

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

Stichtag 31.12.2023

Gesamtprojekt

a. Förderung + Konzeptentwicklung

Die Unterlagen zur standardisierten Bewertung des Teilprojektes 1 wurden auf Grundlage der Entwurfsplanung bei der LNVG zur Vorprüfung eingereicht. Bis Jahresende ist noch keine Rückmeldung erfolgt.

Sofern kein weiterer Anpassungs- oder Rücksprachebedarf entsteht, kann der Finanzierungsantrag final zusammengestellt und an die zuständigen Stellen von Bund und Land übermittelt werden. Zeitlich wird dies nach dem Planfeststellungsantrag erfolgen.

b. Grunderwerb

Im ersten Halbjahr 2024 wird mit der Unterzeichnung der ersten Grundstückskaufverträge für die geplanten Verkehrsanlagen entlang der Berliner Heerstraße gerechnet.

Teilprojekt 1 – Volkmarode Nord

a. Infrastrukturplanung

Zu den gestiegenen Investitionskosten wurde in DS 23-22592 berichtet. Die Infrastrukturplanung zur Verkehrsanlage ist vorbehaltlich von Rückwirkungen aus dem Genehmigungsverfahren abgeschlossen.

Für beide Projektteile (Strecke und Wendeanlage) wurde ein Vorabzug der Genehmigungsunterlagen an die zuständige Behörde (NLStbV) übermittelt. Bis Jahresende lag noch keine Rückmeldung der Behörde vor. Die geplante Einreichung des Planfeststellungsantrags zum Jahresende konnte daher nicht erreicht werden. Nach Bewertung der Rückmeldung der Behörde und ggf. notwendiger Anpassungsmaßnahmen wird ein neuer Termin für die Einreichung der Genehmigungsunterlagen ermittelt. Mögliche Auswirkungen im Hinblick auf die geplanten Ausführungszeiträume werden nach Vorliegen neuer Erkenntnisse zum Zeitablauf des Planfeststellungsverfahrens bewertet werden.

b. Bürgerbeteiligung

Kein neuer Sachstand

Teilprojekt 2 – Lindenberg/Rautheim

a. Infrastrukturplanung

Zuletzt wurden Fachgutachten und Fachplanungsunterlagen auf Grundlage der aktuellen Verkehrsanlagenplanung im Projekt angepasst. U. a. liegen ein Kampfmittelräumkonzept und ein aktualisiertes Gutachten zum Schall- und Erschütterungsschutz, jeweils im Vorabzug, vor. Noch offen in der Erstellung der Entwurfsunterlagen sind u. a. verkehrstechnische Untersuchungen und Nachweise sowie die Definition von Umfang sowie Art und Weise von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Zum Jahresende konnte ein Fachplanungsbüro für Freianlagen gebunden werden, welches im Januar 2024 die Arbeit aufnehmen wird.

Die Anmeldung betrieblicher Sperrpausen zum Bau der Brücke über die Zufahrtsgleise des Rangierbahnhofes bei der DB erfolgt im Januar 2024. Erste Bauarbeiten sind für Ende 2027 im Umfeld der Bahnanlagen zur Vorbereitung der Hauptbauarbeiten (Betonage Brückenpfeiler etc.) geplant. Ein Grob-Bauablaufkonzept hierfür liegt vor.

Das Bauablaufkonzept zur Strecke außerhalb der Brückenbauwerke liegt noch nicht vor und wird im Laufe des Jahres 2024 erstellt werden.

Erforderliche planerische Anpassungen an der Schnittstelle zum künftigen Baugebiet Rautheim-Möncheberg werden voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2024 abgeschlossen.

In Bezug auf den geplanten Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens sind somit im Abgleich mit der Terminplanung aus dem Jahr 2022 (10. Kompaktbericht 30. Juni 2022) zeitliche Verschiebungen aufgetreten. Auch vorbehaltlich eines reibungslosen Verlaufs des Planfeststellungsverfahrens wird der allgemeine Baustart somit für das Jahr 2027 prognostiziert.

Ob und welche Auswirkungen die aktuellen Verzögerungen auf den abgeschätzten Termin für die Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecke haben, kann ohne ein abgestimmtes Bauablaufkonzept (u. a. sind komplexe verkehrliche Randbedingungen zu beachten) derzeit noch nicht ermittelt werden.

b. Bürgerbeteiligung

Die Anliegersprechstunden sollen im Frühjahr 2024 stattfinden.

Teilprojekt 3 – Heidberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn/Querum

Heidberg/Salzdahlumer Str.

Der abschließende Workshop zur Bürgerbeteiligung im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde im September 2023 durchgeführt. Vorgestellt wurde die Vorzugsvariante der Streckenführung. Diese verläuft vom Hauptbahnhof über die Salzdahlumer Straße bis zum Klinikum und von dort über die Hallestraße und den Sachsendamm bis zur bestehenden Endwendeschleife in der Anklamstraße und bestätigt damit den ursprünglichen Untersuchungskorridor. Die überschlägigen Ermittlungen von Nutzen und Kosten ergeben für diese Streckenführung ein förderwürdiges Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKI), welches ausreichenden Puffer für Planungsdetaillierungen im weiteren Projektverlauf aufweist.

Die Ergebnisse werden für eine politische Beschlussfassung (Planungsbeschluss) aufbereitet und zusammengefasst.

Campusbahn/Querum

Die gebildete Arbeitsgruppe unter Beteiligung von BS|Energy und der Hafenerbetriebsgesellschaft hat die Arbeit aufgenommen. Es befinden sich mögliche Varianten für eine Integration der Stadtbahngleise in den Trassenverlauf der Anschlussbahn an das

Heizkraftwerk in Untersuchung. Nach Vorliegen von belastbaren Zwischenergebnissen aus dieser Untersuchungsphase wird die Bürgerbeteiligung fortgeführt.

Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt - Lehndorf/Kanzlerfeld

Kein neuer Sachstand. Machbarkeitsstudien im Teilprojekt noch nicht gestartet.

Nächster Kompaktbericht:

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 30.06.2024 vorgesehen.

gez. Leuer

Anlage(n):

Übersicht Kennzahlen (tabellarischer Teil)

ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht "Stadt.Bahn.Plus." - Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030 (Stichtag 31.12.2023)

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 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 11, Stichtag 31.12.2022 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	199,3	29,5	4,6	233,4	o	o	o	o ¹³⁾	o	-	-	o
Bericht 12, Stichtag 30.06.2023 (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	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 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	0,8
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	o	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	o
Bericht 13, Stichtag 31.12.2023 <i>Vorzugsvariante</i>	39,3	8,3	2,0	49,6	o	o	o	o	1,3¹⁴⁾	34,2	0,6	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"							
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>	0	0	0	0	0	- / 98%	- / 2%	0	0	0	-
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 <i>Vorzugsvariante</i>	40,9 ¹²⁾	8,5	3,0	52,4	0	0	0	0	1,2 ¹¹⁾	37,1	4,7
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	0	0	0	0	0	0	0	2029	0	0	0
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bericht 12, Stichtag 30.06.2023 <i>Vorzugsvariante</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bericht 13 , Stichtag 31.12.2023 <i>Vorzugsvariante</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

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 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	-	-
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022	0	0	0	0	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	0	-	-
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022	0	0	0	0	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	0	-	-
Bericht 12, Stichtag 30.06.2023	0	0	0	0	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	0	-	-
Bericht 13 , Stichtag 31.12.2023	0	0	0	0	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	0	-	-



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 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	-	-

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"

Legende:

"UV" = Unvorgesehenes

"-" = noch keine Angaben möglich

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