

Betreff:

16. Kompaktbericht Stadtbahnausbau

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

25.08.2025

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 02.09.2025

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 16. Kompaktbericht mit dem Stichtag 30.06.2025 wird hiermit vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: 16. Kompaktbericht Textteil

Anlage 2: 16. Kompaktbericht Tabellenteil

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

Stichtag 30.06.2025

Gesamtprojekt

a. Förderung + Konzeptentwicklung

Der finale Zuwendungsantrag für das Teilprojekt Volkmarode Nord wurde im März 2025 an die LNVG als zuständige Stelle übermittelt. Die Prüfung durch die LNVG dauert derzeit an. Anschließend können die Freigaben zu den Landes- und Bundesmitteln erfolgen.

b. Grunderwerb

Im ersten Halbjahr 2025 konnten weitere Beurkundungen für Kaufverträge entlang der Strecke Volkmarode Nord durchgeführt werden. Dazu gehört u.a. die Sicherung von erforderlichen Flächenanteilen von der Remenhof-Stiftung. Weitere Gespräche sind für das 2. Halbjahr 2025 geplant.

Teilprojekt 1 – Volkmarode Nord

a. Infrastrukturplanung

Die Planfeststellungsverfahren für die Wendeanlage in Gliesmarode und die Strecke nach Volkmarode Nord laufen derzeit. Für die Wendeanlage in Gliesmarode wird bis Jahresende ein Planfeststellungsbeschluss erwartet. Für die Strecke nach Volkmarode Nord liegen die Einwendungen von Betroffenen sowie Trägern öffentlicher Belange vor und werden derzeit beantwortet. Die Erörterung wird voraussichtlich im Herbst stattfinden können. Ein Termin für einen Planfeststellungsbeschluss kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

Im Vorfeld des Zuwendungsantrags wurde die Kostenermittlung auf Wunsch der Fördermittelgeber aktualisiert und auf den Preisstand (08/2024) für die Baupreise angepasst. Der inflationsbedingte Anstieg der Kosten beträgt ca. 13%. Die weiteren Erhöhungen von ca. 3% sind auf ergänzende Korrekturen und Anpassungen zurückzuführen, die aufgrund detaillierterer Planung und zwischenzeitlich vorliegender Gutachten durchgeführt wurden. Vorbehaltlich der Überprüfung durch die LNVG ergibt sich in der Prognose eine Erhöhung der Eigenmittel von ca. 0,4 Mio. (netto) für den Konzern Stadt (BSVG und Stadt). Detaillierte Daten sind der Tabelle zum Kompaktbericht zu entnehmen.

Aufgrund von aufgetretenen bzw. absehbaren Verzögerungen in der Genehmigungsplanung und im Planfeststellungsverfahren ergibt die aktuelle Bauablaufplanung eine mögliche Inbetriebnahme der Stadtbahn im Jahr 2030.

b. Bürgerbeteiligung

Kein neuer Sachstand - Beteiligungsformate im Vorfeld bzw. während der Bauausführung werden mit ausreichend Vorlauf angekündigt werden.

Teilprojekt 2 – Lindenberg/Rautheim

a. Infrastrukturplanung

Der Entwurf der Verkehrsanlage ist abgeschlossen und wurde im Juni öffentlich vorgestellt. Einzelne Planungsdetails beispielsweise der Freianlagen, der Entwässerungsanlagen oder der technischen Ausrüstung und zu notwendigen Leitungsverlegungen werden derzeit noch bearbeitet. Die Freianlagenplanung zur Umgestaltung der heutigen Wendeschleife am Krematorium ist noch in Abstimmung.

Die Brückenentwürfe inkl. Tragwerksplanung sind in Details nochmals zu überarbeiten, da sich u.a. Technische Regelwerke im Projektverlauf geändert haben. Nach Überprüfung der Anforderungen der DB wurde außerdem ein punktueller Anpassungsbedarf an Anlagen der DB (Fahrleitungsabsenkung) ermittelt. Hierzu sind an Anlagen der DB zusätzliche Planungs- und Bauleistungen im Projekt zu erbringen.

Ein Bauablaufkonzept wurde erstellt. Die Bauzeit bis zu einer Inbetriebnahme der Stadtbahn wird ca. 3,5 Jahre betragen, die Gesamtbauzeit für alle Anlagen voraussichtlich ca. 4 Jahre. Voraussetzung ist, dass die Strecke an mehreren Stellen gleichzeitig hergestellt wird. Hieraus ergibt sich eine prognostizierte Inbetriebnahme der Stadtbahn im Jahr 2031.

Sobald die vorstehenden Planungspunkte abgeschlossen sind, wird eine Kostenberechnung zum integrierten Entwurf aller Gewerke erstellt. Die fortgeschriebene Kostenschätzung lässt weiterhin eine Förderwürdigkeit (also einen NKI von größer 1,2) erwarten.

b. Bürgerbeteiligung

Am 19.06.2025 wurde eine Bürger-Informationsveranstaltung zur Vorstellung der Entwurfsplanung durchgeführt. Ergänzend präsentiert wurden eine Verkehrssimulation sowie die Grundzüge des Bauablaufkonzeptes. Es haben ca. 300 Teilnehmer vor Ort und digital an der Veranstaltung teilgenommen.

Teilprojekt 3 – Heidberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn/Querum

Heidberg/Salzdahlumer Str.

Kein neuer Sachstand.

Campusbahn/Querum

Für die Integration der Stadtbahngleise in den Trassenverlauf der Anschlussbahn gibt es machbare Varianten. Nach Abschluss der Arbeitsgruppenphase unter Beteiligung von Vertretern der Hafenbetriebsgesellschaft und von BS Energy soll ein weiterer Workshop zur Bürgerbeteiligung für den Streckenabschnitt Hamburger Straße bis TU Campus Nord und Ost durchgeführt werden. Die Veranstaltung ist noch nicht terminiert.

Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt - Lehdorf/Kanzlerfeld

Kein neuer Sachstand. Machbarkeitsstudien im Teilprojekt noch nicht gestartet.

Nächster Kompaktbericht:

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 31.12.2025 vorgesehen.

gez. Leuer

Anlage(n): Übersicht Kennzahlen (tabellarischer Teil)

ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht "Stadt.Bahn.Plus." - Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030 (Stichtag 30.06.2025)

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"	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 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	o¹³⁾	o	-	-	o

Teilprojekt 1 - Volkmarende (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 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 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 15, Stichtag 31.12.2024 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 16 , Stichtag 30.06.2025 <i>Vorzugsvariante</i>	45,8¹⁸⁾	9,7	2,1	57,6	o	o	o	2030	1,27¹⁹⁾	41,8	0,6

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 15, Stichtag 31.12.2024 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 16 , Stichtag 30.06.2025 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	2031	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
Bericht 16 , Stichtag 30.06.2025	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	-	-

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 15, Stichtag 31.12.2024	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 16 , Stichtag 30.06.2025	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 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.

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.

Legende:

"UV" = Unvorgesehenes

"-" = noch keine Angaben möglich

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