



Ausbau und Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn

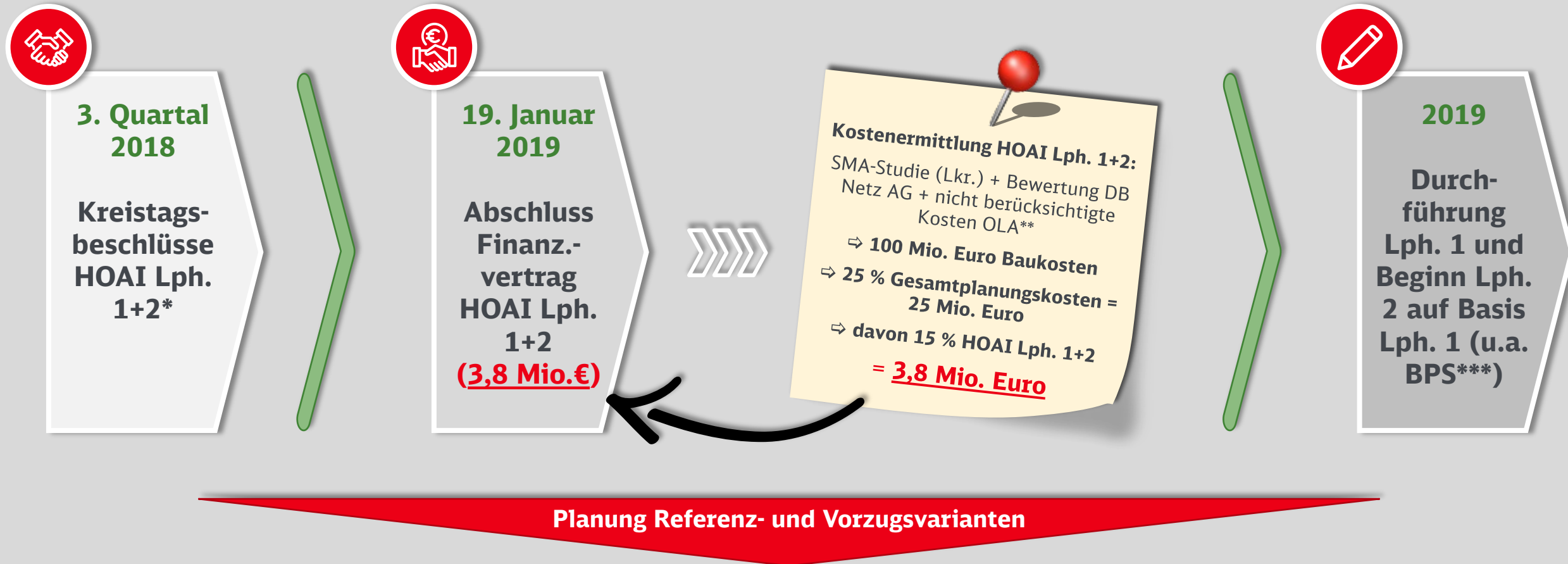
Historie der Planungskostenentwicklung HOAI
Lph. 1+2

März 2024

Ausbau und Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn

Absprungbasis Kreistagsbeschlüsse 3. Quartal 2018 und Abschluss Finanzierungsvertrag

Planung HOAI Lph. 1+2 Stand 19. Januar 2019



* inkl. Beschluss zur Prüfung und Planung von zwei grundsätzlichen Ausbauvarianten (Referenz- und Vorzugsvariante); ** Oberleitungsanlage; *** Betriebsprogrammstudie

Ausbau und Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn

Beschluss Interessenverband Bodenseegürtelbahn am 20. November 2019 zur
Beauftragung der Planung Referenzvariante 5+7 und Vorzugsvariante



**20. Nov.
2019**

**Beschluss IV
Bodensee-
gürtelbahn
Ref.-variante
5+7 und
Vorzugs-
variante***



	Gesamtkosten (Bau- und Planungskosten)	Gesamtplanungs- kosten (25 % der Baukosten)	Planungskosten Lph. 1+2 (15 % der Gesamtplanungskosten)
„SMA-Studie+“	125 Mio. Euro	25 Mio. Euro	3,8 Mio. Euro
Referenzvariante 5	246 Mio. Euro	49,3 Mio. Euro	7,4 Mio. Euro
Referenzvariante 7	232 Mio. Euro	46,3 Mio. Euro	6,9 Mio. Euro
Vorzugsvariante	350 Mio. Euro	70 Mio. Euro	10,5 Mio. Euro



**Höhere Gesamt(bau)kosten infolge gestiegener Anforderungen an die zu erstellende
Infrastruktur führen zwangsläufig zu entsprechend steigenden Planungskosten.**

* Die **Referenzvarianten 5 + 6** sind zur Vorzugsvariante aufwärtskompatible Teilvarianten, die einen stündlich schnellen und einen stündlich langsamen Zug je Richtung abbilden. Sie unterscheiden sich i.W. im Einsatz von HVZ-Verdichter-Zügen (HVZ = Hauptverkehrszeit). Der **Vorzugsvariante** ist ein verdichtetes Betriebsprogramm (Halbstundentakt der langsamen Züge (RB) + stündlichem schnellen Zug (IRE)) zu Grunde gelegt. Dieses erfordert jedoch zusätzliche **zweigleisige Abschnitte** und führt zu **erheblichen Kostensteigerungen** gegenüber den Referenzvarianten.

Ausbau und Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn

Lenkungsreis 22. Dezember 2022 – Vorstellung aktualisierter Kostenüberschlag + Kostenentwicklung Baupreissteigerung „Vorzugsvariante“



22. Dez.
2022

Lenkungs-
kreis
Bodensee-
gürtelbahn
TOP 1



„Vorzugsvariante“	Gesamtkosten (Bau- und Planungskosten)	Gesamtplanungs- kosten (25 % der Baukosten)	Planungskosten Lph. 1+2 (15 % der Gesamtplanungskosten)
Kostenstand 2019	350 Mio. Euro	70 Mio. Euro	10,5 Mio. Euro
+ Zusätzliche Maßnahmen im Projektverlauf*	111 Mio. Euro	22,2 Mio. Euro	3,3 Mio. Euro
= Aktualisierter Kostenüberschlag 2019	461 Mio. Euro	92,2 Mio. Euro	13,8 Mio. Euro

Kostenschätzung 2022**
Ergebnis Lph. 2 o. EBWU

590 Mio. Euro

118 Mio. Euro

17,7 Mio. Euro

rein
rechnerisch

* Maßnahmen die während der Projektbearbeitung zusätzlich hinzukommen sind: Aufweitung Brandbühltunnel, 2-gl. Manzell-Friedrichshafen, erweiterte 2-gl. Abschnitte + überproportionale Preissteigerung Umrichterwerk; ** inkl. Baupreissteigerung

Ausbau und Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn

Finanzierungsvertrag Leistungsphase 1+2 ⇒ Anzeige Kostenerhöhung DB Netz vom 19. Dezember 2023



19. Dez.
2023

Anzeige
Kosten-
erhöhung
Lph. 1+2



Rein rechnerisch würden sich aus **590 Mio. Euro** Gesamtkosten für die Lph. 1+2, Planungskosten i.H.v. **17,7 Mio. Euro** ergeben. Somit ca. 7,2 Mio. Euro mehr als vertraglich vereinbart.

Im Zuge der projektseitig identifizierten Bedarfe* für die Restabwicklung der Lph. 1+2 wurde jedoch ein Betrag von **2,3 Mio. Euro** als vsl. auskömmlich ermittelt und entsprechend mit der Anzeige zur Kostenerhöhung vom 19. Dezember 2023 an den RVBO kommuniziert.



* Zum einen führten **Preissteigerungen** bei den Vergaben von projektbegleitenden Leistungen (z.B. Vermessung und Baugrunduntersuchungen) zu **Planungsmehrkosten**, zum anderen entsteht durch die Steigerung der Gesamtkosten (350 Mio. Euro => 590 Mio. Euro) bei dem vertraglich gebundenen Nachunternehmer der Hauptplanungsleistungen (**Generalplaner**) ein rechtlicher Anspruch auf entsprechende **Anpassung seines Honorars** (s. HOAI). Dieser Anspruch wurde zwischenzeitlich geltend gemacht und ist in Prüfung. In Summe führt dies dazu, dass die bisher für die Lph. 1+2 vereinbarten Planungskosten (10,5 Mio. Euro) nicht auskömmlich sind und vsl. ein **Mehrbedarf von 2,3 Mio Euro** entsteht.

Ausbau und Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn

Lenkungskreis 30. Januar 2024 – Entscheidung für Variante 4 der EBWU



**30. Januar
2024**

**Lenkungs-
kreis
Bodensee-
gürtelbahn**



Im **Lenkungskreis** am 30. Januar wurde **entschieden**, dass die aus der **EBWU** hervorgehende **Variante 4** zur Anwendung kommen soll.
Zu den bisherigen **590 Mio. Euro** Gesamtkosten kommen somit vsl. **58 Mio. Euro** hinzu. Die Gesamtkosten erhöhen sich damit auf **648 Mio. Euro**.

Aus dem sich aus der Variante 4 der EBWU ergebenden Mehrbedarf resultiert ein **Planungskostenanteil** für die **Lph. 1+2** in Höhe von **2,1 Mio. Euro**.



Standard Fahrzeugkonfiguration (Stand 2019)			
Infrastrukturvariante	Betriebsqualität	Kosten	
Variante 1 Gemäß Betriebsprogrammstudie	--	590 Mio. €	
Variante 2 Variante 1 + Weichenverbindung Radolfzell + Lückenschluss Zwei- gleisigkeit bei Expansions (2,6 km)	-	612 Mio. € (Δ 22 Mio. €)	
Variante 3 Variante 2 + Zweigleisigkeit wost. Salven (2,4 km)	+	641 Mio. € (Δ 51 Mio. €)	
Variante 4* Variante 3 + Kreuzungsstelle Sölkemühle (Stüppingen)	++	648 Mio. € (Δ 58 Mio. €)	

Spurtstärkere Fahrzeuge (Stand 2023)			
Infrastrukturvariante	Betriebsqualität	Kosten	
Variante 1a Gemäß Betriebsprogrammstudie	--	590 Mio. €	
Variante 2a Variante 1a + Weichenverbindung Radolfzell + Lückenschluss Zwei- gleisigkeit bei Expansions (2,6 km)	-	612 Mio. € (Δ 22 Mio. €)	
Variante 2b Variante 2a + Kreuzungsstelle Sölkemühle (Stüppingen)	++	619 Mio. € (Δ 29 Mio. €)	

* Bewertung Fahrsplankonzept mit anschlussoptimierter Fahrsplankonzepte Seehäse
* Ohne Kosten zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen für anschlussoptimierte Fahrsplankonzepte Seehäse
* Prüfung der Zuwendungsfähigkeit erforderlich
Preisstand 2022



InfraGO