

Betreff:

15. Kompaktbericht Stadtbahnausbau

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

28.01.2025

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

04.02.2025

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 15. Kompaktbericht mit dem Stichtag 31.12.2024 wird hiermit vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: 15. Kompaktbericht Textteil

Anlage 2: 15. Kompaktbericht Tabellenteil

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

Stichtag 31.12.2024

Gesamtprojekt

a. Förderung + Konzeptentwicklung

Am 18.11.2024 fand ein projektbegleitender Arbeitskreis mit zuständigen Vertretern der Fördermittelgeber von Bund und Land statt. Im Vorfeld wurde ein Vorabzug des Finanzierungsantrags zum Teilprojekt 1 übermittelt. Das Gespräch diente vornehmlich der Vorbereitung der Antragstellung des zweiten Teilprojektes Lindenberg/Rautheim und dem allgemeinen Austausch zum Verfahrens- und Projektstand im Gesamtprojekt. Der finale Antrag für das Teilprojekt 1 wird im ersten Quartal 2025 offiziell eingereicht, um eine fristgerechte Zusage der Fördermittel nach den erforderlichen Planfeststellungsbeschlüssen und vor Baubeginn in Gliesmarode und Volkmarode (voraussichtlich im Jahr 2026) zu erhalten.

b. Grunderwerb

Im zweiten Halbjahr 2024 konnten erste Beurkundungen für Kaufverträge entlang der Strecke Volkmarode Nord durchgeführt werden. Weitere Gespräche und Beurkundungen sind im ersten Halbjahr 2025 geplant. In Zusammenarbeit mit der Nibelungen Wohnbau Gesellschaft konnten für den Remenhof die Voraussetzungen für den Erwerb der für den Stadtbahnbau notwendigen Flächen geschaffen werden. Eine Beurkundung soll im ersten Halbjahr 2025 erfolgen.

Teilprojekt 1 – Volkmarode Nord

a. Infrastrukturplanung

Die Planfeststellungsverfahren für die Wendeanlage in Gliesmarode und die Strecke nach Volkmarode Nord konnten im August bzw. im September gestartet werden. Die Planunterlagen wurden ausgelegt. Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und die Einwendungen betroffener Dritter liegen im Projekt vor. Voraussichtlich im ersten Halbjahr 2025 werden Erörterungstermine stattfinden und die Genehmigungsverfahren fortgesetzt.

b. Bürgerbeteiligung

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

Teilprojekt 2 – Lindenberg/Rautheim

a. Infrastrukturplanung

Die im zurückliegenden Bericht beschriebenen Planungsprozesse sind weiterhin in Bearbeitung. Zeitlich maßgebend sind einzelne Detailklärungen, um den Entwurf und die aufbauenden Gutachten und Konzepte finalisieren zu können.

Da auch das Bauablaufkonzept und die Bauzeitenplanung nicht bis Jahresende abgeschlossen werden konnten, ist derzeit keine Aktualisierung der Terminaussagen zu Baubeginn und Inbetriebnahme möglich.

b. Bürgerbeteiligung

Eine Bürger-Information zur öffentlichen Vorstellung des Anlagen-Entwurfs der Gesamtstrecke ist aktuell für Mitte 2025 geplant.

Teilprojekt 3 – Heidberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn/Querum

Heidberg/Salzdahlumer Str.

Der Start der detaillierten Planungen eines Anlagenentwurfes für die Stadtbahnanlage entlang der durch Planungsbeschluss von April 2024 festgelegten Streckenführung steht weiterhin in Abhängigkeit vom Fortgang der Projekte der Stufe 1 des Gesamtprojektes (Volkmarode Nord und Lindenberg/Rautheim). Vorbereitungen zum Start der Detailplanungen, avisiert für das Jahr 2026, laufen.

Campusbahn/Querum

Die möglichen Varianten für eine Integration der Stadtbahngleise in den Trassenverlauf der Anschlussbahn an das Heizkraftwerk sind weiterhin in Untersuchung. Abschnittsweise liegen technisch machbare Optionen vor. Eine gesamthafte Beurteilung ist jedoch noch nicht möglich.

Derzeit können keine Termine für die Fortsetzung der Bürgerbeteiligung benannt werden.

Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt - Lehndorf/Kanzlerfeld

Kein neuer Sachstand. Machbarkeitsstudien im Teilprojekt noch nicht gestartet.

Nächster Kompaktbericht:

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 30.06.2025 vorgesehen.

gez. Leuer

Anlage(n):

Übersicht Kennzahlen (tabellarischer Teil)

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	o ¹³⁾	o	-	-	o
Bericht 15, Stichtag 31.12.2024 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾¹⁷⁾	239,6	46,3	17,4	303,3	o	o	o	o ¹³⁾	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
Bericht 15, Stichtag 31.12.2024 <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
Bericht 15 , Stichtag 31.12.2024 <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⁾
Bericht 15 , Stichtag 31.12.2024	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o

Projektteil 3.2 Campusbahn											
Bericht 14, Stichtag 30.06.2024	o ¹⁷⁾	o ¹⁷⁾	o ¹⁷⁾	o ¹⁷⁾	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 15 , Stichtag 31.12.2024	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	-	-
Bericht 15 , Stichtag 31.12.2024	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