

Ausfertigung	-
Einlage	-

Vorhaben Messebahn km 0,0+000 – 1,0+190



Voruntersuchung 2023 Eisenbahnplanung

04	-	-	-	-						
03	-	-	-	-						
02	-	-	-	-						
01	-	-	-	-						
Änderung	Datum	Name	Art der Änderung	Geprüft						
Bearbeitet	Kastner									
Geprüft										
Freigegeben										
Bürointerne Nummer										
Maßstab										
Datum	11.10.2023									
Plangröße										
PLANUNG:	FACHREFERENT:		AG:							
										
VERFASSER:										
										
Strecke	Typ	von Ort	bis Ort	Projektphase	Art	Identifikationsnummer	Planart	Dok-/Plannr.	Prüfstatus	Revision
MESS	S	MPLA	MESS	VU	RO	0000 0000	TB	1001	V	00

Technischer Bericht Variantenvergleich

Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS.....	I
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	II
1 ALLGEMEINES	1
1.1 Auftraggeber	1
1.2 Verfasser	1
2 AUSGANGSSITUATION, ZIELE	2
3 AUFGABENSTELLUNG	4
4 RANDBEDINGUNGEN.....	5
5 ENTWICKLUNG UND DARSTELLUNG DER VARIANTEN FÜR DIE MESSEBAHN	6
5.1 Anbindung Bestand	6
5.2 Variantenübersicht.....	6
5.3 „Anschlussprojekt“ Parkhaus.....	7
5.4 Variante 1	8
5.4.1 Trassenbegründung.....	8
5.4.2 Trassenbeschreibung	8
5.5 Variante 2	9
5.5.1 Trassenbegründung.....	9
5.5.2 Trassenbeschreibung	9
5.6 Variante 3	10
5.6.1 Trassenbegründung.....	10
5.6.2 Trassenbeschreibung	10
5.7 Variante 4	11
5.7.1 Trassenbegründung.....	11
5.7.2 Trassenbeschreibung	11
5.8 Variante 5	12
5.8.1 Trassenbegründung.....	12
5.8.2 Trassenbeschreibung	12
6 KOSTEN.....	14

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: ÖV-Verkehrsnachfrage Messebahn (Quelle: ZIS+P Verkehrsplanung) .	3
Abbildung 2: Vorhabensübersicht Messebahn	5
Abbildung 3: Parkhaus Erdgeschoss	7
Abbildung 4: Parkhaus Obergeschoss	7
Abbildung 5: Messebahn Variante 1	8
Abbildung 6: Messebahn Variante 2	9
Abbildung 7: Messebahn Variante 3	10
Abbildung 8: Messebahn Variante 4	11
Abbildung 9: Messebahn Variante 5	12

1 ALLGEMEINES

1.1 Auftraggeber

Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH
Rathausplatz 1
5020 Salzburg

1.2 Verfasser

TSS – Team Schiene Salzburg
(ARGE aus GEOCONSULT ZT GmbH, IGT Geotechnik und Tunnelbau Ziviltechniker
GmbH und BERNARD Gruppe ZT GmbH)
p.a. GEOCONSULT ZT GmbH
A-5412 Puch bei Hallein, Wissenspark Salzburg Urstein, Urstein Süd 13

Federführende Erstellung

BERNARD Gruppe ZT GmbH
A-8020 Graz, Unesco-Esplanade 10

2 AUSGANGSSITUATION, ZIELE

In Salzburg wird derzeit der „S-Link“ (Regionalstadtbahn) als Verlängerung der bestehenden Lokalbahn zum Mirabellplatz und in weiteren Stufen bis in die Altstadt sowie nach Salzburg Süd bzw. außerhalb der Stadt weiter bis Hallein geplant. Darüber hinaus bestehen weitere Gesamtüberlegungen für die Erweiterung des S-Link-Netzes im Großraum Salzburg unter Einbindung bestehender Linien und Erweiterung des Netzes. Einen dieser diskutierten zusätzlichen Streckenäste stellt die „Messebahn“ dar. Diese Strecke soll als Verbindung vom Messezentrum (bzw. in Folge vom Autobahnanschluss A1 – Salzburg Mitte und darüber hinaus nach Westen) über eine neue Salzachbrücke nach Maria Plain mit Anschluss an den S-Link (Salzburger Lokalbahn) zum Hauptbahnhof und weiter in verschiedenen Ausbausritten zum Mirabellplatz, in die Altstadt sowie weiter in den Süden führen. Für die "Messebahn" ist eine Nutzung auch für den touristischen Reisebus- und Individualverkehr mit einem Reisebusterminal und einem großen Parkhaus am Messeareal für Tagesbesucher oder auch Pendler vorgesehen, nicht zuletzt auch aufgrund der Autobahnnähe und dem eigenen Vollanschluss. Durch die hohe Zahl der Reisebusse und Tagesbesucher ist eine signifikante Basisnachfrage für die Messebahn zu erwarten. Die Investitionskosten liegen nach aktuellem Preisstand bei rund 50 Mio. Euro (siehe Kosten).

Potential Messebahn

Die Messebahn ist ein Teil eines möglichen schrittweisen Ausbaus zu einem Gesamtsystem S-Link. Im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, dem Land Salzburg und der Stadt Salzburg hat die Projektgesellschaft die Erweiterung geprüft und aufgrund des hohen Nutzens positiv bewertet.

Die Errichtung der Messebahn ermöglicht bereits in frühen Ausbaustufen ein Fahrgastpotential von über 12.000 ÖV-Fahrten pro Tag.

Für die Messebahn soll eine Nutzung auch für den touristischen Busverkehr mit einem Reisebusterminal am Messeareal und für Tagesbesucher:innen vorgesehen werden. Damit könnten auch 40.000 Fahrten und mehr von Touristenbussen in das Stadtzentrum eingespart werden, zumal diese derzeit 50% Leerfahrten aufweisen. Grundvoraussetzung für eine sinnvolle Umsetzung ist die Verlängerung der Lokalbahn Richtung Süden, da ansonsten das Nadelöhr am Hauptbahnhof und das innerstädtische Verkehrssystem noch stärker belastet statt entlastet werden. Dabei hat bereits eine Verlängerung bis zum Mirabellplatz einen signifikanten Mehrnutzen.

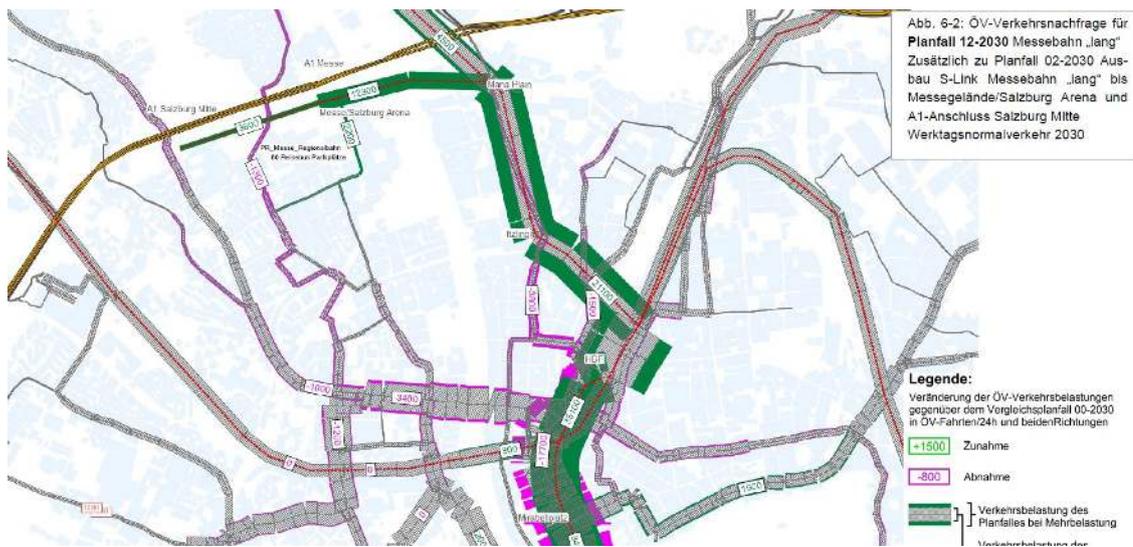


Abbildung 1: ÖV-Verkehrsnachfrage Messebahn (Quelle: ZIS+P Verkehrsplanung)

Verlängerung nach Wals und zum Flughafen möglich

Die Länge der eingleisigen Neubaustrecke bis zur Messe beträgt rund einen Kilometer und soll nördlich der bestehenden Lokalbahnstrecke nördlich des Itzlinger Bahnhofs abzweigen. Eine Verlängerung westlich Station Messe in Richtung Flughafen, Wals und Liefering ist Teil weiterer Untersuchungen.

Kurze Fahrzeit ins Stadtzentrum

Mit dem direkten Autobahnanschluss und einer möglichen neuen Park&Ride Anlage, die bei einem 2-stöckigem Ausbau bereits Platz für über 800 PKW und ebenerdig für ca. 50 Busse bietet, soll das Angebot noch attraktiver werden. Die Fahrzeit des S-LINK über den Hauptbahnhof zur Station Altstadt/Mozartsteg beträgt unabhängig von der Verkehrssituation in der Stadt unter acht Minuten. Pro Fahrt und Richtung können etwa 650 Menschen befördert werden.

Effizienter Einsatz der Zuggarnituren

Im ersten Schritt soll die Messebahn im 15 Minuten Takt verkehren. In Ergänzung mit der bestehenden S1/S11 kann so auf dem S-LINK in der Stadt der von Beginn an geplante 7,5 Minuten Takt sichergestellt werden. Die Messebahn bietet die Möglichkeit einer noch effizienteren Nutzung der Zuggarnituren. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten können ansonsten tagsüber abgestellte Fahrzeuge auf der Messebahn eingesetzt werden.

3 AUFGABENSTELLUNG

Geplant ist eine Anbindung der Salzburger Messe an die bestehenden Eisenbahnstrecke Salzburg-Lamprechtshausen-Trimmelkam- in Richtung Salzburger Lokalbahn. Für das Vorhaben wird seitens des Projektwerbers eine Umweltuntersuchung in Anlehnung an die RVS 04.01. durchgeführt. Nach dieser Richtlinie durchläuft das Vorhaben der Reihenfolge nach die Planungsphasen der Voruntersuchung (VU), Vorprojekt (VP) und das Einreichprojekt (EP) im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung.

In der Voruntersuchung werden mehrere Lösungsansätze für mögliche Streckenführungen erarbeitet. Diese werden hinsichtlich ihrer eisenbahntechnischen und räumlichen Machbarkeit geprüft. Ziel ist die Entwicklung und Prüfung geeigneter Alternativen sowie gleichzeitig das Ausscheiden nicht geeigneter Lösungsansätze. Die Entwicklung und Darstellung von Varianten für die Messebahn erfolgt in der Qualität eines Vor-Vorprojekts. Dabei erfolgt eine Grobansprache der Varianten hinsichtlich

- verkehrlicher und technischer,
- raum- und umweltfachlicher sowie
- kosten- und risikobezogener

Eigenschaften und Auswirkungen.

Die Beschreibung der Varianten wird an Hand einer Wirkungsanalyse durchgeführt. Darin erfolgt eine vergleichende Beurteilung sämtlicher qualitativ und quantitativ erfassbaren Auswirkungen in verbalargumentativer Form ohne formalisierte Wertsynthese. Die Beschreibung erfolgt für alle Alternativen mit abschließender Gegenüberstellung der Stärken und Schwächen der Varianten.

4 RANDBEDINGUNGEN

Geplant ist eine Bahnverbindung von der bestehenden Bahnstrecke Salzburg-Lamprechts-
hausen-Trimmelkam zum Messeareal westlich der Salzach.

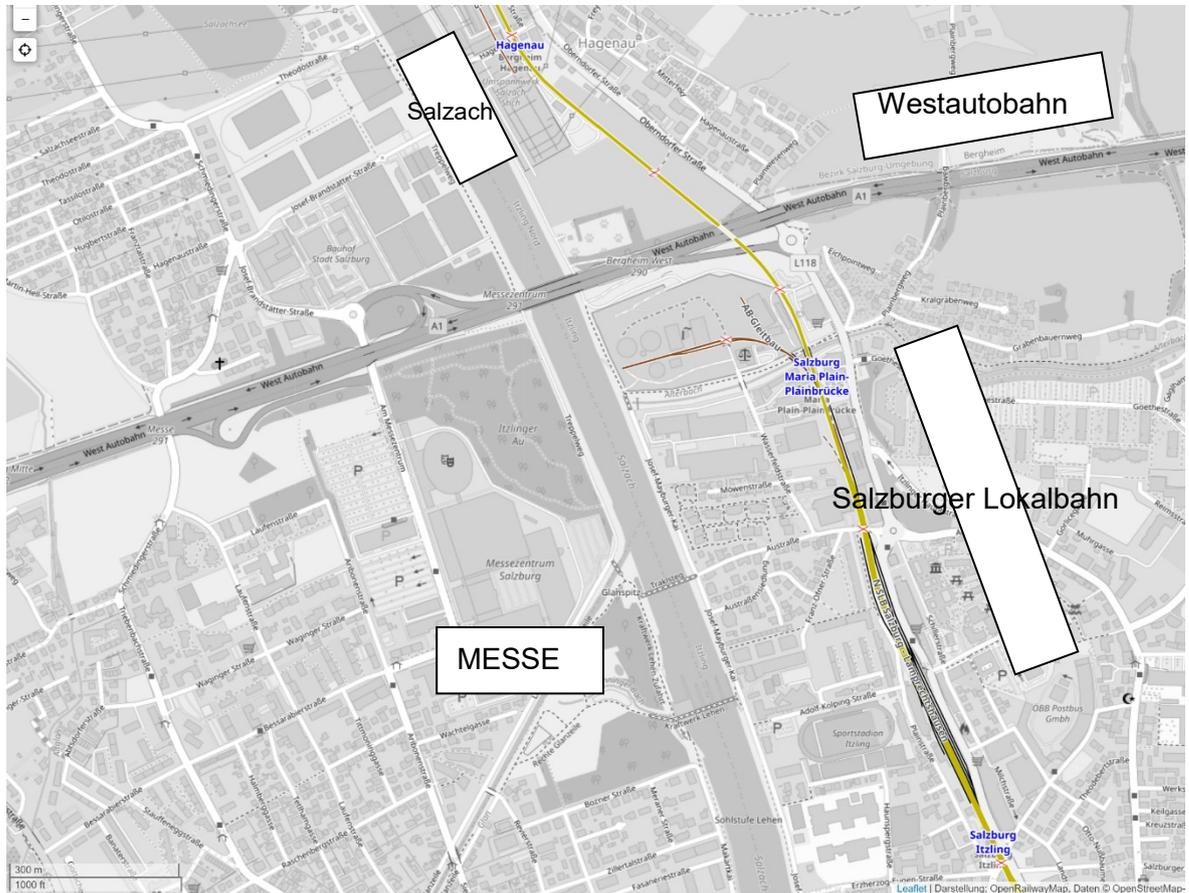


Abbildung 2: Vorhabensübersicht Messebahn

Folgende Randbedingungen sind zu berücksichtigen:

- 2-gleisiger Ausbau der Salzburger Lokalbahn
- Betriebliche Rahmenbedingungen zum Ausbau des Bahnnetzes
- Erhaltung der Anschlussbahn der Fa. Gleitbau sowie deren Zufahrten
- Hochwassersichere Querung der Salzach
- Haltestelle mit 2 Kanten nahe dem Messeeingang
- Auszugsgleis Länge = 120m zur Zugwendemögliche Verlängerung

5 ENTWICKLUNG UND DARSTELLUNG DER VARIANTEN FÜR DIE MESSEBAHN

5.1 Anbindung Bestand

Der Anschluss an die bestehende Strecke der Salzburger Lokalbahn erfolgt unmittelbar nördlich der Haltestelle Salzburg Maria Plain – Plainbrücke bzw. nach der Brücke über den Alterbach. Ist diesem Bereich ist ein zukünftiger 2-gleisiger Ausbau angedacht, daher bindet die Trassierung an den geplanten 2-gleisigen Ausbau an. Eine Verknüpfung an den eingleisigen Bestandszustand ist ebenso möglich, im Plan aber nicht dargestellt. Der 2-gleisige Ausbau sieht vor die bestehende Autobahnbrücke 2 gleisig zu durchzufahren, die Alterbachbrücke zu verbreitern und auch auf Höhe der jetzigen Haltestelle Maria Plain/Plainbrücke die Bahnstrecke 2-gleisig zu errichten.

Die neue Messebahn zweigt nördlich der Alterbachbrücke mit einer Bogenweiche ab, um mit einem engen Bogen ($R=175\text{m}$) die Lagerhalle der Fa. Gleitbau GmbH zu umfahren. Die Trasse steigt und wird anschließend auf einem Damm geführt, der annähernd die Höhe des Autobahndammes hat. Die Salzach wird mit einer 160m langen Brücke gequert und im Anschluss wird der nördliche Teil eines Waldstückes sehr nahe an der Autobahn auf einem Damm durchfahren. In einer vertieften Umweltprüfung ist zu prüfen, ob inwieweit die Möglichkeit besteht Teile dieses Waldes zu roden und als Bahndamm zu verwenden. Alternativ dazu ist die Strecke aufgeständert zu führen, oder es sind Ersatzmaßnahmen durchzuführen.

Der oben beschriebene Teil der Messebahn ist bei allen 5 Varianten wegen der Anbindung an den Bestand alternativlos und daher gleich. Die einzelnen Varianten unterscheiden sich erst in dem nachfolgenden Teilstück nach der Querung der Zufahrt zur Messe.

5.2 Variantenübersicht

Für die Messebahn wurde auf Basis der Randbedingungen 5 Varianten ausgearbeitet:

Variante 1: Messenahe Haltestelle ohne Autobahnrampenverlegung

Variante 2: Autobahnahe Haltestelle, Autobahnrampenverlegung durch Waldstück

Variante 3: Autobahnahe Haltestelle, Autobahnrampenverlegung südlich Waldstück

Variante 4: Autobahnahe Haltestelle, Autobahnrampenverlegung unter der Bahn

Variante 5: analog 4 mit Inselbahnsteig

5.3 „Anschlussprojekt“ Parkhaus

Als „Anschlussprojekt“ angrenzend an die Haltestelle Messe ist ein Parkhaus für Busse und PKW geplant. In der unteren Ebene des Parkhauses können 48 Busse in Schrägaufstellung geparkt werden. Die Parkfläche der Busse ist dabei mit L=15m und B=5m geplant. Die Aufschießung erfolgt jeweils von der westlichen Seite, wo sich auch die Auffahrtsrampe in das erste Obergeschoß befindet.

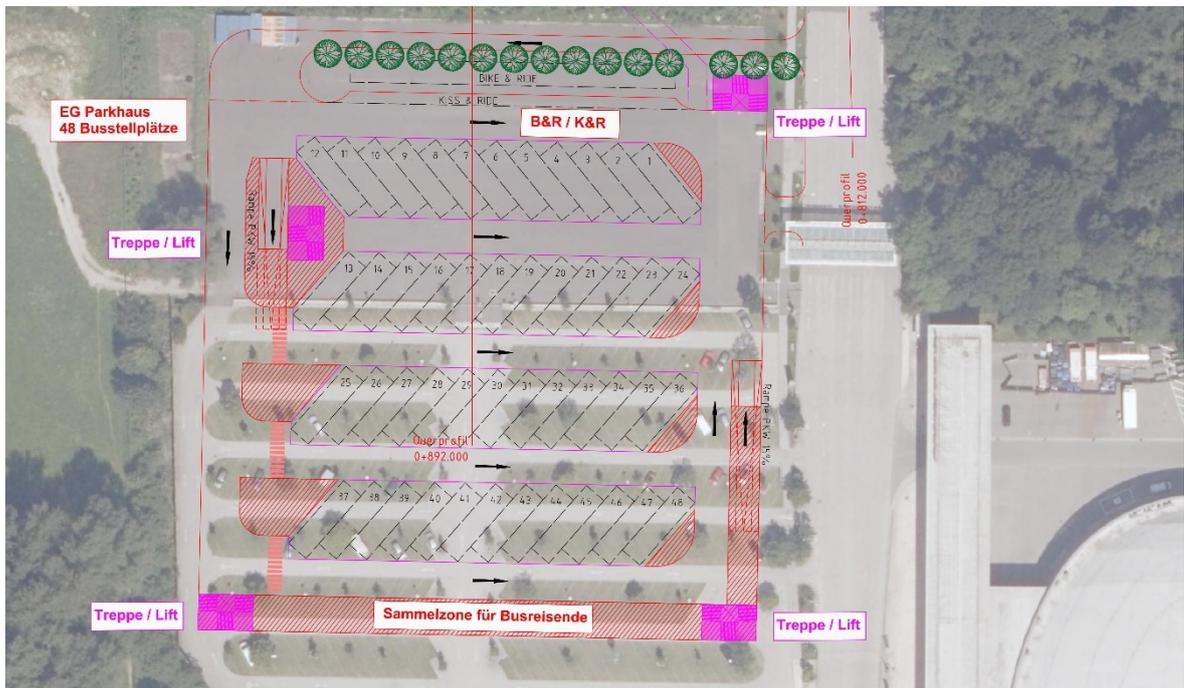


Abbildung 3: Parkhaus Erdgeschoss

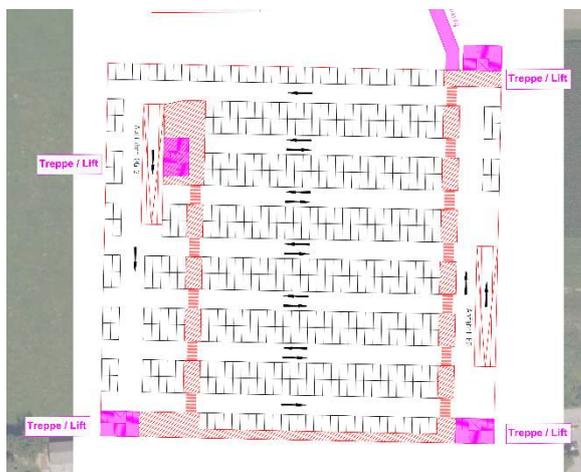


Abbildung 4: Parkhaus Obergeschoss

Im Obergeschoss sind PKW Parkplätze angeordnet. Pro Geschoss können bis zu 486 Stellplätze untergebracht werden. Ein Aufstocken ist jederzeit möglich.

5.4 Variante 1

5.4.1 Trassenbegründung

Variante 1 sieht vor die bestehende Autobahnabfahrt nicht umzubauen und die Haltestelle in dem südlich davon gelegenen Wald zu errichten.

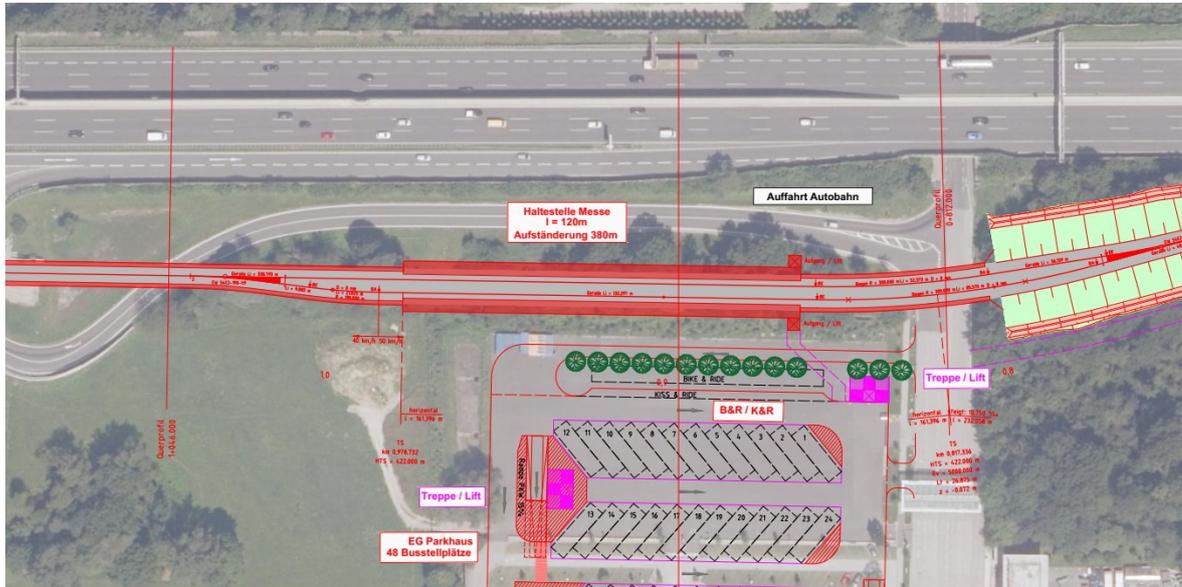


Abbildung 5: Messebahn Variante 1

5.4.2 Trassenbeschreibung

Die Autobahnrampe bleibt bestehen. Die Haltestelle Messe wird im Bereich des bestehenden Waldstückes südlich der Autobahnrampe mit Randbahnsteigen errichtet. Noch vor der Messezufahrt zweigt ein zweites Gleis ab, um eine Haltestelle mit 2 Kanten anzufahren. Nach der Haltestelle werden die beiden Gleise wieder zu einem Gleis zusammengeführt. Die zur Verfügung stehende Auszugslänge am Ende der Strecke beträgt ca. 120m. Der komplette Bereich vor der Querung der Messezufahrt bis zum Ende inkl. der Haltestelle ist aufgeständert zu errichten. Der Zugang zur Haltestelle ist am östlichen Ende des Bahnsteiges, wo Stiegen und Lifte zu errichten sind. Auch das Auszugsgleis nach der Haltestelle ist aufgeständert zu errichten, um die Abfahrtsrampen in erforderlicher Höhe überqueren zu können.

Südlich der Haltestelle ist ein Parkhaus für Busse und PKW zu errichten (siehe [Parkhaus](#)). Zwischen Haltestelle und Parkhaus wird ein Zugangssteg errichtet.

5.5 Variante 2

5.5.1 Trassenbegründung

Bei Variante 2 wird die Bahnachse inkl. Haltestelle möglichst nahe an der Autobahn geführt und die Autobahnrampe durch den bestehenden Wald.

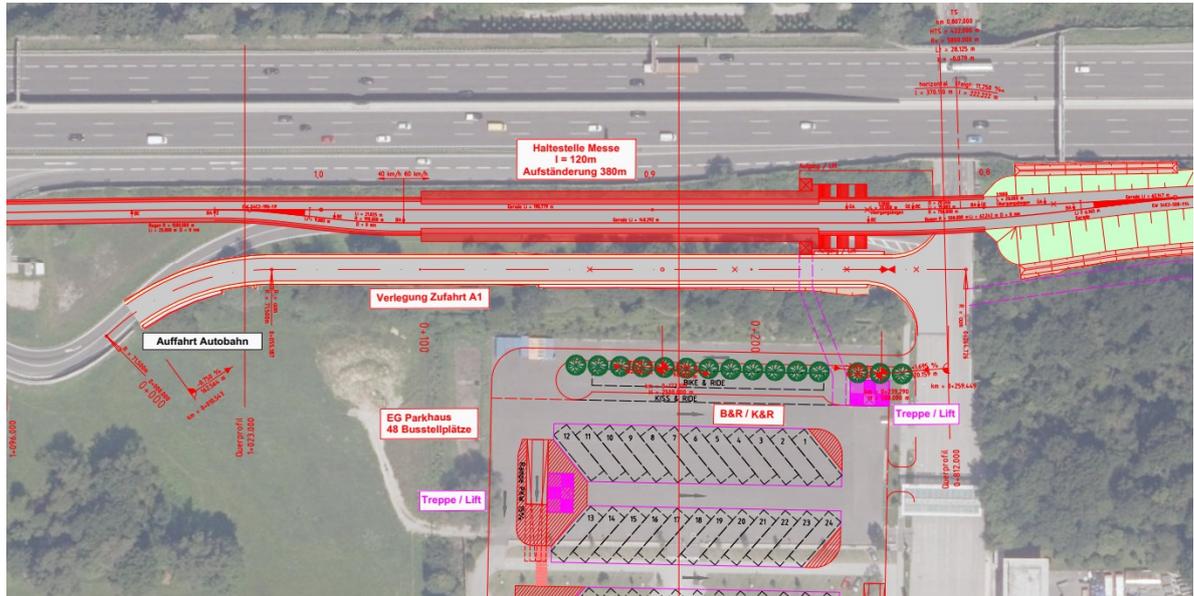


Abbildung 6: Messebahn Variante 2

5.5.2 Trassenbeschreibung

Die Zufahrt zwischen Salzachbrücke und Haltestelle Messe erfolgt auf einem Bahndamm nahe der Autobahn. Noch vor der Messezufahrt zweigt ein zweites Gleis ab, um eine Haltestelle mit 2 Kanten anzufahren. Der gesamte Abschnitt ist möglichst nahe an die Autobahn gerückt. Nach der Haltestelle werden die beiden Gleise wieder zu einem Gleis zusammengeführt. Die zur Verfügung stehende Auszugslänge am Ende der Strecke beträgt ca. 120m. Der komplette Bereich vor der Querung der Messezufahrt bis zum Ende inkl. der Haltestelle ist aufgeständert zu errichten. Der Zugang zur Haltestelle ist am östlichen Ende des Bahnsteiges, wo Stiegen und Lifte zu errichten sind.

Da sich dieses Bauwerk auf der derzeit vorhandenen Autobahnzufahrt befindet, ist die Zufahrt auf einer Länge von ca. 250m neu im Bereich des bestehenden Waldstückes zu verlegen. Zwischen Messe und Bahnsteig ist dann entweder ein niveaugleicher Übergang zu schaffen oder ein Personensteg über die Zufahrt zu errichten.

Südlich der Haltestelle ist ein Parkhaus für Busse und PKW zu errichten (siehe [Parkhaus](#)). Zwischen Haltestelle und Parkhaus kann auch ein Zugangsteg errichtet.

5.6 Variante 3

5.6.1 Trassenbegründung

Die Verlegung der Zufahrtsrampe erfolgt bei Variante 3 südlich des Waldes, um möglichst wenig Rodung an dem Waldstück erforderlich zu machen.

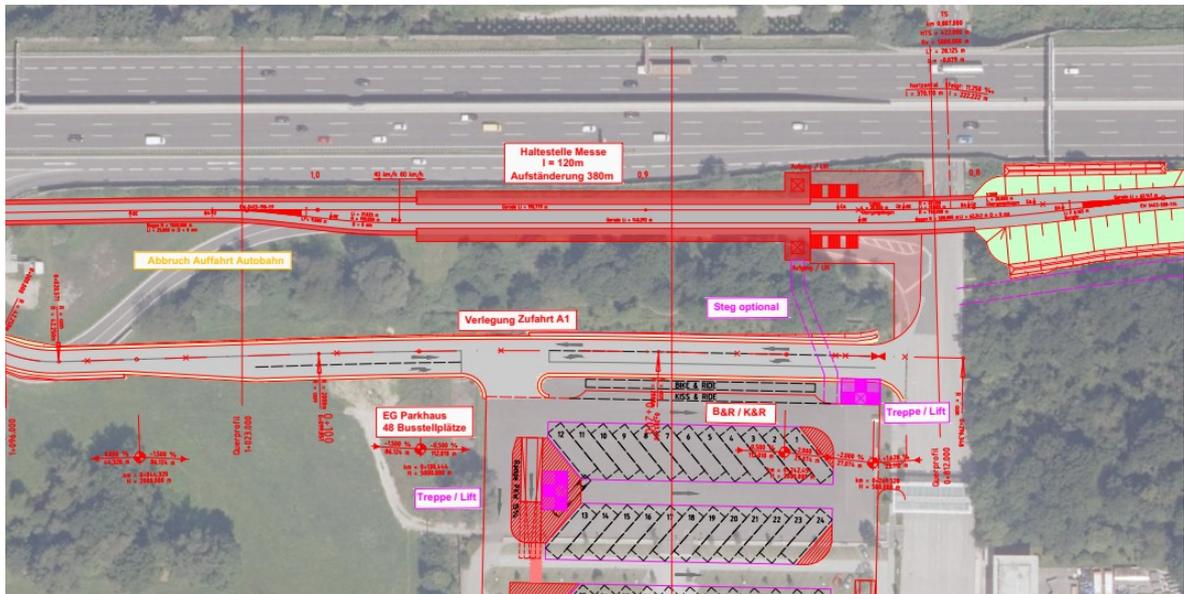


Abbildung 7: Messebahn Variante 3

5.6.2 Trassenbeschreibung

Die Zufahrt zwischen Salzachbrücke und Haltestelle Messe erfolgt auf einem Bahndamm nahe der Autobahn. Noch vor der Messezufahrt zweigt ein zweites Gleis ab, um eine Haltestelle mit 2 Kanten anzufahren. Nach der Haltestelle werden die beiden Gleise wieder zu einem Gleis zusammengeführt. Die zur Verfügung stehende Auszugslänge am Ende der Strecke beträgt ca. 120m. Der komplette Bereich vor der Querung der Messezufahrt bis zum Ende inkl. der Haltestelle ist aufgeständert zu errichten. Der Zugang zur Haltestelle ist am östlichen Ende des Bahnsteiges, wo Stiegen und Lifte zu errichten sind.

Da sich dieses Bauwerk auf der derzeit vorhandenen Autobahnzufahrt befindet, ist die Zufahrt auf einer Länge von ca. 250m neu südlich des bestehenden Waldstückes zu verlegen. Das Waldstück kann in den derzeitigen Umgrenzungen erhalten werden.

Südlich der Haltestelle ist ein Parkhaus für Busse und PKW zu errichten (siehe [Parkhaus](#)). Zwischen Haltestelle und Parkhaus wird ein Zugangssteg errichtet.

Die Zufahrt zum Parkhaus erfolgt über die verlegte Autobahnrampe.

5.7 Variante 4

5.7.1 Trassenbegründung

Um weiteren Flächenverbrauch zu minimieren wird die Zufahrtsrampe zur Autobahn unter der aufgeständerten Bahn errichtet.

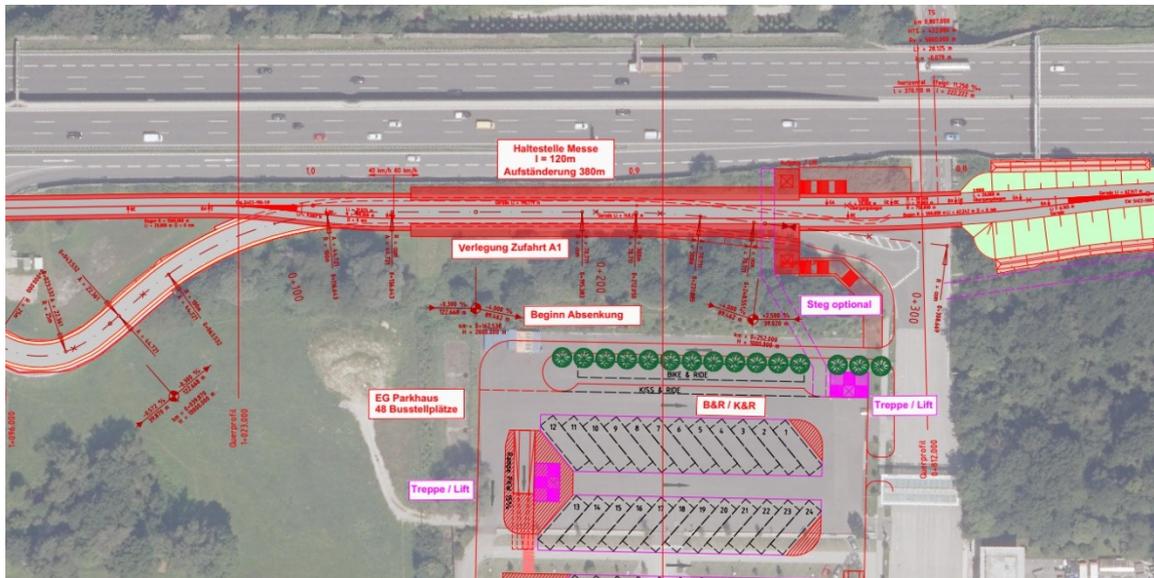


Abbildung 8: Messebahn Variante 4

5.7.2 Trassenbeschreibung

Die Zufahrt zwischen Salzachbrücke und Haltestelle Messe erfolgt auf einem Bahndamm nahe der Autobahn. Noch vor der Messezufahrt zweigt ein zweites Gleis ab, um eine Haltestelle mit 2 Kanten anzufahren. Nach der Haltestelle werden die beiden Gleise wieder zu einem Gleis zusammengeführt. Die zur Verfügung stehende Auszugslänge am Ende der Strecke beträgt ca. 120m. Der komplette Bereich vor der Querung der Messezufahrt bis zum Ende inkl. der Haltestelle ist aufgeständert zu errichten. Der Zugang zur Haltestelle ist am östlichen Ende des Bahnsteiges, wo Stiegen und Lifte zu errichten sind.

Da die Haltestelle aufgeständert ist kann die Rampe der Autobahn unter dem Bahntragwerk errichtet werden. Die Höhenlage der Straße ist entsprechend anzupassen.

Das Waldstück kann in den derzeitigen Umgrenzungen erhalten werden.

Zwischen Messe und Bahnsteig ist dann entweder ein niveaugleicher Übergang zu schaffen oder ein Personensteg über die Zufahrt zu errichten

Südlich der Haltestelle ist ein Parkhaus für Busse und PKW zu errichten (siehe [Parkhaus](#)).

Die Zufahrt zum Parkhaus erfolgt über die Messezufahrt.

5.8 Variante 5

5.8.1 Trassenbegründung

Als Variation zu Variante 4 wird hier statt den Randbahnsteigen ein Mittelbahnsteig errichtet.

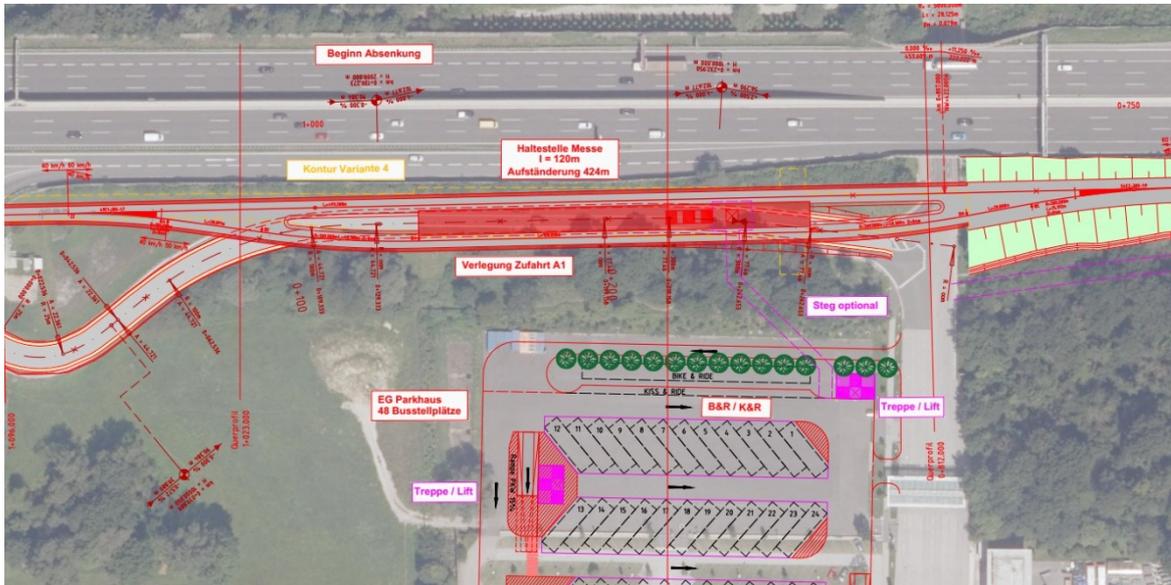


Abbildung 9: Messebahn Variante 5

5.8.2 Trassenbeschreibung

Die Zufahrt zwischen Salzachbrücke und Haltestelle Messe erfolgt auf einem Bahndamm nahe der Autobahn. Noch vor der Messezufahrt zweigt ein zweites Gleis ab, um eine Haltestelle mit 2 Kanten anzufahren. Die Haltestelle ist als Inselbahnsteig ausgeführt, der Gleisabstand beträgt dabei 11,0m. Nach der Haltestelle werden die beiden Gleise wieder zu einem Gleis zusammengeführt. Die zur Verfügung stehende Auszugslänge am Ende der Strecke beträgt ca. 120m. Da der Gleisabstand beim Inselbahnsteig größer ist als bei den Randbahnsteigen, befindet sich die zusammenführende Weiche weiter östlich als bei den anderen Varianten. Unter Einhaltung der Vorgabe, dass die Auszugslänge mind. 120m betragen soll, verlängert sich die weiterführende Achse und es ist im Gegensatz zu den anderen Varianten ein zusätzliches Brückenbauwerk an der Schmiedingerstraße erforderlich. Der komplette Bereich vor der Querung der Messezufahrt bis zum Ende inkl. der Haltestelle ist aufgeständert zu errichten. Der Zugang zur Haltestelle ist mittig des Bahnsteiges, wo Stiegen und Lifte zu errichten sind.

Da die Haltestelle aufgeständert ist kann die Rampe der Autobahn unter dem Bahntragwerk errichtet werden. Die Höhenlage der Straße ist entsprechend anzupassen.

Das Waldstück kann in den derzeitigen Umgrenzungen erhalten werden.

Zwischen Messe und Bahnsteig ist dann entweder ein niveaugleicher Übergang zu schaffen oder ein Personensteg durch die Waldfläche zu errichten

Südlich der Haltestelle ist ein Parkhaus für Busse und PKW zu errichten (siehe [Parkhaus](#)).

Die Zufahrt zum Parkhaus erfolgt über die Messezufahrt.

6 KOSTEN

Die Kosten wurden mit Grobelementen entwickelt. In der Zusammenstellung sind auch Risiken gem. dem „ÖBB Handbuch für Kostenschätzung“ bewertet.

Massen und Kosten Var. 1-5			
	Gleise auf Bestandsgleisniveau		
	Summe	€/lfm	SUMME
Variante 1	100	€ 3 700	€ 370 000
Variante 2	100	€ 3 700	€ 370 000
Variante 3	100	€ 3 700	€ 370 000
Variante 4	100	€ 3 700	€ 370 000
Variante 5	100	€ 3 700	€ 370 000
	Weichen		
	EW 190	EW 300	EW 500
	[Stk]	[Stk]	[Stk]
Variante 1	1	€ 150 000	1
Variante 2	1	€ 150 000	2
Variante 3	1	€ 150 000	2
Variante 4	1	€ 150 000	2
Variante 5	1	€ 150 000	1
			SUMME
Variante 1			€ 500 000
Variante 2			€ 550 000
Variante 3			€ 550 000
Variante 4			€ 550 000
Variante 5			€ 650 000
	Gleis Damm		
	[m]	€/lfm	SUMME
Variante 1	550	€ 4 100	€ 2 255 000
Variante 2	550	€ 4 100	€ 2 255 000
Variante 3	550	€ 4 100	€ 2 255 000
Variante 4	550	€ 4 100	€ 2 255 000
Variante 5	540	€ 4 100	€ 2 214 000
	Gleis auf Brücke/Aufgeständert		
	[m]	€/lfm	SUMME
Variante 1	795	€ 700	€ 556 500
Variante 2	770	€ 700	€ 539 000
Variante 3	775	€ 700	€ 542 500
Variante 4	775	€ 700	€ 542 500
Variante 5	925	€ 700	€ 647 500
	Brücken und Aufständigung		
	[m ²]	€/m ²	SUMME
Variante 1	5275	€ 2 500	€ 13 187 500
Variante 2	5195	€ 2 500	€ 12 987 500
Variante 3	5165	€ 2 500	€ 12 912 500
Variante 4	5160	€ 2 500	€ 12 900 000
Variante 5	5955	€ 2 800	€ 16 674 000
	BAHNSTEIGE		
	j / n	SUMME	
Variante 1	j	€ 900 000	
Variante 2	j	€ 900 000	
Variante 3	j	€ 900 000	
Variante 4	j	€ 900 000	
Variante 5	j	€ 500 000	Mittelbahnsteig
	LÄRMSCHUTZWÄNDE		
	[m]	€/m ²	SUMME
Variante 1	600	€ 1 500	€ 900 000
Variante 2	600	€ 1 500	€ 900 000
Variante 3	600	€ 1 500	€ 900 000
Variante 4	600	€ 1 500	€ 900 000
Variante 5	600	€ 1 500	€ 900 000
	STRASSEN		
	[m ²]	€/m ²	SUMME
Variante 1	0	150	€ 0
Variante 2	2020	150	€ 303 000
Variante 3	3500	150	€ 525 000
Variante 4	3570	150	€ 535 500
Variante 5	3500	150	€ 525 000
	DÄCHER		
	[m ²]	€/m ²	SUMME
Variante 1	960	€ 1 500	€ 1 440 000
Variante 2	960	€ 1 500	€ 1 440 000
Variante 3	960	€ 1 500	€ 1 440 000
Variante 4	960	€ 1 500	€ 1 440 000
Variante 5	1500	€ 1 500	€ 2 250 000
	LIFT		
	j / n	SUMME	
Variante 1	j	€ 600 000	
Variante 2	j	€ 600 000	
Variante 3	j	€ 600 000	
Variante 4	j	€ 600 000	
Variante 5	j	€ 300 000	
	SFE Kosten		
	[m]	€/m	SUMME
Variante 1	1445	€ 1 100,00	€ 1 589 500
Variante 2	1420	€ 1 100,00	€ 1 562 000
Variante 3	1425	€ 1 100,00	€ 1 567 500
Variante 4	1425	€ 1 100,00	€ 1 567 500
Variante 5	1565	€ 1 100,00	€ 1 721 500
	GESAMTSUMME		
	gerundet		
Variante 1	€ 22 298 500	22,3	MIO €
Variante 2	€ 22 406 500	22,4	MIO €
Variante 3	€ 22 562 500	22,6	MIO €
Variante 4	€ 22 560 500	22,6	MIO €
Variante 5	€ 26 752 000	26,8	MIO €

Gesamtkostengegenüberstellung:						
		Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5
Bauwerkskosten		€ 22 298 500	€ 22 406 500	€ 22 562 500	€ 22 560 500	€ 26 752 000
Baustellengemeinkosten	10,00%	€ 2 229 850	€ 2 240 650	€ 2 256 250	€ 2 256 050	€ 2 675 200
Unberücksichtigtes	15,00%	€ 3 344 775	€ 3 360 975	€ 3 384 375	€ 3 384 075	€ 4 012 800
Zwischensumme Basiskosten		€ 27 873 125	€ 28 008 125	€ 28 203 125	€ 28 200 625	€ 33 440 000
RISIKOZUSCHLÄGE						
Fällig	18,00%	€ 5 017 163	€ 5 041 463	€ 5 076 563	€ 5 076 113	€ 6 019 200
Risikozuschlag "Komplexität"						
Baugrundrisiko						
15% Risikozuschlag auf 50% der Kosten	7,50%	€ 2 090 484	€ 2 100 609	€ 2 115 234	€ 2 115 047	€ 2 508 000
Zwischensumme		€ 34 980 772	€ 35 150 197	€ 35 394 922	€ 35 391 784	€ 41 967 200
Planungskosten und Baubegleitung	15,00%	€ 5 247 116	€ 5 272 530	€ 5 309 238	€ 5 308 768	€ 6 295 080
sonstige Projektnebenleistungen (z.B.: Sperre Autobahnausfahrt etc.)	10,00%	€ 3 498 077	€ 3 515 020	€ 3 539 492	€ 3 539 178	€ 4 196 720
Grunderwerb 27.700 m² a 100€		€ 2 770 000	€ 2 770 000	€ 2 770 000	€ 2 770 000	€ 2 770 000
Gesamtsumme		€ 46 495 965	€ 46 707 746	€ 47 013 652	€ 47 009 730	€ 55 229 000
gerundet in MIO €		€ 46,5	€ 46,7	€ 47,0	€ 47,0	€ 55,2