

*Betreff:***8. Kompaktbericht Stadtbahnausbau***Organisationseinheit:*Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

13.09.2021

*Beratungsfolge**Sitzungstermin**Status*

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Kenntnis)  
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (zur Kenntnis)  
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)  
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 114 Volkmarode (zur Kenntnis)  
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (zur Kenntnis)  
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Heidberg-Melverode (zur Kenntnis)  
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur Kenntnis)  
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)  
Mitteilungen außerhalb von Sitzungen (zur Kenntnis)

**Sachverhalt:**

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) und die Verwaltung berichten seit dem 31.12.2017 halbjährlich dem Planungs- und Umweltausschuss in Form eines Kompaktberichts zum Stand des Stadtbahnausbaus.

Der 8. Kompaktbericht mit dem Stichtag 30.06.2021 wird hiermit vorgelegt.

Leuer

**Anlagen:**Anlage 1: 8. Kompaktbericht  
Anlage 2: Kennzahlen

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

Stichtag 30.06.2021

### **Gesamtprojekt:**

#### a. Förderung + Konzeptentwicklung

Die noch im Sommer 2020 angenommene ergänzende Förderung von 15% durch das Land hat sich nicht bestätigt. Das Land Niedersachsen wird im Regelfall nur 10% ergänzende Förderung zur Bundesförderung bereitstellen. Die Fördermittelprognosen werden im Zuge der Aktualisierung der Kostenprognosen für die einzelnen Teilprojekte nach Abschluss jeweiliger Planungsphasen (voraussichtlich Ende 2021 für Volkmarode) entsprechend überprüft.

Nach Abschluss der Infrastrukturplanungen für Volkmarode-Nord wird auf Grundlage der Entwurfsplanungen und der Kostenberechnung die Standardisierte Bewertung erstellt, die dann den Fördermittelgebern in einem weiteren projektbegleitenden Arbeitskreis vorgestellt wird.

#### b. interne Projektressourcen

Zum Jahreswechsel gab es einen längeren Personalausfall im Projektleitungsteam, der eine Umverteilung der vorhandenen Ressourcen erforderte. Das Teilprojekt 1 Volkmarode wurde hierbei prioritär berücksichtigt. Mutterschutz und Elternzeitvakanz im Projekt schränken die Personalressourcen zusätzlich ein, da die Elternzeitvertretung noch nicht besetzt ist.

Die Ausschreibung für eine befristete Teilzeitstelle zur Unterstützung des Projektteams konnte noch nicht ausgelöst werden.

### **Teilprojekt 1 – Volkmarode Nord**

#### a. Infrastrukturplanung

Die Entwurfsplanung liegt als Vorabzug vor. Die Erarbeitung hat sich unter anderem aufgrund veränderter Randbedingungen im Planungsverlauf (Maßnahmenkatalog Radverkehr, veränderte Schallschutzrichtlinie (RLS19)) verzögert. Die Prüfung der zentralen Planunterlagen ist durch die verantwortlichen Bearbeiter in den Fachgewerken auf Bauherrenseite im Erstdurchlauf erfolgt. Die Prüfung ergab weiteren Optimierungsbedarf in einigen Details. Eine entsprechende Überarbeitung der Planung erfolgt derzeit. Nach Fertigstellung kann die Kostenberechnung überarbeitet und geprüft werden.

Der Abschluss der Entwurfsplanung zur Strecke in Volkmarode inkl. Prüfung und fachlicher Freigabe wird voraussichtlich im vierten Quartal 2021 erfolgen.

Die aufgetretenen Verzögerungen sind neben knappen Ressourcen auf AG-Seite auch auf Verzögerungen sowie unerwartet hohen Prüf- und Korrekturaufwand in Bezug auf planerische Zuarbeiten zurückzuführen.

Die Vorplanung zur Wendeanlage Gliesmarode konnte im zweiten Quartal 2021 weitgehend abgeschlossen werden. Ein Abschluss der sich anschließenden Entwurfsplanungen wird zu Jahresbeginn 2022 erwartet.

Der politische Beschluss über die Entwurfsplanungen und damit die Schaffung der Voraussetzung zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens kann somit - nach Abschluss der Entwurfsplanung zur Wendeanlage Gliesmarode - im Jahr 2022 erfolgen.

#### b. Bürgerbeteiligung

Zur Wendeanlage Gliesmarode fand Ende Mai 2021 ein Online-Bürger-Dialog statt. Das Format wurde erneut gut angenommen. Es fanden konstruktive Diskussionen auf Grundlage der Vorplanungsunterlagen statt. Das Feedback der Teilnehmenden zum vorgestellten Planungskonzept und den möglichen Grob-Varianten der Umfeldgestaltung war überwiegend positiv. Eine Tendenz hin zu einer Maximierung der Grünflächenanteile auf den entstehenden Flächenpotenzialen und somit bestmöglicher Kompensation der notwendigen Eingriffe in die Bestandsstrukturen wurde erkennbar.

### **Teilprojekt 2 – Lindenberg/Rautheim**

#### a. Infrastrukturplanung

Die Entwurfsplanung im Teilprojekt Rautheim wird derzeit in mehreren Detailpunkten überarbeitet (Verkehrsknotenpunkte, Schnittstellen zum Bestand). Der Gesamtplanungsfortschritt bleibt aufgrund der geschilderten Ressourcenengpässe, Klärungen von Planungsdetails und notwendiger Vertragsklärungen mit an der Planung beteiligten Fachbüros vor allem im ersten Quartal hinter den Terminplanungen zurück.

Es liegt derzeit noch keine in allen Gewerken und an allen Schnittstellen abgestimmte Planung zur Veröffentlichung in Anlieger-Sprechstunden oder in einer Bürger-Informationsveranstaltung vor. Eine Überarbeitung der Terminplanung auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem Projektverlauf im Teilprojekt Volkmarode Nord erfolgt im dritten Quartal 2021.

#### b. Bürgerbeteiligung

Nächster Beteiligungsschritt sind die Anlieger-Sprechstunden. Die Durchführung wird für die zweite Jahreshälfte 2021 angestrebt. Die Termine für weitere Teilnehmungsformate werden mit ausreichendem Vorlauf öffentlich bekanntgegeben.

### **Teilprojekt 3 – Heidberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn/Querum**

#### Campusbahn/Querum:

Voruntersuchung und Bürgerbeteiligung:

Wie im letzten Bericht angekündigt, wurde dem erhöhten Erläuterungs- und Informationsbedarf zum Teilprojekt 3 und insbesondere zum Projektteil Campusbahn/Querum im Jahresverlauf Rechnung getragen. Ergänzende Kommunikation, Ortstermine und Stellungnahmen des Projektteams sowie die Aufbereitung aller vorliegenden Ergebnisse mündeten in einem Sonder-PIUA am 15.06.2021.

Die insgesamt konstruktiven öffentlichen Diskussionen und hiermit einhergehende intensive kommunikative Bearbeitung durch das Projektteam und die entsprechende Berichterstattung haben relevante Projektressourcen gebunden. Sie konnten somit in anderen Bereichen des Gesamtprojektes und des Teilprojektes nicht eingesetzt werden.

Im Juli 2021 ist über die öffentliche Vorstellung der Zwischenergebnisse im Fachausschuss und den Stadtbezirken hinaus eine gut besuchte öffentliche Online-Bürger- Informationsveranstaltung mit dem Fokus auf die dargelegten Erkenntnisse und zum Sachstand des Gesamtprojektes erfolgt. Dabei wurde erfolgreich ein neues Beteiligungs- Format aus Youtube-Live-Stream mit Fragemöglichkeit über eine internetbasierte Austauschplattform genutzt.

Nach Vorstellung der Zwischenergebnisse zur Machbarkeit einer Anbindung Querums zum Jahresende 2020 wurden die Betrachtungen zur finanziellen Machbarkeit bzw. Förderfähigkeit der möglichen Optionen zur Anbindung Querums fortgeführt. Das Zwischenergebnis, dass eine Anbindung über die Querumer Straße und Bevenroder Straße zunächst nicht förderfähig ist, wurde hierdurch zeitlich präzisiert und inhaltlich konkretisiert.

Im Ergebnis heißt dies, dass eine Anbindung Querums von Gliesmarode aus unter den bekannten Förderbedingungen nicht in oder nach der Projektstufe 1 (Volkmarode und Rautheim) förderfähig umsetzbar sein wird. Sofern aber die Projektstufe 2 umgesetzt würde (in diesem Fall ohne eine Brücke vom Bereich TU-Campus Ost nach Querum), kann sich ein betrieblicher Netzzustand ergeben, der durch die Erweiterung des Netzes von Gliesmarode aus nach Querum eventuell ein ausreichend gutes Verhältnis von Nutzen zu Kosten ergeben würde.

Auf Grundlage dieser Erkenntnisse wurde im Planungs- und Umweltausschuss am 30.06.2021 eine schrittweise Bearbeitung der offenen Untersuchungspunkte beschlossen. Aus der vorausgehenden politischen Diskussion hat sich die Vorgabe ergeben, eine Querung des Landschaftsschutzgebietes zwischen TU Campus Ost und Querum möglichst zu vermeiden. Somit wird zunächst die Option einer Campusbahn (ohne Brücke) auf ihre Machbarkeit hin (finanziell und infrastrukturell/verkehrlich) untersucht. Nach Vorliegen aller Ergebnisse hierzu wird der Planungs- und Umweltausschuss informiert. Darauf aufbauend werden die nächsten Untersuchungsschritte beschlossen.

#### Heidberg/Salzdahlumer Str.:

Zum Projektteil Heidberg/Salzdahlumer Straße konnte bisher keine weitere Bürgerbeteiligungsveranstaltung inhaltlich vorbereitet und durchgeführt werden. Zur Vorbereitung eines weiteren Workshops mit dem Schwerpunkt verkehrliche Rahmenbedingungen und Lösungsmöglichkeiten sind vor allem auch Schnittstellen zu den städtebaulichen Entwicklungsprojekten entlang der Salzdahlumer Straße zu beachten und die Wechselwirkungen zu berücksichtigen.

#### **Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt - Lehndorf/Kanzlerfeld**

Kein neuer Sachstand.

#### **Nächster Kompaktbericht:**

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 31.12.2021 vorgesehen.

gez. Leuer

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

Übersicht Kennzahlen (tabellarischer Teil)

**ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht "Stadt.Bahn.Plus" - Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030 (Stichtag 30.06.2021)**

	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 <sup>1)</sup>	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 2, Stichtag 30.06.2018 (alle Varianten)	o	o	o	o	o	o	o	o	o	-	-	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum <sup>8)</sup> )	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 <sup>9)</sup>
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum <sup>8)</sup> )	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 <sup>9)</sup>
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum <sup>8)</sup> )	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 <sup>9)</sup>
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum <sup>8)</sup> )	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o
Bericht 7, Stichtag 31.12.2020 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum <sup>8)</sup> )	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o
<b>Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum<sup>8)</sup>)</b>	<b>193,2</b>	<b>27,8</b>	<b>4,5</b>	<b>225,5</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>o</b>

	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 <sup>1)</sup>	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"								
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	15,7	1,3	-	17,0	-	-	-	-	1,3 <sup>5)</sup>	-	-	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	15,7	1,3	-	17,0	-	-	-	-	1,4 <sup>6)</sup>	-	-	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 <sup>2), 3)</sup> (Variante m. Linksverkehr (Var. 1.3) + Wendeschl. kurz + Wendeschl. Giesmar.)	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 <sup>7)</sup>	11,3	-	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 Vorzugsvariante	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 <sup>7)</sup>	11,3	-	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 Vorzugsvariante	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 <sup>7)</sup>	11,3	-	-
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	- / 75%	- / 25%	o	o	o	-	-
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 Vorzugsvariante	25,8 <sup>12)</sup>	5,2	1,5	32,5	o	o	o	2025	1,4 <sup>11)</sup>	20,7 <sup>10)</sup>	-	-
Bericht 7, Stichtag 31.12.2020 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	-	-
<b>Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 Vorzugsvariante</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

	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 <sup>1)</sup>	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"								
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	28,6	2,8	-	31,4	-	-	-	-	1,4 <sup>5)</sup>	-	-	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	28,6	2,8	-	31,4	-	-	-	-	1,6 <sup>6)</sup>	-	-	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 <sup>2), 3), 4)</sup> Var. "kurze Brücke (3.0/B3)"	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 <sup>7)</sup>	25,1	-	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 <sup>2), 3), 4)</sup> Var. "lange Brücke/Rauth.Str. (2.0/B3)"	41,9	9,8	7,0	58,7	3,4 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 <sup>7)</sup>	33,5	-	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 <sup>2), 3), 4)</sup> Var. "lange Brücke/Möncheweg" (2.0/G4)"	41,4	9,7	6,9	58,0	3,5 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 <sup>7)</sup>	31,3	-	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 Vorzugsvariante	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 <sup>7)</sup>	25,1	-	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 Vorzugsvariante	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 <sup>7)</sup>	25,1	-	-
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	- / 98%	- / 2%	o	o	o	-	-
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 Vorzugsvariante	40,9 <sup>12)</sup>	8,5	3,0	52,4	o	o	o	o	1,2 <sup>11)</sup>	37,1	4,7	-
Bericht 7, Stichtag 31.12.2020 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	-
<b>Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 Vorzugsvariante</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>-</b>

	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 <sup>1)</sup>	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"								
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	72,4	8,0	-	80,4	-	-	-	-	1,6 <sup>5)</sup>	-	-	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	72,4	8,0	-	80,4	-	-	-	2027	2,0 <sup>6)</sup>	-	-	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	-
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	-
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	-
Bericht 7, Stichtag 30.06.2020	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	-
<b>Bericht 8, Stichtag 30.06.2021</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

	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 <sup>1)</sup>	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"								
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	54,2	6,0	-	60,20	-	-	-	-	1,4 <sup>5)</sup>	-	-	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	54,2	6,0	-	60,20	-	-	-	2030	1,3 <sup>9)</sup>	-	-	-
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	-
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	-
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	-
Bericht 7, Stichtag 30.06.2020	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	-
<b>Bericht 8, Stichtag 30.06.2021</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

**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 Trassenvarianten
- 8) Summe der jeweils zuletzt ermittelten Prognosewerte pro Teilprojekt
- 9) für die noch nicht konkretisierten Teilprojekte 3 und 4 wurde ein pauschaler Sicherheitszuschlag berücksichtigt
- 10) für die noch nicht fortführend geplante Wendeanlage Giesmarode 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

**Legende:**

- "UV" = Unvorhergesehenes
- "-" = noch keine Angaben möglich
- "o" = kein neuer Sachstand bzw. Aussage für Gesamt-/Teilprojekt noch nicht aktualisierbar