

## Kompaktbericht Stadtbahnausbau „Stadt.Bahn.Plus“ – zum Stichtag 31.12.2018

### **Tabellarischer Teil:**

Siehe Anlage

### Hinweis zur Anlage Kennzahlen:

Die Spalte „Ergebniswirkung BSVG“ wurde in die Spalte „Ergebniswirkung Konzern Stadt“ umbenannt. Hintergrund ist, dass der Verlustausgleich der BSVG über den städtischen Haushalt gedeckt wird.

### **Textlicher Teil:**

#### Gesamtprojekt

##### a. Sachstand Förderung + Konzeptentwicklung

Die Abstimmungen mit den Zuwendungsgebern wurden fortgeführt. Für die Teilprojekte Volkmarode und Rautheim wurden den Zuwendungsgebern die Voruntersuchungsergebnisse (Vorzugsvarianten gemäß den Ratsbeschlüssen) inkl. der zugehörigen ergänzenden ÖV-Angebotskonzepte im Mitfall (ergänzendes Busnetz) vorgestellt.

Die ÖV-Konzepte (Ohnefall und vorgestellte Mitfälle) wurden als zum jetzigen Projektstand plausibel von den Zuwendungsgebern nachvollzogen. Im weiteren Abstimmungsverlauf sind aber weiterhin Anpassungen und Rückkopplungen in das Gesamt-ÖV-Angebotskonzept möglich.

Im Herbst 2018 wurden die Ingenieurleistungen für die weitere Entwicklung des Ausbaukonzeptes und die Unterstützung bei der Fördermittelbeantragung ausgeschrieben und vergeben. Das beauftragte Ingenieurbüro VCDB (VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH) wird auf Grundlage der bestehenden Untersuchungs- und Berechnungsergebnisse im Rahmen der Standardisierten Bewertung, die Vorabschätzung und die spätere Ermittlung des Nutzen-Kosten-Indikators (NKI) für die in Bearbeitung befindlichen Teilprojekte übernehmen. Mit den Verkehrsnachfrageprognosen wurde das Büro WVI beauftragt.

##### b. Aktualisierung Folgekostenrechnung

#### Begriffsdefinition:

**Ohnefall** = kein Ausbau des Stadtbahnnetzes gemäß Zielnetz 2030, aber ebenfalls adäquate (u. a. an die Bevölkerungsentwicklung angepasste) und vergleichbare Weiterentwicklung/Ausweitung des ÖV-Angebotes mit Bussen im Vergleich zum Bestandsangebot 2016 (Analysefall)

**Mitfall** = adäquate Weiterentwicklung/Ausweitung des ÖV-Angebotes mittels Netzerweiterung und Bedienung mit Stadtbahnen

Die aus der Umsetzung des Stadtbahnausbaukonzeptes (inkl. Planung) entstehenden sogenannten „Folgekosten“, also die jährlichen Wirkungen auf den städtischen Haushalt, wurden neu ermittelt. Berücksichtigt wurden die derzeit bekannten Kostenstände und sonstige Annahmen (Betriebs- und Personalkosten, Fahrgeldeinnahmen etc.). In diese

Ermittlung wurden alle Kosten einbezogen, die im Vergleich „Ohnefall“ zu „Mitfall“ durch den Stadtbahnausbau entstehen.

Die einbezogenen Aufwendungen setzen sich u.a. zusammen aus:

- Planungskosten und Baukosten für die zu erstellenden bzw. anzupassenden Infrastrukturanlagen (Verkehrsanlage Stadtbahn und Straße)
- Planungs- und Baukosten für Anpassungs- und Umlegungsmaßnahmen an Leitungen und Kanälen
- Anschaffungskosten für zusätzliche Stadtbahnfahrzeuge
- Ersparte Anschaffungskosten für eingesparte Busse
- Betriebskosten von Bus und Stadtbahn
- Zusätzliche Aufwendungen für betriebliche Maßnahmen (z.B. Werkstattanpassungen)

Die einbezogenen Erträge ermitteln sich aus den prognostizierten Fahrgeldeinnahmen.

Zum Zeitpunkt der Ratsentscheidung im Februar 2017 wurden die jährlichen Folgekosten für den Konzern Stadt Braunschweig mit 1,4 Mio. € (Bezugsjahr 2030) beziffert. Das aktualisierte Ergebnis unter Einbezug der aktuell bekannten Kostenstände und der aktuellen Kenntnisstände in den Teilprojekten ermittelt sich auf **1,2 Mio. €** (Bezugsjahr 2030).

Das Ergebnis der Folgekostenrechnung für die infrastrukturelle Netzerweiterung und den entsprechenden Stadtbahnbetrieb im Mitfall ist somit auch auf Grundlage der aktuellen Kostenprognosen stabil.

Die Folgekosten für die Angebotsverbesserungs-Maßnahmen, die in den Jahren 2018 und 2019 durchgeführt wurden bzw. werden (Einführung Stadttakt, Anbindung Neue Nordstadt, Taktverdichtungen etc.), wurden im Februar 2017 mit jährlichen Folgekosten in Höhe von 1,6 Mio. € (Bezugsjahr 2030) angegeben. Dieser Teil der Folgekosten wird nicht im Tabellenteil (Spalte „Ergebniswirkung Konzern Stadt“) angegeben, da dieser sich nicht auf den Stadtbahnausbau bezieht, sondern die bereits in Umsetzung befindlichen Angebotsanpassungsmaßnahmen zum Inhalt hat, die unabhängig vom Stadtbahnausbau sind.

### **Sachstand Teilprojekt 1 – Volkmarode**

#### a. Sachstand Ausschreibungsverfahren Generalplaner

Das Ausschreibungsverfahren für die Hauptplanungsleistungen (Hauptgewerke: Objektplanung Verkehrsanlagen und Fachplanung Technische Ausrüstung) wurde erfolgreich durchgeführt. Das beauftragte Ingenieurbüro „B/M-Consult“ hat im Januar die Arbeit aufgenommen.

### **Sachstand Teilprojekt 2 – Rautheim**

#### b. Sachstand Ausschreibungsverfahren Generalplaner

Das Ausschreibungsverfahren für die Hauptplanungsleistungen (Hauptgewerke: Objektplanung Verkehrsanlagen, Fachplanung Ingenieurbauwerke und Fachplanung Technische Ausrüstung) wurde erfolgreich durchgeführt. Das beauftragte Ingenieurbüro „Schüßler-Plan“ hat im Januar die Arbeit aufgenommen.

### **Sachstand Teilprojekt 3 - Salzdahlumer Straße/ Campusbahn**

#### a. Sachstand Voruntersuchung

Für die Teilprojekte 3.1 „Salzdahlumer Straße/Heidberg“ und 3.2 „Campusbahn/Querum“ wurde jeweils eine Bürgerveranstaltung in bewährter Workshop-Form erfolgreich durchgeführt. Es konnten jeweils über 100 Bürger und Interessierte begrüßt werden.

In den ersten Workshops wurde der Untersuchungsraum vorgestellt und die grundsätzlichen Überlegungen präsentiert. Die Besucher konnten Hinweise und Anregungen sowie eigene Trassenvorschläge im Untersuchungsraum einbringen.

In beiden Teilprojekten werden auf Grundlage der Hinweise und Anregungen die möglichen Varianten der Trassen- und Gleisführungen planerisch bearbeitet und bewertet.

Für beide Teilprojekte befinden sich die Folgeworkshops in Vorbereitung.

#### b. Termine

Das Teilprojekt befindet sich in Bezug auf das Gesamtprojekt weitgehend im Zeitplan. Die Voruntersuchungsphase inkl. Bürgerbeteiligung wird aufgrund der Komplexität der zu untersuchenden Variantenvielfalt und zu berücksichtigender Schnittstellen jedoch insgesamt länger dauern als bei Projektstart angenommen. Ziel ist es weiterhin die notwendigen Beschlüsse zu den Vorzugsvarianten in 2019 zu fassen, um in 2020 in die weiteren Planungen einsteigen zu können.

### **Sachstand Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt + Lehdorf/Kanzlerfeld**

Kein neuer Sachstand

#### **Nächster Kompaktbericht:**

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 30.06.2019 vorgesehen.

Leuer

#### **Anlage(n):**

- Übersicht Kennzahlen

ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht Stadtbahnausbau "Stadt.Bahn.Plus"  
(Stichtag 31.12.2018)

Gesamtprojekt - Zielnetz 2030												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besondere m Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung /IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlich er, begleitender Straßenbau (optional)	Folgekosten "Konzern Stadt - Vergleich Ohnefall/Mitfall"
	Baukosten <sup>1)</sup>	Baunebenkosten	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) <sup>8)</sup>	177,4	25,3	5,9	208,6	0	0	0	0	0	-	-	1,2 <sup>9)</sup>

**Teilprojekt 1 - Volkmarode (inkl. Wendeschleife Gliesmarode)**

	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt ca. km	Strecke auf besondere m Bahnkörper ca. km / ca. %	Strecke straßenbündiger Bahnkörper ca. km / ca. %	Fertigstellung /IB Jahr	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel ca. Mio. €	zusätzlich er, begleitender Straßenbau (optional) ca. Mio. €
	Baukosten <sup>1)</sup>	Baunebenkosten	Risiko/UV	Summe "Prognose"							
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	<b>15,7</b>	<b>1,3</b>	-	<b>17,0</b>	-	-	-	-	<b>1,3<sup>5)</sup></b>	-	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	<b>15,7</b>	<b>1,3</b>	-	<b>17,0</b>	-	-	-	-	<b>1,4<sup>6)</sup></b>	-	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 <sup>2), 3)</sup> (Variante m. Linksverkehr (Var. 1.3) + Wendeschl. kurz + Wendeschl. Gliesmar.)	<b>18,3</b>	<b>3,8</b>	<b>1,9</b>	<b>24,0</b>	<b>1,4 km</b>	<b>- / 70%</b>	<b>- / 30%</b>	<b>2024</b>	<b>1,4<sup>7)</sup></b>	<b>11,3</b>	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 Vorzugsvariante	<b>18,3</b>	<b>3,8</b>	<b>1,9</b>	<b>24,0</b>	<b>1,4 km</b>	<b>- / 70%</b>	<b>- / 30%</b>	<b>2024</b>	<b>1,4<sup>7)</sup></b>	<b>11,3</b>	-

<b>Teilprojekt 2 - Rautheim</b>											
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung /IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlich, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten <sup>1)</sup>	Baunebenkosten	Risiko/UV	Summe "Prognose"							
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	<b>28,6</b>	<b>2,8</b>	-	<b>31,4</b>	-	-	-	-	<b>1,4<sup>5)</sup></b>	-	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	<b>28,6</b>	<b>2,8</b>	-	<b>31,4</b>	-	-	-	<b>2025</b>	<b>1,6<sup>6)</sup></b>	-	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 <sup>2), 3), 4)</sup> Var. "kurze Brücke (3.0/B3)"	<b>32,6</b>	<b>7,4</b>	<b>4,0</b>	<b>44,0</b>	<b>3,6 km</b>	<b>- / 95%</b>	<b>- / 5%</b>	<b>2025</b>	<b>1,3<sup>7)</sup></b>	<b>25,1</b>	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 Vorzugsvariante	<b>32,6</b>	<b>7,4</b>	<b>4,0</b>	<b>44,0</b>	<b>3,6 km</b>	<b>- / 95%</b>	<b>- / 5%</b>	<b>2025</b>	<b>1,3<sup>7)</sup></b>	<b>25,1</b>	-

**Teilprojekt 3.1/3.2 - Salzdahlumer Str./  
Campusbahn**

	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt ca. km	Strecke auf besondere m Bahnkörper ca. km / ca. %	Strecke straßenbündiger Bahnkörper ca. km / ca. %	Fertigstellung /IB Jahr	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel ca. Mio. €	zusätzlich er, begleitender Straßenbau (optional) ca. Mio. €
	Baukosten <sup>1)</sup>	Baunebenkosten	Risiko/UV	Summe "Prognose"							
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	<b>72,4</b>	<b>8,0</b>	-	<b>80,4</b>	-	-	-	-	<b>1,6<sup>5)</sup></b>	-	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	<b>72,4</b>	<b>8,0</b>	-	<b>80,4</b>	-	-	-	<b>2027</b>	<b>2,0<sup>6)</sup></b>	-	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-

**Teilprojekt 4.1/4.2 - westliche  
Innenstadt/Lehndorf-Kanzlerfeld**

	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besondere m Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung /IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlich er, begleitend er Straßenbau (optional)
	Baukosten <sup>1)</sup>	Baunebenkosten	Risiko/UV	Summe "Prognose"							
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	<b>54,2</b>	<b>6,0</b>	-	<b>60,20</b>	-	-	-	-	<b>1,4<sup>5)</sup></b>	-	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	<b>54,2</b>	<b>6,0</b>	-	<b>60,20</b>	-	-	-	<b>2030</b>	<b>1,3<sup>6)</sup></b>	-	-

Bemerkungen:

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

Legende:

"UV" =

Unvorgesehenes

"-" = noch keine

Angaben möglich

"o" = kein neuer Sachstand bzw. Aussage für Gesamtprojekt  
noch nicht aktualisierbar