

*„Betreff:***17. Kompaktbericht Stadtbahnausbau***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

12.02.2026

Beratungsfolge:

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-Schunterraue (zur Kenntnis)
Mitteilungen außerhalb von Sitzungen (zur Kenntnis)

Sachverhalt:

Die Braunschweiger 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 17. Kompaktbericht mit dem Stichtag 31.12.2025 wird hiermit ergänzend den Stadtbezirksräten vorgelegt.

Leppa

Anlage/n:

1 - Anlage 1: Textteil (öffentlich)

2 - Anlage 2: Tabelle Kennzahlen (öffentlich)

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

Stichtag 31.12.2025

Vorbemerkungen:

Im vorliegenden Textteil des Berichtes wird aufbauend auf den vorlaufenden Berichten kontinuierlich über die allgemeinen Sachstände auf übergreifender Basis (Gesamtprojekt) und zu den Teilvorhaben (Teilprojekte) berichtet. Im beigefügten Tabellenteil wird u.a. zu den - jeweils nach Abschluss von definierten Projektphasen - vorliegenden Daten aus den Projektplänen (u.a. Kostenanteile + Termine) berichtet.

Es gilt dabei zu beachten, dass es durch Verzögerungen im Projekt vor dem Hintergrund von Preissteigerungen zu größeren Abweichungen zwischen den vorliegenden Daten des Berichtes und künftigen Kostenprognosen kommen wird.

Gesamtprojekt

a. Förderung + Konzeptentwicklung

Die Prüfung des Finanzierungsantrags durch die LNVG soll im Frühjahr abgeschlossen werden. Nach erfolgreicher Planfeststellung für die Wendeanlage in Gliesmarode und die Strecke in Volkmarode können die Freigaben zu den Landes- und Bundesmitteln erfolgen.

b. Grunderwerb

Im zweiten Halbjahr 2025 konnten weitere Beurkundungen für Kaufverträge entlang der Strecke Volkmarode Nord sowie an der zukünftigen Wendeschleife Gliesmarode durchgeführt werden.

Teilprojekt 1 – Volkmarode Nord

a. Infrastrukturplanung

Die Planfeststellungsverfahren für die Wendeanlage in Gliesmarode und die Strecke nach Volkmarode Nord laufen noch. Für die Wendeanlage in Gliesmarode liegt seit dem Jahresende ein Planfeststellungsbeschluss vor. Die öffentliche Auslegung des Beschlusses erfolgt im Januar. Aufgrund inhaltlich notwendiger Anpassungen der Unterlagen für die Neubaustrecke nach Volkmarode erfolgt im Rahmen eines Deckblattverfahrens voraussichtlich im Januar und Februar eine zweite Auslegung der Unterlagen. Anschließend kann der Erörterungstermin zur Strecke in Volkmarode durchgeführt werden.

Für die Wendeanlage werden derzeit die Ausschreibungsunterlagen erstellt. Sobald der Planfeststellungsbeschluss Bestandskraft hat und das Verfahren zur Strecke nach Volkmarode weiter vorangeschritten ist, werden die Ausschreibungen veröffentlicht, um einen Baubeginn im Jahr 2026 zu ermöglichen.

Die Ausführungsplanung zur Strecke in Volkmarode wurde Ende des Jahres gestartet, um im Laufe des Jahres 2026 die bauliche Umsetzung vorbereiten zu können.

b. Bürgerbeteiligung

Die Informationsformate zur Bauausführung befinden sich Planung.

Teilprojekt 2 – Lindenberg/Rautheim

a. Infrastrukturplanung

Das Planungsbüro erstellt derzeit die überarbeiteten Brückenentwürfe. Anschließend werden die Entwurfsunterlagen für alle Gewerke zusammengestellt und zusammen mit der Kostenberechnung zur Prüfung eingereicht.

Der Umsetzungsbeschluss zur geplanten Anlage im AMTA ist derzeit für Juni 2026 geplant. Anschließend soll die Genehmigungsplanung gestartet werden, um das Planfeststellungsverfahren zur Strecke nach Rautheim vorzubereiten und in der Folge einleiten zu können.

Teilprojekt 3 – Heidberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn/Querum

Heidberg/Salzdahlumer Str.

Kein neuer Sachstand.

Campusbahn/Querum

Die Fortführung der Bürgerbeteiligung für den Streckenabschnitt Hamburger Straße bis TU Campus Nord und Ost ist für das Jahr 2026 geplant und aber noch nicht terminiert.

Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt - Lehndorf/Kanzlerfeld

Kein neuer Sachstand. Machbarkeitsstudien im Teilprojekt noch nicht gestartet.

Nächster Kompaktbericht:

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 30.06.2026 vorgesehen.

gez. Leppa

Anlage(n): Übersicht Kennzahlen (tabellarischer Teil)

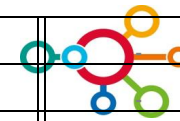
ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht "Stadt.Bahn.Plus." - Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030 (Stichtag 31.12.2025)

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"								
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 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
Bericht 16, Stichtag 30.06.2025 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ^{8 17)}	246,6	47,8	17,6	312,0	o	o	o	o ¹³⁾	o	-	-	o
Bericht 17, Stichtag 31.12.2025 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ^{8 17 20)}	246,1	47,7	17,5	311,3	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"								
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	15,7	1,3	-	17,0	-	-	-	-	1,3 ⁵⁾	-	-	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	15,7	1,3	-	17,0	-	-	-	-	1,4 ⁶⁾	-	-	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 ^{2), 3)} (Variante m. Linksverkehr (Var. 1.3) + Wendeschl. kurz + Wendeschl. Gliesmar.)	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 ⁷⁾	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 ⁷⁾	11,3	-	-

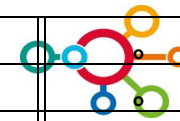
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	- / 75 %	- / 25 %	o	o	o	
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 Vorzugsvariante	25,8 ¹²⁾	5,2	1,5	32,5	o	o	o	2025	1,4 ¹¹⁾	20,7 ¹⁰⁾	
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	wird derzeit aktualisiert	o	o	-
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 Vorzugsvariante	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 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 12, Stichtag 30.06.2023 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 13, Stichtag 31.12.2023 Vorzugsvariante	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 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 15, Stichtag 31.12.2024 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 16, Stichtag 30.06.2025 Vorzugsvariante	45,8 ¹⁸⁾	9,7	2,1	57,6	o	o	o	2030	1,27 ¹⁹⁾	41,8	0,6
Bericht 17, Stichtag 31.12.2025 Vorzugsvariante	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"							
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	28,6	2,8	-	31,4	-	-	-	-	1,4 ⁵⁾	-	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	28,6	2,8	-	31,4	-	-	-	2025	1,6 ⁶⁾	-	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 ^{2), 3), 4)} Var. "kurze Brücke (3.0/B3)"	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	25,1	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 ^{2), 3), 4)} Var. "lange Brücke/Rauth.Str. (2.0/B3)"	41,9	9,8	7,0	58,7	3,4 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	33,5	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 ^{2), 3), 4)} Var. "lange Brücke/Möncheweg" (2.0/G4)"	41,4	9,7	6,9	58,0	3,5 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	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 ⁷⁾	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 ⁷⁾	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 ¹²⁾	8,5	3,0	52,4	o	o	o	o	1,2 ¹¹⁾	37,1	4,7
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	2029	o	o	o
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o

Bericht 12, Stichtag 30.06.2023 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 13, Stichtag 31.12.2023 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 14, Stichtag 30.06.2024 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 15, Stichtag 31.12.2024 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 16, Stichtag 30.06.2025 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	2031	o	o	o
Bericht 17, Stichtag 31.12.2025 Vorzugsvariante	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"							
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 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 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	-	-
Bericht 12, Stichtag 30.06.2023	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-
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
Bericht 16, Stichtag 30.06.2025	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 17, Stichtag 31.12.2025	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	-	-
Bericht 16, Stichtag 30.06.2025	o ¹⁷⁾	o ¹⁷⁾	o ¹⁷⁾	o ¹⁷⁾	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 17, Stichtag 31.12.2025	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"							
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 2, Stichtag 30.06.2018	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 14, Stichtag 30.06.2024	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 15, Stichtag 31.12.2024	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 16, Stichtag 30.06.2025	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 17, Stichtag 31.12.2025	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 Salzdhahumer 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.

18) Die Baukosten (mit Preisindex 08/2022) wurden im Zuge des Antragsverfahrens einer Indizierung (auf 08/2024) unterzogen, um möglichst aktuelle Baupreise zum Förderantrag (gestellt im März 2025) zu hinterlegen. Die Baunebenkosten und der Anteil der Risikovorsorge wurden entsprechend erhöht.

19) Die prognostizierten Fördermittel sind auf Grundlage der Antragsdaten ebenfalls aktualisiert worden. Aus der Baukostensteigerung und den ermittelten Zuwendungen ergibt sich eine Erhöhung der prognostizierten Eigenanteile für den Konzern Stadt (BSVG und Stadt) um ca. 0,4 Mio € auf 15,8 Mio. € (netto). Der ermittelte Nutzen-Kosten-Indikator beträgt 1,27. Alle Daten sind vorbehaltlich der Überprüfung durch die LNVG im Rahmen des Förderverfahrens. C-Kosten für zusätzlichen Straßenbau sind hierin nicht berücksichtigt und durch die Stadt zu tragen.

20) In den gebildeten Gesamtsummen auf Ebene Gesamtprojekt war ein Rechenfehler enthalten. Die Summen der Spalten vier Spalten "Investitionskosten Stadtbahn in Mio. €" wurden mit Bericht 17 korrigiert dargestellt. Der korrekte Wert beträgt 311,3 Mio. Euro.



Stadt.Bahn.Plus.
Bringt Braunschweig weiter!

Legende:

"UV" = Unvorgesehenes

"-" = noch keine Angaben möglich

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