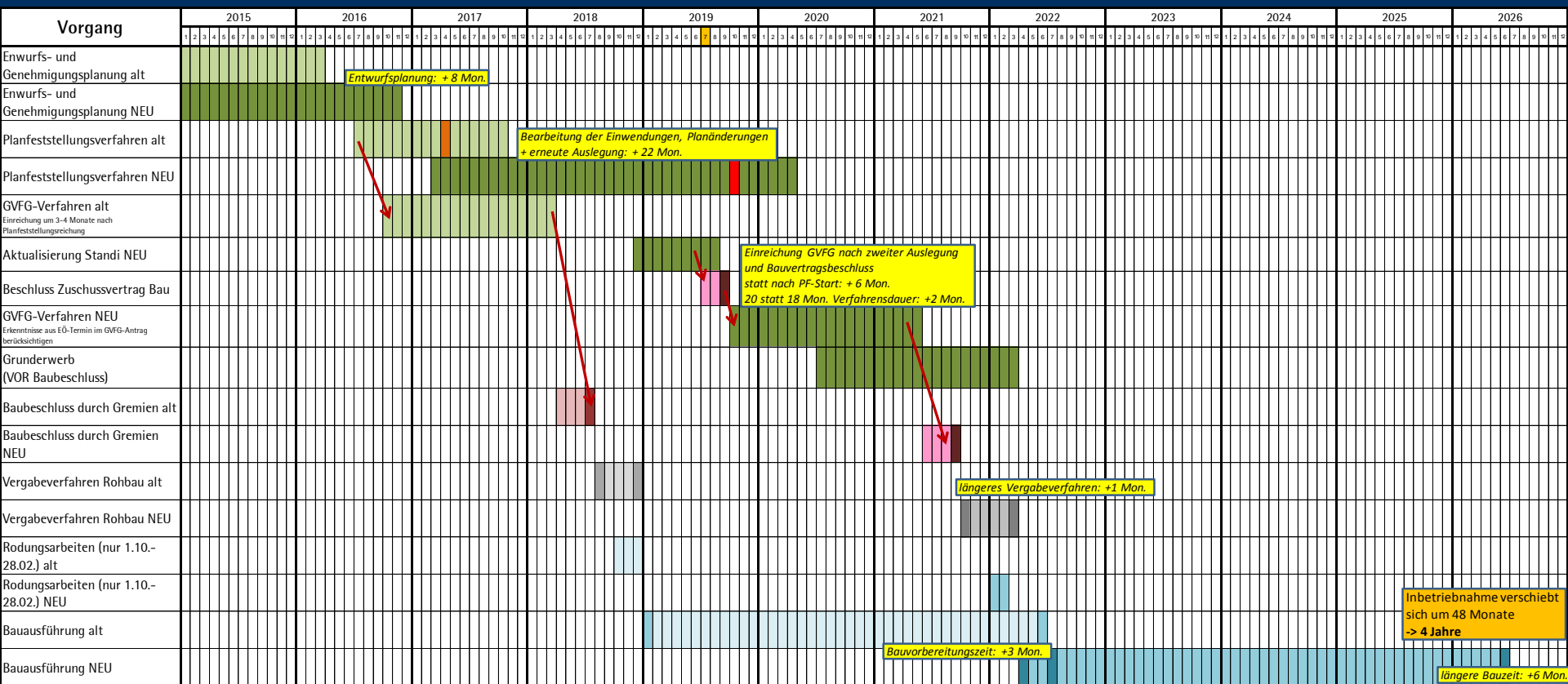


# S2-Verlängerung Filderstadt-Bernhausen bis Neuhausen

VRS-Verkehrsausschuss am 17.07.2019

1. Zeitplan
2. Kostenentwicklung
3. Finanzierungsanteile
4. Auswirkungen auf die Standardisierte Bewertung und Entwicklung des NKI
5. Stand Planfeststellungsverfahren
6. Weitere Vorgehensweise



- Planfeststellungsbeschluss: 2020
- GFVG-Zuwendungsbescheid: 2021
- Baubeschluss: 2021 (Ausführungsplanung startet in 2020!)
- Baubeginn: 2022 (Voraus.: Grunderwerb startet vor Baubeschluss!)
- Inbetriebnahme: 2026

- Entwurfs- und Genehmigungsplanung:
  - ⚡ knapp 2 Jahre statt 15 Monate: + 8 Monate
- Planfeststellung  
Auslegung, Bearbeitung der Einwendungen, Planänderungen,  
erneute Auslegung:
  - ⚡ 38 statt 16 Monate: + 22 Monate
- Einreichung GVFG-Antrag erst nach Erörterung und Beschluss  
Bauvertrag, statt 3 Monate nach Einreichung Planfeststellung,  
längere Verfahrensdauer:
  - ⚡ + 8 Monate
- Dauer Vergabeverfahren
  - ⚡ 6 statt 5 Monate: + 1 Monate
- Berücksichtigung Bauvorbereitung
  - ⚡ + 3 Monate
- Baudurchführung
  - ⚡ 4,0 statt 3,5 Jahre: + 6 Monate

- Kostenschätzung 2014
  - ⌘ Baukosten: 104 Mio. €
  - ⌘ Baunebenkosten : 21 Mio. €
  - ⌘ **Gesamtkosten: 125 Mio. €**
  
- 2015-16:  
Erarbeitung der Entwurfsplanung, darauf aufbauend Erstellung einer neuen Kostenberechnung (Stand 2016)
- Der Gesamtprojektumfang wurde im Zuge der Entwurfsplanung optimiert und an die betrieblichen Notwendigkeiten angepasst:
  - ⌘ Abschnitt Sielmingen-Neuhausen wird nur eingleisig ausgebildet
  - ⌘ Verzicht auf Überleitstelle und Abstellung im Tunnel Bernhausen
- Nach Abschluss der Kostenberechnung wurden in mehreren Schritten zusammen mit den Ingenieurbüros und dem Projektsteuerer nach weiteren Optimierungsmöglichkeiten gesucht und wo möglich veranlasst.

## Beispiele für Kostenänderungen (u.a.):

- Einsparung durch Eingleisigkeit  
**-1,1 Mio. €**
- Anpassung der Planung an betriebliche Anforderung nach Leistungsfähigkeitsbetrachtung und Abstimmung mit DB Regio  
**- 1,2 Mio. €** Weichen  
**- 1,6 Mio. €** Leit- und Sicherungstechnik
- Folgemaßnahmen Straße und Leitungen  
**- 1,4 Mio. €**
- Höhere Einheitspreise für maßgebliche Elemente für Tunnel- und Trogbauwerke und höhere Zuschläge für Baustelleneinrichtung (15% statt 10%)  
**+ 14,8 Mio. €**
- Mehrkosten durch höhere Baunebenkosten (rund 26%, u.a. aufgrund neuer HOAI)  
**+7,0 Mio. €**
- Höhere Anforderungen Schallschutz  
**+ 2,1 Mio. €**
- Freiwillige Unterschottermatten  
**+1,8 Mio. €**
- Höhere Kosten auf Entwässerungsanlagen (Regenrückhaltebecken, Mulden-Rigolen-Speicher)  
**+1,9 Mio. €**
- Höhere Einheitspreise Gleisbau  
**+0,8 Mio. €**

## Berücksichtigung von

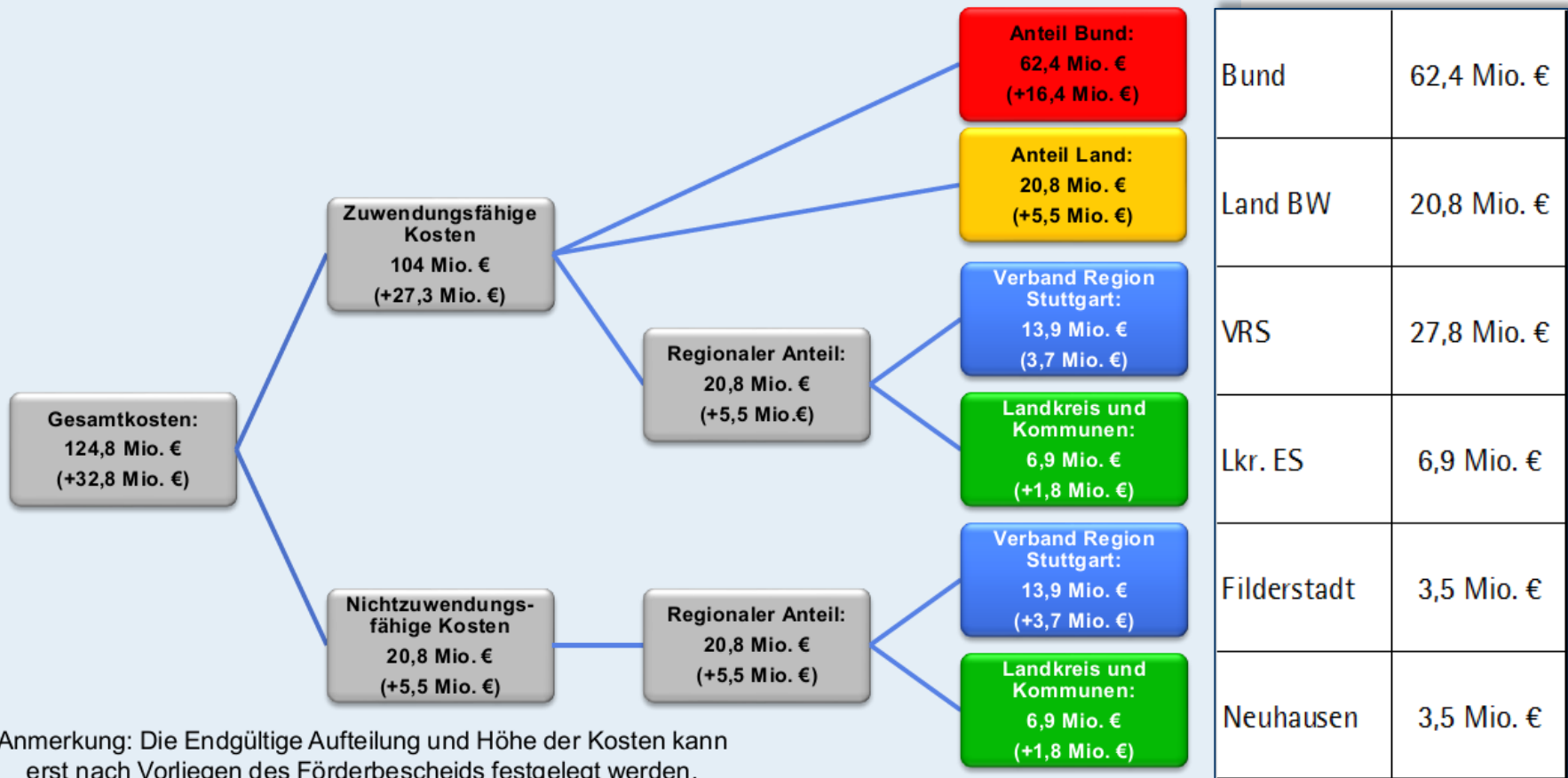
- tatsächlicher Marktentwicklung (2014 bis 2016)
- aktuellen Erfahrungswerten der Planungsbüros und des Projektsteuerers
- eingehender Diskussion und Betrachtung von Alternativen (z.B. Bauverfahren) mit den beteiligten Fachplanern für die Objekt- und Tragwerksplanung sowie für die Geotechnische Beratung
  
- Kostenberechnung 2016
  - ⚡ Baukosten: 117 Mio. € (+13 Mio. €)
  - ⚡ Baunebenkosten: 31 Mio. € (+ 10 Mio. €)
  - ⚡ **Gesamtkosten: 148 Mio. € (+23 Mio. € = +18%)**
  
  - ⚡ Nur der kleinere Teil der Mehrkosten (rund 6 Mio. Euro) resultiert aus planerischen Anpassungen.
  - ⚡ Der Großteil (rd. 17 Mio. Euro) resultiert aus höheren Einheitspreisen, höheren Zuschlägen für Baustelleneinrichtungen und deutlich gestiegenen Baunebenkosten durch höherer Honorare etc.

- Seit 3 Jahren entwickeln sich die Baupreise äußerst dynamisch aufgrund der großen Nachfrage nach Bauleistungen, die die Entwicklung von 2014-16 noch deutlich übersteigt.
- Dies ist insbesondere im konstruktiven Ingenieurbau der Fall.
- Auch bei den Entsorgungskosten für Erdaushaub sind extreme Preissteigerungen zu verzeichnen.
- Aktuell gibt es keine Anzeichen, dass sich diese Entwicklung in den nächsten Jahren nicht fortsetzen wird.
- Die bauliche Realisierung des Projektes ist für die Jahre 2022-26 vorgesehen.  
-> Inbetriebnahme 2026



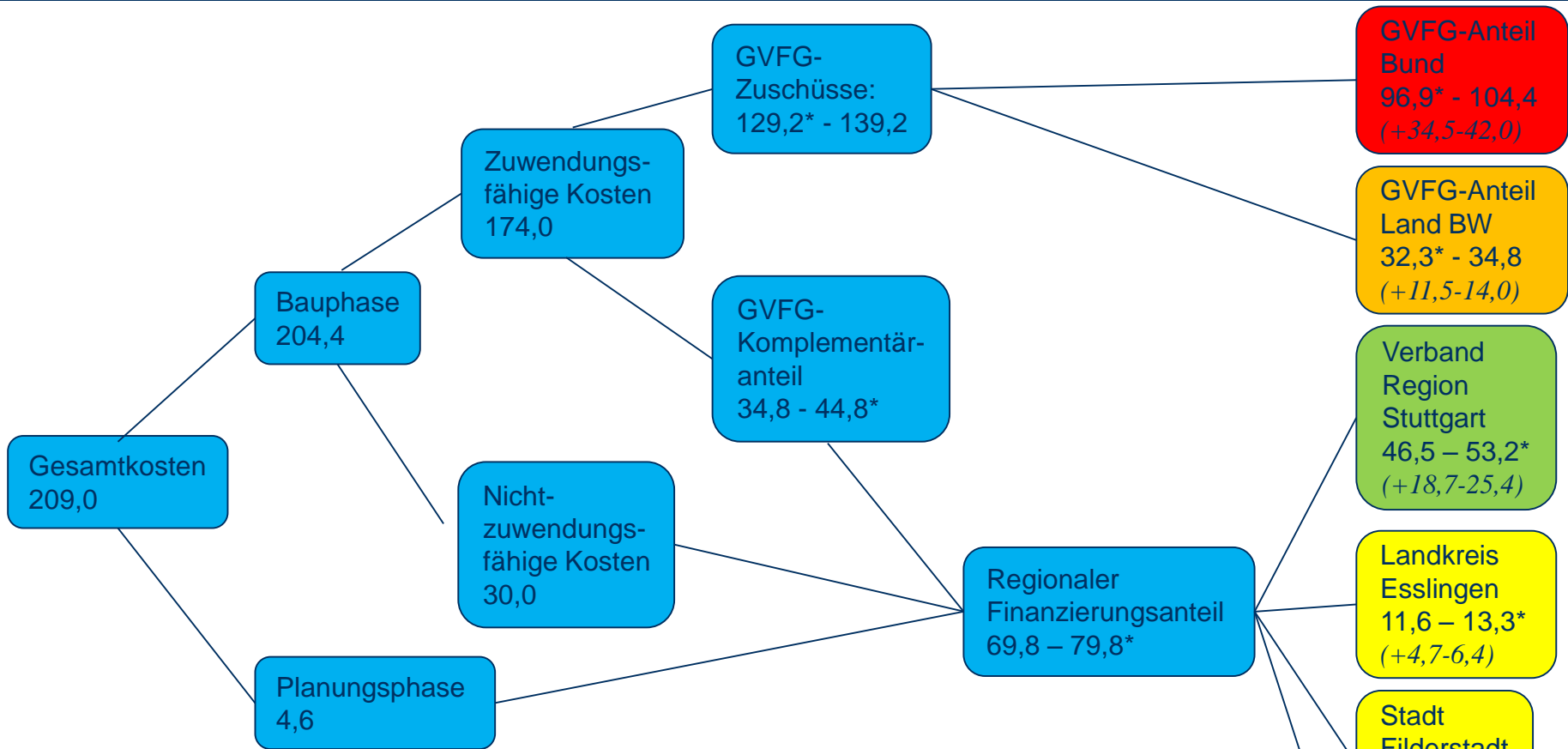
- Projekt muss bis zur Inbetriebnahme durchkalkuliert sein!  
-> Neukalkulation der Baukosten bis Inbetriebnahme (inkl. Zuschläge für Baupreissteigerungen, Unvorhergesehenes und Nachträge).  
Darin sind auch bereits jüngst veröffentlichte Zahlen des Preisindex des Statistischen Bundesamtes berücksichtigt.
- Kostenberechnung bis Inbetriebnahme  
(aufgrund Baupreisentwicklung bis Inbetriebnahme)  
Baukosten: 174 Mio. € (+57 Mio. €)  
(= überwiegend zuwendungsfähig)  
Baunebenkosten: 35 Mio. € (+ 4 Mio. €)  
(=überwiegend nicht zuwendungsfähig)  
**Gesamtkosten: 209 Mio. € (+61 Mio. € = +41%)**
- Zudem werden derzeit Kostenauswirkungen aus dem Planänderungsverfahren geprüft. Der endgültige Betrag wird nach dem für Herbst 2019 geplanten Erörterungstermin im Zuge der GVFG-Antragstellung ermittelt.

## Projektförderung und Finanzierung Infrastrukturkosten Stand Kostenschätzung Oktober 2014



Anmerkung: Die Endgültige Aufteilung und Höhe der Kosten kann erst nach Vorliegen des Förderbescheids festgelegt werden.

# Finanzierungsanteile



\*: Risiko Zuschussminderung im Rahmen von Antragsprüfung (z.B. Höchstbeträge) und Schlussverwendungsnachweis

Gesamtkosten: S2-Projektkosten ohne ergänzende Maßnahmen der Kommunen

Alle Angaben in Mio. €

Weitere Anpassungen durch aktuelle Erkenntnisse aus dem Planfeststellungsverfahren können ggf. noch zu Änderungen führen (Werte ändern sich entsprechend prozentual).

## Auswirkungen auf NKU (Standi):

- Die S2-Kosten wurden zusammen mit den U6-Kosten für die Überprüfung des NKI durch das VWI bearbeitet.
- Die Berechnungen zeigen, dass der NKI noch knapp über 1,0 liegt.
- Hierbei ist zu beachten, dass allgemeine Baupreissteigerungen keinen Einfluss auf den NKI haben, da die Kosten immer anhand der tatsächlichen Preisentwicklung auf das Basisjahr der Stand. Bew. (2006) zurück gerechnet werden.
- Die Berechnungen müssen noch final mit den Zuwendungsgebern (Bund, Land) abgestimmt werden.

- Entscheidung auf Bundesebene GVFG-Bundesprogramm weiterzuführen und bis Ende 2022 stufenweise um Faktor 3 auf 1 Mrd. Euro/Jahr aufzustocken
- Gesetzesnovelle soll bis Ende 2019 abgeschlossen sein (Referentenentwurf BMVI wird im August erwartet)
- aktuell Diskussionen zwischen BMF und BMVI bzgl. Anpassung der Standardisierten Bewertung (bislang nicht berücksichtigter Nutzen zu Umweltaspekten (Klimaschutz, etc.) soll stärker berücksichtigt werden, insbesondere bei Projekten in Ballungsräumen)

- Die Bearbeitung der Planfeststellungseinwendungen verursachte einen großen Zeitaufwand.
- Inhaltliche Bearbeitung war vor allem bei den Punkten Brandschutz, Baulärm und Entwässerung notwendig.
- Die Bearbeitung der Planänderungen wurde Ende Oktober 2018 abgeschlossen.
- Durch die Entscheidung des VRS Ende Januar 2019 künftig ggf. einen 15-Minuten-Takt nach Neuhausen zu realisieren musste das Lärmgutachten überarbeitet werden.
- Die Genehmigungsunterlagen sehen nun die Möglichkeit eines 15-Min.-Taktes vor, unabhängig davon, ob und wann dieser tatsächlich realisiert wird.
- Die geänderten Unterlagen mussten erneut öffentlich ausgelegt werden (Einwendungsfrist bis Anfang Juli 2019). Danach erfolgt die Bearbeitung der Einwendungen.
- In Abhängigkeit der eingegangenen Einwendungen kann der Erörterungstermin somit frühestens im Herbst 2019 stattfinden, ggf. auch später.

- Beratung im VRS-Verkehrsausschuss: 17.07.19
- Information im Gemeinderat Neuhausen: 17.07.19
- Information im VFA, Kreistag Esslingen: 18.07.19
- Information im Gemeinderat Filderstadt: 22.07.19

## Beschlüsse in Regionalversammlung, Kreistag und Gemeinderäten zum Abschluss

- ⚡ des Zuschussvertrags zum Bau (VRS und SSB)
- ⚡ sowie zum Refinanzierungsvertrag (VRS, Lkr. ES, Filderstadt, Neuhausen)

im Herbst 2019.

**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!**