsentwürfe an Eigentümer in Volkmarode übermittelt, sodass mit ersten Vertragsabschlüssen kurzfristig gerechnet werden kann.

Teilprojekt 1 – Volkmarode Nord

a. Infrastrukturplanung

Aus einer Vorprüfung der Planfeststellungsbehörde zu übermittelten Vorabzügen von Genehmigungsunterlagen haben sich noch Überarbeitungen in Bezug auf Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für beide Projektteile ergeben, die im Laufe des ersten Halbjahres eingearbeitet wurden. Die Überarbeitung ist abgeschlossen, sodass die Genehmigungsplanung sowohl für die Wendeanlage in Gliesmarode als auch für die Strecke nach Volkmarode Nord zur Einreichung für zwei Planfeststellungsverfahren bereitstehen. Die Verfahren werden voraussichtlich kurz nach den Sommerferien mit den amtlichen Bekanntmachungen und der Auslegung der Unterlagen starten.

b. Bürgerbeteiligung

Beteiligungsformate im Vorfeld bzw. während der Bauausführung werden mit ausreichend Vorlauf angekündigt werden.

Teilprojekt 2 – Lindenberg/Rautheim

a. Infrastrukturplanung

Die Freianlagen- und Verkehrsanlagenplanung für die Strecke liegen im Vorabzug vor. Die finalen Gutachten und Nachweise zum Schall- und Erschütterungsschutz, für erforderliche Ausgleichs und Ersatzmaßnahmen und auch für die verkehrstechnischen Untersuchungen und Nachweise befinden sich noch in der Erstellung. Ebenso noch in der finalen Bearbeitung ist ein Kampfmittelräumkonzept. Der Abschluss der Bearbeitungen wird vorbehaltlich der Erkenntnisse aus den noch nicht finalen Fachgutachten und einer abschließenden Prüfung durch BSVG und Stadt voraussichtlich im Herbst erfolgen können.

Parallel befindet sich das Bauablaufkonzept zur Strecke in Abstimmung zwischen den Beteiligten. Das Kampfmittelräumkonzept und die bauzeitliche Betrachtung des Schall- und Erschütterungsschutzes stehen in Beziehung hierzu.

Die geplanten Sperrpausen bei der DB sind angemeldet. Eine Aktualisierung der Planungen hierzu kann sich aus dem Bauablaufkonzept ergeben.

Zum Abschluss des Brückenentwurfes über die DB-Anlagen sind unter anderem noch Freigaben der DB notwendig. Zu den genannten Themen finden noch Abstimmungen mit der DB und weiteren Beteiligten statt.

Notwendige planerische Anpassungen an der Schnittstelle zum künftigen Baugebiet Rautheim-Möncheberg (Veränderung des geplanten Standortes des Gleichrichterunterwerks für die Stadtbahn) sind durchgeführt worden.

Die Einreichung der Genehmigungsplanung für die Planfeststellung ist weiterhin für 2025 vorgesehen. Da noch kein finales Bauablauf- und Bauzeitenkonzept (mit entsprechenden verkehrlichen Umleitungskonzepten) vorliegt, sind derzeit keine neuen Aussagen zu einem möglichen Inbetriebnahmetermin für die Stadtbahn möglich.

b. Bürgerbeteiligung

Die Anliegersprechstunden haben im Zeitraum April/Mai 2024 stattgefunden. Eine Bürger-Information zur öffentlichen Vorstellung des Anlagen-Entwurfs der Gesamtstrecke ist zum Ende des Jahres 2024 geplant.

Teilprojekt 3 – Heidberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn/Querum

Heidberg/Salzdahlumer Str.

Im April 2024 wurde der Verlauf vom Hauptbahnhof über die Salzdahlumer Straße, Hallestraße und den Sachsendamm in die Bestandswendeanlage Anklamstraße als Vorzugsvariante der Trassenführung vom zuständigen Fachausschuss (AMTA) beschlossen.

Die prognostizierten Gesamtkosten für das Projekt belaufen sich auf ca. 102 Mio. Euro (inkl. abgeschätzter Kosten für nicht direkt stadtbahnbedingte Straßenbaumaßnahmen). Ca. zwei Drittel der Kosten sollen über Fördermittel gedeckt werden.

Der weitere zeitliche Ablauf und insbesondere der Start der detaillierten Planung eines Anlagenentwurfes für die Stadtbahnanlage und die angrenzenden Straßenzüge befindet sich noch in Abstimmung. Die Terminierung weiterer Bürgerbeteiligungsformate (Bürger-Dialog, Bürger-Information) steht somit auch in Abhängigkeit des weiteren Verlaufs des Gesamtprojektes und der anderen Teilprojekte von Stadt.Bahn.Plus. Über anstehende Veranstaltungen wird mit ausreichendem Vorlauf informiert werden.

Campusbahn/Querum

Die möglichen Varianten für eine Integration der Stadtbahngleise in den Trassenverlauf der Anschlussbahn an das Heizkraftwerk sind weiterhin in Untersuchung. Nach Vorliegen von belastbaren Zwischenergebnissen aus dieser Untersuchungsphase wird die Bürgerbeteiligung fortgeführt. Derzeit können keine Termine hierzu benannt werden.

Im Tabellenteil des vorliegenden Berichtes können für den Projektteil Campusbahn/Querum keine Kosten genannt werden, da die Machbarkeitsstudie nicht abgeschlossen ist. Die angegebenen Gesamtinvestitionskosten enthalten in der Prognose im Bericht Nr. 14 jedoch einen Ansatz für die Kosten der Campusbahn in Höhe von 39,1 Mio. € (netto) (ohne

Erschließung von Querum, Preisstand 2019, siehe auch DS 24-23324), um eine Vergleichbarkeit der bisher berichteten Gesamtkosten für das Gesamtprojekt Stadt.Bahn.Plus. weiterhin zu gewährleisten. Die prognostizierten Kosten für den Projektteil 3.2 Campusbahn/Querum werden nach Abschluss der Untersuchungsphase und Vorliegen einer Kostenermittlung für eine Vorzugsvariante in einem der nächsten Berichte ergänzt (siehe hierzu auch Fußnote Nr. 17 im Tabellenteil).

Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt - Lehdorf/Kanzlerfeld

Kein neuer Sachstand. Machbarkeitsstudien im Teilprojekt noch nicht gestartet.

Nächster Kompaktbericht:

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 31.12.2024 vorgesehen.

gez. Leuer

Anlage(n):

Übersicht Kennzahlen (tabellarischer Teil)

ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht "Stadt.Bahn.Plus." - Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030 (Stichtag 30.06.2024)

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 ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. €	Mio. €/Jahr ₍₂₀₃₀₎
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) ⁸⁾	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 ⁹⁾
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	wird derzeit aktualisiert	o	-	-	o
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	199,3	29,5	4,6	233,4	o	o	o	o ¹³⁾	o	-	-	o
Bericht 13, Stichtag 31.12.2023 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	206,8	30,8	5,0	242,6	o	o	o	o ¹³⁾	o	-	-	o
Bericht 14 , Stichtag 30.06.2024 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾¹⁷⁾	239,6	46,3	17,4	303,3	o	o	o	o¹³⁾	o	-	-	o

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 ¹⁾	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 ⁵⁾	-	-
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	1,4 ¹¹⁾	20,7 ¹⁰⁾	-
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 ¹⁴⁾	27,6	0,8
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 12, Stichtag 30.06.2023 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 13, Stichtag 31.12.2023 <i>Vorzugsvariante</i>	39,3	8,3	2,0	49,6	o	o	o	o	1,3 ¹⁴⁾	34,2	0,6
Bericht 14 , Stichtag 30.06.2024 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o

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 ¹⁾	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 ⁵⁾	-	-
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
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	2029	o	o	o
Bericht 14 , Stichtag 30.06.2024 <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 ¹⁾	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 ⁵⁾	-	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	72,4	8,0	-	80,4	-	-	-	2027	2,0 ⁶⁾	-	-
Bericht 13, Stichtag 31.12.2023	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-

Projektteil 3.1 Salzdahlumer Str.											
Bericht 14 , Stichtag 30.06.2024	75,6	17,0	9,4	102,0	3,3 km	3,0 / ca. 90%	0,3 / 10%	wird derzeit aktualisiert	o ¹⁵⁾	ca. 67,0 Mio. €	- ¹⁶⁾

Projektteil 3.2 Campusbahn											
Bericht 14 , Stichtag 30.06.2024	o ¹⁷⁾	o ¹⁷⁾	o ¹⁷⁾	o ¹⁷⁾	-	-	-	o	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 ¹⁾	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 ⁵⁾	-	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	54,2	6,0	-	60,20	-	-	-	2030	1,3 ⁶⁾	-	-
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 14 , Stichtag 30.06.2024	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

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"

15) Der abgeschätzte Nutzen-Kostenfaktor (NKI) für das Teilprojekt 3 (inkl. Campusbahn "kurz" (ohne Brücke/ohne Erschließung Querums) beläuft sich auf > 1,2. Ein einzelner NKI für die Salzdahlumer Str. kann nach aktuellem Konzept nicht angegeben werden.

16) Der Anteil des zusätzlichen begleitenden Straßenbaus (nicht stadtbahnbedingt) beläuft sich vorbehaltlich des konkreten Anlagenentwurfes auf ca. 5 Mio.€ Baukosten (ohne Baunebenkosten) und wurde in der Gesamtprognose als erste Annahme berücksichtigt. Eine genauere Teil-Prognose kann erst nach Vorliegen eines Anlagenentwurfes erstellt werden.

17) In den angegebenen Investitionskosten für das Gesamtprojekt sind ab Bericht Nr. 14 Kosten für eine Campusbahn (ohne eine Erschließung bis nach Querum) in Höhe von ca. 39,1 Mio. Euro (netto, Preisstand 2019; inkl. UV+Risiko und Baunebenkosten) enthalten. Nach Abschluss der Machbarkeitsstudie bzw. der Voruntersuchungsphase werden die Kosten für die Vorzugsvariante für den Untersuchungskorridor Campusbahn/Querum im Bericht aktualisiert und in der betreffenden Zeile für den Projektteil 3.2 ergänzt.

Legende:

"UV" = Unvorgesehenes

"-" = noch keine Angaben möglich

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