

Betreff:

9. Kompaktbericht Stadtbahnausbau

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

11.03.2022

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 15.03.2022

Ö

Sachverhalt:

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) und die Verwaltung berichten seit dem 31.12.2017 halbjährlich im Planungs- und Umweltausschuss, jetzt im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben, in Form eines Kompaktberichts zum Stand des Stadtbahnausbaus.

Der 9. Kompaktbericht mit dem Stichtag 28.02.2022 wird hiermit vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: 9. Kompaktbericht Stadtbahnausbau zum Stichtag 28.02.2022

Anlage 2: Kennzahlentabelle zum 9. Kompaktbericht

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

Stichtag 28.02.2022

Gesamtprojekt:

a. Förderung und Konzeptentwicklung

Anfang Oktober 2021 wurde ein wichtiger Meilenstein für die Förderung des Projektes mit Bundesmitteln erreicht: Auf Grundlage des eingereichten Rahmenantrags des Gesamtprojektes wurde die Aufnahme des Vorhabens in die Kategorie B des GVFG-Bundesprogramms durch das BMVI bestätigt. Auf dieser Grundlage kann nach Vorliegen eines geprüften Finanzierungsantrages zum Teilprojekt 1 „Volkmarode Nord (inkl. Wendeanlage Gliesmarode)“ die Aufnahme in Kategorie A des Programms gemäß § 6 GVFG erfolgen.

Die entsprechenden Vorarbeiten zur Erstellung eines Finanzierungsantrages laufen (siehe Sachstände Teilprojekte). Zur Ermittlung der Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Index) sind die Detailplanungen für die Strecke in Volkmarode und die Wendeanlage in Gliesmarode sowie die Ermittlung der stadtbahnbedingten Kosten abzuschließen. Die Einreichung des Antrags wird für Ende 2022 angestrebt.

b. Analyse und Überarbeitung der Gesamtterminplanung

Der Stadtbahnausbau ist mit seinen sechs Teilprojekten das mit Abstand größte Projekt, das die Stadt Braunschweig und die BSVG derzeit gemeinsam umsetzen. Die Teilprojekte Volkmarode-Nord mit Wendeschleife Gliesmarode, Lindenberg/Rautheim sowie Heidberg/Salzdahlumer Straße und Campusbahn/Querum wurden in den vergangenen Jahren intensiv durch das Projektteam aus Stadtverwaltung, BSVG und Fachplanern bearbeitet. Die vorliegenden konkreten Planungs-Ergebnisse für die Teilprojekte Volkmarode-Nord und Lindenberg/Rautheim wurden in verschiedenen Veranstaltungen bereits öffentlich vorgestellt und insgesamt positiv aufgenommen.

Im Jahr 2017 wurden für das Stadtbahnprojekt Umsetzungsziele als frühe Schätzung formuliert. Nach Erreichung wesentlicher planerischer Fortschritte im Gesamtprojekt wurden die laufenden Teilprojekte im Herbst 2021 einer Arbeits- und Terminplananalyse unterzogen und die Projektergebnisse mit den Umsetzungszielen abgeglichen. Dabei zeigte sich, dass komplexe Planungsabhängigkeiten sowie Wechselwirkungen der Teilprojekte untereinander und aufeinander, wiederholend notwendige iterative Herangehensweisen, Ressourcenengpässe und Erschwernisse durch die Corona-Pandemie Einfluss auf den Projektverlauf hatten und haben.

Für die beiden Teilprojekte Volkmarode und Rautheim sind eine große Anzahl von Ingenieurbüros (Planung der Stadtbahn- und Straßeninfrastruktur, Brückenbauwerke, Freiflächenplanung, Fachgutachten für Emissionen, Umwelt, u.v.m.) über öffentliche Ausschreibungen vertraglich gebunden – die Koordination der Beteiligten und die Betreuung der Verträge ist aufwendig. In den laufenden Planungen wurde außerdem auf aktuelle Ratsbeschlüsse reagiert, z.B. die Vorgaben zum Radverkehr oder die Bewertung von

Lösungsalternativen im Rahmen der Diskussionen um die Querung des Landschaftsschutzgebietes zwischen der Nordstadt und Querum.

Basierend auf den vorliegenden Analyseergebnissen ist aktuell eine fundierte Projekt- und Zeitplanung in Aufstellung. Das bedeutet, dass sich die in den Berichten Mitte 2019 und Mitte 2020 genannten Termine wie Baubeginn und Inbetriebnahme der laufenden Teilprojekte verschieben werden.

Ziel der laufenden Analyse ist es, die Leistungsfähigkeit im Gesamtprojekt und somit die erreichbare Umsetzungsgeschwindigkeit durch geeignete Optimierungsmaßnahmen insgesamt zu erhöhen.

c. Interne Projektressourcen

Das Stadtbahnteam wird insgesamt um 5 Planstellen verstärkt. Die zusätzlichen Stellen sind im Stellenplan 2022 abgebildet und 3 dieser Stellen wurden auch bereits von der Verwaltung aufgrund der Dringlichkeit des Gesamtprojektes Stadtbahnausbau freigegeben. Die Freigabe der beiden anderen Stellen ist gekoppelt an den Start der Projekte Westliche Innenstadt und Lehdorf/Kanzlerfeld. Die Besetzungsverfahren zur Nachbesetzung vakanter Stellen sowie der zusätzlichen Stellen laufen aktuell. Die Nachfrage nach erfahrenen Planern und Projektleitern im Infrastruktur- und Verkehrsbereich ist deutschlandweit insgesamt hoch.

Um die Planungen im Teilprojekt 1 Volkmarode und Wendeschleife Gliesmarode mit den aktuellen Personalressourcen bestmöglich voranzutreiben, wurden die Ressourcen im Stadtbahnteam zu Gunsten des Teilprojekts 1 umorganisiert. Das führt zu Bearbeitungsverzögerungen in anderen Aufgaben. Teilprojekt 3 Heidberg/Salzdahlumer Straße – Campusbahn sowie Aufgabenpakete der Projektsteuerung müssen bis zu den Neubesetzungen zurückgestellt werden.

Auch die personellen Projekt-Ressourcen der BSVG wurden auf dieser Grundlage einer Prüfung unterzogen. Entsprechende Anpassungen werden auch in der BSVG vorgenommen werden.

d. Grunderwerb

Im Teilprojekt 2 (Lindenberg/Rautheim) fanden intensive Vorbereitungen und Gespräche zu notwendigem Grunderwerb im Bereich BBR, Dürkop und am Knotenpunkt Rautheimer Str./Helmstedter Str. statt. Erster Grunderwerb für das Projekt wird auf dieser Grundlage kurzfristig getätigt werden können.

Der Prozess zum Grunderwerb wird für die Projekte Volkmarode und Rautheim im Jahr 2022 intensiviert werden, um die notwendigen Vereinbarungen möglichst bis zu den Planfeststellungsverfahren schließen zu können.

Teilprojekt 1 – Volkmarode Nord

a. Infrastrukturplanung

Die Entwurfsplanung zum Streckenabschnitt durch Volkmarode wurde im Vergleich zur öffentlich zuletzt in 2020 vorgestellten Planung überarbeitet. Dies betrifft u.a.:

- Verkehrliche Abwicklung/Signalisierung des Überweges für Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt Berliner Heerstraße/Im Remenfeld (vor Tankstelle)
- Verkehrliche Abwicklung/Signalisierung an Ziegelkamp/Ziegelwiese
- Verkehrliche Abwicklung/Signalisierung an Wendeschleife Ziegelwiese
- Verkehrliche Abwicklung/Signalisierung im Bereich zukünftige Haltestelle Unterdorf/Einfahrt in Freihaltetrasse (inkl. Radverkehr)
- Details zur Freihaltetrasse (Dimensionierung/Führung Geh- und Radweg; Ausgestaltung Z-Überweg der Freihaltetrasse)

Des Weiteren wurden Abwägungen und Festlegungen zu aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen auf Grundlage der seit 2020 zu berücksichtigenden Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 19) getroffen und die Auswahl der zu den zu verwendenden Masttypen konkretisiert. Die gutachterlichen Bewertungen zu den zu erwartenden Verkehrsabläufen werden bis Mai erstellt.

Die Entwurfsplanungsphase inkl. der fachlichen Prüfung und Freigabe wird voraussichtlich Mitte 2022 abgeschlossen.

Die konzeptionelle Vorplanung der Verkehrsanlage mit integrierter Wendeschleife am Knotenpunkt Berliner Str./Querumer Straße konnte im Jahr 2021 abgeschlossen werden. Die Entwurfsplanung für diesen Abschnitt ist beauftragt. Die Vorplanung und die Entwurfsplanung im Bereich nördlich der Wendeschleife an der angrenzenden Wohn- und Geschäftsbebauung werden auf Basis der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung gesamthaft fortgeführt und die finalen Gutachten für den gesamten Bereich werden angefertigt.

Der politische Beschluss zur anschließenden Vorbereitung und Einleitung der Planfeststellungsverfahren für beide Projektteile, also Volkmarode und Wendeanlage Gliesmarode, wird für das zweite Halbjahr 2022 angestrebt.

b. Bürgerbeteiligung

Nach Vorliegen von aussagekräftigen Planunterlagen zum Knotenpunkt Berliner Str./Querumer Straße mit angrenzender Wendeschleife und vor Einreichung der Unterlagen zum Beschluss im AMTA wird eine Bürgerinformationsveranstaltung zum gesamten Teilprojekt Volkmarode Nord stattfinden. In dieser Veranstaltung werden die dann vorliegenden Planungen zur Wendeanlage in Gliesmarode und die in Details nochmals optimierte Planung zur Strecke durch Volkmarode gesamthaft vorgestellt. Ziel ist es, die Veranstaltung vor den Sommerferien 2022 durchzuführen. Vorab wird den direkten Anliegern in separaten Gesprächen die Möglichkeit gegeben, sich zur Planung zu informieren.

Teilprojekt 2 – Lindenberg/Rautheim

a. Infrastrukturplanung

Nach nun erfolgter Zwischenprüfung der vorliegenden Planungs-Vorabzüge ist eine Wiederaufnahme der Detail-Planungen für Ende März 2022 geplant.

Zwischenzeitlich wurde außerdem ein Wechsel des Ingenieur-Büros im Gewerk Straßenbegleitgrün/Freianlage inkl. Aktualisierung der zu berücksichtigenden Anforderungen für diesen Bereich vorbereitet.

Vertraglich gebunden wurde ein Ingenieurdienstleister aus dem DB-Konzern, um die notwendigen Sperrpausen (=Termine für Gleissperrungen) zur Errichtung der Stadtbahnbrücke über die Anlagen der DB im Bereich der Helmstedter Straße fachgerecht zu ermitteln und mit ausreichenden Vorläufen anmelden zu können.

b. Bürgerbeteiligung

Die Anlieger-Sprechstunden zur Entwurfsplanung erfolgen voraussichtlich im Sommer 2022. Die Termine für weitere Beteiligungsformate werden mit ausreichendem Vorlauf öffentlich bekanntgegeben.

Der politische Beschluss zur anschließenden Vorbereitung und Einleitung der Planfeststellungsverfahren wird voraussichtlich im Jahresverlauf 2023 erfolgen können.

Teilprojekt 3 – Heidberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn/Querum

a. Voruntersuchungen/Bürgerbeteiligung

Heidberg/Salzdahlumer Str.:

Die Planungen des Bahnhofsquartiers tangieren auch die Stadtbahnplanungen. Insbesondere der Anschluss der Neubaustrecke aus der Salzdahlumer Straße zum Nahverkehrsterminal muss mit den städtebaulichen Entwürfen in Einklang gebracht werden. Freihalteflächen für die Stadtbahn müssen teilweise verlegt werden. Bestehende Zielkonflikte gilt es für die beiden Vorhaben im weiteren Planungsverlauf aufzulösen.

Für den Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung bestehen noch Fragestellungen. (u. a. verkehrliche Machbarkeit). In 2022 soll ein weiterer Termin zur Bürgerbeteiligung stattfinden.

Campusbahn/Querum:

Die Untersuchungen und Planungen zur Campusbahn werden gemäß dem Beschluss des Planungs- und Umweltausschuss (DS 21-16096-02) voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte wieder intensiviert.

Die Projektplanung wird an die stufenweise Untersuchung angepasst und die erforderlichen fachlichen Zuarbeiten externer Partner werden am Markt beschafft. Neue Ergebnisse werden für 2023 erwartet.

Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt - Lehndorf/Kanzlerfeld

Kein neuer Sachstand.

Nächster Kompaktbericht:

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 30.06.2022 vorgesehen.

gez. Leuer

Anlage(n):

Übersicht Kennzahlen (tabellarischer Teil)

ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht "Stadt.Bahn.Plus" - Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030 (Stichtag 28.02.2022)

	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)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum ⁸⁾)	177,4	25,3	5,9	208,6	0	0	0	0	0	-	-	1,2 ⁹⁾
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum ⁸⁾)	177,4	25,3	5,9	208,6	0	0	0	0	0	-	-	1,2 ⁹⁾
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum ⁸⁾)	177,4	25,3	5,9	208,6	0	0	0	0	0	-	-	1,2 ⁹⁾
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum ⁸⁾)	193,2	27,8	4,5	225,5	0	0	0	0	0	-	-	0
Bericht 7, Stichtag 31.12.2020 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum ⁸⁾)	193,2	27,8	4,5	225,5	0	0	0	0	0	-	-	0
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum ⁸⁾)	193,2	27,8	4,5	225,5	0	0	0	0	0	-	-	0
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum ⁸⁾)	193,2	27,8	4,5	225,5	0	0	0	wird derzeit aktualisiert	0	-	-	0

	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), 4)} (Variante m. Linksverkehr (Var. 1.3) + Wendeschl. kurz + Wendeschl. Giesmar.)	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 ⁷⁾	11,3	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 Vorzugsvariante	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	0	0	0	0	0	- / 75%	- / 25%	0	0	0	-
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 Vorzugsvariante	25,8 ¹²⁾	5,2	1,5	32,5	0	0	0	2025	1,4 ¹¹⁾	20,7 ¹⁰⁾	-
Bericht 7, Stichtag 31.12.2020 Vorzugsvariante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 Vorzugsvariante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 Vorzugsvariante	0	0	0	0	0	0	0	wird derzeit aktualisiert	0	0	-

	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	0	0	0	0	0	- / 98%	- / 2%	0	0	0	-
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 Vorzugsvariante	40,9 ¹²⁾	8,5	3,0	52,4	0	0	0	0	1,2 ¹¹⁾	37,1	4,7
Bericht 7, Stichtag 31.12.2020 Vorzugsvariante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 Vorzugsvariante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 Vorzugsvariante	0	0	0	0	0	0	0	wird derzeit aktualisiert	0	0	0

	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	0	0	0	0	-	-	-	0	0	-	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018	0	0	0	0	-	-	-	0	0	-	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019	0	0	0	0	-	-	-	0	0	-	-
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019	0	0	0	0	-	-	-	0	0	-	-
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020	0	0	0	0	-	-	-	0	0	-	-
Bericht 7, Stichtag 30.06.2020	0	0	0	0	-	-	-	0	0	-	-
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021	0	0	0	0	-	-	-	0	0	-	-
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022	0	0	0	0	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	0	-	-

	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	0	0	0	0	-	-	-	0	0	-	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018	0	0	0	0	-	-	-	0	0	-	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019	0	0	0	0	-	-	-	0	0	-	-
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019	0	0	0	0	-	-	-	0	0	-	-
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020	0	0	0	0	-	-	-	0	0	-	-
Bericht 7, Stichtag 30.06.2020	0	0	0	0	-	-	-	0	0	-	-
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021	0	0	0	0	-	-	-	0	0	-	-
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022	0	0	0	0	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	0	-	-

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 Trassenvarianten
 - 8) Summe der jeweils zuletzt ermittelten Prognosewerte pro Teilprojekt
 - 9) für die noch nicht konkretisierten Teilprojekte 3 und 4 wurde ein pauschaler Sicherheitszuschlag berücksichtigt
 - 10) für die noch nicht fortgeführten geplanten Wendeanlage Giesmarode wurden Kosten aus der Machbarkeitsstudie 2018 (inkl. Zuschlag 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
- Legende:
 "UV" = Unvorhergesehenes
 "-" = noch keine Angaben möglich
 "0" = kein neuer Sachstand bzw. Aussage für Gesamt-/Teilprojekt noch nicht aktualisierbar