

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung: Dienstag, 02.05.2023, 15:00 Uhr

Raum, Ort: Rathaus, Großer Sitzungssaal, Platz der Deutschen Einheit 1, 38100 Braunschweig

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 03.03.2023 (öffentlicher Teil)
3. Mitteilungen
- 3.1. Mobilitätsentwicklungsplan - Bewertungsmethodik 23-20864
- 3.2. Durchstich Lindenbergallee inkl. Querung Lindenbergallee 23-20486
- 3.3. Entwicklung der Baukosten 23-21154
- 3.4. GS Ilmenaustraße 23-21205
Neubau Mensa für den Ganztagsbetrieb
4. Anträge
- 4.1. Mehr Sicherheit für Braunschweiger Kinder und Jugendliche im ÖPNV durch bauliche Veränderungen an der Straßenbahnhaltestelle Luisenstraße und Schulungsangebote 23-21206
5. Künftige Sitzordnung in Sitzungen des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
6. Veränderung der Linienführung der Buslinie 433 in Querum und Einrichtung einer neuen Haltestelle 22-20250
- 6.1. 22-20250-01 Veränderung der Linienführung der Buslinie 433 in Querum und Einrichtung einer neuen Haltestelle
7. Leistungsverträge I (Straßenreinigung und Winterdienst) und II (Abfallwirtschaft) zwischen der Stadt und der ALBA Braunschweig GmbH 23-21202
8. 23-21222 Angemessenheitsprüfung ALBA Entgelte
9. Genehmigungsverfahren zur Änderung des Bahnübergangs Celler Heerstraße in Watenbüttel 23-20741
10. Celler Straße: Verbesserte Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings 23-20661
- 10.1. Celler Straße: Verbesserte Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings 23-20661-01
- 10.1.1. Celler Straße: Verbesserte Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings 23-20661-03
Änderungsantrag zur Vorlage 23-20661
11. Widmung von Verkehrsflächen zu Gemeindestraßen 23-20817
12. Genehmigungsverfahren zur Änderung des Bahnübergangs Pepperstieg 23-20866
13. Ausbau des Bültenwegs im Bereich zwischen Bushaltestelle Nordstraße und Bültenweg 46 23-21142
14. Sanierung der Feuerwehr- und Uferstraße 23-21026
15. Planung Haltepunkt Bienrode 22-20205

- | | | |
|-------|--|--------------------|
| 16. | Anfragen | |
| 16.1. | Anfrage zur Vorlage 23-20661 - Celler Straße: Verbesserte Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings | 23-20661-02 |
| 16.2. | Bauliche Gestaltung von Velorouten und neu geplanten Radwegen im Hinblick auf Winterdienst für den Radverkehr | 23-21108 |

Braunschweig, den 25. April 2023

Betreff:
Mobilitätsentwicklungsplan - Bewertungsmethodik

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 24.04.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	02.05.2023	Ö

Sachverhalt:

Mit Beschluss vom 18.06.2019 (DS 19-11030) wurde die Verwaltung mit der Erstellung des Mobilitätsentwicklungsplans Braunschweig 2035+ (MEP) beauftragt. Nach einer europaweiten Ausschreibung wurde zum 01.04.2020 das Planungsbüro Planersocietät in Zusammenarbeit mit urbanista und WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (WVI) beauftragt.

Nach Abschluss der Analysephase werden derzeit mögliche Zukunftsszenarien für Braunschweig geprüft (vgl. DS 22-20226-01). Ziel ist es, aus drei Zukunftsszenarien ein Zielszenario mit den wirksamsten Maßnahmen auszuwählen und zum Beschluss vorzulegen. Die hierfür angewandte Methodik basiert auf Erfahrungswerten vorheriger Verkehrs- und Mobilitätsentwicklungspläne in weiteren Städten und wurde intensiv durch den wissenschaftlichen Beirat des MEP diskutiert.

Um Transparenz in den Prozessen des MEP zu gewähren, wird über den aktuellen Arbeitsstand der Bewertung informiert.

Methodik:

Die mit dem Prüfauftrag beschlossenen Maßnahmen sind bezüglich ihrer Wirksamkeit zur Zielerreichung, räumlicher Auswirkung und Kosten nicht gleichwertig. Um die Unterschiede der Maßnahmen in diesen Bereichen zu verdeutlichen und letztlich einzelne Maßnahmen zur Aufnahme in das Zielszenario empfehlen bzw. nicht empfehlen zu können, ist eine spezifische Bewertungsmethodik entwickelt worden. Die Bewertungsmethodik stellt einen klaren Bezug zu den strategischen Zielfeldern und den Unterzielen des MEP (vgl. DS 20-14032) her. Die Zielsetzung der Klimaneutralität bis möglichst 2030 wurde als übergeordnetes Ziel ergänzt. Die Bewertung erfolgt objektiv und transparent.

Die Bewertung der Zukunftsszenarien und Maßnahmen setzt sich zusammen aus einer qualitativen und einer quantitativen Bewertung. Die Ergebnisse beider Bewertungen werden schlussendlich gegenübergestellt, um die wirksamsten Maßnahmen und Maßnahmenbündel darzustellen. Vereinfacht ist dieser Aufbau in Abbildung 1 dargestellt.

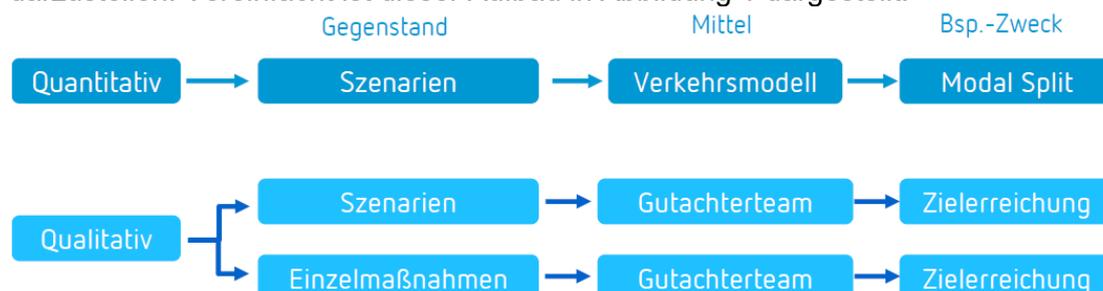


Abbildung 1: Bewertungsmethodik

Quantitative Bewertung

In der quantitativen, modellbasierten Bewertung werden die Maßnahmenbündel in den drei Zukunftsszenarien (Smarte Mobilität, Starker Umweltverbund, Stadtraum für Menschen) mittels Verkehrsmodell dargestellt, berechnet und ausgewertet. Diese Bewertung unterliegt den festen Restriktionen der technischen Rahmenbedingungen des Modells. Im Ergebnis zeigen sich die Wirkung auf unterschiedliche Indikatoren zur Bewertung, wie zum Beispiel die Kfz Fahrleistung (km), die CO₂-Emission, die Reisezeitaufwände (Zeit), der Modal Split, der Modal Shift und weitere. Eine Einzelbewertung der Maßnahmen erfolgt nicht.

Qualitative Bewertung

Die qualitative Bewertung erfolgt in zwei Strängen, welche nachfolgend weiter erläutert werden. Es werden zum einen die ganzheitlichen Zukunftsszenarien qualitativ durch das Gutachterteam hinsichtlich deren jeweiliger Zielerreichung bewertet. Zum anderen erfolgt die Bewertung jeder einzelnen Maßnahme.

Einzelmaßnahmen

Um eine Argumentationsgrundlage für die Auswahl von Einzelmaßnahmen in das Zielszenario vorliegen zu haben, erfolgt die qualitative Bewertung der Einzelmaßnahmen. Die Maßnahmenbewertung ist ein mehrstufiger Prozess. Es werden folgende Arbeitsschritte durchlaufen, um eine Aussage bezüglich des Zielerreichungsgrades der Einzelmaßnahmen ableiten zu können:

- Prüfung der Zielabhängigkeiten
- Clusterung der Maßnahmen
- Bewertung des Wirkungsbeitrags
- Bewertung des Betroffenheitsfaktors
- Einordnung in Kostenklassen

Prüfung der Zielabhängigkeiten

Zur Bewertung der Erreichung der Zielfelder bzw. Unterziele des MEP und zur Quantifizierung des Zielerreichungsgrads der einzelnen Maßnahmen werden zunächst die Abhängigkeiten der Ziele untereinander herausgearbeitet.

Identifiziert werden die Wechselwirkungen der strategischen Zielfelder untereinander. So stehen einige Zielfelder in direkter Abhängigkeit zueinander, da das eine Ziel ohne die Forcierung des anderen Zieles nicht in vollem Maße erreicht werden und das volle Potenzial nur durch die Verfolgung anderer vorgelagerter Prozesse erreicht werden kann.

Das gesamtstädtische Ziel des Klimaschutzes, welches durch das Integrierte Klimaschutzkonzept 2.0 (IKSK 2.0) vorgegeben wird, ist den anderen Zielen übergeordnet. Darunter bildet sich die Kaskade der Abhängigkeiten der 17 Unterziele.

Clusterung der Maßnahmen

Da die Maßnahmen in den Zukunftsszenarien so vielfältig sind und ein einfacher Vergleich kein aussagekräftiges Ergebnis liefern würde, werden die beschlossenen Einzelmaßnahmen zuvor geclustert. Es erfolgt eine Einteilung der Maßnahmen in strategische und operative Maßnahmen. Mit dieser Sortierung wird deutlich bei welchen Maßnahmen es sich um konkret definierte Ziele (umsetzungsorientiert) handelt und welche Maßnahmen Grundsätze (konzeptorientiert) etablieren.

In diesem Prozess der Clustererstellung werden sich einige „Leuchtturmmaßnahmen“ herauskristallisieren. Dies beschreibt solche Maßnahmen, die als Alleinstellungsmerkmal für die Mobilität in Braunschweig stehen und ein klares Zeichen für den Verkehr der Zukunft setzen. Sie spiegeln das große Gesamtziel im Einzelnen wider.

Bewertung des Wirkungsbeitrags

Die in diesem Schritt stattfindende Bewertung des Wirkungsbeitrages erfolgt anhand der 17 Ziele. Die Bewertung stellt für jede einzelne Maßnahme die Wirkung auf jedes Unterziel dar und zwar anhand der Einteilung in positive (+), negative (-) oder neutrale (0, keinen Einfluss) Einwirkungen auf das Ziel.

Bewertung des Betroffenheitsfaktors

Dieser Schritt verfolgt den Ansatz, die Bedeutung der jeweiligen Einzelmaßnahme in das Gesamtwirkungsgeflecht aller Maßnahmen herauszuarbeiten. In diesem wird beispielsweise abgebildet, wie relevant eine Maßnahme für die Umsetzung weiterer Maßnahmen ist und wie wichtig diese Maßnahme somit für die Erreichung des Ziels ist (Identifizierung gegenseitige Abhängigkeiten und Wechselwirkungen). Die einzelnen Maßnahmen würden folglich anhand ihrer Bedeutsamkeit für andere Maßnahmen und somit anhand des Nutzergruppenwertes gemessen.

Einordnung in Kostenklassen

Jede Maßnahme wird in eine Kostenklasse eingeteilt, um die finanziellen Herausforderungen einer Umsetzung im Rahmen der Bewertung mit abzudecken. Im weiteren Verlauf erfolgt die Verschneidung von Wirkung und Kosten.

Für die Kostenbetrachtung wird bewusst auf die Einordnung in sogenannte Kostenklassen gesetzt, da diese eine grobe Einschätzung liefern soll, in welchen Bereichen sich die vermutlichen Kosten je Maßnahme bewegen. Relevant ist hierbei die Unterscheidung der Kosten in reine Investitionskosten (z. B. Bau von Infrastruktur) und in Betriebskosten (z. B. stärkerer Personaleinsatz, laufende Kosten), um die Bewertung von investiven wie auch nicht-investiven Maßnahmen gleichermaßen zu berücksichtigen. Die Höhe der abgeschätzten Kosten entscheidet über die Zuordnung jeder einzelnen Maßnahme in eine von fünf Kostenklassen.

Zukunftsszenarien

Um die unterschiedlichen Wirkungen der drei Zukunftsszenarien zu bewerten, erfolgt eine gesamtheitliche Betrachtung der darin enthaltenen Maßnahmen unter dem Gesichtspunkt der Einwirkung auf die gesetzten sechs strategischen Zielfelder und die darin definierten 17 Unterziele. Die im Zwischenbericht (DS 22-18402) beschriebenen strategischen Zielfelder bilden die Indikatoren als Basis für den qualitativen Vergleich.

Die Wirkungsausprägung (positiv, negativ, neutral) je Unterziel bilden das einheitliche Bewertungsschema für die drei Zukunftsszenarien, sodass eine Grundlage gegeben ist, die einen zielorientierten Vergleich der Wirkung dieser ermöglicht. Die Gesamtheit der Wirkungsausprägung hinsichtlich der einzelnen Indikatoren identifiziert die Stärken und Schwächen bzw. die Unterschiede zwischen den drei Zukunftsszenarien und gibt Rückschlüsse auf den Erreichungsgrad der MEP-Ziele je Zukunftsszenario.

Alle drei Zukunftsszenarien werden per Zielspinnendarstellung vergleichbar dargestellt. Die Zielspinnendarstellung dienen in erster Linie der Verdeutlichung der unterschiedlichen inhaltlichen Ausprägungen der Zukunftsszenarien, welche sich durch die verschiedenen dort enthaltenen Maßnahmenpakete ergeben.

Ergebnis der qualitativen Bewertung

Für das Ergebnis werden die Bewertungsschritte und Erkenntnisse übersichtlich aufbereitet. Vorgestellt werden in einem nächsten Schritt:

- ob bzw. inwiefern die einzelnen Maßnahmen eine Wirkung auf die unterschiedlichen Unterziele haben oder nicht,
- in welcher Höhe die grob zu erwartenden Kosten für die einzelne Maßnahme liegen,
- in welcher Abhängigkeit die einzelnen Maßnahmen im Wirkungsgeflecht der Gesamtmaßnahmen liegen,
- wie die Maßnahmen im Bündel der Zukunftsszenarien bewertet werden.

Insgesamt liegt damit eine Grundlage für die verbal-argumentative Auswahl einzelner Maßnahmen für das Zielszenario vor. Von Seiten des Gutachtenden-Teams erfolgt eine erste Empfehlung, welche in einem Workshop den Arbeitsgruppen des MEP vorgestellt und gemeinsam diskutiert wird.

Einbindung des Integrierten Klimaschutzkonzepts 2.0:

Der Klimaschutz spielt eine zentrale Rolle im MEP. Wie im Integrierten Klimaschutzkonzept 2.0 festgehalten, wird die Mobilität und der Verkehr Braunschweigs bis 2035+ durch den MEP beeinflusst und definiert.

Die geforderten Maßnahmen im IKSK 2.0 lauten ihrer zugeordneten Priorität entsprechend:

- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (Nr. 4.1)
- Stärkung des ÖPNV (Nr. 4.3)
- Stärkung des nicht-motorisierten Verkehrs (Nr. 4.4)
- Förderung der Elektromobilität (Nr. 4.2)
- Förderung von klimafreundlicher Logistik (Nr. 4.5)

Die Forderungen sind in den MEP-Prozess eingeflossen und werden in verschiedenen Ansätzen in den Zukunftsszenarien berücksichtigt.

Die Erreichung der dazugehörigen Zielwerte, welche für das Ziel der Klimaneutralität benannt wurden, werden zum einen mittels Verkehrsmodell prognostiziert (vgl. quantitativen Bewertung). Zum anderen wird die Bewertung des Wirkungsbeitrages herangezogen, insbesondere für nicht messbare Maßnahmen wie beispielsweise programmatisch Maßnahmen.

Ausblick:

Im nächsten Schritt wird die Bewertung der Maßnahmen entsprechend der vorgestellten Bewertungsmethodik vorgenommen. Mit den vorliegenden Ergebnissen erfolgt die Empfehlung des Zielszenarios. Dieser Sachstand wird voraussichtlich im Sommer 2023 als Projektstand den MEP-Arbeitskreisen vorgelegt. Unter Beteiligung der MEP-Arbeitskreise wird dieser Vorschlag überarbeitet und das Zielszenario als Ergebnis des Prüfauftrags zum Beschluss vorgelegt.

Mit dem Beschluss des Zielszenarios erfolgt die Erstellung des Handlungs- und Umsetzungskonzepts, welches die Grundlage für den beschlussfähigen MEP bildet.

Die MEP-Arbeitskreise (Expertenkreis, wissenschaftlicher Beirat und politisch besetzter Lenkungskreis, verwaltungsinterne Projektgruppe) werden kontinuierlich beteiligt.

Die in dieser Mitteilung dargestellte Methodik wird im Ausschuss am 02.05. 2023 durch eine begleitende Präsentation durch den Gutachter vorgetragen.

Leuer

Anlage/n:

keine

*Betreff:***Durchstich Lindenbergallee inkl. Querung Lindenbergallee***Organisationseinheit:*Dezernat VIII
0617 Referat Grün- und Freiraumplanung*Datum:*

20.01.2023

Adressat der Mitteilung:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sachverhalt:

Das Braunschweiger RINGGLEIS ist ein zzt. etwa 22 km langer Freizeitweg von gesamtstädtischer Bedeutung, von dem vielfältige Wohlfahrtswirkungen für die Braunschweigerinnen und Braunschweiger ausgehen (Freizeitweg für die Erholung und kurzen Wege, fernab stark befahrener Straßen, mit vielfältigen positiven Effekten auf die Umwelt - bedingt durch die überwiegend grün bestimmte Ausprägung). Das stadtumlaufende RINGGLEIS ermöglicht inzwischen die umweltfreundliche Erreichbarkeit vieler Stadtteile und leistet damit auch einen erheblichen Beitrag zu einem sich verändernden Mobilitätsverhalten.

Im Rahmen des beschlossenen Maßnahmenprogrammes 2021-2023 zur Weiterführung des Ringgleises ist die Verlagerung des hier betrachteten Streckenabschnitts auf die originäre Trasse bereits im Dezember 2020 politisch beschlossen worden (DS 20-14402, unter Punkt 2). Aktuell verläuft das RINGGLEIS hier, beginnend am Betriebshof Lindenberg, noch als provisorische Alternativroute auf der Fahrbahn der Lindenbergallee.

Die Planung ist inzwischen so weit vorangeschritten, dass die Ausschreibung im März ins Verfahren gehen soll und für Juni/Juli 2023 der Baubeginn geplant ist. Auf dem neu zu errichtenden Abschnitt sollen künftig Fußgänger und Radfahrer das RINGGLEIS passieren können, ohne auf die Straße ausweichen zu müssen. Der Durchstich beinhaltet die Ersterstellung des Weges im Bereich der Lindenbergallee auf einer Länge von circa 290 m in 3 m Breite. Der Weg soll in einem heutigen Grünstreifen (überwiegend Wildwuchs), südöstlich des Betriebsgeländes des Hauptgüterbahnhofs, begrenzt von der Lindenbergallee bis hin zum Reindagerothweg verlaufen.

Das Freimachen des Geländes auf der geplanten Trasse, zwecks Aufnahme der Geländehöhen für die Planung, ist in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde bereits durchgeführt worden. Neben der Beseitigung von überwiegend Brombeergebüsch und Jungaufwuchs mussten 4 Bäume gefällt werden, die im Verlauf der Trasse jedoch durch Neupflanzungen ersetzt werden.

Die westliche Anbindung erfolgt in Abstimmung mit dem Fachbereich Tiefbau und Verkehr in Verbindung mit einer gleichzeitig anzulegenden Querungshilfe (Fahrbahnverengung) im Straßenraum der Lindenbergallee, um ein sicheres Queren zu ermöglichen. In der sich anschließenden Grünanlage soll die künftige Ringgleisstrasse dann über ein in das Gelände verschwenkendes Rampenbauwerk mit einer Neigung unter 6% (barrierefreundlich) eingearbeitet und auf die Höhe des ehemaligen Bahndamms, von etwa 4 m, geführt werden. Dazu sind erhebliche Bodenmassen zu bewegen und die Böschungen anzupassen. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und aus unterhaltungstechnischer Sicht soll der Weg nun in gelbem Pflaster ausgeführt werden. Anfallendes Regenwasser kann in den Seitenbereichen versickern. Die Besonderheit dieses Abschnitts erfordert zudem eine smarte

insektenfreundliche Beleuchtung für diesen Abschnitt, die in der Baumaßnahme enthalten ist.

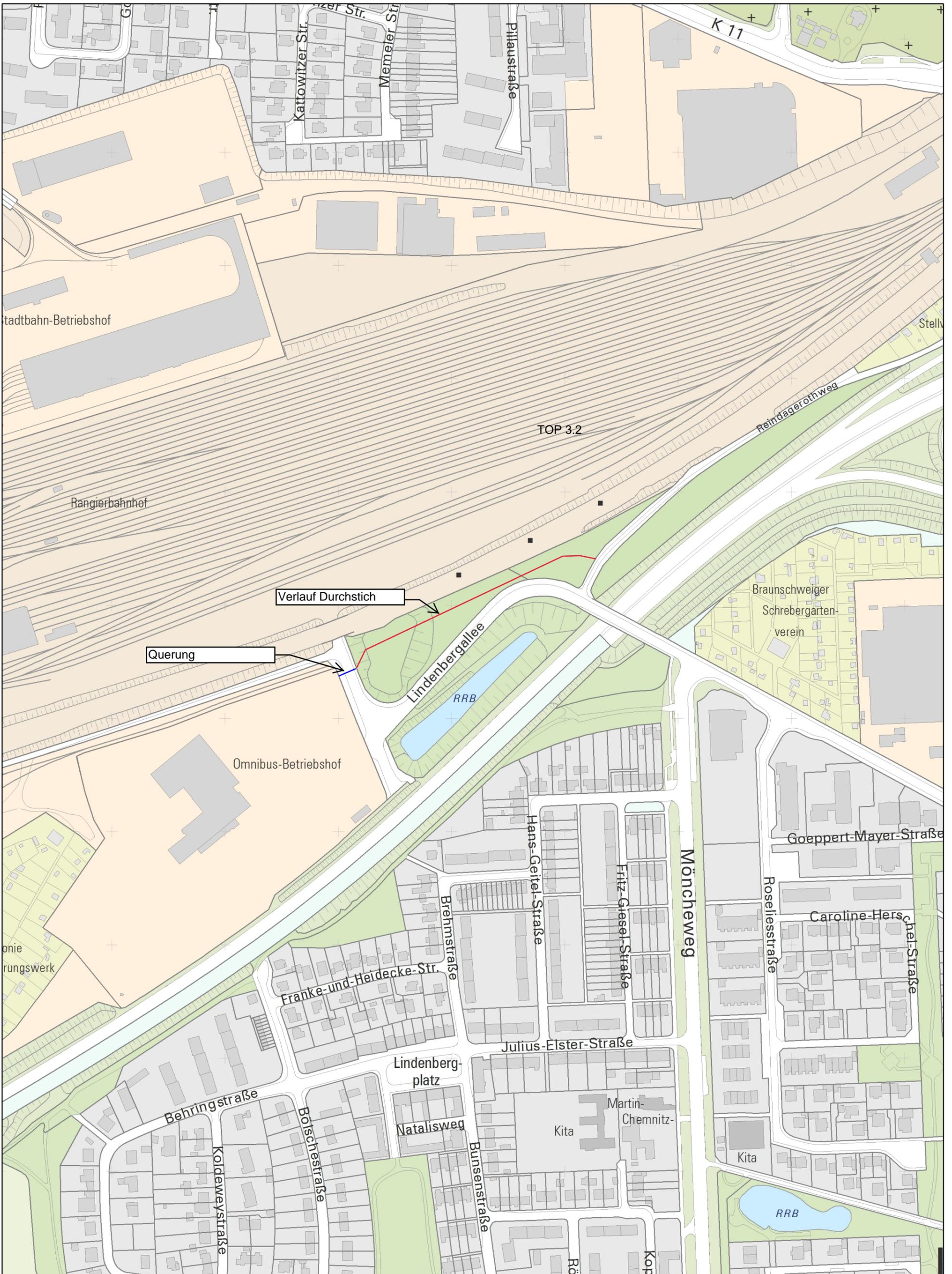
Finanzierung:

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich unter Berücksichtigung der zusätzlichen Querungshilfe und der aktuellen Marktpreise auf ca. 398.000 Euro brutto. Die Mittel für das Vorhaben stehen auf dem Ringgleisprojekt (5E.000007) in 2023 zur Verfügung.

Herlitschke

Anlage/n:

- Anlage 1 Lageplan
- Anlage 2 Entwurfsplan „Durchstich und Querung Lindenbergallee“



Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 10.01.2023

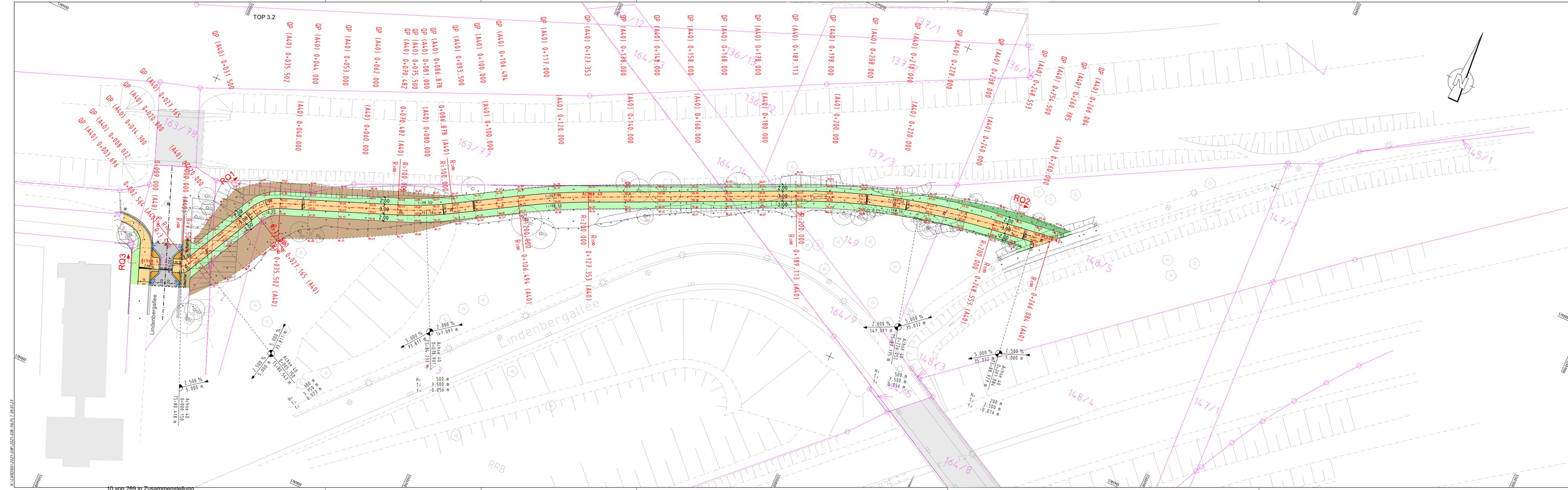
Maßstab: 1:3 000

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen





Legende:

- vorh. Pflaster neu verlegen
- Radweg, Pflaster gelb
- Schotter
- Sicherheitsflächen (z.B. Kl. Pfl. oder Pfl. grau)
- Straßenablauf
- 1/2/3-reihige Rinne / Läufer
- Bankett
- Grünfläche
- Dammböschung
- Einschnittböschung
- 2.50 % Querneigung
- Schacht (eckig)
- Schacht (rund)
- Gully
- Schieber Wasser
- Schieber Gas
- Hydrant
- Beleuchtung
- Ampel
- Festpunkte
- Schaltkasten
- Stahlgittermast
- Holzmast
- Verteilerkasten
- Bestandshöhen
- Verkehrszeichen
- Leitplanke
- Geländer
- vorh. Baum

2.			
1.	Befestigung wassergebundene Decke entfällt	09.01.2023	Sielaff
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

Entwurfsbearbeitung:

B/M CONSULT
Beratungsgesellschaft für Vorkkehrsanlagen mbH
Braunschweig / Magdeburg

www.bmconsult.de
info@bmconsult.de

Langestraße 3
Deilitzscher Straße 121
Meisenstraße 4a

38114 Braunschweig
06116 Halle (Saale)
33607 Bielefeld

Tel.: 0531 - 314051
Tel.: 0345 - 5600677
Tel.: 0521 - 96296840

Datum	Zeichen
bearbeitet 01/2023	Dörfel / Sielaff
gezeichnet 01/2023	Sielaff
geprüft: 01/2023	Reinhardt
Planungsstand: 01/2023	
Plattdatum: 09.01.2023	

Blatt 1

Die Urheberrechte für die in vorliegender Unterlage dargestellte technische Lösung verbleiben bei der B/M CONSULT GmbH. Weitergabe und Vervielfältigung über den Rahmen der einmaligen, standortbezogenen Nutzungsrechte ohne nachweisliche Zustimmung verpflichtet zu Schadensersatz.

Bauherr: **Stadt Braunschweig**

Referat 0617 Stadtgrün-Planung und Bau
Objektdurchführung
Auguststraße 9-11, 38100 Braunschweig

Unterlage 5
Blatt Nr. 1
Reg. Nr. 2021-038-116.PLT

Ringgleis Süd
Durchstich und Querung
Lindenbergallee
- Entwurfsplanung -

Lageplan
Maßstab 1 : 500

bearbeitet	
gezeichnet	
(nach-)geprüft/gesehen	

Aufgestellt: Braunschweig, den .2023
Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Zur Ausführung freigeben:
Braunschweig, den .2023
Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Im Auftrage:

Im Auftrage:

Betreff:
Entwicklung der Baukosten

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat VIII 0650 Referat Hochbau	<i>Datum:</i> 18.04.2023
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	02.05.2023	Ö
Ausschuss für Planung und Hochbau (zur Kenntnis)	03.05.2023	Ö

Sachverhalt:

Im AMTA am 3.3.2023 und im APH am 8.3.2023 berichteten wir über die Baupreissteigerungen der letzten Jahre (Ds. 23-20682). Auf Grund von Rückfragen ist in der Anlage als Diagramm an Beispielen dargestellt, wie sich die Baukosten entwickelt haben. Es sind Schulbau-Projekte aus dem Bereich der Sanierung ausgewählt worden. Die Projekte wurden im Zeitraum von 2013 bis 2021 geplant und die Kosten ermittelt. Die Projekte sind zum Teil abgeschlossen bzw. noch in der Umsetzung.

Da ein Vergleich zwischen verschiedenen Nutzungsklassen (z.B.: Feuerwehrrhäuser, Sportfunktionsgebäude, Verwaltungsgebäude, Kitagebäude, Schulbauten) nicht möglich ist, haben wir uns auf die Schulsanierungen konzentriert, die einen wesentlichen Arbeitsanteil in den letzten Jahren hatten.

Zur Vergleichbarkeit sind die Kostengruppen 300 (Hochbau) und 400 (technische Gebäudeausrüstung), analog BKI, in Bezug auf die Bruttogrundfläche gegenübergestellt.

Im Diagramm sind die Projekte mit ihren Bruttogrundflächen und den Projektkosten nach Kostengruppen dargestellt. Es ist zu erkennen, wie sich die Baukosten innerhalb der letzten Jahre von rd. 500 – 1.000 EUR/m² BGF zu rd. 3000 EUR/m² BGF heute entwickelt haben. Es zeigt sich an der KG 400, dass der Anteil der technischen Gebäudeausrüstung immer größer geworden ist. Ursache dafür sind die heute höheren technischen Anforderungen für Sicherheit, Brandschutz, Datentechnik und Energieverbrauch. Auch eine höhere Dämmung der Gebäudehülle spiegelt sich in der KG 300 wieder.

Herlitschke

Anlage/n:

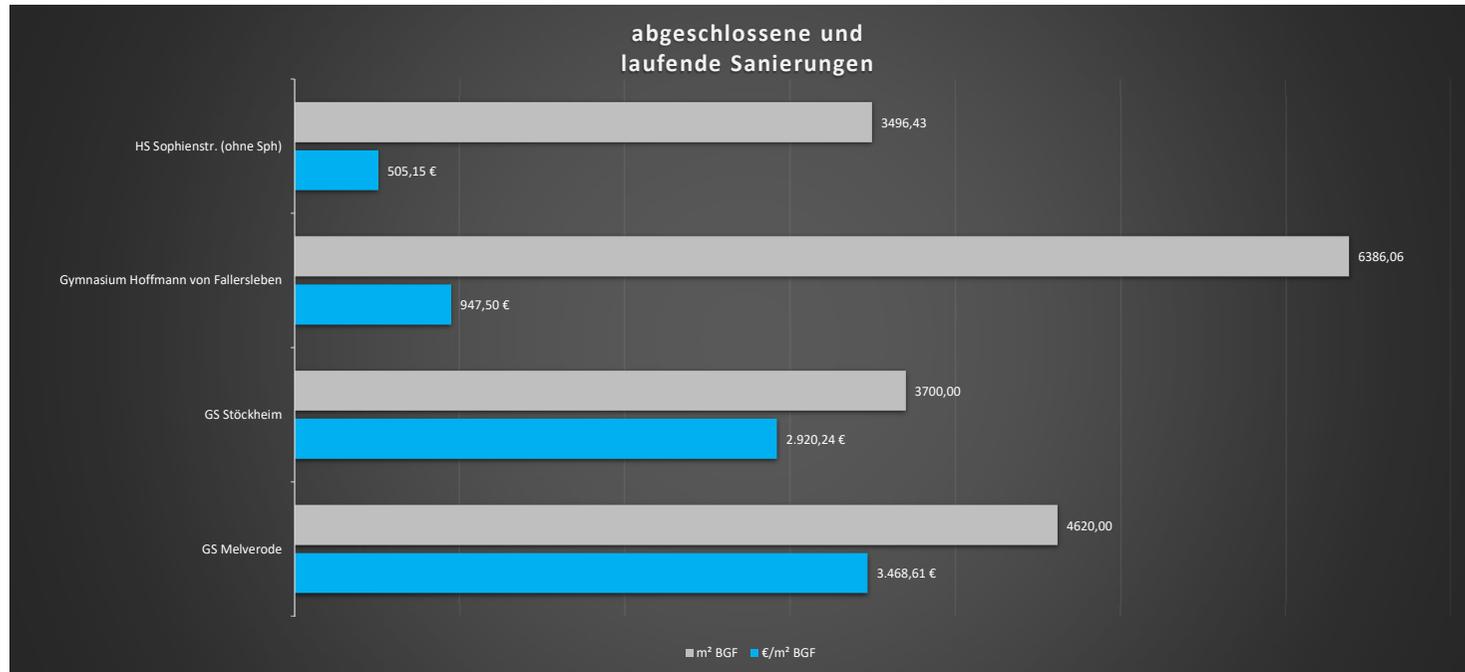
Diagramm Visualisierung Baukosten

abgeschlossenen und laufende Sanierungen

	KG 300	KG 400	m² BGF	€/m² BGF
HS Sophienstr. (ohne Sph)	1.642.255 €	123.953 €	3496,43	505,15 €
Gymnasium Hoffmann von Fallersleben	4.389.500 €	1.661.300 €	6386,06	947,50 €
GS Stöckheim	3.302.700 €	2.702.000 €	3700,00	2.920,24 €
GS Melverode	4.521.600 €	3.582.500 €	4620,00	3.468,61 €

übrige Kostengruppen und Gesamtkosten (im Diagramm nicht aufgeführt)				
KG 200	KG 500	KG 600	KG 700	Gesamtkosten €
0,00 €	0,00 €	91.222 €	483.387 €	2.340.816 €
0,00 €	0,00 €	109.200 €	1.540.000 €	8.467.800 €
510.350 €	1.310.650 €	66.900 €	2.064.300 €	10.804.900 €
1.522.500 €	672.700 €	188.100 €	2.936.200 €	16.025.000 €

Jahr der Kostenermittlung
2013
2015
2020
2021



<i>Betreff:</i> GS Ilmenaustraße Neubau Mensa für den Ganztagsbetrieb

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat VIII 0650 Referat Hochbau	<i>Datum:</i> 21.04.2023
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	02.05.2023	Ö
Ausschuss für Planung und Hochbau (zur Kenntnis)	03.05.2023	Ö
Schulausschuss (zur Kenntnis)	05.05.2023	Ö

Sachverhalt:

Die geplante Fertigstellung des Mensa-Neubaus bis zum 2. Quartal 2023 kann auf Grund von Störungen im Bauablauf durch gestörte Lieferketten nicht gehalten werden.

Durch diese Störungen im Bauablauf verschieben sich die Fertigstellungen der Ausbaugewerke Trockenbau, Maler und Elektro, sowie die anschließenden Abnahmen durch Sachverständige und Bauordnung.

Eine Terminalsicherheit und -planung ist daher zurzeit nur bedingt gegeben.

Derzeit gehen wir von einer Fertigstellung im 3. Quartal 2023 aus, vorzugsweise vor Schuljahresbeginn 2023/2024.

Für den Ganztagsbetrieb ist die Versorgung durch eine Interimsmensa im ursprünglichen Musikraum bis Ende der Sommerferien 2023 sichergestellt.

Die Schule ist bereits informiert.

Sobald Näheres bekannt ist, wird die Verwaltung entsprechend informieren.

Herlitschke

Anlage/n:

keine

Betreff:

Mehr Sicherheit für Braunschweiger Kinder und Jugendliche im ÖPNV durch bauliche Veränderungen an der Straßenbahnhaltestelle Luisenstraße und Schulungsangebote

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

19.04.2023

Beratungsfolge:

		Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	02.05.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	09.05.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	16.05.2023	Ö

Beschlussvorschlag:

1. Die Stadt Braunschweig wird gebeten, in Abstimmung mit der BSVG bauliche Maßnahmen umzusetzen, die die Sicherheitsrisiken an der Straßenbahnhaltestelle Luisenstraße minimieren. Über die konkreten baulichen Veränderungen wird je nach Umsetzbarkeit und Erfahrung bei ähnlichen Problemlagen entschieden. Präferiert werden sollten die Maßnahmen einer weiteren sicheren Überquerungsmöglichkeit mit Lichtsignalanlage am Westende der Haltestelle oder eine versetzte Querung ähnlich der Querungsmöglichkeit an der Langen Str./Gördelinger Str..

2. Darüber hinaus soll gemeinsam mit der Polizei ein durchführbares Konzept erstellt und umgesetzt werden, welches die Braunschweiger*innen und insbesondere Kinder und Jugendliche erreicht und sie verstärkt für eine sichere Nutzung von Bus und Bahn schult.

Sachverhalt:

Im März ereignete sich an der Straßenbahn-Haltestelle Luisenstraße ein schwerer Unfall, in dessen Folge ein 11-jähriges Kind von der Straßenbahn erfasst und schwer verletzt wurde. Die Unfallursache ist noch Gegenstand von Ermittlungen, jedoch lenkte der Vorfall den Fokus auf gravierende Sicherheitsmängel an der Haltestelle, über die auch die Braunschweiger Zeitung am 09.03.2023 berichtete.

So existiert ein zwei Meter breiter und tief eingepprägter Trampelpfad über das Rasengleis an der Ausfahrt der Haltestelle in Richtung Cyriaksring. Dieser Trampelpfad wird belegbar sehr häufig genutzt und dient als vermeintliche Abkürzung über die Schienen und beide Fahrrichtungen der vielbefahrenen Luisenstraße. Somit besteht nicht nur die Gefahr eines Straßenbahnunfalls, auch der Autoverkehr über die Luisenstraße wird zum Risiko. Zudem zeigt ein weiterer Trampelpfad stadteinwärts, dass auch an anderer Stelle oftmals nicht auf den offiziellen Überweg zurückgegriffen wird.

Dass es sich um eine Ordnungswidrigkeit handelt, diese nicht offiziellen Wegeverbindungen zu wählen, wird von vielen Nutzer*innen augenscheinlich ausgeblendet – zu einladend sind die tief eingetretenen Pfade und zu oft werden die mit der Nutzung verbundenen Risiken falsch eingeschätzt. Vor allem zu den täglichen Stoßzeiten der Schüler*innenbeförderung, in denen die Bahnsteige voll und viele Kinder und Jugendliche in Eile sind, sind die potenziellen Gefahren groß.

Die Verwaltung nennt als mögliche bauliche Lösung, um die Querungen der Gleise zu verhindern, die Einrichtung eines Mittelgitters zwischen den Gleisen oder die Einrichtung

eines weiteren Übergangs mit Lichtsignalanlage über die Schienen und die Luisenstraße am westlichen Ende der Haltestelle.¹

Damit alle Haltestellen in Braunschweig sicherer werden, sollen darüber hinaus stadtweite Maßnahmen initiiert werden, um besonders bei Kindern und Jugendlichen das Bewusstsein für Gefahren bei der Nutzung von Bus und Bahn zu stärken. Die Verwaltung berichtet in diesem Kontext, dass die BSVG aktuell bereits prüft, wie eine noch bessere Aufklärung in diesem Bereich stattfinden kann. Als mögliche Maßnahme wird eine passende Kampagne in den Sozialen Medien genannt.²

¹ vgl. Stadt Braunschweig (05.04.2023): Stellungnahme (öffentlich): Nach dem Straßenbahnunglück an der Luisenstraße Schulwege sicherer machen!, Ds.23-20915-01.

² vgl. ebd.

Anlagen:

keine

Absender:

**SPD-Fraktion im Rat der Stadt /
Fraktion BIBS im Rat der Stadt**

23-21206-02
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Mehr Sicherheit für Braunschweiger Kinder und Jugendliche im
ÖPNV durch bauliche Veränderungen an der
Straßenbahnhaltestelle Luisenstraße und Schulungsangebote -
Änderungsantrag**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

29.04.2023

Beratungsfolge:

		Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	02.05.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	09.05.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	16.05.2023	Ö

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung prüft in Abstimmung mit der BSVG, ob bauliche Maßnahmen geeignet sind, die Sicherheit an der Stadtbahnhaltestelle Luisenstraße weiter zu verbessern. Über die konkreten baulichen Veränderungen wird je nach Umsetzbarkeit und Erfahrung bei ähnlichen Problemlagen entschieden.

2. Darüber hinaus soll im zuständigen Ausschuss erläutert werden, wie Kinder und Jugendliche bereits heute auf die Teilnahme am Verkehr vorbereitet und geschult werden. In dem Zusammenhang ist – unter Einbindung der Unfallkommission – zu prüfen, wie weitere Verbesserungen erreicht werden können mit dem Ziel, insbesondere Kinder und Jugendliche für eine sichere Nutzung von Bus und Bahn zu schulen.

Sachverhalt:

Der Antrag ersetzt den Ursprungsantrag der BIBS-Fraktion (Vorlage 23-21206).
Die weitere Begründung erfolgt mündlich.

Anlagen:

keine

Betreff:
**Veränderung der Linienführung der Buslinie 433 in Querum und
Einrichtung einer neuen Haltestelle**

<i>Organisationseinheit:</i> DEZERNAT III Stadtplanungs-, Verkehrs-, Tiefbau- und Baudezernat	<i>Datum:</i> 04.04.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	19.04.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	02.05.2023	Ö

Beschluss:

Die Buslinie 433 erhält eine neue Linienführung. Es wird eine neue Haltestelle nahe der Kreuzung Bohnenkamp/Lägenkamp eingerichtet.

Sachverhalt:

Die Verwaltung hat in Abstimmung mit der Braunschweiger Verkehrs GmbH (BSVG) auf Anregung einer Bürgerin die Einrichtung einer neuen Haltestelle nahe der Kreuzung Bohnenkamp-Lägenkamp und der damit verbundenen Änderung der Linienführung der Buslinie 433 geprüft.

Aus Sicht der Verwaltung können Linienbusse den Straßenzug Bohnenkamp/Lägenkamp befahren.

Die Buslinie 433 verkehrt zukünftig in ihrem Linienweg über den Bohnenkamp und Lägenkamp (siehe Abbildung 1) und folgt danach wieder ihrem regulären Linienweg. Die Haltestelle Peterskamp wird nicht mehr bedient. Stattdessen wird eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet, die jeweils vor der Kreuzung Bohnenkamp/Lägenkamp an/nahe vorhandener ortsfester Straßenbeleuchtung eingerichtet wird.

Auf Antrag der BSVG können zur Beschleunigung des Busverkehrs auch Halteverbote und Vorfahrtsregelungen („Raketen“) an Kreuzungen mit bisheriger Rechts-vor-links-Regelung eingerichtet werden.

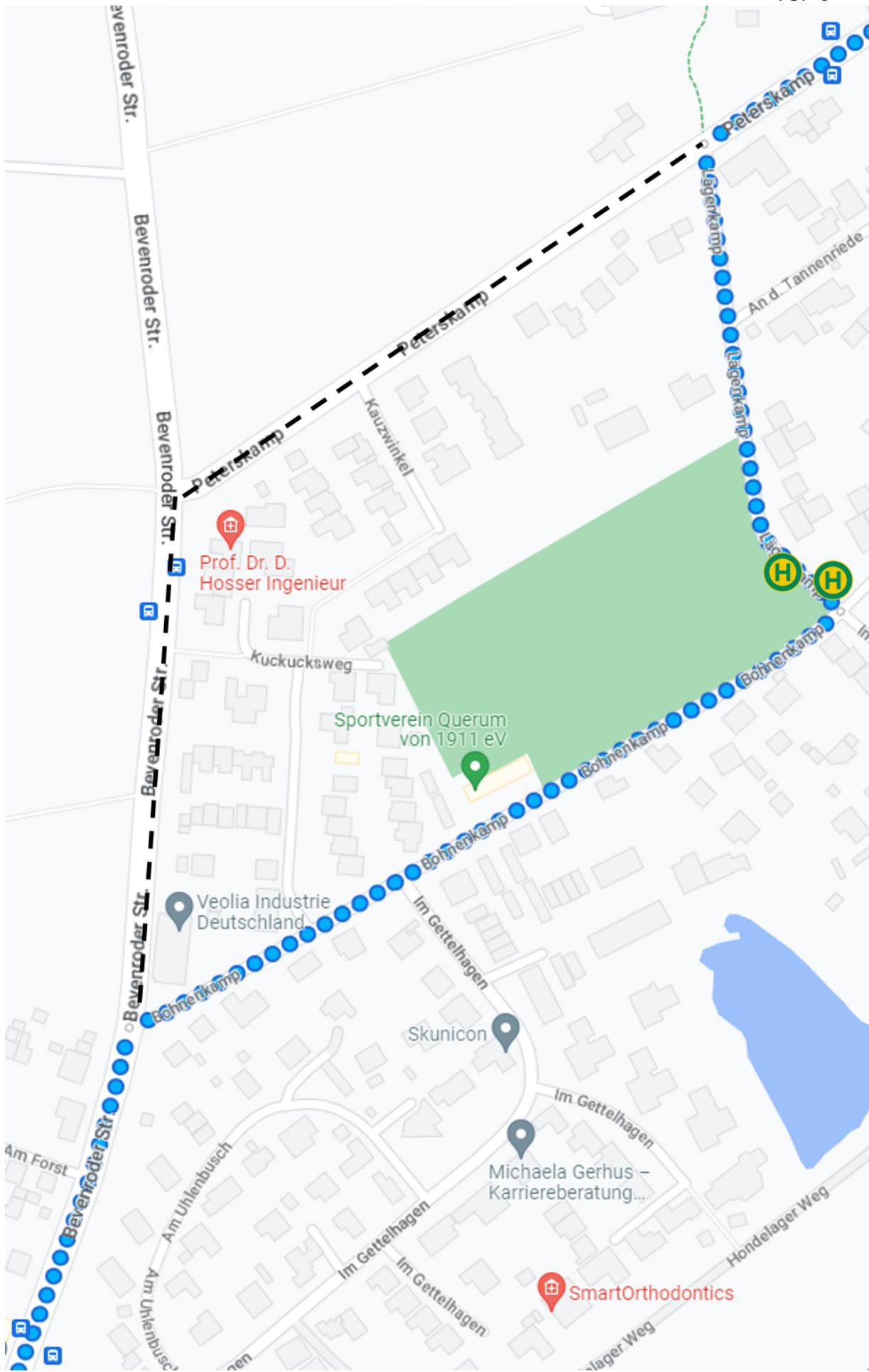


Abbildung 1 geplanter Linienweg der Buslinie 413 (blau gepunkteter Weg) mit neuen Haltestellen und bisheriger Linienweg (schwarz gestrichelt)

Immer werktags (Montag- bis Samstagabend) ab 20.45 Uhr und im Sonntagsverkehr verkehrt die Buslinie 413 als sogenannter Linienwechsler bis Querumer Forst und fährt derzeit ab Peterskamp weiter als 433 nach Hondelage. Durch Wegfall der Haltestelle Peterskamp wird der Linienwechsel von der 413 auf die 433 auf die Haltestelle Essener Straße vorverlegt.

Die Einrichtung einer Haltestelle nahe der Kreuzung Bohnenkamp/Lägenkamp ist kostenneutral und erfolgt zunächst provisorisch. Sollte die Haltestelle gut angenommen werden, wird der Ausbau der Haltestelle in üblicher Form in die Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen aufgenommen.

Verwaltung und BSVG setzen die Maßnahme zum nächsten Fahrplanwechsel, der voraussichtlich im Herbst 2023 stattfindet, um.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:
**Veränderung der Linienführung der Buslinie 433 in Querum und
Einrichtung einer neuen Haltestelle**

<i>Organisationseinheit:</i> DEZERNAT III Stadtplanungs-, Verkehrs-, Tiefbau- und Baudezernat	<i>Datum:</i> 27.04.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	02.05.2023	Ö

Beschluss:

Die Buslinie 433 erhält eine neue Linienführung. Es wird eine neue Haltestelle nahe der Kreuzung Bohnenkamp/Lägenkamp eingerichtet.

Sachverhalt:

Der Stadtbezirksrat 112 Wabe-Schunter-Beberbach hat in seiner Sitzung am 19.04.2023 die DS 22-20250 mit Beratungsbedarf zurückgestellt (11:0:0) und um Klärung der nachstehenden Fragen gebeten.

Die Verwaltung nimmt zu den Fragen wie folgt Stellung:

- Es handelt sich gemäß dem Sachverhalt um die Anregung einer Bürgerin. Ist der höhere Nutzen der Linienänderung für die Allgemeinheit sichergestellt?
Die Zugangswege zur nächsten Bushaltestelle verkürzen sich für viele Bewohner im Bereich Bohnenkamp und Im Ziegenförth. Obwohl sich die Wege zur Bushaltestelle der Linie 433 für einen kleinen Teil der Fahrgäste verlängern, werden voraussichtlich mehr Fahrgäste von der neuen Bushaltestelle profitieren. Insgesamt stellt die neue Bushaltestelle eine bedeutende Verbesserung für die öffentliche Verkehrsanbindung in diesem Bereich dar.
- Bleibt die Erreichbarkeit des AWO-Standortes Peterskamp bei Änderung der Linienführung 433 uneingeschränkt vorhanden?
Die Bedienung der Haltestelle Lägenkamp, die sich direkt am AWO-Standort befindet, ändert sich trotz der Linienänderung der Buslinie 433 nicht. Die Haltestelle Lägenkamp wird weiter wie bisher bedient.
- Ist die Befahrbarkeit der Ecke Bohnenkamp/Lägenkamp auch mit einem Gelenkbus problemlos sichergestellt?
Auf dieser Strecke wurden bereits (Gelenk-)Busse eingesetzt, als der aktuelle Linienweg der 433 aufgrund einer Baustelle nicht befahrbar war

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

Leistungsverträge I (Straßenreinigung und Winterdienst) und II (Abfallwirtschaft) zwischen der Stadt und der ALBA Braunschweig GmbH

Organisationseinheit:

Dezernat III
0660 Referat Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft

Datum:

25.04.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	02.05.2023	Ö
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung)	04.05.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	09.05.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	16.05.2023	Ö

Beschluss:

1. „Die Stadt Braunschweig übt das ihr bis zum 31. Dezember 2023 zustehende Recht zur ordentlichen Kündigung der zwischen ihr und der ALBA Braunschweig GmbH (ALBA) geschlossenen Leistungsverträge I (Straßenreinigung und Winterdienst) und II (Abfallwirtschaft) nicht aus.
2. Die schriftliche Mitteilung an ALBA über den Beschluss zur Nichtkündigung der Verträge erfolgt erst, nachdem zwischen der Stadt und ALBA eine rechtsverbindliche Vereinbarung über die in Ziffer 3.6 der Beschlussvorlage beschriebenen Grundstücksfragen geschlossen wurde.“

Sachverhalt:

1. Ausgangslage

Im Jahr 2000 führte die Stadt Braunschweig ein europaweites Vergabeverfahren für die Erfüllung der kommunalen Aufgaben der Abfallwirtschaft und Straßenreinigung durch. Es wurden 49 % der Anteile an der Stadtreinigung Braunschweig GmbH (SRB) an die ALBA AG & Co. KG (ALBA) veräußert. Die Details der Aufgabenerfüllung wurden in den Leistungsverträgen I (Vertrag über die Durchführung von Aufgaben der Straßenreinigung und des Winterdienstes, LV I) und II (Vertrag über die Durchführung von Aufgaben der Abfallsammlung und Abfallentsorgung, LV II) geregelt.

Im Jahr 2004 veräußerte die Stadt Braunschweig ohne die Durchführung eines weiteren Vergabeverfahrens die restlichen von ihr an der SRB gehaltenen Gesellschaftsanteile (51 %) an ALBA. Im Zuge dieses 2. Anteilsverkaufs wurden für beide Leistungsverträge je eine Klarstellungs- und Ergänzungsvereinbarung geschlossen, die insbesondere eine neue Struktur der von der Stadt zu zahlenden Leistungsentgelte enthielten. Seitdem sind auf Grundlage entsprechender Gremienbefassungen zu beiden Leistungsverträgen weitere Ergänzungsvereinbarungen geschlossen worden, die zum einen auf geänderte rechtliche oder vertragliche Bestimmungen (Bahntransport Thermische Verwertung Restabfall, Elektrogeräte, Sperrmüll/Altholz, Straßenbegleitgrün, Winterdienst auf Radwegen), zum anderen auf Ergebnisse der vertraglich geregelten Angemessenheitsprüfungen der Entgelte zurückzuführen sind. Ein Überblick der Klarstellungs- und Ergänzungsvereinbarungen ist als Anlage (Vertragskonstrukt Abfallwirtschaft - Straßenreinigung) beigefügt.

Die Verträge mit ALBA sehen eine Mindestvertragslaufzeit bis zum 31.12.2020 vor. Sofern nicht spätestens zwei Jahre vor Vertragsablauf schriftlich gekündigt wird, verlängert sich die Vertragsdauer um jeweils fünf Jahre. Im Jahr 2018 hat der Rat der Stadt entschieden, das Kündigungsrecht nicht auszuüben, wodurch sich die Verträge bis 31.12.2025 verlängerten (vgl. Drucksache 18-07734).

Aufgrund der genannten vertraglichen Regelungen hat die Stadt auch aktuell bis zum 31.12.2023 erneut das Recht, die Verträge schriftlich zu kündigen. Für den Fall, dass bis zu diesem Zeitpunkt keine Kündigung erfolgt, verlängern sich die Verträge um weitere fünf Jahre bis zum 31.12.2030.

2. Fachgutachterliche Untersuchung

2.1 Untersuchungsgegenstand

Zur Vorbereitung der Entscheidung über die Kündigung der Leistungsverträge hat die Verwaltung einen juristischen und einen wirtschaftlichen Berater mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie einschließlich einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung beauftragt. Gegenstand der Machbarkeitsstudie sind die Möglichkeiten der künftigen Ausgestaltung der Aufgaben der Abfallwirtschaft, der Straßenreinigung und des Winterdienstes in Braunschweig.

Dafür waren vier Handlungsalternativen zu untersuchen, die nach Ansicht der Verwaltung die zukünftigen politischen Entscheidungsmöglichkeiten darstellen:

- a) Nichtkündigung der Leistungsverträge und Entgeltbetrachtung
- b) Kündigung der Leistungsverträge zum 31.12.2030 und Entgeltbetrachtung für die restliche Vertragslaufzeit
- c) Kündigung der Leistungsverträge und Neuausschreibung
- d) Kündigung der Leistungsverträge und Neuorganisation der Leistungserbringung

In dem Gutachten wird im ersten Teil zunächst der Ist-Zustand der Abfallwirtschaft und Straßenreinigung sowie des Winterdienstes in Braunschweig untersucht. Daran schließt sich eine rechtliche Bewertung der Handlungsalternativen und ein Vergleich der Handlungsoptionen für den Fall einer Kündigung der Leistungsverträge an. Im zweiten Teil des Gutachtens erfolgt die umfassende wirtschaftliche Betrachtung der Handlungsalternativen.

2.2 Untersuchungsergebnisse

In der Informationsveranstaltung für die Fraktionen und Gruppen im Rat am 20. April 2023 haben die Gutachter die Ergebnisse der Untersuchung vorgestellt und ausführlich erläutert. Das vollständige Gutachten ist den Fraktionen und Gruppen zeitgleich mit der Freigabe dieser Vorlage als nicht-öffentliche Unterlage zur Verfügung gestellt worden. Die wichtigsten Aussagen sind nachfolgend zusammenfassend dargestellt:

In rechtlicher Hinsicht kommen grundsätzlich alle vier Handlungsalternativen in Betracht, eine „maßgeschneiderte“ Lösung gibt es allerdings nicht. Je nach Alternative und konkreter Ausgestaltung ist ein unterschiedlich ausgeprägter Umsetzungsaufwand erforderlich. Daraus ergibt sich ein differierender zeitlicher Vorlauf für die Klärung von Vorfragen sowie die Umsetzung der jeweiligen Alternative. Bestimmte Handlungsalternativen sind aufgrund des hohen zeitlichen Vorlaufs allenfalls bei einer frühzeitigen Vertragskündigung zum 31.12.2030 realistisch.

In wirtschaftlicher Hinsicht stellen die Gutachter fest, dass die ermittelten Kosten der untersuchten Handlungsalternativen auf einem vergleichbaren Niveau liegen. Durch Umsatzsteuerprivilegien bei der Eigenerbringung von Leistungen durch die Stadt könnten Einsparungen von ca. 5 % gegenüber dem der Untersuchung zugrunde gelegten Entgeltstand erzielt werden. Lässt man das Umsatzsteuerprivileg außer Betracht, liegen die Kosten etwa in der glei-

chen Größenordnung oberhalb der anderen Alternativen (Leistungserbringung durch Private). Unabhängig davon ist unter Berücksichtigung von prognostischen Unschärfen die Wirtschaftlichkeit der vier Alternativen als in etwa gleich hoch einzustufen, so dass aus Gutachtersicht aus reinen Kostengesichtspunkten keine eindeutige Vorzugsvariante abgeleitet werden kann.

3. Situationsbewertung

3.1. Leistungserbringung ALBA

ALBA erbringt als Auftraggeber Leistungen der Bereiche Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Winterdienst im öffentlichen Raum für die Stadt Braunschweig. Die Leistungsdokumentation erfolgt gegenüber der Verwaltung in regelmäßigen Berichten. Dem zweimal im Jahr zusammenkommenden Beirat werden vom Geschäftsführer der ALBA die Leistungserbringung und besondere Ereignisse vorgestellt. Für die Dokumentation der Öffentlichkeitsarbeit dient ein halbjährlicher Bericht, der den Gremien zur Kenntnis gegeben wird.

3.1.1 Abfallwirtschaft

In Braunschweig werden den Bürgerinnen und Bürgern sehr umfangreiche Leistungen im Bereich der Abfallwirtschaft angeboten. Diese sind im interkommunalem Vergleich als hochwertig einzustufen. Ein breites Spektrum an Behältergrößen ermöglicht in nahezu jeder Lebens- oder Gewerbesituation die Auswahl der passenden Behältergröße. Der sogenannte Volls-service für Rest- und Bioabfall mit einer Abholung und Rückstellung der Behälter vom Grundstück rundet dieses serviceorientierte Angebot ab.

Mit der Wertstofftonne bietet die Stadt Braunschweig eine hochwertige haushaltsnahe Erfassung von Wertstoffen an, die über die in den meisten anderen Kommunen übliche Erfassung von Verpackungsabfällen deutlich hinausgeht. In den flächendeckend aufgestellten Wertstoffcontainern können zudem weitere Wertstoffarten in naher Entfernung durch die Bürgerinnen und Bürger eingeworfen werden, unabhängig vom selbst vorgehaltenen Behältervolumen. Angebote wie die Sperrabfall- und Elektroaltgeräteabholung, die Weihnachtsbaumabfuhr oder das Schadstoffmobil komplettieren die kommunale Abfallwirtschaft der Stadt Braunschweig.

3.1.2 Straßenreinigung & Winterdienst

Die Leistungserbringung durch ALBA geschieht entsprechend dem Reinigungsbedürfnis nach den von der Stadt Braunschweig festgelegten Reinigungsklassen. Dabei ist ALBA für alle öffentlichen Straßen zuständig, bei denen die Reinigung nicht auf die Anlieger übertragen ist. Zu den zu erbringenden Leistungen im Bereich Straßenreinigung gehören insbesondere die Reinigung von Fahrbahnen, Gehwegen, Radwegen und öffentlichen Parkplätzen. Ein Rezertifizierungsaudit hat vor einiger Zeit für den Bereich der Straßenreinigung die gute Leistungserbringung bestätigt.

Im Bereich des Winterdienstes ist ALBA bei entsprechender Wetterlage mit den winterdienstlichen Aufgaben betraut. Dazu zählen insbesondere das Räumen und Streuen auf bestimmten Straßen, Brücken, Wegen, Radwegen und Plätzen. Das angewandte Verfahren von ALBA zur Leistungsbewältigung hat sich etabliert und die Koordination zwischen der Stadt und ALBA hat sich bewährt.

Die Aufgabenerfüllung und die Zusammenarbeit zwischen ALBA und der Stadtverwaltung sind als gut zu bezeichnen und erfolgen bereits seit über 22 Jahren.

3.2 Entgelthöhen

Alle fünf Jahre hat die Stadt die Möglichkeit, die Entgelte durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer auf ihre Angemessenheit prüfen zu lassen (Angemessenheitsprüfung). Durch diese besondere vertragliche Regelung wurden in der Vergangenheit regelmäßig Entgeltreduzierungen erzielt.

Im Rahmen der aktuellen Angemessenheitsprüfung hat ALBA eine Kalkulation der Entgelte

für den Zeitraum 2026 - 2030 vorgelegt und wird darüber hinaus für den Fall der Nichtausübung des Kündigungsrechts für die Leistungen nach den Leistungsverträgen I und II durch Planungssicherheit und infolge struktureller Anpassungen mögliche Effizienz- und Kostenvorteile an die Stadt weitergeben.

Konkret hat ALBA für die Leistungen nach den Leistungsverträgen I und II ab 2026 einen Preisnachlass von rd. 1,4 Mio. Euro (brutto) bezogen auf die Entgelte angekündigt, die auf Grundlage der bei der Angemessenheitsprüfung berücksichtigten Mengenbasis und dem Preisstand 2022 zu zahlen wären. Zudem hat ALBA angekündigt, das sich für den Bereich Bioabfall aus dem Kompostvertrag ergebende Entgelt für diesen Zeitraum pauschal pro Jahr um rd. 0,73 Mio. € brutto zu reduzieren. Damit führt die Weitergabe von Effizienzgewinnen durch ALBA zu einem Nachlass der Entgelte für die Jahre 2026 bis 2030 im Umfang von rd. 2,1 Mio. € brutto pro Jahr gegenüber den mit der Angemessenheitsprüfung festgestellten Entgelten.

Die von einem gemeinsamen Wirtschaftsprüfer gemäß Preisrecht geprüfte Kalkulation ergibt allerdings ein um rd. 1,12 Mio. € brutto höheres jährliches Entgelt als es derzeit gezahlt wird (bei identischer Mengenbasis, Preisstand 2022). Ein wesentlicher Anteil der Erhöhung entfällt auf den Bereich Kompostierung und Vergärung aufgrund des geplanten Neubaus der Biovergärungsanlage (rd. 0,95 Mio. € brutto). In diesem Bereich war es bei der letzten Angemessenheitsprüfung zu einer merklichen Senkung gekommen, da die bestehenden Anlagen bereits abgeschrieben waren.

Gegenüber einer Fortschreibung der bisherigen Entgelte ergibt sich aufgrund des dargelegten Entgeltnachlasses durch ALBA eine Reduzierung von rd. 1 Mio. € brutto.

3.3 Gebührenentwicklung

Die Entgeltreduzierung hat auch positive Auswirkungen auf die Gebührenentwicklung. Dabei verläuft die prozentuale Entwicklung von Entgelt und Gebühr nicht synchron, da neben den ALBA-Entgelten weitere Kosten wie Verwaltungs- und Deponiekosten sowie Kosten für die thermische Restabfallbehandlung in der Gebührenkalkulation berücksichtigt werden.

Die Gebührenzahler in den Bereichen Abfallentsorgung und Straßenreinigung werden durch die Entgeltreduzierung wie eben dargelegt insgesamt entlastet (vgl. auch Vorlage zur Angemessenheitsprüfung).

Da sich die konkrete Höhe der fortgeschriebenen Entgelte im Jahr 2026 angesichts der derzeit schwer prognostizierbaren Preisentwicklung nicht belastbar einschätzen lässt, kann keine prozentuale Angabe hinsichtlich der zu erwartenden Entlastung angegeben werden. Zudem sind in der Gebührenkalkulation möglicherweise noch Sondereffekte wie z. B. die Entwicklung der CO₂-Steuer bei Verbrennungsanlagen zu berücksichtigen, so dass insbesondere für den Bereich Abfallentsorgung derzeit auch nicht einschätzbar ist, ob es durch die Entgeltreduzierung im Jahr 2026 zu einer Gebührensenkung kommen wird. Festhalten lässt sich aber, dass die Entgeltreduzierung im beschriebenen Umfang in jedem Fall vorteilhaft für den Gebührenzahler sein wird.

3.4. Personalwirtschaftliche Betrachtung

Am 21. Dezember 2000 wurde in einem Personalüberleitungsvertrag die Überleitung von 325 Beschäftigten der Stadt Braunschweig zur ALBA geregelt. Es wurde zusätzlich mit ALBA vereinbart, dass alle Mitarbeiter von ALBA nach dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) bezahlt werden.

Die Nichtkündigung der Leistungsverträge stellt eine Sicherung der Arbeitsplätze für alle ALBA-Beschäftigten bei Fortführung der vertraglich vereinbarten Bezahlung nach TVöD dar. Im Kündigungsfall und einem anschließenden wettbewerblichen Verfahren wäre es derzeit aufgrund des Vergaberechts ausgeschlossen, in den Vergabeunterlagen eine Bezahlung der Beschäftigten eines (neuen) Dienstleisters nach TVöD zur Bedingung zu machen. Denn auch wenn im Rahmen der politischen Diskussion Änderungen in diesem Bereich eingefor-

dert werden, dürfen bisher nur (Entgelt-)Regelungen aus Tarifverträgen gefordert werden, die für allgemeinverbindlich erklärt worden sind, was beim TVöD nicht der Fall ist. Allerdings ist in letzter Zeit aufgrund der allgemeinen Entwicklung am Arbeitsmarkt festzustellen, dass die Differenzen zwischen dem TVöD und anderen Tarifsystemen kleiner geworden sind.

Darüber hinaus wird nach dem Personalüberleitungsvertrag die betriebsbedingte Kündigung der übergeleiteten und unbefristet beschäftigten ehemaligen Arbeiter und Angestellten sowohl durch die Gesellschaft als auch durch die Stadt Braunschweig ausnahmslos ausgeschlossen. Vertraglich ist ein Rückkehrrecht zur Stadt für den Fall einer Insolvenz oder Liquidation der Gesellschaft vereinbart.

Zum Ende der Grundlaufzeit des Vertrages am 31. Dezember 2020 gab es noch 88 ehemalige Beschäftigte, die auf Basis des Personalüberleitungsvertrags ein entsprechendes Rückkehrrecht zur Stadt besaßen, wie die Verwaltung im Jahre 2018 ermittelt hatte. Die Zahl der betroffenen Beschäftigten dürfte in der Zwischenzeit geringer sein, eine detaillierte Ermittlung hat die Verwaltung in diesem Jahr bisher nicht vorgenommen. Gleichwohl könnten für den Fall einer Rückkehr des übergeleiteten Personals zur Stadt nach wie vor nicht unerhebliche Kosten auf die Stadt zukommen, wenn keine andere einvernehmliche Regelung gelingt.

3.5. Vergaberechtliche Bewertung

Die Frage, ob die Stadt aus vergaberechtlichen Gründen zur Kündigung der Leistungsverträge verpflichtet ist, wurde bereits im Jahr 2018 fachanwaltlich umfassend bewertet (Rechtsanwalt Breider, Rödl & Partner). Eine wesentliche Entwicklung in den maßgeblichen rechtlichen Gesichtspunkten hat es seither nicht gegeben.

Aus der Begutachtung ergibt sich somit auch für das zum 31. Dezember 2023 bestehende ordentliche Kündigungsrecht, dass für die Stadt derzeit keine vergaberechtliche Pflicht zur Kündigung der Leistungsverträge besteht. Die bereits bekannten Risiken aus dem 2. Anteilsverkauf an ALBA 2004 bleiben bestehen, sind aber weiterhin als gering zu bewerten. Im Übrigen wären die Risiken, selbst wenn sie eintreten, für die Stadt gut beherrschbar.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass aus vergaberechtlicher Sicht langfristige Verträge den Wettbewerb nicht dauerhaft ausschließen dürfen. Vor diesem Hintergrund nehmen die vergaberechtlichen Risiken mit zunehmender Laufzeit der Verträge zu, und dauerhaft kommt ein Absehen von einer Vertragskündigung durch die Stadt nicht in Betracht.

3.6. Begleitvereinbarungen bei Kündigungsverzicht

Für den Fall der Nichtkündigung der Leistungsverträge wird mit ALBA folgendes vereinbart:

- Vereinbarung für Streitfall

Um die möglichen Auswirkungen einer juristischen Klärung für die Stadt so gering wie möglich zu halten, hat sich ALBA bereit erklärt, weiterhin bestimmte Risiken abzudecken. Die Regelungen dieser sog. Risikoübernahmevereinbarung sehen insbesondere vor, dass ALBA die in den beiden Leistungsverträgen festgelegten Dienstleistungen in jedem Fall im Sinne der Daseinsvorsorge bis zum Beginn der Leistungserbringung durch einen anderen Auftragnehmer fortzusetzen hat, auch wenn die Stadt zu einer Kündigung der Leistungsverträge verpflichtet würde. Zudem verzichtet ALBA auf etwaige Ersatzansprüche, wenn die beiden Leistungsverträge nach einem Urteil des EuGH von der Stadt gekündigt würden.

- Grundstücksfragen

Die Stadt hat bei der Veräußerung der Gesellschaftsanteile an ALBA im Jahr 2000 auch das vorhandene Anlagevermögen in die Gesellschaft eingebracht, dazu zählten insb. die für die Leistungserbringung notwendigen Grundstücke in Braunschweig (Betriebshof Frankfurter Straße, AEZ Watenbüttel). In den beiden Leistungsverträgen ist für den Fall ihrer Beendigung geregelt, dass und unter welchen Maßgaben das Anlagevermögen an die Stadt zurückzugeben ist. Das für die Erfüllung der städtischen Aufgaben im Abfallwirtschaftsbereich notwendige Anlagevermögen sollte damit dauerhaft für die Stadt gesichert werden, auf die

Bedeutung dieses Umstandes haben auch die Gutachter mit Blick auf zukünftige Handlungsmöglichkeiten der Stadt nachdrücklich hingewiesen.

Im letzten Jahr hat die ALBA Braunschweig GmbH die genannten Grundstücke an eine andere Gesellschaft des ALBA-Konzerns veräußert.

In Gesprächen mit ALBA konnte die Verwaltung eine grundsätzliche Verständigung in dieser Frage erreichen. Der Stadt wird für den Fall der Beendigung der Leistungsverträge ein dinglich gesichertes „Zugriffsrecht“ auf diese Grundstücke eingeräumt. Die Stadt würde zu dem Zeitpunkt also wieder Eigentümerin der Grundstücke werden, der zu Vertragsbeginn bestehende Zustand wäre damit wieder hergestellt. Zugleich wird die Stadt ALBA eine Weiternutzung von Flächen für das außerhalb der kommunalen Aufgabenerfüllung laufende gewerbliche Abfallgeschäft ermöglichen, insb. auf dem Betriebshof Frankfurter Straße. Die hierfür notwendigen, rechtlichen Detailregelungen werden derzeit ausgearbeitet und sollen möglichst bald in einer rechtsverbindlichen Vereinbarung festgelegt werden.

- VBL

In dem Personalüberleitungsvertrag vom 21. Dezember 2000 wurde auch vereinbart, dass die Gesellschaft Mitglied der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder (VBL; Zusatzversicherung des öffentlichen Dienstes) werden soll, damit die von der Stadt dort versicherten Beschäftigten des Stadtreinigungsbetriebs ihr Versicherungsverhältnis fortsetzen konnten. Dies ist auch beim 2. Anteilsverkauf im Jahr 2004 bekräftigt worden, so dass ALBA-Beschäftigte nach wie vor bei der VBL versichert sind. Vor einiger Zeit hat die VBL durch Änderungen in ihrer Satzung das Ausscheiden eines Arbeitgebers aus der VBL an zuvor nicht bestehende Voraussetzungen geknüpft. So muss der Arbeitgeber unter veränderten Umständen insb. eine sog. Gegenwertforderung an die VBL leisten, die für ALBA eine erhebliche finanzielle Größenordnung hätte. Klarstellend wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die erworbenen Rechte und Ansprüche der ALBA-Beschäftigten von diesem Problem unberührt und nicht betroffen sind.

Zwischen der Verwaltung und ALBA besteht grundsätzlich Einvernehmen, dass in der Frage einer möglichen Gegenwertforderung eine angemessene Lösung für ALBA gefunden werden muss. Eine konkrete Regelung wird jedoch durch unbestimmte Rahmenbedingungen wie den Zeitpunkt der Beendigung der Leistungsverträge und den Umstand erschwert, dass es mögliche Gestaltungen eines künftigen wettbewerblichen Verfahrens gibt, mit denen eine Gegenwertforderung vermieden werden könnte. Auch wird eine Abstimmung mit der Verwaltung der VBL in dieser Frage kaum zu vermeiden sein, so dass ggf. ein schrittweises Vorgehen vereinbart werden muss. Auch zu diesem Themenkomplex dauern die Gespräche noch an, eine zügige Vereinbarung wird aber angestrebt.

4. Weiteres Vorgehen

Die Gutachter der Machbarkeitsstudie haben mit kritischem Blick auf die Vertragssituation eine vertiefte Betrachtung der mittelfristigen Perspektiven in den Bereichen Abfallwirtschaft und Straßenreinigung (einschließlich des Winterdienstes) nachdrücklich empfohlen. Hierfür spreche insbesondere, dass Änderungen und Anpassungen der im Falle einer jetzigen Nichtkündigung Ende des Jahres 2030 dann 30 Jahre bestehenden Verträge vergaberechtlich nur unter engen Voraussetzungen möglich sind. Neue Überlegungen in den Leistungsbereichen, insbesondere in der Entwicklung der Abfallwirtschaft, oder erhöhte Leistungsanforderungen der Stadt wären daher nicht ohne rechtliches Risiko in den bestehenden Verträgen umsetzbar (Stichwort „Vertragskorsett“). Daneben hat sich im Rahmen der Untersuchung gezeigt, dass bei wichtigen Regelungen in den Leistungsverträgen Optimierungspotential vorhanden ist. Zudem sei klar, dass die Leistungen der Abfallwirtschaft und Straßenreinigung nicht dauerhaft dem Wettbewerb entzogen werden dürften.

Der Empfehlung der Gutachter folgend wird die Verwaltung möglichst umgehend die Optimierungspotentiale sowie die bestehenden und zukünftigen Anpassungsbedarfe in den Leistungsbereichen Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Winterdienst untersuchen lassen. Die

Verwaltung wird anschließend einen aus den vorliegenden Ergebnissen abgeleiteten Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreiten.

5. Zusammenfassung

Die Stadt Braunschweig muss bis zum Ende des Jahres 2023 entscheiden, ob sie von dem ihr zustehenden Recht zur Kündigung der Leistungsverträge I und II Gebrauch macht. Hierfür hat die Verwaltung eine Machbarkeitsstudie inklusive Wirtschaftlichkeitsbetrachtung beauftragt und die maßgeblichen Gesichtspunkte (Leistungserbringung, Wirtschaftlichkeit, Personal) geprüft und umfassend bewertet.

Die Verwaltung ist nach einer ausführlichen Analyse dieser Gesichtspunkte und entsprechend der Empfehlung der Gutachter der Auffassung, dass die Stadt in diesem Jahr ihr Kündigungsrecht für die beiden Leistungsverträge nicht ausüben sollte. In diesem Fall wird sich die Laufzeit der beiden Verträge zunächst bis zum 31.12.2030 verlängern.

Für den Vorschlag der Verwaltung sind insbesondere folgende Erwägungen maßgeblich:

- Die Dienstleistungen in den Bereichen Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Winterdienst werden weiterhin in gewohnt hoher Qualität erbracht.
- Die Fortsetzung der beiden Leistungsverträge hat spürbare ökonomische Vorteile für die Stadt, die zugleich vorteilhaft für den Gebührenzahler sind.
- Die Nichtkündigung führt auch zu einer Arbeitsplatzsicherung für die ALBA-Beschäftigten und insbesondere zur Fortführung ihrer Bezahlung nach TVöD.
- Für die Stadt besteht zum jetzigen Zeitpunkt keine Kündigungspflicht für die beiden Leistungsverträge. Das verbleibende rechtliche Risiko ist überschaubar und wird zudem von ALBA operativ und wirtschaftlich abgesichert.

Da insbesondere die rechtsverbindliche Vereinbarung der o.g. Grundstücksfragen sowie VBL noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird, erfolgt die vorgesehene schriftliche Mitteilung an ALBA über eine Entscheidung des Rates zur Nichtkündigung der Verträge erst nach dem Zustandekommen dieser Vereinbarung.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Vertragsstruktur

Anlage I

Vertragsstruktur**Leistungsverträge Stadt Braunschweig – ALBA Braunschweig GmbH****Leistungsvertrag I (LV I)**

(Straßenreinigung) vom 21.12.2000
beinhaltet grundsätzliche Regelungen und kurze Leistungsbeschreibung

Leistungsvertrag II (LV II)

(Abfall) vom 21.12.2000
beinhaltet grundsätzliche Regelungen und kurze Leistungsbeschreibung

Klarstellungsvereinbarung zum LV I

vom 19.5.2004
beinhaltet konkrete Auslegungen der vertraglichen Regelungen des LV I

Klarstellungsvereinbarung zum LV II vom

19.5.2004
beinhaltet konkrete Auslegungen der vertraglichen Regelungen des LV II

Ergänzungsvereinbarung zum LV I vom

19.5.2004
beinhaltet die aufgrund § 14 LV I festgelegten Entgeltregelungen für den Zeitraum ab 1.1.2006. Für folgende Leistungen wurden Entgelte festgesetzt:

- Papierkorbleerung
- Winterdienst
- Fahrbahnreinigung
- Radwegreinigung
- Innenstadt- und Gehwegreinigung
- Entsorgung Straßenreinigung
- Zusatzentgelte
- Manuelle Reinigung von Kleinpflasterflächen

Ergänzungsvereinbarung zum LV II vom

19.5.2004
beinhaltet die aufgrund § 13 LV I festgelegten Entgeltregelungen für den Zeitraum ab 1.1.2006. Für folgende Leistungen wurden Entgelte festgesetzt:

- Sammlung und Entsorgung Bioabfall
- Sammlung und Entsorgung Grünabfall (Weihnachtsbäume)
- Sammlung Restabfall
- Entsorgung Restabfall
- Sammlung Sperrmüll
- Entsorgung Sperrmüll
- Sammlung Wilder Müll
- Entsorgung Wilder Müll
- Schadstoffmobil
- Sonderabfallzwischenlager
- Direktanlieferung Restabfall
- Direktanlieferung Grünabfall
- Kompostierungsaufwand

2. Ergänzungsvereinbarung zum LV I

über die Reinigung des Straßenbegleitgrüns vom 17.6.2009
beinhaltet Leistungen und Entgelte für die von ALBA zusätzlich übernommene Aufgabe

3. Ergänzungsvereinbarung zum LV I

über die Anpassung der Entgelte auf Basis der Angemessenheitsprüfung zum 1. Januar 2011 vom 22./23.12.2010
beinhaltet Entgeltregelungen ab 1.1.2011

2. Ergänzungsvereinbarung zum LV II vom

29.9./11.10. 2006
beinhaltet Regelungen und Entgelte hinsichtlich des Transports des Restabfalls zur thermischen Restabfallbehandlung

2. Klarstellungsvereinbarung zum LV I

über die Konkretisierung der Pflichten im Winterdienst vom 12./13.12.2011 beinhaltet konkrete Auslegung der Regelungen zum Winterdienst ab 1.11.2010

4. Ergänzungsvereinbarung zum LV I

über die Erweiterung der Aufgaben im Winterdienst vom 12./13.12.2011 beinhaltet zusätzliche Leistungen im Bereich des Winterdienstes und die dafür zu zahlenden Entgelte

5. Ergänzungsvereinbarung zum LV I

über die Anpassung der Entgelte auf Basis der Angemessenheitsprüfung zum 1. Januar 2016 vom 22./23.12.2015 beinhaltet Entgeltregelungen ab 1.1.2016

6. Ergänzungsvereinbarung zum LV I

über die Anpassung der Entgelte auf Basis der Angemessenheitsprüfung zum 1. Januar 2018 und 1. Januar 2021 vom 20./25.4.2018 beinhaltet Entgeltregelungen ab 1.1.2018 und ab 1.1.2021

7. Ergänzungsvereinbarung zum LV I

über die Anpassung der Entgelte mit Transportkostenanteil zum 01.2.2022 Anpassung als Folge der Einbeziehung des Bahntransports in die Neuausschreibung der Restabfallbehandlung beinhaltet Entgeltregelungen ab 1.2.2022

3. Ergänzungsvereinbarung zum LV II

über die Sammlung und Erfassung von Elektroaltgeräten sowie den Betrieb einer Sammel- und Übergabestelle vom 2.1./17.1.2007

beinhaltet Regelungen aufgrund des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes. Es wurde ein Entgelt für die Sammlung und ein Entgelt für den Betrieb einer Sammel- und Übergabestelle festgesetzt.

4. Ergänzungsvereinbarung zum LV II

über Optimierte Wertstoffeffassung und Sortierung von Sperrmüll

vom 2.1./17.1.2007

beinhaltet Regelungen und Entgelte hinsichtlich der Sortierung des Sperrmülls aufgrund der Altholzverordnung

5. Ergänzungsvereinbarung zum LV II

über die Anpassung der Entgelte auf Basis der Angemessenheitsprüfung zum 1. Januar 2011 vom 22./23.12.2010 beinhaltet Entgeltregelungen ab 1.1.2011

6. Ergänzungsvereinbarung zum LV II

über die Anpassung der Entgelte auf Basis der Angemessenheitsprüfung zum 1. Januar 2016 vom 22./23.12.2015 beinhaltet Entgeltregelungen ab 1.1.2016

7. Ergänzungsvereinbarung zum LV II

über die Anpassung der Entgelte auf Basis der Angemessenheitsprüfung zum 1. Januar 2018 und 1. Januar 2021 vom 20./25.4.2018 beinhaltet Entgeltregelungen ab 1.1.2018 und ab 1.1.2021

8. Ergänzungsvereinbarung zum LV II

über die Anpassung der Entgelte mit Transportkostenanteil zum 01.2.2022 Anpassung als Folge der Einbeziehung des Bahntransports in die Neuausschreibung der Restabfallbehandlung beinhaltet Entgeltregelungen ab 1.2.2022

Betreff:

Angemessenheitsprüfung ALBA Entgelte

Organisationseinheit:

Dezernat III
0660 Referat Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft

Datum:

27.04.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	02.05.2023	Ö
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung)	04.05.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	09.05.2023	N

Beschluss:

„Die in der Vorlage beschriebenen und als Anlage beigefügten Ergänzungsvereinbarungen zu den Verträgen

- über die Durchführung von Aufgaben der Straßenreinigung und des Winterdienstes („Leistungsvertrag I“) vom 21. Dezember 2000
- über die Durchführung von Aufgaben der Abfallsammlung und Abfallentsorgung („Leistungsvertrag II“) vom 21. Dezember 2000

werden vorbehaltlich der Zustimmung des Rates zur Vorlage Nr. 23-21202 „Leistungsverträge I (Straßenreinigung und Winterdienst) und II (Abfallwirtschaft) zwischen der Stadt und der ALBA Braunschweig GmbH beschlossen.

Die Stadt Braunschweig stimmt vorbehaltlich der Zustimmung des Rates zur Vorlage Nr. 23-21202 dem Abschluss des Dritten Änderungsvertrages zum Kompostierungsvertrag zwischen der ALBA Braunschweig GmbH und der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH zu.“

Sachverhalt:

Begründung:

Die Stadt Braunschweig (Stadt) hat die Erfüllung der kommunalen Aufgaben, die im Rahmen der Abfallwirtschaft und Straßenreinigung zu erbringen sind, an die ALBA Braunschweig GmbH (ALBA) übertragen. Die Beziehungen zwischen der Stadt und ALBA sind in einem umfangreichen Vertragswerk geregelt. Dazu zählen insbesondere der Leistungsvertrag I (LV I - Straßenreinigung/Winterdienst), Leistungsvertrag II (LV II - Abfallsammlung/-entsorgung) sowie Ergänzungs- und Klarstellungsvereinbarungen zu diesen Verträgen.

Aufgrund der Regelungen im § 14 des Leistungsvertrages I und § 13 des Leistungsvertrages II besteht die Möglichkeit, alle fünf Jahre eine Überprüfung der vertraglich festgelegten Entgelte im Hinblick auf die Angemessenheit der Kosten der Leistungserbringung im Verhältnis zu dem zu zahlenden Entgelt vorzunehmen.

Zwischen Stadt und ALBA wurde im Zusammenhang mit der anstehenden Entscheidung über die Ausübung des Rechts zur ordentlichen Kündigung der Verträge einvernehmlich die Durchführung der vertraglich vorgesehenen Angemessenheitsprüfung für den Zeitraum von 2026 bis 2030 vereinbart. In die Betrachtungen wurden dabei auch die Leistungen aus dem Kompostierungsvertrag mit einbezogen, für den nach Absatz 6 der Anlage 4 zu dem Vertrag ebenfalls eine Angemessenheitsprüfung zum 31.12.2025 vorgesehen ist.

Struktur der Angemessenheitsprüfung

Für die Angemessenheitsprüfung hat ALBA auf Basis der vertraglich geschuldeten Leistungen, der bestehenden Entgeltstruktur und unter Berücksichtigung eines abgestimmten Mengengerüstes eine Selbstkostenfestpreiskalkulation (LSP-Vorkalkulation) für die Entgelte der Jahre 2026 bis 2030 erstellt. Dabei wurde der Preisstand 2022 zugrunde gelegt.

Eine solche Preiskalkulation muss nach den Vorschriften des öffentlichen Preisrechts erstellt werden. Bei der Erstellung der Kalkulation sind die Leitsätze für die Preisermittlung aufgrund von Selbstkosten (LSP) zu Grunde zu legen. Danach dürfen für diese Preisermittlungen insbesondere nach Art und Höhe nur diejenigen Kosten berücksichtigt werden, die bei wirtschaftlicher Betriebsführung zur Erledigung der Leistung entstehen.

Die Feststellungen einer Angemessenheitsprüfung sind das Ergebnis einer Entwicklung über mehrere Jahre. Die Vereinbarung eines Selbstkostenfestpreises hat in Verbindung mit der vertraglich vorgesehenen Angemessenheitsprüfung für die Stadt den Vorteil, dass für die Gebührenkalkulation in der Stadt Braunschweig für eine überschaubare Zeit Kostenstabilität besteht. Für ALBA liegt ein Vorteil darin, dass Optimierungspotenziale genutzt werden können.

Die Preiskalkulation wurde durch die BPG Beratungs- und Prüfungsgesellschaft mbH, Berlin unter Berücksichtigung der preisrechtlichen Grundsätze überprüft. Der Prüfungsauftrag umfasste:

- Rechnerische Richtigkeit der Kalkulation,
- Plausibilität und Angemessenheit der angesetzten Mengen-, Kapazitäts- und Wertgerüste,
- Einhaltung der Vorschriften des öffentlichen Preisrechts, insbesondere die Vorschriften der VO PR 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen sowie die Leitsätze für die Preisermittlung bei öffentlichen Aufträgen (LSP).

Neben der Überprüfung der rechnerischen Richtigkeit wurden die Bereiche Tourenplanung, Personalplanung, Drittleistungen und Geschäftsbeziehungen, Infrastruktur und Winterdienst sowie Abschreibungen / Zinsen / Gewinn / kalk. Gewerbesteuer im Einzelnen untersucht. Zudem wurde der geplante Neubau der Biovergärungsanlage einbezogen.

Auch die Aufteilung zwischen variablen und fixen Entgeltbestandteilen wurde für jedes Entgelt einzeln überprüft und soweit notwendig angepasst.

Ergebnisse der Angemessenheitsprüfung

Als Ergebnis der Prüfung der Selbstkostenfestpreiskalkulation hat der Gutachter für den Zeitraum 2026 bis 2030 auf der Grundlage des Preisstandes 2022 und der Mengenplanung für den Kalkulationszeitraum einen Selbstkostenfestpreis in Höhe von insgesamt rd. 23,6 Mio. € netto (rd. 28,1 Mio. € brutto) pro Jahr bestätigt. Damit ergibt sich gegenüber den derzeit festgelegten Entgelten (rd. 22,7 Mio. € netto [27,0 Mio. € brutto], davon rd. 1,8 Mio. € netto [rd. 2,1 Mio. € brutto] für die Verwertung des Bio- und Grünabfalls; Preisstand 2022) auf Basis der für die Angemessenheitsprüfung zugrunde gelegten Mengen eine Erhöhung der an ALBA zu zahlenden Entgelte um rd. 0,94 Mio. € netto (rd. 1,12 Mio. € brutto).

Im Einzelnen ergibt sich für den Leistungsvertrag I eine Entgeltsenkung um rd. 256.000 € netto (rd. 305.000 € brutto), für den Leistungsvertrag II eine Entgelterhöhung um rd. 403.000 € netto (rd. 480.000 € brutto) und für den Kompostierungsvertrag eine Entgelterhöhung um rd. 796.000 € netto (rd. 948.000 € brutto).

In einigen Fällen haben sich dabei geringere oder höhere Veränderungen als im Mittel aufgrund von Sondereffekten, wie beispielsweise zu tätigeren Investitionen oder der aktuellen Marktlage, ergeben. Eine stärkere Entlastung ergab sich im Bereich des Leistungsvertrages I insbesondere bei den Teilentgelten Papierkorbentleerung und Entsorgung Straßenreinigung. Auch bei den anderen Leistungen des Bereichs Straßenreinigung kam es zu merklichen Entlastungen. Ein höheres Entgelt hat sich dagegen für den Bereich Winterdienst im Zusammenhang mit dem Bau der Salzhalle und der Anschaffung von neuen Fahrzeugen ergeben. Im Bereich des Leistungsvertrages II ergaben sich höhere Einsparungen besonders bei den Entgelten Sammlung Restabfall sowie Direktanlieferung Grünabfall. Für die Bereiche Direktanlieferung Restabfall, Sonderabfallzwischenlager, Verwertung Elektroaltgeräte, Sperrmüllsortierung und Sammlung Weihnachtsbäume hat sich eine Steigerung der Aufwendungen ergeben.

Zudem haben sich im Bereich des Kompostierungsvertrages Mehraufwendungen ergeben. Die erhöhten Entgelte beim Kompostierungsvertrag beruhen insbesondere auf dem geplanten Neubau der Bioabfallvergärungsanlage. In diesem Bereich war es bei der letzten Angemessenheitsprüfung zu einer merklichen Senkung gekommen, da die bestehende Anlage bereits abgeschrieben war.

Der Prüfauftrag wurde auch nach Auffassung der Verwaltung von den Wirtschaftsprüfern in allen Punkten bearbeitet. Es ergaben sich keine Auffälligkeiten. Insgesamt wurde vom Gutachter festgestellt, dass die geprüften Selbstkostenfestpreiskalkulationen als Grundlage zur Abrechnung der Entgelte für die vertraglichen Leistungen der Jahre 2026 bis 2030 geeignet und angemessen sind.

Erneute Berücksichtigung von Effizienzgewinnen durch ALBA

Aufgrund der Weitergabe von Effizienzgewinnen durch ALBA wird das mit der Angemessenheitsprüfung festgestellte Gesamtentgelt für die Leistungsverträge I und II auf das sich aus den bisher festgelegten Entgelten ergebende Gesamtentgelt beschränkt. Daher ist das Gesamtentgelt rd. 0,15 Mio. € netto (0,17 Mio. € brutto) niedriger als Ergebnis der Angemessenheitsprüfung. Zudem wird dieser Betrag pauschal für die Leistungsverträge I und II zusammen für jedes Jahr um 1 Mio. € netto (1,19 Mio. € brutto) reduziert. Daneben wird das sich für den Bereich Bioabfall aus dem Kompostierungsvertrag ergebende Entgelt pauschal pro Jahr um 0,615 Mio. € netto (rd. 0,73 Mio. € brutto) reduziert.

Im Ergebnis führt die Weitergabe von Effizienzgewinnen durch ALBA damit zu einem Nachlass der Entgelte für die Jahre 2026 bis 2030 von rd. 1,76 Mio. € netto (rd. 2,10 Mio. € brutto) pro Jahr gegenüber den aktuell mit der Angemessenheitsprüfung festgestellten Entgelten. Gegenüber einer Fortschreibung der bisherigen Entgelte ergibt sich aufgrund des Nachlasses eine Reduzierung um rd. 0,82 Mio. € netto (0,97 Mio. € brutto).

Die sich aufgrund der Weitergabe von Effizienzgewinnen von ALBA ergebenden geringeren Entgelte könne damit auch als Basis für die Gebührenkalkulation verwendet werden.

Darstellung der Veränderungen bei den Entgelten

Die Entgelte für die Straßenreinigung inkl. Winterdienst und die Abfallwirtschaft verändern sich unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Angemessenheitsprüfung und der Weitergabe von Effizienzgewinnen von ALBA im Vergleich zu dem aktuellen Entgelten bei identischer Mengengröße wie folgt (alle Angaben inkl. Umsatzsteuer, Preisstand 2022):

	bisher (2022)	neu ab 2026 (Preisstand 2022)	Veränderung	
Leistungsvertrag I				
Gesamt	8.545.772 €	7.790.653 €	-755.119 €	-8,8%
davon Straßenreinigung	7.710.596 €	6.618.902 €	-1.091.694 €	-14,2%
davon Winterdienst	835.176 €	1.171.751 €	336.575 €	40,3%
Leistungsvertrag II				
Gesamt	16.274.329 €	15.839.448 €	-434.881 €	-2,7%
davon Restabfall	11.620.559 €	11.306.519 €	-314.040 €	-2,7%
davon Bioabfall	4.283.618 €	4.213.565 €	-70.053 €	-1,6%
davon Grünabfall	370.152 €	319.364 €	-50.788 €	-13,7%
Summe LV I + LV II				
	24.820.101 €	23.630.101 €	-1.190.000 €	-4,8%
Kompostierungsvertrag				
Gesamt	2.133.910 €	2.349.806 €	215.896 €	10,1%
davon Bioabfall	1.915.036 €	2.116.985 €	201.949 €	10,5%
davon Grünabfall	218.874 €	232.821 €	13.947 €	6,4%
Summe LV I + LV II + Kompostierung				
	26.954.011 €	25.979.908 €	-974.103 €	-3,6%

Die in dieser Form vorgenommene Reduzierung für die Entgelte des LV I und des LV II ist dabei auf Empfehlung des Gutachters der Angemessenheitsprüfung entsprechend des Verhältnisses, in dem die Selbstkostenfestpreise der Einzelleistungen zueinander stehen, erfolgt. Bei der Fortschreibung der Entgelte, die erstmalig 2026 zur Anwendung kommen, ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der von ALBA vorgenommenen pauschalen Reduzierung um Festbeträge handelt, die nicht indiziert werden. Die prozentuale Differenz zwischen den mit der vertraglich festgelegten Indexanpassung fortgeschriebenen Entgelten und den sich unter Berücksichtigung der Gutschriften ergebenden Entgelten wird sich daher für 2026 gegenüber den hier gemachten Angaben auf Basis des Preisstandes 2022 reduzieren.

Der Leistungsumfang und die Qualität bleiben in vollem Umfang wie bisher erhalten.

Die Ergebnisse der Angemessenheitsprüfung und die Weitergabe von Effizienzgewinnen durch ALBA führen dazu, dass die bestehenden Entgeltvereinbarungen zwischen Stadt und ALBA BS insbesondere hinsichtlich der verschiedenen Entgelthöhen anzupassen sind. Diese Anpassungen sind in den als Anlagen beigefügten Ergänzungsvereinbarungen zu den Leistungsverträgen I und II (Anlagen 1 und 2) und in dem ebenfalls als Anlage beigefügten Änderungsvertrag zum Kompostierungsvertrag (Anlage 3) zusammengefasst. Zudem ist der Prüfungsbericht des Gutachters als Anlage 4 beigefügt.

Leuer

Anlage/n:

1. Achte Ergänzungsvereinbarung zum Leistungsvertrag I
2. Neunte Ergänzungsvereinbarung zum Leistungsvertrag II
3. Dritter Änderungsvertrag zum Kompostierungsvertrag
4. Bericht über die Angemessenheitsprüfung von BPG

Achte Ergänzungsvereinbarung

zum Vertrag über die Durchführung von Aufgaben der Straßenreinigung und des Winterdienstes („Leistungsvertrag I“) vom 21. Dezember 2000

in der Fassung der Siebten Ergänzungsvereinbarung vom 14. Dezember 2021/
05. Januar 2022

über die Anpassung der Entgelte auf Basis der Angemessenheitsprüfung zum 1. Januar 2026

zwischen

der **Stadt Braunschweig**,

vertreten durch den Oberbürgermeister,

- nachstehend „Stadt“ genannt -

und

der **ALBA Braunschweig GmbH**,

vertreten durch den Geschäftsführer, Herrn Matthias Fricke,
geschäftsansässig: Frankfurter Straße 251, 38122 Braunschweig,

- nachstehend „ALBA“ genannt -

Vorbemerkung:

Mit dem Vertrag über die Durchführung von Aufgaben der Straßenreinigung und des Winterdienstes vom 21. Dezember 2000 (UR-Nr. 1459/2000, Notar Manfred Hofmeister, Braunschweig, nachfolgend „Leistungsvertrag I“ oder „LV I“ genannt) hat die Stadt die ALBA als Erfüllungsgehilfin mit der Durchführung der der Stadt als Trägerin der Aufgabe der Straßenreinigung nach § 52 des Niedersächsischen Straßengesetzes, der Straßenreinigungsverordnung der Stadt Braunschweig und der Satzung über die Straßenreinigung in der Stadt Braunschweig in der jeweils gültigen Fassung obliegenden Aufgaben im Gebiet der Stadt beauftragt.

Auf Basis von § 14 Leistungsvertrag I in Verbindung mit Nr. 2 der Ergänzungsvereinbarung vom 19. Mai 2004 wurden die vertraglich festgelegten (fixen und variablen) Entgelte im Hinblick auf die Angemessenheit der Kosten der Leistungserbringung im Verhältnis zu dem zu zahlenden Entgelt sowie das Verhältnis zwischen fixen und variablen (Teil-)Entgelten erneut überprüft.

Hiernach werden folgende Regelungen getroffen:

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung

Diese Vereinbarung regelt die sich als Folge der gem. § 14 Leistungsvertrag I i.V.m. Nr. 2 der Ergänzungsvereinbarung vom 19. Mai 2004 durchgeführten Angemessenheitsprüfung zum 1. Januar 2026 ergebenden Veränderungen im Vergleich zu den bisherigen vertraglichen Regelungen.

§ 2 Entgelte

- (1) Die in den §§ 6 bis 11 der Anlage 1 „Entgelt“ zur Ergänzungsvereinbarung vom 19. Mai 2004 aufgeführten und zuletzt mit der Sechsten Ergänzungsvereinbarung vom 20./25. April 2018 bzw. der Siebten Ergänzungsvereinbarung vom 14. Dezember 2021/5. Januar 2022 vereinbarten Entgelte werden angepasst. Dabei werden auch das Verhältnis von fixen und variablen Entgeltanteilen sowie die einzelnen Entgeltbestandteile, die Basis für die indexgestützte Entgeltanpassung sind, neu festgelegt. Gleiches gilt für die nach § 4 Abs. 1 und 2 der Zweiten Ergänzungsvereinbarung vom 17. Juni 2009 zu zahlenden Entgelte.
- (2) Die neuen Entgelte und Entgeltbestandteile ab dem 1. Januar 2026 sind in den Anlagen 1 bis 3 aufgeführt, die Bestandteil dieser Vereinbarung sind. Die Entgelte stellen den Preisstand des Jahres 2022 dar.
- (3) Die an ALBA zu zahlenden Entgelte für die Leistungen aus den Leistungsverträgen I und II, die mit dieser Vereinbarung und der Neunten Ergänzungsvereinbarung zum Leistungsvertrag II (ohne Entgelte aus Kompostvertrag) festgelegt werden, werden von 2026 bis 2030 jährlich in Höhe von 1.000.000,00 € zzgl. Umsatzsteuer (für Leistungsverträge I und II gemeinsam) reduziert. Die Entgeltreduzierung wird entsprechend des Verhältnisses aufgeteilt, in dem die einzelnen Entgelte zueinander stehen.

§ 3 Indexgestützte Entgeltanpassung

- (1) Das Statistische Bundesamt der Bundesrepublik Deutschland stellt die verwendeten Indexreihen in regelmäßigen Zeitabständen auf ein neues Basisjahr um. Es

wird vereinbart, dass für die Ermittlung der Indexanpassung jeweils die Reihe mit dem aktuellsten verfügbaren Basisjahr (derzeit 2015 bzw. 2020 = 100) verwendet wird.

- (2) Die indexgestützte Entgeltanpassung der in § 2 Abs. 1 Sätze 1 und 3 dieser Vereinbarung genannten Entgelte erfolgt erstmalig zum 1. Januar 2026. Der Ausgangswert ist dabei der Indexstand am 31. Dezember 2021. Für den Entgeltanteil „Zinsen“ erfolgt keine Anpassung.

§ 4

Inkrafttreten und Laufzeit der Vereinbarung

Die Vereinbarung tritt mit Wirkung zum 1. Januar 2026 in Kraft und gilt bis zum Abschluss einer neuen Ergänzungsvereinbarung, längstens jedoch für die Zeit des Bestehens des Leistungsvertrages I.

§ 5

Salvatorische Klausel

Sollten Bestimmungen dieser Vereinbarung oder eine künftig in sie aufgenommene Bestimmung ganz oder teilweise unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so bleibt die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen hiervon unberührt. Das Gleiche gilt, falls sich herausstellen sollte, dass die Vereinbarung eine Regelungslücke enthält. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung der Regelungslücke soll dann eine angemessene Regelung gelten, die in wirtschaftlicher Hinsicht dem am nächsten kommt, was üblicherweise vereinbart worden wäre, wenn die Unwirksamkeit, Undurchführbarkeit oder Lückenhaftigkeit bekannt gewesen wäre.

Braunschweig, den

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig

ALBA Braunschweig GmbH

**Anlage 1 zur 8. Ergänzungsvereinbarung zum Leistungsvertrag 1
Entgelte 2026 (Preisstand 2022)**

Regelung	Entgeltbezeichnung	fixes Entgelt/Jahr netto (brutto*)	var. Entgelt/Jahr netto (brutto*)	Bezugsgröße** (Menge)	spezifischer Kostensatz netto (brutto*)	Gesamtentgelt/Jahr netto (brutto*)
§ 6 Anl. 1 zur 1. ErgV	Papierkorbentleerung	373.866,89 €	- €			373.866,89 €
		(444.901,60 €)	(0,00 €)			(444.901,60 €)
§ 7 Anl. 1 zur 1. ErgV	Winterdienst	1.034.251,92 €	- €			1.034.251,92 €
		(1.230.759,78 €)	(0,00 €)			(1.230.759,78 €)
§ 8 Anl. 1 zur 1. ErgV	Fahrbahnreinigung	1.876.433,64 €	958.231,86 €	45.676 km	20,98 €/km	2.834.665,50 €
		(2.232.956,03 €)	(1.140.295,91 €)		(24,96 €/km)	(3.373.251,94 €)
§ 9 Anl. 1 zur 1. ErgV	Radwegereinigung	426.900,02 €	277.504,18 €	11.089 km	25,03 €/km	704.404,20 €
		(508.011,02 €)	(330.229,98 €)		(29,78 €/km)	(838.241,00 €)
§ 10 Anl. 1 zur 1. ErgV	Innenstadt- Gehwegereinigung	1.007.430,95 €	291.202,60 €	7.763 km	37,51 €/km	1.298.633,55 €
		(1.198.842,83 €)	(346.531,10 €)		(44,64 €/km)	(1.545.373,93 €)
§ 11 Anl. 1 zur 1. ErgV	Entsorgung Straßenreinigung	183.304,69 €	260.344,76 €	3.650 Mg	71,33 €/Mg	443.649,45 €
		(218.132,58 €)	(309.810,26 €)		(84,88 €/Mg)	(527.942,84 €)
§ 4 Abs. 1 der 2. ErgV	Straßenbegleitgrün	- €	179.222,38 €	52.639.128 m²	0,00340474 €/m²	179.222,38 €
		(0,00 €)	(213.274,63 €)		(0,00405164 €/m²)	(213.274,63 €)
§ 4 Abs. 2 der 2. ErgV	Papierkörbe Straßenbegleitgrün	7.765,32 €	- €			7.765,32 €
		(9.240,73 €)	(0,00 €)			(9.240,73 €)
Summe LV 1						(6.876.459,20 €) (8.182.986,45 €)

* einschließlich der Umsatzsteuer in der derzeitigen gesetzlichen Höhe, derzeit 19%

** abgestimmtes Mengengerüst für die Angemessenheitsprüfung

ErgV = Ergänzungsvereinbarung

Anlage 2 zur 8. Ergänzungsvereinbarung zum Leistungsvertrag 1

Indexanteile - Entgelte 2026 bis 2030 (Preisstand 2022) netto

Zuordnung der Kosten in die Entgeltstruktur		Kostenstruktur					Entgeltstrukturu			
		variabel	fix (sbA)	fix (Personal)	kalk. AfA	kalk. Zins	Summe	variables Entgelt	fixes Entgelt	Summe Entgelt
								Sp. 2+3	Sp. 4+5+6	Sp. 8+9
		€/a	€/a	€/a	€/a	€/a	€/a	€/a	€/a	€/a
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10
§ 6 (Anl. 1 zur 1. ErgV)	Papierkorbentleerung	20.643	58.713	267.454	19.560	7.498	373.867	ausschl. fix	373.867	373.867
§ 7 (Anl. 1 zur 1. ErgV)	Winterdienst	20.093	336.037	153.080	307.596	217.445	1.034.252	ausschl. fix	1.034.252	1.034.252
§ 8 (Anl. 1 zur 1. ErgV)	Fahrbahnreinigung	393.851	564.381	1.619.492	190.554	66.387	2.834.665	958.232	1.876.434	2.834.665
§ 9 (Anl. 1 zur 1. ErgV)	Radwegreinigung	114.059	163.445	368.444	43.352	15.103	704.404	277.504	426.900	704.404
§ 10 (Anl. 1 zur 1. ErgV)	Innenstadt- Gehwegreinigung	119.690	171.513	869.483	102.306	35.642	1.298.634	291.203	1.007.431	1.298.634
§ 11 (Anl. 1 zur 1. ErgV)	Entsorgung Straßenreinigung	175.588	84.757	150.333	28.250	4.722	443.649	260.345	183.305	443.649
§ 4 Abs.1 (2. ErgV)	Straßenbegleitgrün	23.251	33.318	105.859	12.456	4.339	179.222	179.222	ausschl. var	179.222
§ 4 Abs.2 (2. ErgV)	Papierkörbe Straßenbegleitgrün	1.007	1.444	4.587	540	188	7.765	ausschl. fix	7.765	7.765
Summe Straßenreinigung		868.181	1.413.608	3.538.731	704.613	351.326	6.876.459	1.966.506	4.909.953	6.876.459
ErgV = Ergänzungsvereinbarung										

Anlage 3 zur 8. Ergänzungsvereinbarung zum Leistungsvertrag 1

Gewichtung der Einzelindizes 2026 bis 2030 (Preisstand 2022)

Zuordnung der Kosten in die Entgeltstruktur	Preisgleitklausel-Anteile für das variable Entgelt					Preisgleitklausel-Anteile für das fixe Entgelt					Ansatz Haushalte
	PGK-Anteil sonstige Aufwendungen	PGK-Anteil Personal	PGK-Anteil AfA	PGK-Anteil Zinsen	Summe PGK variables Entgelt	PGK-Anteil sonstige Aufwendungen	PGK-Anteil Personal	PGK-Anteil AfA	PGK-Anteil Zinsen	Summe PGK fixes Entgelt	
Index	HVPI	Personal	KfZ	Zins		HVPI	Personal	KfZ	Zins		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
§ 6 (Anl. 1 zur 1. ErgV) Papierkorbentleerung	--	--	--	--	ausschl. fix	21,2%	71,5%	5,2%	2,0%	100,0%	
§ 7 (Anl. 1 zur 1. ErgV) Winterdienst	--	--	--	--	ausschl. fix	34,4%	14,8%	29,7%	21,0%	100,0%	
§ 8 (Anl. 1 zur 1. ErgV) Fahrbahnreinigung	100,0%	--	--	--	100,0%	--	86,3%	10,2%	3,5%	100,0%	
§ 9 (Anl. 1 zur 1. ErgV) Radwegreinigung	100,0%	--	--	--	100,0%	--	86,3%	10,2%	3,5%	100,0%	
§ 10 (Anl. 1 zur 1. ErgV) Innenstadt- Gehwegereinigung	100,0%	--	--	--	100,0%	--	86,3%	10,2%	3,5%	100,0%	
§ 11 (Anl. 1 zur 1. ErgV) Entsorgung Straßenreinigung	100,0%	--	--	--	100,0%	--	82,0%	15,4%	2,6%	100,0%	
§ 4 Abs.1 (2. ErgV) Straßenbegleitgrün	31,6%	59,1%	6,9%	2,4%	100,0%					ausschl. var	
§ 4 Abs.2 (2. ErgV) Papierkörbe Straßenbegleitgrün	--	--	--	--	ausschl. fix	31,6%	59,1%	6,9%	2,4%	100,0%	
ErgV = Ergänzungsvereinbarung											

Neunte Ergänzungsvereinbarung

zum Vertrag über die Durchführung von Aufgaben der Abfallsammlung und Abfallentsorgung („Leistungsvertrag II“) vom 21. Dezember 2000

in der Fassung der Achten Ergänzungsvereinbarung vom 14. Dezember 2021/
05. Januar 2022

über die Anpassung der Entgelte auf Basis der Angemessenheitsprüfung zum 1. Januar 2026

zwischen

der **Stadt Braunschweig**,

vertreten durch den Oberbürgermeister,

- nachstehend „Stadt“ genannt -

und

der **ALBA Braunschweig GmbH**

vertreten durch den Geschäftsführer, Herr Matthias Fricke,
geschäftsansässig: Frankfurter Straße 251, 38122 Braunschweig

- nachstehend „ALBA“ genannt -

Vorbemerkung:

Mit dem Vertrag über die Durchführung von Aufgaben der Abfallsammlung und Abfallentsorgung vom 21. Dezember 2000 (UR-Nr. 1461/2000, Notar Manfred Hofmeister, Braunschweig, nachfolgend „Leistungsvertrag II“ oder „LV II“ genannt) hat die Stadt die ALBA als Erfüllungsgehilfin mit der Durchführung der der Stadt als Trägerin der Aufgabe der Abfallsammlung und Abfallentsorgung nach dem KrWG, dem NAbfG und der Satzung über die Abfallentsorgung in der Stadt Braunschweig in der jeweils gültigen Fassung obliegenden Aufgaben im Gebiet der Stadt beauftragt.

Auf Basis von § 13 Leistungsvertrag II in Verbindung mit der Nr. 2 der Ergänzungsvereinbarung vom 19. Mai 2004 wurden die vertraglich festgelegten (fixen und variablen) Entgelte im Hinblick auf die Angemessenheit der Kosten der Leistungserbringung im Verhältnis zu dem zu zahlenden Entgelt sowie das Verhältnis zwischen fixen und variablen (Teil-)Entgelten erneut überprüft.

Parallel erfolgte die auf Grundlage der Anlage 4 Abs. 6 S. 2 des Kompostierungsvertrages vom 19. Mai 2004 (Anlage 2 zur Klarstellungsvereinbarung zum Leistungsvertrag II) in der Fassung des Zweiten Änderungsvertrages vom 20. April 2018 vorgesehene Überprüfung der Angemessenheit der Entgelte im Hinblick auf die Kosten der Leistungserbringung unter Berücksichtigung der Kapazitäten. Im Rahmen der Überprüfung der Angemessenheit der Entgelte ist der von ALBA geplante Neubau der Biovergärungsanlage mit dem aktuellen Planungsstand berücksichtigt worden.

Hiernach werden folgende Regelungen getroffen:

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung

Diese Vereinbarung regelt die sich als Folge der gem. § 13 Leistungsvertrag II i.V.m. Nr. 2 der Ergänzungsvereinbarung vom 19. Mai 2004 durchgeführten Angemessenheitsprüfung zum 1. Januar 2026 ergebenden Veränderungen im Vergleich zu den bisherigen vertraglichen Regelungen.

§ 2 Entgelte

- (1) Die in den §§ 7 bis 14 und 17 bis 20 der Anlage 1 „Entgelt“ zur Ergänzungsvereinbarung vom 19. Mai 2004 aufgeführten und zuletzt mit der Siebten Ergänzungsvereinbarung vom 20./25. April 2018 bzw. der Achten Ergänzungsvereinbarung vom 14. Dezember 2021/5. Januar 2022 vereinbarten Entgelte werden angepasst. Dabei werden auch das Verhältnis von fixen und variablen Entgeltanteilen sowie die einzelnen Entgeltbestandteile, die Basis für die indexgestützte Entgeltanpassung sind, neu festgelegt. Gleiches gilt für die nach § 3 Abs. 1 und 2 der Dritten Ergänzungsvereinbarung (Elektroaltgeräte) und § 3 Abs. 1 der Vierten Ergänzungsvereinbarung (Sperrmüllsortierung) zu zahlenden Entgelte.
- (2) Die neuen Entgelte und Entgeltbestandteile ab dem 1. Januar 2026 sind in den Anlagen 1 bis 3 aufgeführt, die Bestandteil dieser Vereinbarung sind. Die Entgelte stellen den Preisstand des Jahres 2022 dar.

- (3) Die auf der Grundlage des Kompostierungsvertrages durchgeführte Angemessenheitsprüfung für die Jahre 2026 bis 2030 hat eine Entgeltanpassung ergeben. Die neuen Entgelte und Entgeltbestandteile ab dem 1. Januar 2026 sind im Dritten Änderungsvertrag zum Vertrag über die Entsorgung kompostierbarer Abfälle in der Stadt Braunschweig 2023 enthalten. Mit dem Abschluss dieser Ergänzungsvereinbarung stimmt die Stadt dem Dritten Änderungsvertrages zum Kompostierungsvertrag zu. Sollte der von ALBA geplante Neubau der Biovergärungsanlage nicht wie geplant im Jahr 2025 fertiggestellt werden oder sich die Baukosten ändern und sich dadurch wesentliche Veränderungen bei den Entgelten ergeben, werden sich die Stadt und ALBA einvernehmlich über eine Anpassung der Entgelte abstimmen.
- (4) Die an ALBA zu zahlenden Entgelte für die Leistungen aus den Leistungsverträgen I und II, die mit dieser Vereinbarung (ohne Entgelte aus Kompostvertrag) und der Achten Ergänzungsvereinbarung zum Leistungsvertrag I festgelegt werden, werden von 2026 bis 2030 jährlich in Höhe von 1.000.000,00 € zzgl. Umsatzsteuer (für Leistungsverträge I und II gemeinsam) reduziert. Die Entgeltreduzierung wird entsprechend des Verhältnisses aufgeteilt, in dem die einzelnen Entgelte zueinander stehen.

§ 3

Indexgestützte Entgeltanpassung

- (1) Das Statistische Bundesamt der Bundesrepublik Deutschland stellt die verwendeten Indexreihen in regelmäßigen Zeitabständen auf ein neues Basisjahr um. Es wird vereinbart, dass für die Ermittlung der Indexanpassung jeweils die Reihe mit dem aktuellsten verfügbaren Basisjahr (derzeit 2015 bzw. 2020 = 100) verwendet wird.
- (2) Die indexgestützte Entgeltanpassung der in § 2 Abs. 1 Sätze 1 und 3 dieser Vereinbarung genannten Entgelte erfolgt erstmalig zum 1. Januar 2026. Der Ausgangswert ist dabei der Indexstand am 31. Dezember 2021. Für den Entgeltanteil „Zinsen“ erfolgt keine Anpassung.

§ 4

Entgeltanpassung bei Veränderung der Anzahl der Haushalte

- (1) Für die in § 6 der Anlage 1 „Entgelt“ zur Ergänzungsvereinbarung vom 19. Mai 2004 i. V. m. § 4 der Fünften Ergänzungsvereinbarung geregelte Entgeltanpassung bei Veränderung der Anzahl der Haushalte wird als Ausgangswert die Anzahl der Haushalte am 31. Dezember 2021 verwendet.
- (2) Eine Entgeltanpassung aufgrund dieser Regelung kann erstmalig zum 1. Januar 2026 erfolgen.

§ 5**Inkrafttreten und Laufzeit der Vereinbarung**

Die Vereinbarung tritt mit Wirkung zum 1. Januar 2026 in Kraft und gilt bis zum Abschluss einer neuen Ergänzungsvereinbarung, längstens jedoch für die Zeit des Bestehens des Leistungsvertrages II.

§ 6**Salvatorische Klausel**

Sollten Bestimmungen dieser Vereinbarung oder eine künftig in sie aufgenommene Bestimmung ganz oder teilweise unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so bleibt die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen hiervon unberührt. Das Gleiche gilt, falls sich herausstellen sollte, dass die Vereinbarung eine Regelungslücke enthält. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung der Regelungslücke soll dann eine angemessene Regelung gelten, die in wirtschaftlicher Hinsicht dem am nächsten kommt, was üblicherweise vereinbart worden wäre, wenn die Unwirksamkeit, Undurchführbarkeit oder Lückenhaftigkeit bekannt gewesen wäre.

Braunschweig, den

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig

ALBA Braunschweig GmbH

**Anlage 1 zur 9. Ergänzungsvereinbarung zum Leistungsvertrag 2
Entgelte 2026 (Preisstand 2022)**

Regelung	Entgeltbezeichnung	fixes Entgelt/Jahr netto (brutto*)	var. Entgelt/Jahr netto (brutto*)	Bezugsgröße** (Menge)	spezifischer Kostensatz netto (brutto*)	Gesamtentgelt/Jahr netto (brutto*)
§ 7 Anl. 1 zur 1. ErgV	Sammlung und Entsorgung Bioabfall	2.549.514,50 € (3.033.922,26 €)	1.169.610,20 € (1.391.836,14 €)			3.719.124,70 € (4.425.758,40 €)
	Säcke (100 Liter)			650.000 l	0,00637 €/l (0,00758 €/l)	
	60-Liter-Behälter			36.500.000 l	0,01179 €/l (0,01403 €/l)	
	120-Liter-Behälter			104.300.000 l	0,00691 €/l (0,00822 €/l)	
	550-Liter-Behälter			1.700.000 l	0,00431 €/l (0,00513 €/l)	
	1100-Liter-Behälter			171.500 l	0,00294 €/l (0,00350 €/l)	
	2000-Liter-Unterflurbehälter			156.000 l	0,01338 €/l (0,01592 €/l)	
	3000-Liter-Unterflurbehälter			468.000 l	0,00920 €/l (0,01095 €/l)	
§ 8 Anl. 1 zur 1. ErgV	Sammlung und Entsorgung Weihnachtsbäume	74.298,80 € (88.415,57 €)				74.298,80 € (88.415,57 €)
§ 9 Anl. 1 zur 1. ErgV	Sammlung Restabfall	3.311.801,92 € (3.941.044,29 €)	1.579.041,73 € (1.879.059,66 €)			4.890.843,65 € (5.820.103,94 €)
	Säcke (100 Liter)			700.000 l	0,00673 €/l (0,00800 €/l)	

	40-Liter-Behälter			4.500.000 l	0,01721 €/l	
					(0,02048 €/l)	
	60-Liter-Behälter			19.800.000 l	0,01206 €/l	
					(0,01435 €/l)	
	80-Liter-Behälter			4.750.000 l	0,00949 €/l	
					(0,01129 €/l)	
	120-Liter-Behälter			52.100.000 l	0,00671 €/l	
					(0,00798 €/l)	
	240-Liter-Behälter			81.650.000 l	0,00383 €/l	
					(0,00456 €/l)	
	550-Liter-Behälter			35.500.000 l	0,00337 €/l	
					(0,00401 €/l)	
	770-Liter-Behälter			72.600.000 l	0,00269 €/l	
					(0,00320 €/l)	
	1100-Liter-Behälter			102.800.000 l	0,00220 €/l	
					(0,00262 €/l)	
	2000-Liter-Unterflurbehälter			216.667 l	0,01110 €/l	
					(0,01321 €/l)	
	3000-Liter-Unterflurbehälter			273.000 l	0,00758 €/l	
					(0,00902 €/l)	
	5000-Liter-Unterflurbehälter			920.833 l	0,00477 €/l	
					(0,00567 €/l)	
§ 10 Anl. 1 zur 1. ErgV	Entsorgung Restabfall	461.976,62 €	455.909,29 €	33.000 Mg	13,82 €/Mg	917.885,91 €
		(549.752,18 €)	(542.532,05 €)		(16,44 €/Mg)	(1.092.284,23 €)
§ 11 Anl. 1 zur 1. ErgV	Sammlung Sperrmüll	423.043,97 €	194.601,69 €	3.000 Mg	64,87 €/Mg	617.645,66 €
		(503.422,32 €)	(231.576,01 €)		(77,19 €/Mg)	(734.998,33 €)
§ 12 Anl. 1 zur 1. ErgV	Entsorgung Sperrmüll	38.828,19 €	23.327,68 €	1.890 Mg	12,34 €/Mg	62.155,87 €
		(46.205,54 €)	(27.759,94 €)		(14,69 €/Mg)	(73.965,49 €)
§ 13 Anl. 1 zur 1. ErgV	Sammlung Wilder Müll	615.577,74 €				615.577,74 €
		(732.537,50 €)				(732.537,50 €)
§ 14 Anl. 1 zur 1. ErgV	Entsorgung Wilder Müll	3.396,28 €	1.271,62 €	120 Mg	10,60 €/Mg	4.667,90 €
		(4.041,57 €)	(1.513,23 €)		(12,61 €/Mg)	(5.554,80 €)
§ 17 Anl. 1 zur 1. ErgV	Schadstoffmobil	169.437,23 €				169.437,23 €
		(201.630,30 €)				(201.630,30 €)

§ 18 Anl. 1 zur 1. ErgV	Sonderabfallzwischenlager	477.139,57 €				477.139,57 €
		(567.796,09 €)				(567.796,09 €)
§ 19 Anl. 1 zur 1. ErgV	Direktanlieferung Restabfall	751.125,01 €	396.010,78 €	8.300 Mg	47,71 €/Mg	1.147.135,80 €
		(893.838,76 €)	(471.252,83 €)		(56,78 €/Mg)	(1.365.091,60 €)
§ 20 Anl. 1 zur 1. ErgV	Direktanlieferung Grünabfall	281.887,48 €				281.887,48 €
		(335.446,11 €)				(335.446,11 €)
§ 3 Abs. 1 der 3. ErgV	Sammlung Elektroaltgeräte	305.764,15 €	91.669,93 €	350 Mg	261,91 €/Mg	397.434,08 €
		(363.859,34 €)	(109.087,21 €)		(311,68 €/Mg)	(472.946,56 €)
§ 3 Abs. 2 der 3. ErgV	Bereitstellung Elektroaltgeräte	116.191,06 €	70.840,71 €	916 Mg	77,34 €/Mg	187.031,77 €
		(138.267,36 €)	(84.300,44 €)		(92,03 €/Mg)	(222.567,80 €)
	Gerätegruppe 1 (ElektroG)		- 45.896,74 €	350 Mg	-131,13 €/Mg	- 45.896,74 €
			(-54.617,12 €)		(-156,05 €/Mg)	(-54.617,12 €)
	Gerätegruppe 2 (ElektroG)		- €	256 Mg	0,00 €/Mg	- €
			(0,00 €)		(0,00 €/Mg)	(0,00 €)
	Gerätegruppe 3 (ElektroG)		- €	110 Mg	0,00 €/Mg	- €
			(0,00 €)		(0,00 €/Mg)	(0,00 €)
	Gerätegruppe 5 (ElektroG)		- 82.558,33 €	550 Mg	-150,11 €/Mg	- 82.558,33 €
			(-98.244,41 €)		(-178,63 €/Mg)	(-98.244,41 €)
§ 3 Abs. 1 der 4. ErgV	Sortierung Sperrmüll		546.957,76 €	7.610 Mg	71,87 €/Mg	546.957,76 €
			(650.879,74 €)		(85,53 €/Mg)	(650.879,74 €)
Summe LV 2						13.980.768,84 €
						(16.637.114,92 €)

* einschließlich der Umsatzsteuer in der derzeitigen gesetzlichen Höhe, derzeit 19%

** abgestimmtes Mengengerüst für die Angemessenheitsprüfung

ErgV = Ergänzungsvereinbarung

Anlage 2 zur 9. Ergänzungsvereinbarung zum Leistungsvertrag 2
Indexanteile 2026 bis 2030 (Preisstand 2022)
netto

Zuordnung der Kosten in die Entgeltstruktur		Kostenstruktur					Entgeltstruktur			
		variabel	fix (sbA)	fix (Personal)	kalk. AfA	kalk. Zins	Summe	variables Entgelt	fixes Entgelt	Summe Entgelt
								Sp. 2+3	Sp. 4+5+6	Sp. 8+9
		€/a	€/a	€/a	€/a	€/a	€/a	€/a	€/a	€/a
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10
§ 7 (Anl. 1 zur 1. ErgV)	Sammlung und Entsorgung Bioabfall	250.120	919.490	2.373.098	124.679	51.738	3.719.125	1.169.610	2.549.515	3.719.125
§ 8 (Anl. 1 zur 1. ErgV)	Sammlung und Entsorgung Weihnachtsbäume	6.241	16.833	46.373	3.593	1.259	74.299	ausschl. fix	74.299	74.299
§ 9 (Anl. 1 zur 1. ErgV)	Sammlung Restabfall	348.075	1.230.966	3.065.904	175.864	70.034	4.890.844	1.579.042	3.311.802	4.890.844
§ 10 (Anl. 1 zur 1. ErgV)	Entsorgung Restabfall	156.487	299.422	382.121	68.503	11.352	917.886	455.909	461.977	917.886
§ 11 (Anl. 1 zur 1. ErgV)	Sammlung Sperrmüll	51.603	142.999	376.777	34.437	11.830	617.646	194.602	423.044	617.646
§ 12 (Anl. 1 zur 1. ErgV)	Entsorgung Sperrmüll	8.962	14.365	33.351	4.769	709	62.156	23.328	38.828	62.156
§ 13 (Anl. 1 zur 1. ErgV)	Sammlung Wilder Müll	100.935	79.348	401.081	22.605	11.609	615.578	ausschl. fix	615.578	615.578
§ 14 (Anl. 1 zur 1. ErgV)	Entsorgung Wilder Müll	569	703	2.980	366	49	4.668	1.272	3.396	4.668
§ 17 (Anl. 1 zur 1. ErgV)	Schadstoffmobil	3.588	21.222	132.869	8.575	3.183	169.437	ausschl. fix	169.437	169.437
§ 18 (Anl. 1 zur 1. ErgV)	Sonderabfall-Zwischenlager	80.744	185.839	165.918	38.634	6.005	477.140	ausschl. fix	477.140	477.140
§ 19 (Anl. 1 zur 1. ErgV)	Direktanlieferung Restabfall	73.392	322.618	594.603	109.717	46.805	1.147.136	396.011	751.125	1.147.136
§ 20 (Anl. 1 zur 1. ErgV)	Direktanlieferung Grünabfall	6.074	76.581	162.059	26.658	10.515	281.887	ausschl. fix	281.887	281.887
§ 3 Abs. 1 (3. ErgV)	Sammlung Elektroaltgeräte	23.374	68.296	271.805	25.676	8.283	397.434	91.670	305.764	397.434
§ 3 Abs. 2 (3. ErgV)	Bereitstellung Elektroaltgeräte	-94.611	36.996	99.747	13.422	3.022	58.577	-57.614	116.191	58.577
§ 3 Abs. 1 (4. ErgV)	Sortierung Sperrmüll	50.860	130.855	199.186	129.373	36.683	546.958	546.958	ausschl. var	546.958
Summe Abfallwirtschaft (LV II)		1.066.414	3.546.534	8.307.870	786.874	273.077	13.980.769	4.400.786	9.579.983	13.980.769

ErgV = Ergänzungsvereinbarung

Anlage 3 zur 9. Ergänzungsvereinbarung zum Leistungsvertrag 2

Gewichtung der Einzelindizes 2026 bis 2030 (Preisstand 2022)

Zuordnung der Kosten in die Entgeltstruktur	Preisgleitklausel-Anteile für das variable Entgelt					Preisgleitklausel-Anteile für das fixe Entgelt					Ansatz Haushalte
	PGK-Anteil sonstige Aufwendungen	PGK-Anteil Personal	PGK-Anteil AfA	PGK-Anteil Zinsen	Summe PGK variables Entgelt	PGK-Anteil sonstige Aufwendungen	PGK-Anteil Personal	PGK-Anteil AfA	PGK-Anteil Zinsen	Summe PGK fixes Entgelt	
Index	HVPI	Personal	KfZ	Zins		HVPI	Personal	KfZ	Zins		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
§ 7 (Anl. 1 zur 1. ErgV) Sammlung und Entsorgung Bioabfall	100,0%	--	--	--	100,0%	--	93,1%	4,9%	2,0%	100,0%	
§ 8 (Anl. 1 zur 1. ErgV) Sammlung und Entsorgung Weihnachtsbäume	--	--	--	--	ausschl. fix	31,1%	62,4%	4,8%	1,7%	100,0%	
§ 9 (Anl. 1 zur 1. ErgV) Sammlung Restabfall	100,0%				100,0%	--	92,6%	5,3%	2,1%	100,0%	
§ 10 (Anl. 1 zur 1. ErgV) Entsorgung Restabfall	100,0%				100,0%	--	82,7%	14,8%	2,5%	100,0%	
§ 11 (Anl. 1 zur 1. ErgV) Sammlung Sperrmüll	100,0%				100,0%	--	89,1%	8,1%	2,8%	100,0%	
§ 12 (Anl. 1 zur 1. ErgV) Entsorgung Sperrmüll	100,0%				100,0%	--	85,9%	12,3%	1,8%	100,0%	
§ 13 (Anl. 1 zur 1. ErgV) Sammlung Wilder Müll	--				ausschl. fix	29,3%	65,2%	3,7%	1,9%	100,0%	
§ 14 (Anl. 1 zur 1. ErgV) Entsorgung Wilder Müll	100,0%				100,0%	--	87,8%	10,8%	1,5%	100,0%	
§ 17 (Anl. 1 zur 1. ErgV) Schadstoffmobil	--				ausschl. fix	14,6%	78,4%	5,1%	1,9%	100,0%	
§ 18 (Anl. 1 zur 1. ErgV) Sonderabfall-Zwischenlager	--				ausschl. fix	55,9%	34,8%	8,1%	1,3%	100,0%	ja
§ 19 (Anl. 1 zur 1. ErgV) Direktanlieferung Restabfall	100,0%				100,0%	--	79,2%	14,6%	6,2%	100,0%	ja
§ 20 (Anl. 1 zur 1. ErgV) Direktanlieferung Grünabfall	--				ausschl. fix	29,3%	57,5%	9,5%	3,7%	100,0%	ja
§ 3 Abs. 1 (3. ErgV) Sammlung Elektroaltgeräte	100,0%				100,0%	--	88,9%	8,4%	2,7%	100,0%	
§ 3 Abs. 2 (3. ErgV) Bereitstellung Elektroaltgeräte	100,0%				100,0%	--	86,8%	11,0%	2,3%	100,0%	
§ 3 Abs. 1 (4. ErgV) Sortierung Sperrmüll	33,2%	36,4%	23,7%	6,7%	100,0%					ausschl. var	

ErgV = Ergänzungsvereinbarung

01.04.2023

**DRITTER ÄNDERUNGSVERTRAG ZUM
VERTRAG**

**über
die Entsorgung kompostierbarer Abfälle
in der Stadt Braunschweig**

**Entsorgungsvertrag
für
Grün- und Bioabfälle**

zwischen

der **ALBA Braunschweig GmbH**, vormals **Stadtreinigung Braunschweig GmbH**,
vertreten durch die Geschäftsführer, **Herrn Matthias Fricke**.

Geschäftsanschrift der Gesellschaft: Frankfurter Straße 251,
38122 Braunschweig

-nachfolgend „ALBA BS“ genannt-

und

der **ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH**, vormals Braunschweiger Kompost GmbH vertreten
durch den Geschäftsführer, **Herrn Matthias Fricke**.

Geschäftsanschrift der Gesellschaft: Frankfurter Straße 251
38122 Braunschweig

P R Ä A M B E L

Gemäß Ziffer 3 Unterabsatz 3 der Klarstellungsvereinbarung zum Vertrag über die Durchführung von Aufgaben der Abfallsammlung und Abfallentsorgung („Leistungsvertrag II“), zwischen der Stadt Braunschweig und der Stadtreinigung Braunschweig GmbH, jetzt ALBA BS, vom 19. Mai 2004 bedarf jede Änderung des Kompostierungsvertrages zwischen der SRB, jetzt ALBA BS, und der BKG, jetzt ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH sowie jede Veränderung der Laufzeit des Kompostierungsvertrages (nachfolgend „**Kompostierungsvertrag**“) einschließlich der Fortführung des Vertrages über den 31.12.2009 hinaus der Zustimmung der Stadt Braunschweig.

Zwischen ALBA BS und Stadt Braunschweig wurde eine einvernehmliche Lösung für die Entsorgung der kompostierbaren Abfälle über den 31.12.2009 hinaus getroffen. Auf dieser Basis wurden der erste (18.12.2009) und der zweite (20.04.2018) Änderungsvertrag zu dem Kompostierungsvertrag geschlossen. In diesem Änderungsvertrag wurde in Abs. 6 der Anlage 4 festgelegt, dass zum 31.12.2025 eine Überprüfung der Angemessenheit der Entgelte erfolgt. Die Überprüfung der Angemessenheit wurde 2023 vorgenommen.

Vor diesem Hintergrund schließen die ALBA BS und die ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH den nachstehenden Änderungsvertrag, den die Stadt Braunschweig zur Kenntnis genommen und dem sie durch Beschluss des Verwaltungsausschusses der Stadt Braunschweig vom 09.05.2023 (**Anlage 1**) entsprechend zugestimmt hat:

§ 1 Änderung der Anlagen: Anlage 2, 3 u. 4 zum Vertrag über die Entsorgung kompostierbarer Abfälle in der Stadt Braunschweig – Leistungsverzeichnis, Berichtspflichten und Entgeltregelung werden durch die diesem Vertrag anliegenden Anlagen 2, 3 u. 4 ersetzt.

§ 2 Die Übrigen Bestimmungen des Kompostierungsvertrages bleiben unverändert.

Braunschweig, den

ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH

ALBA Braunschweig GmbH

Anlage 2 zum Vertrag über die Entsorgung kompostierbarer Abfälle in der Stadt Braunschweig – Leistungsverzeichnis

Grünabfall

Als Grünabfall werden folgende Stoffe und Stoffgruppen verarbeitet:
(praxisbezogene Festlegung, nicht vergleichbar mit der Festlegung nach Abfallverzeichnisverordnung AVV)

Baumstubben und Wurzelstöcke
Stämme und Stammabschnitte
Gehölz-, Strauch- und Bodendeckerschnittgut
Laub und Nadeln
Laubgemische mit Erdbeimengungen
Rasenschnitt-, Wiesenschnitt- und Schlegelgut einschl. Heuballen
Krautige Pflanzen und Pflanzenteile
Rasensoden

Als Produkt aus der Grünabfallkompostierung wird ein Grün- und Fertigkompost erzeugt, der vollständig mineralisiert ist. Die Produktabgabe an die Kunden erfolgt direkt auf der Freifläche (hier insbesondere an Großabnehmer) oder auf einer dem Abfallentsorgungszentrum Watenbüttel vorgelagerten Betriebsfläche der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH (hier Abgabe an Kleinkunden).

Auf den Betriebsflächen der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH erfolgt neben der Vermarktung der Komposte auch die Vermarktung von Handelsware wie z. B. Rindenmulch und Holzmulch. Der Einkauf der Handelsware wird von der Kundennachfrage bestimmt.

Bioabfall

Als Produkte aus dem Prozess sind folgende Massenströme zu nennen:

Störstoffe/Restabfälle aus der maschinellen Störstoffauslesung
Verstromung des produzierten Biogases und Nutzung der Wärme für den Betrieb der Anlage. Fertig- u. Frischkompost – Vermarktung in der Landwirtschaft bzw. an Privat- u. Gewerbekunden nach Absiebung

Tätigkeit der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH

Freiflächenkompostierung, Bioabfallvergärungsanlage

Die ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH betreibt im Rahmen ihrer Unternehmensaufgabe die Freiflächenkompostierung sowie die Bioabfallvergärungsanlage am Standort Braunschweig – Watenbüttel.

Es werden sowohl kommunale als auch privat/gewerbliche Grün- und Bioabfälle angenommen und verarbeitet.

Die ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH erbringt sämtliche planerischen, verfahrenstechnischen und betrieblichen Leistungen, die zur Annahme und Verarbeitung der Eingangsabfallmengen auf der Freiflächenkompostierung bzw. in der Bioabfallvergärungsanlage erforderlich sind. Bei übergeordneten Planungen (z.B. Genehmigungsplanungen, konzeptionelle und entwurfstechnische Planungen, Verwaltungs- und kaufmännische Leistungen) erfolgt eine Unterstützung durch die ALBA Braunschweig GmbH oder ggf. durch externe. Der Verkauf der Produkte vor Ort – überwiegend an Privatkunden – und die übergeordnete Vermarktung der Produkte z.B. an die Landwirtschaft oder an die Torf- und Erdenindustrie erfolgt über eigenes Personal der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH.

Für Tätigkeiten und Leistungen, die die ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH nicht selbst abwickeln kann, werden teilweise Gerätschaften und Maschinen angemietet. Für einige verfahrenstechnische Bauteile der Bioabfallvergärungsanlage sind Wartungsverträge mit Fachfirmen abgeschlossen.

Im Einzelnen sind folgende Tätigkeitsnachweise der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH zu benennen:

Tätigkeiten Kompostieranlage

- Annahme des Grünabfalls
- Eingangskontrolle, Störstoffauslese
- Schreddern des Grünmaterials
- Versetzen der Mieten durch Kompostumsetzer (rd. 8 mal in 12 Monaten, rd. 27.000 m³)
- Temperaturmessungen zur Kontrolle und Steuerung des Kompostierprozesses
- Einsatz von Grundwasserbrunnen zur Bewässerung der Kompostmieten
- Absieben der Mieten zur Kompostherstellung
- Austrag des Gärsubstrats aus der Nachrottehalle der Bioabfallvergärungsanlage durch Radlader (rd. 1 mal pro Woche)
- Sporadisches Leerfahren und Wiederbefüllen des Biofilters der Bioabfallvergärungsanlage durch Radlader
- Zufuhr/Be- und Entladearbeiten von Inputmaterial durch Radlader für die Bioabfallvergärungsanlage
- Zufuhr von Fertigkompost durch Radlader unter die Komposthalle zur weiteren Vermarktung einschl. Trocknung des Produkts für die Torf- und Erdenindustrie
- Absieben und Windsichtung des Gärsubstrats aus der Bioabfallvergärungsanlage zwecks weiterer Vermarktung an die Landwirtschaft, Entsorgung/Verwertung des Überkornmaterials.
- Überwachung des technischen Zustandes der Fahrzeuge, Maschinen und Geräte
- Kleinere Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten an den Fahrzeugen, Maschinen und Geräten.
- Verkauf der Produkte an Kunden einschl. Beratungstätigkeiten Unterhaltungsarbeiten auf der gesamten Kompostierungsanlage (z.B. Störstoffsammlungen, Pflege der vorhandenen Anpflanzungen, Reinigung der Gullis und Leitungen)

Tätigkeiten Bioabfallvergärungsanlage

- Eingangskontrolle der Anlieferungen, insbesondere Biotonne kommunal)
- Verarbeitung und manuelle Sortierung (Auslese von Plastik, Kunststoff, Metall)
- Bunkerleerungen, Ausbaggern bei Füllständen und Reinigung in gewissen Zyklen, Überwachung des biologischen Prozesses (z.B. Durchlaufzeit, Verweilzeit, Hygienisierung, Temperaturmessungen)
- Überwachung und Koordination der Einhaltung der Genehmigungsaufgaben (TÜV, Arbeitsmedizin, UVV-Krane, Dekanter, Gasüberwachung, Luftbefeuchter, Blitzschutz, Feuerlöscher etc.)
- Überwachung/Sicherstellung des einwandfreien technischen Zustandes aller verfahrenstechnischen Geräte und Anlagen
- Planungen (Monitoring) für alle Maschinen und Prognoseerstellung für erforderliche Maßnahmen
- Ausführung sämtlicher Elektrik und Elektroarbeiten (ohne SPS), Auswechseln von Sonden, Füllstandsmesser, Gasmessung etc.
- Durchführung von Wartungs- und Reparaturarbeiten
- Lösung der anlagenspezifischen Probleme, für die es weder Handbücher noch Firmen gibt (z.B. Rührwerksstörungen, Pressenstörungen, Entsandungsprobleme)
- Überwachung/Zeitplanung von Revisions- und Reinigungsarbeiten, Annahmehunker, Zwischenbunker, Fermenter, Luftwäscher, Prozesswassertank (Beachtung Gase, Wärme, Sauerstoffdefizit Nachrottehalle etc.)
- Störungsbeseitigungen
- Ersatzteilbestellung, Lagerung und Management
- Manuelle Reinigung der Fermenter in Zyklen (abwechselnd jährlich)
- Austausch Filtermaterial Biofilter / Betrieb Chemowäscher
- Koordination zwischen der Waage des Abfallentsorgungszentrums, der Bioabfallvergärungsanlage und der Kompostierungsanlage
- Hilfestellung und Vorbereitung von Reparaturen, die nicht selber durchgeführt werden können oder dürfen (z.B. UVV)
- Laborbeprobungen und Eigenuntersuchungen
- Tägliche Rundgänge
- Führung des Betriebstagebuches
- Personelle Absicherung der wöchentlichen Biotonnenabfuhr von 6.00 bis 22.00 Uhr
- Abdecken der Rufbereitschaft 24 Stunden über 365 Tage (z.B. Gasalarm, Meldung akute technische Störungen)
- Unterhaltung, Pflege des gesamten Außengeländes

Tätigkeiten können im Einzelfall durch mit der ALBA Niedersachsen – Anhalt im Sinne der §§ 15 ff AktG verbundene Unternehmen oder durch Dritte erbracht werden.

Braunschweig, 01.04.2023

Anlage 3 zum Vertrag über die Entsorgung kompostierbarer Abfälle in der Stadt Braunschweig – Berichtspflichten

Die folgende Aufstellung gibt an, welche Informationen von der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH regelmäßig benötigt werden. Sie muss jeweils bei Bedarf aktualisiert werden.

1. Mengenangaben

Es werden Angaben zu den in der Vergärungsanlage und den auf der Freifläche verarbeiteten Mengen benötigt. Diese Angaben sollten entsprechend der bisherigen Abrechnungen der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH mit der Stadt geliefert werden. Dabei muss auf eine eindeutige Trennung zwischen dem Eigengeschäft der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH und dem städtischen Geschäft geachtet werden. Es werden folgende Daten benötigt:

a) Mengen, die über den Gebührenhaushalt abgerechnet werden

Bioabfall aus Haushaltungen (Biotonne) (t)

Bioabfall Direktanlieferer (t)

Laub Straßenreinigung (t)

Bioabfall gesamt (t)

Kfz über 2,8to zul. Gesamtgewicht (t)

I-Punkt (Pauschal) <3m³ (t)

Frankfurter Str. (Pauschal) <3m³ (t)

Direktanlieferer Mindestgebühr bis zu 300 kg (t)

Grünabfall Sägezahn (t)

Weihnachtsbäume (t)

Verunreinigtes Laub der Straßenreinigung (t)

Illegale Ablagerung (t)

Grünabfall Gesamt (t)

Sieb- und Sortierreste (t)

Die Angaben sind monatlich bis zum 10. Des Folgemonats zu liefern.

2. Prognose

Die Prognosedaten für das Folgejahr sind jeweils bis zum 15. Mai eines Jahres zu liefern. Es werden folgende Daten benötigt:

a) Mengen, die über den Gebührenhaushalt abgerechnet werden

Bioabfall aus Haushaltungen (Biotonne) (t)

Bioabfall Direktanlieferer (t)

Laub Straßenreinigung (t)

Bioabfall gesamt (t)

Kfz über 2,8to zul. Gesamtgewicht (t)

I-Punkt (Pauschal) <3m³ (t)

Frankfurter Str. (Pauschal) <3m³ (t)

Direktanlieferer Mindestgebühr bis zu 300 kg (t)

Grünabfall Sägezahn (t)

Weihnachtsbäume (t)

Verunreinigtes Laub der Straßenreinigung (t)

Illegale Ablagerung (t)

Grünabfall Gesamt (t)

Die Daten sind mit der ALBA Braunschweig GmbH abzustimmen.

Braunschweig, 01.04.2023

Anlage 4 zum Änderungsvertrag über die Entsorgung kompostierbarer Abfälle in der Stadt Braunschweig - Entgeltregelung

- (1) Die ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH erhält für alle auf der Grundlage dieses Vertrages über die Entsorgung kompostierbarer Abfälle in der Stadt Braunschweig (im Folgenden „Vertrag“) derzeit von ihr gemäß Anlage 2 zu diesem Vertrag zu erbringenden Leistungen zur Verwertung kompostierbarer Abfälle einschließlich aller damit verbundenen Nebenleistungen ein festes Entgelt (i.S. Selbstkostenfestpreis). Darüber hinausgehende Leistungen sind gesondert abzurechnen.
- (2) Das Entgelt setzt sich zusammen aus einem jeweils für Bio- und Grünabfall zu zahlenden mengenabhängigen Teilentgelt (variables Entgelt) – das pro Tonne vergütet wird – und einem zeitraumabhängigen (fixes) Teilentgelt (fixes Entgelt) – das unabhängig von der angelieferten Abfallmenge (Inputmenge) vergütet wird. Darüber hinaus erhält die ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH für diejenigen Leistungen, die gemeinsam für die Bio- als auch Grünabfälle anfallen (Sieben, Aufsetzen und Umsetzen der Mieten), ein nach Inputmenge gestaffeltes Teilentgelt. Die Möglichkeiten einer Entgeltanpassung gemäß Abs. 8, 9 und 11 dieser Anlage bleiben unberührt.
- (3) Die Entgelte sind im Rahmen einer betriebswirtschaftlichen Kalkulation zu ermitteln auf Grundlage
 1. der Verordnung PR Nr. 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen vom 21.11.1953 - PÖV (Bundesanzeiger Nr. 244 vom 12.12.1953) - in der Fassung der VO PR Nr. 15/54, 4/72 und 1/89 als Änderungsvorschriften zu der VO PR Nr. 30/53 - sowie
 2. den Leitsätzen über die Preisermittlung aufgrund von Selbstkosten - LSP - (Anlage zur Verordnung PR Nr. 30/53).
- (4) Die ALBA BS zahlt der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH die folgenden Grundentgelte jeweils zuzüglich Umsatzsteuer in der jeweils gesetzlichen Höhe:

ab 01.01.2026 bis 31.12.2030 (Preisstand 2022)**a) Entgeltregelung Bioabfall**

Variables Entgelt (€/to)

variables Entgelt =

a1)	variable Kosten:	404.907 €
	abzüglich	
a2)	verrechnete Erlöse:	<u>455.465 €</u>
a3)	Zwischensumme:	- 50.558 €
a4)	zugrunde gelegte Menge:	19.400 t
a5)	variables Entgelt (a3) : a4))	-2,61 € je t

Fixes Entgelt (€/to)

fixes Entgelt =

a6)	fixe Kosten:	2.194.855 €
	abzüglich	
a7)	verrechnete Erlöse:	<u>0 €</u>
a8)	fixes Entgelt:	2.194.855 €

b) Entgeltregelung Grünabfall:

Variables Entgelt (€/to):

variables Entgelt =

b1)	variable Kosten:	120.658 €
	abzüglich	
b2)	verrechnete Erlöse:	<u>150.150 €</u>
b3)	Zwischensumme:	- 29.492 €
b4)	zugrunde gelegte Menge:	6.400 t
b5)	variables Entgelt (b3) : b4))	- 4,61 € je t

Fixes Entgelt (€/to):

	fixes Entgelt =	
b6)	fixe Kosten:	9.010,00 €
	abzüglich	
b7)	verrechnete Erlöse:	<u>0,00 €</u>
b8)	fixes Entgelt:	9.010,00 €

c) Entgeltregelung für Leistungen, die sowohl für die Kompostierung von Bioabfällen als auch von Grünabfällen anfallen (Personal, Radlader, Siebmaschinen) in Abhängigkeit der angelieferten Abfallmengen in Tonnen (Inputmengen):

Inputmengen (to/a)	ab 01.01.2026:
weniger als 38.000 to	512.027 €/a
weniger als 29.000 to	465.811 €/a
weniger als 20.000 to	419.595 €/a
weniger als 12.000 to	329.258 €/a

Die Aufteilung des unter c) vereinbarten Entgeltes auf die Bereiche Bio- und Grünabfall zum Zwecke einer Gebührenkalkulation erfolgt über die Inputmengen, die auf die jeweilige Abfallart entfallen. Dabei wird die Inputmenge Bioabfall mit dem Faktor 0,5 multipliziert, da der Aufwand für eine Tonne Input Bioabfall aufgrund der vorherigen Verarbeitung in der Vergärungsanlage nur etwa halb so groß ist wie für eine Tonne Input Grünabfall. Dies ergibt sich aus der Kostenermittlung, die Grundlage für die Festsetzung der Entgelte war.

- (5) Auf die gemäß Absatz 4 a), a8) und b), b8) jeweils vereinbarten fixen Teilentgelte für Bio- und Grünabfall sind von der ALBA BS mit Wertstellung spätestens jeweils am **15.02., 15.05., 15.08. und 15.11.** an die ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH gleich hohe Teilbeträge in Höhe von einem Viertel der in Absatz 4 a) und b) vereinbarten fixen Teilentgelte zuzüglich der hierauf gesetzlich anfallenden Umsatzsteuer zu zahlen.

Auf die in Absatz 4 a), a5) und b), b5) jeweils vereinbarten variablen Teilentgelte für Bio- und Grünabfälle sind von der ALBA BS mit Wertstellung spätestens zum **15.02., 15.05., 15.08. und 15.11.** eines jeden Jahres

Abschlagszahlungen in Höhe eines Viertels des voraussichtlichen Entgeltaufkommens an die ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH zu zahlen. Grundlage der Kalkulation der voraussichtlichen Entgelte ist die jeweilige Jahresmengenplanung. Die ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH ist verpflichtet, der ALBA BS bis spätestens zum 15. Januar des nachfolgenden Jahres eine Schlussabrechnung über die im vergangenen Jahr angefallene Inputmenge vorzulegen. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Rechnungsbetrag gemäß Abrechnung und dem Betrag der Abschlagszahlung wird zusammen mit der nächsten Abschlagszahlung fällig; er ist zusammen mit dieser Abschlagszahlung zu zahlen bzw. von dieser Abschlagszahlung abzuziehen.

Auf die in Absatz 4 c) vereinbarten gestaffelten Teilentgelte für Leistungen, die sowohl für die Kompostierung von Bioabfällen als auch von Grünabfällen anfallen, sind von der ALBA BS mit Wertstellung spätestens zum **15.02., 15.05., 15.08. und 15.11.** eines jeden Jahres Abschlagszahlungen in Höhe eines Viertels des voraussichtlichen Entgeltaufkommens an die ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH zu zahlen. Grundlage der Kalkulation der voraussichtlichen Entgelte ist die jeweilige Jahresmengenplanung. Die ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH ist verpflichtet, der ALBA BS bis spätestens zum 15. Januar des nachfolgenden Jahres eine Schlussabrechnung über die im vergangenen Jahr angefallene Inputmenge vorzulegen. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Rechnungsbetrag gemäß Abrechnung und der Summe der Abschlagszahlungen wird zusammen mit der nächsten Abschlagszahlung fällig; er ist zusammen mit dieser Abschlagszahlung zu zahlen bzw. von dieser Abschlagszahlung abzuziehen.

- (6) Entsprechend der getroffenen Vereinbarung erhält die Stadt Braunschweig jährlich einen Betrag von 615.000,- Euro (zzgl. der jeweils gesetzlich gültigen Mehrwertsteuer) als Abzugsbetrag auf das zuvor genannte fixe Entgelt im Bereich Bioabfall. Dieser Betrag wird mit einem Betrag von 153.750,- Euro (zzgl. MwSt.) von den jeweils zum **15.02., 15.05., 15.08. und 15.11.** eines jeden Jahres zu berechnenden Abschlagszahlungen in Abzug gebracht.
- (7) Die der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH gemäß Abs. (4) jährlich zustehenden Entgelte verstehen sich als Festpreise, die nur gemäß der nachfolgenden Abs. (8), (9) und (11) angepasst werden können. Unbeschadet der Preisanpassung gemäß nachstehendem Abs. 8 erfolgt zum 31.12.2030 eine Überprüfung der Angemessenheit der Entgelte im Hinblick auf die Kosten

der Leistungserbringung unter Berücksichtigung der Auslastung der Kapazitäten.

- (8) Zum Zwecke der indexgestützten Preisanpassung der Grundentgelte gemäß Abs. 4 sind entsprechend der bei Vertragsschluss vorherrschenden Kostenstruktur bestimmte Entgeltkomponenten für die einzelnen mit der Leistungserbringung verbundenen Kostenarten verbindlich festgelegt. Diesen Entgeltkomponenten sind im Hinblick auf die Bildung eines Gesamtindex für das Grundentgelt einzelne amtlich festgestellte Indices des statistischen Bundesamtes der Bundesrepublik Deutschland zugeordnet. Es wird zwischen folgenden Entgeltanteilen für die einzelnen Kostenarten und den diesen zugeordneten Einzelindices unterschieden:

a) Bioabfall (Vergärung):

aa) Variables Entgelt

**1. Dieselkraftstoffe mit 28,50 % bezogen auf die variablen Kosten
Abs. (4), a1)**

Dieser Entgeltanteil dient der Abgeltung der im Rahmen dieses Vertrages für den Bereich Bioabfall zu vergütenden angenommenen jährlichen Dieselkraftstoffkosten und Energiekosten für den Betrieb der Vergärungsanlage.

Maßgebend für alle Veränderungen dieser Kostengruppe ist der Index der Erzeugerpreise für gewerbliche Produkte (Inlandabsatz), Dieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher, (Genesis Online-Datenbank 61241-0004 / GP09-1920260052)

Bezugsbasis: jeweils Stand 31. Dezember (Einzelmonat 2015 = 100)

**2. Beseitigungskosten von Sieb- und Sortierresten mit
71,50 % bezogen auf die variablen Kosten Abs. (4), a1)**

Dieser Entgeltanteil dient der Abgeltung der im Rahmen dieses Vertrages für den Bereich Bioabfall zu vergütenden angenommenen jährlichen Beseitigungskosten von Sieb- und Sortierresten, die sich entsprechend den gemäß nachfolgendem Absatz jährlich festzulegenden

Preisen pro Tonne Anlieferungsmenge für die Verwertung dieser Stoffe ergeben.

In der Kalkulation, die dem Entgeltanteil zum 01. Januar 2026 zugrunde liegt, wird der derzeit gültige Verwertungspreis von 60,67 Euro pro Tonne berücksichtigt. Dieser Verwertungspreis ist jährlich zu überprüfen und wird von den Vertragsparteien mit Zustimmung der Stadt Braunschweig einvernehmlich festgelegt. Die Überprüfung des Verwertungspreises erfolgt durch den Vergleich des Basispreises in Höhe von 60,67 Euro pro Tonne mit dem aktuellen des laufenden Jahres.

Bezugsbasis: Durchschnittliche Kosten des laufenden Jahres

bb) Fixes Entgelt

1. Löhne und Lohnnebenkosten mit 17,26 % bezogen auf die fixen Kosten Abs. (4), a6)

Dieser Entgeltanteil dient der Abgeltung der im Rahmen dieses Vertrages zu vergütenden jährlichen Personalaufwendungen. Dieser Entgeltanteil wird durch den Index der tariflichen Monatsverdienste für den Wirtschaftszweig öffentliche Verwaltung, Verteidigung u. Sozialversicherung (Genesis Online-Datenbank 62231-0001(WZ08-O)) berücksichtigt.

Bezugsbasis: jeweils Stand 31. Dezember (Einzelmonat 2020 = 100)

2. Reparatur- und Unterhaltungskosten sonstige technische Leistungen mit 12,37 % bezogen auf die fixen Kosten Abs. (4), a6)

Dieser Entgeltanteil deckt im Rahmen dieses Vertrages die kalkulationsrelevanten Instandhaltungskosten sowie sonstige technische Leistungen, die sich aus dem Betrieb der Vergärungsanlage ergeben.

Maßgebend für alle Veränderungen dieser Kostengruppe ist der Index der Erzeugerpreise für gewerbliche Produkte (Inlandsabsatz), Erzeugnisse der Investitionsgüterproduzenten, (Fachserie 17, Reihe 2 / EVAS-Nummer 61241-01)

Bezugsbasis: jeweils Stand 31. Dezember (Einzelmonat 2015 = 100)

3. Festkostenbestandteil mit 70,37 % bezogen auf die fixen Kosten Abs. (4), a6)

70,37 % der kalkulationsrelevanten Kosten unterliegen als fixer Bestandteil keiner Preisgleitung.

b) Grünabfall (Freifläche):

aa) Variables Entgelt

1. Dieseldieselkraftstoffe mit 94,91 % bezogen auf die variablen Kosten Abs. (4), b1)

Dieser Entgeltanteil dient der Abgeltung des im Rahmen dieses Vertrages für den Bereich Grünabfall zu vergütenden angenommenen jährlichen Dieseldieselkraftstoffkosten und Energiekosten für den Betrieb der Freiflächenkompostierungsanlage.

Maßgebend für alle Veränderungen dieser Kostengruppe ist der Index der Erzeugerpreise für gewerbliche Produkte (Inlandabsatz), Dieseldieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher, (Genesis Online-Datenbank 61241-0004 / GP09-1920260052).

Bezugsbasis: jeweils Stand 31. Dezember (Einzelmonat 2015 = 100)

2. Beseitigungskosten von Sieb- und Sortierresten mit 5,09 % bezogen auf die variablen Kosten Abs. (4), b1)

Dieser Entgeltanteil dient der Abgeltung der im Rahmen dieses Vertrages für den Bereich Grünabfall zu vergütenden angenommenen jährlichen Beseitigungskosten von Sieb- und Sortierresten, die sich entsprechend den gemäß nachfolgendem Absatz jährlich festzulegenden Preisen pro Tonne Anlieferungsmenge für die Verwertung dieser Stoffe ergeben.

In der Kalkulation, die dem Entgeltanteil zum 1. Januar 2026 zugrunde liegt, wird der derzeit gültige Verwertungspreis von 60,67 Euro pro Tonne berücksichtigt. Dieser Verwertungspreis ist jährlich zu überprüfen

und wird von den Vertragsparteien mit Zustimmung der Stadt Braunschweig einvernehmlich festgelegt. Die Überprüfung des Verwertungspreises erfolgt durch den Vergleich des Basispreises in Höhe von 60,67 Euro pro Tonne mit dem aktuellen des laufenden Jahres.

Bezugsbasis: Durchschnittliche Kosten des laufenden Jahres

bb) Fixes Entgelt

1. Löhne und Lohnnebenkosten mit 11,67 % bezogen auf die fixen Kosten Abs. (4), b6)

Dieser Entgeltanteil dient der Abgeltung der im Rahmen dieses Vertrages zu vergütenden jährlichen Personalaufwendungen. Dieser Entgeltanteil wird durch den Index der tariflichen Monatsverdienste für den Wirtschaftszweig öffentliche Verwaltung, Verteidigung u. Sozialversicherung (Genesis Online-Datenbank 62231-0001(WZ08-O)) berücksichtigt.

Bezugsbasis: jeweils Stand 31. Dezember (Einzelmonat 2020 = 100)

2. Reparatur- und Unterhaltungskosten sonstige technische Leistungen mit 8,94 % bezogen auf die fixen Kosten Abs. (4), b6)

Dieser Entgeltanteil deckt im Rahmen dieses Vertrages die kalkulationsrelevanten Instandhaltungskosten sowie sonstige technische Leistungen, die sich aus dem Betrieb der Freiflächenkompostierungsanlage ergeben.

Maßgebend für alle Veränderungen dieser Kostengruppe ist der Index der Erzeugerpreise für gewerbliche Produkte (Inlandsabsatz), Erzeugnisse der Investitionsgüterproduzenten, (Fachserie 17, Reihe 2 / EVAS-Nummer 61241-01)

Bezugsbasis: jeweils Stand 31. Dezember (Einzelmonat 2015 = 100)

3. Festkostenbestandteil mit 79,39 % bezogen auf die fixen Kosten Abs. (4), b6)

79,39 % der kalkulationsrelevanten Kosten unterliegen als fixer Bestandteil keiner Preisleitung.

c) Entgelt für Leistungen, die sowohl für die Kompostierung von Bio- als auch von Grünabfällen anfallen (nur fixes Entgelt)

1. Löhne und Lohnnebenkosten mit 79,92 %

Dieser Entgeltanteil dient der Abgeltung der im Rahmen dieses Vertrages zu vergütenden jährlichen Personalaufwendungen. Dieser Entgeltanteil wird durch den Index der tariflichen Monatsverdienste für den Wirtschaftszweig öffentliche Verwaltung, Verteidigung u. Sozialversicherung (Genesis Online-Datenbank 62231-0001(WZ08-O)) berücksichtigt.

Bezugsbasis: jeweils Stand 31. Dezember (Einzelmonat 2020 = 100)

2. Reparatur- und Unterhaltungskosten sonstige technische Leistungen mit 16,53 %

Dieser Entgeltanteil deckt im Rahmen dieses Vertrages die kalkulationsrelevanten Instandhaltungskosten sowie sonstige technische Leistungen, die sich aus dem Betrieb der Freiflächenkompostierungsanlage ergeben.

Maßgebend für alle Veränderungen dieser Kostengruppe ist der Index der Erzeugerpreise für gewerbliche Produkte (Inlandsabsatz), Erzeugnisse der Investitionsgüterproduzenten, (Fachserie 17, Reihe 2 / EVAS-Nummer 61241-01)

Bezugsbasis: jeweils Stand 31. Dezember (Einzelmonat 2015 = 100)

3. Festkostenbestandteil mit 3,55 %

3,55 % der kalkulationsrelevanten Kosten unterliegen als fixer Bestandteil keiner Preisleitung.

- (9) Zum Ausgleich der allgemeinen Preissteigerung erfolgt regelmäßig jährlich eine Anpassung der Grundentgelte gemäß Abs. 4. Die Preisanpassung erfolgt jeweils zum 1. Januar eines Jahres, erstmalig zum 1. Januar 2026. Sie erfolgt anhand eines dem Grundentgelt zugeordneten Gesamtindex, welcher sich – entsprechend der Zusammensetzung der fixen und variablen Kosten aus einzelnen Entgeltkomponenten – aus den Entgeltkomponenten zugeordneten Einzelindices zusammensetzt. Es ergibt sich folgende Zusammensetzung des Gesamtindex, die während der Vertragslaufzeit unverändert bleibt.

a) Bioabfall (Vergärung):

aa) Variable Kosten Abs. (4), a1)

- Dieselkraftstoffe mit 28,50 %
- Beseitigungskosten von Sieb- und Sortierresten mit 71,50 %

bb) Fixe Kosten Abs. (4), a6)

- Löhne und Lohnnebenkosten mit 17,26 %
- Reparatur- und Unterhaltungskosten sonstige technische Leistungen mit 12,37 %
- Festkostenbestandteil mit 70,37 %

b) Grünabfall (Freifläche):

aa) Variable Kosten Abs. (4), b1)

- Dieselkraftstoffe mit 94,91 %
- Beseitigungskosten von Sieb- und Sortierresten mit 5,09 %
- Festkostenbestandteil mit 0,00 %

bb) Fixe Kosten Abs. (4), b6)

- Löhne und Lohnnebenkosten mit 11,67 %
- Reparatur- und Unterhaltungskosten sonstige technische Leistungen mit 8,94 %

- Festkostenbestandteil mit 79,39 %

c) Entgelt für Leistungen, die sowohl für die Kompostierung von Bio- als auch von Grünabfällen anfallen (nur fixes Entgelt)

- Löhne und Lohnnebenkosten mit 79,92 %
- Reparatur- und Unterhaltungskosten sonstige technische Leistungen mit 16,53 %
- Festkostenbestandteil mit 3,55 %

Die Anpassung des Grundentgelts erfolgt in der Weise, dass der Wert des Gesamtindex zum 31.12.2021 in 100 Punkte umgerechnet wird und jeweils mit dem in Punkte gleichen Punktwerts umgerechneten Wert des Gesamtindex zum 31.12. des dem Anpassungstermin vorangehenden Jahres verglichen wird. Entsprechend der festgestellten Abweichung wird eine Anpassung der variablen Kosten, Abs. (4), a1), b1) und der fixen Kosten Abs. (4), a6), b6) und c) vorgenommen.

Bei der Ermittlung des Vergleichswertes sind grundsätzlich die jeweiligen Werte der Einzelindices zum 31.12. des dem Anpassungstermin vorangehenden Jahres zu berücksichtigen mit Ausnahme der Beseitigungskosten von Sieb- und Sortierresten (Bezugsbasis: Durchschnittliche Kosten des laufenden Jahres).

Die neuen Grundentgelte (variables Entgelt Abs. (4), a5), b5), fixes Entgelt Abs. (4), a8), b8) berechnen sich indem von den veränderten fixen und variablen Kosten die verrechneten Erlöse (Entgeltregelung Bioabfall Abs. (4), a2) und a7), Entgeltregelung Grünabfall Abs. (4), b2) und b7)) in Abzug gebracht werden. Das jeweils neue variable Entgelt ergibt sich indem die so berechnete Zwischensumme Abs. (4), a3) und b3) durch die zugrunde gelegte Menge Abs. (4), a4) und b4) dividiert wird.

Preisanpassungen werden jeweils zum 01. Januar des nachfolgenden Jahres wirksam, sofern die ordentliche Preisanpassung zu einer Veränderung des bis zu jenem Zeitpunkt geltenden Entgelts im Umfange von zumindest 1 % führt (Bagatellklausel). Der Vergleich erfolgt dabei auf Basis der fixen und variablen Kosten vor Verrechnung der Erlöse.

- (10) Sollte die jeweilige Preisanpassung bei der Abschlagszahlung im ersten Quartal des nachfolgenden Jahres noch nicht berücksichtigt sein, erfolgt eine Verrechnung mit der Abschlagszahlung im zweiten Quartal des nachfolgenden Jahres.
- (11) Ändern sich - insbesondere gemäß § 2 Abs. (3) - Inhalt und Umfang des der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH in diesem Vertrag erteilten Auftrages, werden die ALBA BS und die ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH sich unverzüglich über eine infolge der Änderung des Leistungsinhaltes und -umfanges etwa notwendig werdende Änderung des der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH nach diesem Vertrag zustehenden Entgelts verständigen. Hierzu ist die Zustimmung der Stadt Braunschweig gemäß Ziffer 3 Unterabsatz 3 der Klarstellungsvereinbarung vom 19. Mai 2004 einzuholen. Die Änderung des Entgeltes wird zu dem Zeitpunkt wirksam, zu dem sich Inhalt und Umfang des der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH in diesem Vertrag erteilten Auftrags ändern. Abs. (9) letzter Unterabsatz, 2. Halbsatz gilt entsprechend.

Erzielen die ALBA BS und ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH keine Verständigung, ist das der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH gemäß Satz 1 zustehende Entgelt unter Berücksichtigung der in Satz 1 genannten Verpflichtungen der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH durch einen von den Vertragsparteien gemeinsam zu benennenden Wirtschaftsprüfer bzw. eine von den Vertragsparteien gemeinsam zu benennende Wirtschaftsprüfungsgesellschaft schiedsgutachterlich festzusetzen. Erzielen die Vertragsparteien keine Einigung hinsichtlich des zu benennenden Wirtschaftsprüfers bzw. der zu benennenden Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, wird dieser/diese auf Antrag der ALBA BS oder der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH von dem IdW Institut der Wirtschaftsprüfer in Deutschland e.V. mit Sitz in Düsseldorf benannt. Für die Kosten dieses schiedsgutachterlichen Verfahrens gelten die §§ 91 ff. ZPO entsprechend; der Schiedsgutachter hat auch über die Verteilung der Kosten zu entscheiden.

- (12) Treten durch Gesetzesänderungen, veränderte Steuern, Abgaben und Gebühren, durch ordnungs- bzw. aufsichtsbehördliche Anordnungen oder durch eine Änderung der Rechtsprechung Kostenveränderungen auf, die ihrer Art nach nicht bereits über die allgemeinen, in Abs. (8) bezeichneten Indices erfasst werden, sind ALBA BS und ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH verpflichtet, das der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH zustehende Entgelt zusätzlich unter

Berücksichtigung dieser Veränderungen ab dem Zeitpunkt, in dem die Änderung in Kraft tritt, anzupassen.

Die Regelungen gemäß Abs. (9) letzter Unterabsatz, 2. Halbsatz gilt entsprechend.

Braunschweig, den 01.04.2023

Bericht

über die Prüfung der Mängelfreiheit und der Angemessenheit
der Selbstkostenfestpreiskalkulation für Leistungen der

ALBA Braunschweig GmbH

an die

Stadt Braunschweig

in Bereich der Straßenreinigung/Winterdienst (Leistungsver-
trag I), der Abfalllogistik (Leistungsvertrag II) sowie Kompos-
tierung und Vergärung

für den Kalkulationszeitraum 2026-2030

erstellt im März/April 2023



BPG Beratungs- und Prüfungsgesellschaft mbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Inhaltsverzeichnis

1	Auftrag	7
1.1	Auskunftserteilung	7
1.2	Unterlagen	8
1.3	Prüfungszeitraum und -ort	9
1.4	Haftung	9
1.5	Datenschutz	10
2	Gegenstand, Art und Umfang der Prüfung	11
2.1	Hintergrund und Gegenstand	11
2.2	Art und Umfang der Prüfung	13
3	Rechtliche Grundlagen und Rahmenbedingungen	15
3.1	Leistungsverträge I und II	15
3.2	Abgrenzung zum Drittgeschäft	15
3.3	Leistungs- und Verrechnungsverkehr mit nahestehenden und verbundenen Unternehmen	16
4	Grundsätzliches zum Kalkulationsprozess	17
4.1	Erläuterung des Kalkulationsprozesses	17
4.1.1	Kostenstruktur	17
4.1.2	Entgeltstruktur	17
4.2	Preisstand	17
4.3	Entgeltstrukturen	18
4.4	Methodik der Planansätze	19
4.4.1	Kalkulatorische Kosten	19
4.4.2	Fahrzeugkosten	19
4.4.3	Personalkosten	20
4.4.4	Sonstiger betrieblicher Aufwand	20
4.5	Grundstückstransaktion	20
4.6	Planungen für Neubau/Modernisierung der Vergärungsanlage	21
4.7	Nichtkündigung der Leistungsverträge I und II	21
4.8	Weitere Vereinbarungen	21
5	Prüfungsansatz	22
6	Prüfungshandlungen Kompostierung und Vergärung	24
6.1	Vorbemerkung	24

6.2	Vertragliche Grundlagen und Rahmenbedingungen	24
6.3	Besondere Bedingungen für den aktuellen Kalkulationszeitraum	25
6.4	Grundsätzliches zur Kalkulation.....	27
6.4.1	Arbeitspapier	27
6.4.2	Entgeltstrukturen	27
6.4.3	Preisgleitung	28
6.5	Planansätze	28
6.5.1	Kalkulatorische Kosten	28
6.5.1.1	Kalkulatorische Abschreibungen.....	29
6.5.1.2	Kalkulatorische Zinsen - Anlagevermögen	29
6.5.1.3	Kalkulatorische Zinsen - Umlaufvermögen.....	29
6.5.1.4	Kalkulatorische Wagniskosten (Abschreibungswagnis)	29
6.5.1.5	Kalkulatorischer Gewinnzuschlag	30
6.5.1.6	Kalkulatorische Gewerbesteuer.....	30
6.5.2	Kassenwirksame Kosten	30
6.5.2.1	Treibstoffkosten.....	30
6.5.2.2	Strom	30
6.5.2.3	Fremde Entsorgungskosten.....	31
6.5.2.4	Personalkosten.....	31
6.5.2.5	Wartungs- und Instandhaltungskosten.....	31
6.5.2.6	Weitere zeitraumabhängige Kosten	32
6.5.2.7	Versicherungen	32
6.5.2.8	Verwaltungskosten.....	33
6.5.3	Erlöse	33
6.6	Abgrenzung von Drittgeschäften	33
6.7	Rechnerische Prüfung der Kalkulation	34
6.7.1	Zielsetzung	34
6.7.2	Kostenelemente	35
6.7.3	Kostenbereiche	35
6.7.4	Methodik.....	35
6.7.5	Rechenweg.....	36
6.7.5.1	Kosten.....	36
6.7.5.2	Erlöse	36
6.7.5.3	Verrechnung	36

6.7.5.4	Aufteilung Allgemeinkosten bzw. Allgemeinerlöse	37
6.7.5.5	Gewinnzuschlag	38
6.7.5.6	Gewerbeertragssteuer	38
6.7.5.7	Gesamtkosten	39
6.7.6	Vergleich zur Kalkulation 2021-2025	40
6.8	Mengengerüst	41
6.9	Plausibilisierung des Investitionsplans Kompostierung und Vergärung	43
6.9.1	Vergärungsanlage.....	44
6.9.2	Freiflächenkompostierung.....	45
7	Prüfungshandlungen Straßenreinigung/Winterdienst und Abfallsammlung.....	46
7.1	Vorbemerkungen	46
7.2	Vertragliche Grundlagen und Rahmenbedingungen	47
7.3	Rechnerische Prüfung der Kalkulation	48
7.3.1	Kostenstruktur	49
7.3.2	Entgeltstruktur	49
7.3.3	Preisgleitung	50
7.4	Mengengerüst	51
7.5	Touren- und Kapazitätsplanungen	52
7.5.1	Allgemeines.....	52
7.5.2	Restmüll- und Bioabfallentsorgung.....	52
7.5.3	Straßenreinigung.....	53
7.5.4	Winterdienst	53
7.5.5	Abschließende Feststellungen	53
7.6	Personalkosten.....	54
7.6.1	Personal- und Vergütungsstruktur	54
7.6.2	Personaleinsatz und Personalkosten auf Basis der Tourenplanungen	54
7.6.3	Sonstiger Personaleinsatz und dessen Kosten	56
7.7	Fahrzeugkosten	57
7.7.1	Aufstellung.....	58
7.7.2	Anmerkungen.....	58
7.8	Kosten des Winterdienstes.....	60
8	Weitere Prüfungshandlungen.....	62
8.1	Kalkulatorische Abschreibungen.....	62
8.2	Kalkulatorische Zinsen.....	63

8.2.1	Preisrechtliche Vorschriften	63
8.2.2	Bemessungsgrundlagen.....	63
8.2.3	Höhe der kalkulatorischen Zinsen.....	64
8.2.4	Beurteilung der Angemessenheit	64
8.3	Kalkulatorischer Gewinn.....	65
8.4	Leistungs- und Verrechnungsverkehr im ALBA-Konzern.....	66
8.5	Gewerbsteuer.....	67
9	Prüfungsergebnisse	68
9.1	(Netto-)Ergebnisse	68
9.2	Verhältnis der variablen und fixen Teilentgelte	68
10	Zusammenfassung und Ergebnis	71
10.1	Abschreibungswagnis	73
10.2	Tonnagekosten Vergärung.....	74
10.3	Mengengerüst Vergärung/Kompostierung	74
10.4	Kalkulatorischer Zinssatz	74
10.5	Menge Verwertung Elektroaltgeräte	75
10.6	Menge Entfrachtung Sperrmüll/Direktanlieferungen.....	75
10.7	Umleerfahrzeuge.....	75
10.8	Ergebnis	76
11	Glossar.....	78
Anlage 1:	Mengengerüst.....	79
Anlage 2:	Allgemeine Auftragsbedingungen	80
Anlage 3:	Informationspflicht gemäß DSGVO.....	82

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht erhaltene Unterlagen	9
Tabelle 2: Neubau BioEnergie-Zentrums (BEZ)	26
Tabelle 3: Versicherungen	32
Tabelle 4: Erlöse	33
Tabelle 5: Übersicht kalkulatorischer und ausgabenwirksamer Kosten	36
Tabelle 6: Übersicht Erlöse	36
Tabelle 7: Übersicht Kosten minus Erlöse	37
Tabelle 8: Übersicht Aufteilung Allgemeinkosten.....	37
Tabelle 9: Gewinnzuschlag.....	38
Tabelle 10: Übersicht Gewerbeertragsteuer	39
Tabelle 11: Ergebnis der Gesamtkosten.....	39
Tabelle 12: Vergleich Kalkulation 2021 mit 2026.....	40
Tabelle 13: Mengengerüst Vergärungsanlage	41
Tabelle 14: Mengengerüst Freiflächenkompostierung	41
Tabelle 15: Tonnagekosten Vergärungsanlage.....	42
Tabelle 16: Tonnagekosten Freiflächenkompostierung.....	42
Tabelle 17: Investition Vergärungsanlage	44
Tabelle 18: Investition Kompostierung.....	45
Tabelle 19: Besonderheiten bei Aufteilung der Entgeltstruktur.....	50
Tabelle 20: Preisgleitung nach Index.....	51
Tabelle 21: Beispiel Ausfall-/Rüstzeiten pro Person und Jahr	55
Tabelle 22: Entwicklung Mitarbeiter mit Bestandsschutz (BMT-G).....	56
Tabelle 23: Fahrzeugkosten am Beispiel Umleerfahrzeug	57
Tabelle 24: Fahrzeugkosten gesamt am Beispiel Umleerfahrzeug	58
Tabelle 25: Leistungen ALBA-Konzern an ALBA BS	67
Tabelle 26: Leistungen ALBA BS an ALBA-Konzern	67
Tabelle 27: Ergebnisse der Selbstkostenfestpreiskalkulation	68
Tabelle 28: Ergebnisse der Selbstkostenfestpreiskalkulation	73

1 Auftrag

Die Stadt Braunschweig und die ALBA Braunschweig GmbH – nachfolgend „ALBA BS“ genannt – haben uns gemeinsam mit Auftragsschreiben vom 08.02.2023 beauftragt, eine Prüfung der von ALBA BS mit Unterstützung der ECONUM Unternehmensberatung GmbH – nachfolgend „Econum“ genannt – vorgenommenen LSP-Vorkalkulationen in den Bereichen von Straßenreinigung/Winterdienst und Abfallsammlung sowie Kompostierung und Vergärung für die Jahre 2026-2030 durchzuführen.

Dem Auftragsschreiben ist als Anlage eine Übersicht über die definierten Leistungseinheiten, Mengeneinheiten und die Planmengen 2026 in den Bereichen Straßenreinigung/Winterdienst sowie Abfallsammlung und deren vertragliche Zuordnung in die Entgeltstruktur beigefügt.

In dem vorliegenden Bericht werden in Abschnitt 0 Ergebnisse unserer Angemessenheitsprüfung der Selbstkostenfestpreiskalkulationen für die Leistungen gemäß den mit der Stadt Braunschweig geschlossenen Leistungsverträgen I (Straßenreinigung/Winterdienst) und Leistungsvertrag II (Abfallsammlung) sowie für den Bereich Kompostierung/Vergärung für die Jahre 2026-2030 dargestellt.

1.1 Auskunftserteilung

Auskünfte wurden von der Geschäftsführung der ALBA BS und in deren Auftrag von weiteren Mitarbeitern und Beratern erteilt. Außerdem hat die Geschäftsführung eine schriftliche Vollständigkeitserklärung hinsichtlich der gemachten Angaben und übergebenen Unterlagen abgegeben.

1.2 Unterlagen

Im Verlauf unserer Tätigkeit zur Prüfung der LSP-Vorkalkulationen werden uns von ALBA BS unter anderem folgende Unterlagen zur Verfügung gestellt (siehe Tabelle 1).

Dokument	Autor	Datum
Kalkulation von Selbstkostenfestpreisen für die Leistungen der ALBA Braunschweig GmbH nach den Leistungsverträgen LV I und LV II, Kalkulationszeitraum 2026 – 2030, einschließlich Arbeitspapiere	Econum	15.03.2023
Arbeitspapier zur betriebswirtschaftlichen Selbstkostenkalkulation für die Verwertung von Bioabfall und Grünabfall aus der Stadt Braunschweig (Jahre 2026 bis 2030) durch die ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH		03.03.2023
Erläuterungen zur aktuellen Kostenschätzung für die Errichtung einer Bioabfallvergärungsanlage und zur Budgetkostenschätzung für die Anpassung der Grünabfallkompostierung am Standort des BioEnergie-Zentrums (BEZ) in Braunschweig-Watenbüttel	u.e.c. Berlin Umwelt- und Energieconsult GmbH	03.03.2023
Leistungsvertrag I (Straßenreinigung/Winterdienst) einschließlich Anhänge, Klarstellungs- und Ergänzungsvereinbarungen		
Leistungsvertrag II (Abfallsammlung) einschließlich Anhänge, Klarstellungs- und Ergänzungsvereinbarungen		
Entsorgungsvertrag für Grün- und Bioabfälle (Kompostierungsvertrag) einschließlich Anhänge, Klarstellungs- und Ergänzungsvereinbarungen		

Abfallwirtschaftskonzept der Stadt Braunschweig (Fortschreibung für den Zeitraum 2021-2025)	Stadt Braunschweig	05.10.2021 (Beschluss Rat Stadt BS)
Abschlussbericht mit Empfehlungen zu den abfallwirtschaftlichen Anlagen in der Stadt Braunschweig für die Fortschreibung des Abfallwirtschaftskonzepts (Zeitraum 2021-2025)	INFA GmbH, Ahlen	16.01.2020
Mengengerüst Plan-Mengen 2026-2030	ALBA BS	08.02.2023
Mengengerüst Ist-Mengen 2019-2022	ALBA BS	28.02.2023
Anschreiben an die Stadt Braunschweig	ALBA BS	05.01.2023
Dienstleistungsverträge zwischen ALBA Braunschweig GmbH und ALBA Management GmbH		
Werkverträge Winterdienst		
Angebote Ersatzinvestitionen Fuhrpark		
Mitteilung der Verwaltung an den Fachausschuss „ALBA - Zukunft Bioabfallvergärungsanlage Watenbüttel“		17.09.2021

Tabelle 1: Übersicht erhaltene Unterlagen

1.3 Prüfungszeitraum und -ort

Wir haben den Auftrag in den Monaten März und April 2023 durchgeführt. Prüfungsort ist unser Büro in Berlin und Krefeld, sowie in Person vor Ort als auch per Videokonferenz abgehaltene Besprechungen mit den uns genannten Ansprechpartnern.

1.4 Haftung

Für diesen Auftrag und damit im Zusammenhang stehende weitere Aufträge gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, unsere als Anlage beigefügten Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfung und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften in der Fassung vom 1. Januar 2017 (siehe Seite 80).

Unsere Verantwortung und Haftung für nachgewiesene Vermögensschäden aufgrund einer fahrlässigen Pflichtverletzung bei unserer Beurteilung wird auf die Mindestversicherungssumme begrenzt. Die hier offen gelegte Beschränkung unserer Haftung gilt auch gegenüber Dritten, die im Vertrauen auf unseren Bericht über die von uns durchgeführte Beurteilung Handlungen setzt oder unterlässt.

1.5 Datenschutz

Im Zuge der Auftragsdurchführung können wir unter anderem mit personenbezogenen Daten in Kontakt kommen und speichern oder verarbeiten diese. Es gelten die als Anlage aufgeführten Datenschutzbestimmungen (siehe Seite 82) sowie die entsprechende Informationspflicht gemäß DSGVO.

2 Gegenstand, Art und Umfang der Prüfung

2.1 Hintergrund und Gegenstand

Die Leistungsverträge I und II zwischen der Stadt Braunschweig und ALBA BS sehen vor, dass die Entgelte für die Vertragsleistungen gemäß § 14 Leistungsvertrag I bzw. § 13 Leistungsvertrag II in Abständen von nicht weniger als fünf Jahre auf ihre Angemessenheit zu überprüfen und auf Verlangen eines Vertragspartners ggf. anzupassen sind. Die Überprüfung betrifft die Angemessenheit der Kosten der Leistungserbringung im Verhältnis zu dem zu zahlenden Entgelt. Gemäß § 14 (2) Leistungsvertrag I bzw. § 13 (2) Leistungsvertrag II sind bei der Anpassung u.a. die von ALBA BS über die Gesamtdauer der Verträge zu tragende Kostenbelastung unter Berücksichtigung der Potentiale zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit, das Interesse des Auftragnehmers an einer angemessenen Eigenkapitalrendite und das Interesse der Stadt Braunschweig an einer kostengünstigen Leistungserbringung einzubeziehen. Die Stadt Braunschweig und ALBA BS sind sich darüber einig, dass sich die Überprüfung der Angemessenheit in diesem Sinne an den Vorgaben des öffentlichen Preisrechts für Selbstkostenfestpreise gemäß § 6 der VO PR 30/53 und den Leitsätzen für die Preisermittlung auf Grund von Selbstkosten (LSP) orientieren soll.

Für die Kompostierung und Vergärung von Bioabfällen ist gemäß Leistungsvertrag II in Verbindung mit dem Vertrag über die Entsorgung kompostierbarer Abfälle in der Stadt Braunschweig – Entsorgungsvertrag für Grün- und Bioabfälle (Kompostierungsvertrag) vom 31.03.2004 (nebst Änderungsverträgen vom 16.11.2009 und 26.03.2018) – ausdrücklich ein Selbstkostenfestpreis vereinbart.

Für die Angemessenheitsprüfung und Anpassung der Entgelte für den Zeitraum 2026 bis 2030 hat Econum vor diesem Hintergrund Selbstkostenfestpreiskalkulationen auf vorkalkulatorischer Basis für 2026 bis 2030 vorgenommen. Den Kalkulationen liegt ein zwischen ALBA BS und der Stadt Braunschweig abgestimmtes Mengengerüst zugrunde. Diese Selbstkostenfestpreiskalkulationen sind Gegenstand unserer Prüfung.

Ziel der Prüfung ist es, die Mängelfreiheit der Selbstkostenfestpreiskalkulationen und die Angemessenheit der von der Stadt Braunschweig an die ALBA BS zu zahlenden Entgelte im Bereich Straßenreinigung/Winterdienst (Leistungsvertrag I) und Abfallsammlung (Leistungsvertrag II) sowie für die Kompostierung und Vergärung von Bioabfällen für die Jahre 2026 bis 2030 zu bestätigen.

Maßstab und Angemessenheitskriterium der Prüfung sind die Bestimmungen der PR Nr 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen und die in einer Anlage dazu genannten Leitsätze für die Preisermittlung aufgrund von Selbstkosten (LSP).

Econum hat im Auftrag von ALBA BS die Kalkulationen auf der Grundlage der aktuellen Vertragsstrukturen vorgegebener Mengengerüste und bestimmter operativer Ressourcenverbräuche und investitionsabhängiger Kosten angefertigt.

Grundsätzlich wurde der Preisstand 2022 unterstellt. Nicht in der Preisgleitklausel abgebildete Kosten waren angemessen zu berücksichtigen. Hinsichtlich des Kompostierungs- und Vergärungsvertrags haben sich ALBA BS und Stadt Braunschweig dahingehend verständigt, dass bei der Kalkulation die Kostenschätzungen des beauftragten Ingenieurbüros u.e.c. Berlin zu berücksichtigen sind.

Des Weiteren bestanden Vorgaben für pauschalisierte Kostensätze, kostenneutrale Leistungsbereiche und für die Kalkulationen von Grundstückslasten.

Nicht Gegenstand unserer Prüfung sind die Kosten der Restabfallbehandlung.

Die Stadt Braunschweig und ALBA BS haben sich auf einen Ansatz von 3% auf die Nettoselbstkosten für das allgemeine Unternehmerwagnis bzw. kalkulatorischen Gewinn verständigt.

Bei der Prüfung und der Beurteilung der Angemessenheit ist von einer wirtschaftlich normalen Betriebsführung unter Berücksichtigung der Leistungsinhalte und der örtlichen Gegebenheiten auszugehen. Besondere Sachverhalte und Rahmenbedingungen sind angemessen zu berücksichtigen.

Auftragsgemäß ist die Prüfung der Mängelfreiheit und Angemessenheit so angelegt worden, dass

1. die rechnerische Richtigkeit der Kalkulation,
2. die Plausibilität der bei der Kalkulation angesetzten Mengen-, Kapazitäts- und Wertgerüste sowie
3. die Einhaltung der Vorschriften des öffentlichen Preisrechts, insbesondere der VO PR 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen und der Leitsätze für die Preisermittlung bei öffentlichen Aufträgen

beurteilt und die Richtigkeit und Übereinstimmung mit den leistungsvertraglichen Regelungen beurteilt werden kann.

Nach Neuausschreibung der Restabfallbehandlung war mit Wirkung vom 01.02.2022 eine Neuregelung der Entgelte in Hinblick auf den darin enthaltenen Transportkostenanteil (Bahntransport inklusive Tragwagen) notwendig. Die entsprechenden Neuregelungen enthalten die Siebte (Leistungsvertrag I) bzw. die Achte (Leistungsvertrag II) Ergänzungsvereinbarung.

2.2 Art und Umfang der Prüfung

Unsere Prüfung der Entgelte und der zugrunde liegenden Selbstkostenfestpreiskalkulationen haben wir unter Beachtung der Grundsätze einer gewissenhaften Berufsausübung und allgemein anerkannter betriebswirtschaftlicher Grundsätze zur Kostenrechnung und Kalkulation als Verfahrensprüfung und Einzelfallprüfung bezogen (in Stichproben) durchgeführt.

Da zwischen der Stadt Braunschweig und ALBA BS Selbstkostenfestpreise vereinbart sind, hat die Berechnung der Entgelte auf vorkalkulatorischer Basis unter Verwendung von Planmengen und -werten zu erfolgen.

Bei unserer Prüfung haben wir vor Untersuchung des eigentlichen Kalkulationsprozesses die Übereinstimmung der von Econum bei den Selbstkostenfestpreiskalkulationen berücksichtigten Ansätze von Mengen und Werten mit den überreichten Unterlagen und die getroffenen Annahmen auf Plausibilität überprüft.

Alle uns zu Beginn und während der Prüfung übergebenen Unterlagen wurden im Hinblick auf das Prüfungsziel untersucht und ausgewertet. Darüber hinaus haben wir weitere von uns für

notwendig erachtete Unterlagen angefordert und erhalten und zahlreiche mündliche, telefonische sowie schriftliche Abstimmungen per Mail mit Econum und ALBA BS geführt.

3 Rechtliche Grundlagen und Rahmenbedingungen

3.1 Leistungsverträge I und II

Art und Umfang der von ALBA BS zu erbringenden Leistungen ergeben sich aus Leistungsvertrag I (Straßenreinigung und Winterdienst, Vertrag vom 21.12.2020) und Leistungsvertrag II (Abfallwirtschaft, Vertrag vom 21.12.2020) mit Anlagen zu diesen Verträgen sowie den verschiedenen Klarstellungs- und Ergänzungsvereinbarungen.

Die Leistungen von ALBA BS aus den Kompostierungsverträgen sind in der Anlage 2 zur Klarstellungsvereinbarung zum Leistungsvertrag II vom 19.05.2004 sowie im ersten und im zweiten Änderungsvertrag vom 18.12.2009 bzw. vom 20.04.2018 zu vorgenanntem Vertrag geregelt.

Zwischen der Stadt Braunschweig und ALBA BS wurden Planmengen für die Abfallentsorgung, die Straßenreinigung und den Winterdienst und deren vertragliche Zuordnung in die Entgeltstruktur schriftlich abgestimmt (siehe auch Anlage zu unserem Prüfungsauftrag).

3.2 Abgrenzung zum Drittgeschäft

ALBA BS erbringt neben den Leistungen für die Stadt Braunschweig zu knapp einem Drittel des gesamten Geschäftsumfangs gewerbliche Leistungen gegenüber Dritten (insbesondere Einsammlung von Leichtverpackungen, Glas und Papier/Pappe/Kartonage in der Stadt Braunschweig und Straßen- und Standplatzreinigungen für Dritte). Die dafür entstehenden Kosten sind im Rahmen der Betriebsabrechnung von den vertragsgegenständlichen Leistungen gemäß Leistungsvertrag I und II abgegrenzt und nicht Bestandteil der Entgeltkalkulationen und somit auch nicht Gegenstand der Prüfung.

Soweit Kosten und Erlöse dem Drittgeschäft direkt zurechenbar sind, werden sie von den Leistungen für die Stadt Braunschweig separiert; anderenfalls erfolgt eine Aufteilung nach sach- und verursachungsgerechten Schlüsseln.

Personal- und Fahrzeugkosten werden in Abhängigkeit vom Einsatz der Kolonnen dem gewerblichen (Drittgeschäft) oder hoheitlichen Bereich (Stadt Braunschweig) zugeordnet.

3.3 Leistungs- und Verrechnungsverkehr mit nahestehenden und verbundenen Unternehmen

ALBA BS ist als Tochtergesellschaft der ALBA Group plc. & Co. KG, Berlin, - nachfolgend „ALBA-Konzern“ genannt - Bestandteil der Unternehmensgruppe ALBA. Zur Unternehmensgruppe gehören verschiedene Unternehmen, mit denen die ALBA BS Leistungen austauscht und Querschnittsfunktionen im Bereich von Verwaltung und Betrieb (Shared Services) teilt.

Die Planansätze für durch ALBA BS aus dem ALBA-Konzern bezogenen Verwaltungs- und IT-Dienstleistungen und andere Lieferungen sowie von ALBA BS zu tragende Versicherungskosten werden unter Abschnitt 8.4 im Einzelnen dargestellt. Andererseits vereinnahmt ALBA BS Leistungs- und Nutzungsentgelte für den Einsatz bzw. die Überlassung von Einrichtungen (z.B. Verwaltungsgebäude, Betriebshof, Waage, Sperrmüllvorschaltanlage) u.a. auch an bzw. für den ALBA-Konzerns.

Die Angemessenheitsprüfungen des Leistungs-Verrechnungsverkehrs erfolgte, soweit möglich, durch sachgerechten Drittvergleich. Die Planansätze wurden von uns in Stichproben daraufhin überprüft, ob sie im Einklang mit den zugrunde liegenden Verträgen bzw. in Vermerken festgehaltenen Vereinbarungen stehen. Beanstandungen ergaben sich nicht.

4 Grundsätzliches zum Kalkulationsprozess

Die Selbstkostenfestpreiskalkulationen 2026 bis 2030 hat Econum als Vorkalkulationen aufgrund eines zwischen ALBA BS und der Stadt Braunschweig abgestimmten Mengengerüstes vorgenommen.

4.1 Erläuterung des Kalkulationsprozesses

Zum Zwecke der indexgestützten Entgeltanpassung werden die prozentualen Kostenanteile entsprechend der heutigen Entgeltgliederung bestimmt. Die Selbstkostenfestpreiskalkulationen werden entsprechend der derzeitigen Vertragsstruktur angefertigt. Die Preise werden als Selbstkostenfestpreise unter Berücksichtigung der Leitsätze für die Preisermittlung auf Grund von Selbstkosten (LSP) berechnet. Bei der Preisermittlung werden die Bestimmungen der Verordnung PR 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen angewendet.

4.1.1 Kostenstruktur

Die Planansätze für die Kostenarten, d. h. die Abschreibungen, Zinsen und Personalkosten und die unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen zusammengefassten Kostenarten werden pro Kostenstelle (von Econum in der Planung eingerichtet) ermittelt. Diese Kosten werden in einer Art fiktiver Betriebsabrechnung direkt oder nach sach- und möglichst verursachungsgerechten Schlüsseln von Vorkostenstellen auf Hauptkostenstellen und von Hauptkostenstellen auf Kostenträger aufgeteilt. Die Kostenträger sind als Entgelteinheiten definiert.

4.1.2 Entgeltstruktur

Die Kostenträgerkosten aus der Kostenstruktur (siehe Kapitel 4.1.1) werden in fixe und variable Anteile aufgeteilt. Hieraus werden fixe und variable Entgeltbestandteile abgeleitet.

4.2 Preisstand

Zwischen ALBA BS und der Stadt Braunschweig wurde vereinbart, dass die Selbstkostenfestpreiskalkulationen 2026 bis 2030 für die Leistungsverträge I und II sowie für den Bereich Kompostierung- und Vergärung grundsätzlich auf Basis der Einwohnerzahlen 2022, des in der Anlage dargestellten Mengengerüstes und auf dem Preisstand des Jahres 2022 erstellt wird. Hinsichtlich des Kompostierungs- u. Vergärungsvertrages wurde sich dahingehend verständigt,

dass bei der Kalkulation die aktuellen Kostenschätzungen des beauftragten Ingenieurbüros u.e.c. Berlin berücksichtigt werden.

4.3 Entgeltstrukturen

Die Aufteilung in fixe und variable Teilentgelte erfolgt wie vertraglich vorgesehen. Fixe Bestandteile (Grundentgelte) werden für ein Jahr ermittelt und indexgestützt fortgeschrieben.

Variable Teilentgelte werden von den Vertragsparteien unter Zugrundelegung der jeweils geplanten Jahresmenge und der jeweils kalkulierten spezifischen Kostensätze für jedes Jahr gemäß Preisniveau eines Basisjahres ermittelt und ebenfalls indexgestützt fortentwickelt.

Variable Kosten wie Kraftstoffkosten, Kosten für Leiharbeiter und Entsorgungskosten, die sich den Bezugsgrößen entsprechend ändern, werden durch die variablen Teilentgelte abgedeckt. Zeitraumabhängige Bestandteile der Personalkosten und der sonstigen betrieblichen Aufwendungen sowie kalkulatorische Abschreibungen und Zinsen werden durch fixe Entgeltbestandteile abgedeckt.

Für bestimmte Leistungen (Kostenträger) werden vertragsgemäß ausschließlich fixe Entgelte berechnet.

- Sammlung und Entsorgung von Weihnachtsbäumen
- Einsammlung Wilder Müll
- Schadstoffmobil
- Direktanlieferungen (nur Grünabfälle)
- Sonderabfall-Zwischenlager
- Papierkorbentleerung
- Winterdienst
- Papierkorbleerung Straßenbegleitgrün

Für bestimmte Leistungen (Kostenträger) werden ausschließlich variable Entgelte berechnet.

- Entfrachtung Sperrmüll
- Reinigung des Straßenbegleitgrün

4.4 Methodik der Planansätze

4.4.1 Kalkulatorische Kosten

Die Entwicklung der kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen sowie der Restbuchwerte und deren Zuordnung auf die Bereiche erfolgt in den Anlagen 1 bis 3 zum Arbeitspapier „Ermittlung der kalkulatorischen Zinsen und kalkulatorischen Abschreibungen“.

Für alle Wirtschaftsgüter werden die kalkulatorischen Zinsen nach der kalkulatorischen Restwertmethode berechnet. Den Berechnungen liegt ein kalkulatorischer Zinssatz in Höhe von 5% p.a. zugrunde.

4.4.2 Fahrzeugkosten

Die festen Fahrzeugkosten (Fahrzeuge, Aufbauten und Schüttungen) werden pro Fahrzeug und Jahr ermittelt. Die geplanten Ersatzinvestitionen im Zeitraum 2026 bis 2030 ergeben sich aus der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer der für die Leistungserbringung notwendigen Fahrzeuge und münden in einer Investitionsplanung.

Die Investitionsplanung richtet sich nach dem Bedarf an Fahrzeugeinsatzstunden, der wiederum nach Maßgabe der Tourenplanung und der getroffenen Annahmen betreffend der Verfügbarkeit der Fahrzeuge ermittelt wird. Die Tourenplanung ist im Wesentlichen durch Satzung und vertragliche Vereinbarungen bestimmt. Grundlagen sind die Behälterdatei (Abfall) bzw. das Verzeichnis der Straßen nach ihren Reinigungsklassen. Die Anzahl der Fahrzeuge wird auf Basis der Gesamtzahl der benötigten Einsatzstunden errechnet.

Grundlage des kalkulatorischen Ansatzes von Anschaffungs-/Herstellungskosten für Neuananschaffungen von Fahrzeugen sind u. a. Markterkundungen, eingeholte Angebote und Erfahrungswerte. Uns liegen zur Prüfung Angebote für die Ersatzinvestitionen des Fuhrparks vor.

Zur Ermittlung der kalkulatorischen Abschreibungen werden von den bilanziellen Nutzungsdauern abweichende (längere) kalkulatorische Nutzungsdauern der Fahrzeuge berücksichtigt.

Der Ermittlung der kalkulatorischen Zinsen liegen die mittleren kalkulatorischen Restbuchwerte eines jeden Jahres zugrunde. Aus den einzelnen Jahreswerten der Kalkulationszeiträume 2026 bis 2030 wurden jeweils Jahresmittelwerte errechnet.

4.4.3 Personalkosten

Dem Ansatz der für die Betriebsprozesse erforderlichen Personalkosten liegt im Wesentlichen die Tourenplanung zugrunde. Hieraus ergeben sich die benötigten Fahrer-, Lader und Handreinigerstunden. Weiterhin fließen die getroffenen Annahmen hinsichtlich von Ausfall- und Schulungszeiten in die Kalkulation ein, weil diese für den Ansatz der Einsatzstunden im Jahr pro Person und die Ermittlung der Stundensätze je Personalpool (z.B. Fahrer, Lader und Handreiniger) maßgeblich sind.

Zur Kalkulation der Personalkosten werden die zur Erbringung der Leistungen erforderlichen Stunden mit den Stundensätzen multipliziert. Sowohl beim Ansatz der Personalstunden je Personalpool wie beim Personalkostenstundensatz wird zwischen dem nach dem Bundesmanteltarifvertrag für Arbeiter gemeindlicher Verwaltungen und Betrieben – nachfolgend: „BMT-G-II“ – (für die Mitarbeiter aus dem Personalüberleitungsvertrag mit Bestandsschutz) und den nach dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst –Entsorgung - nachfolgend: „TVöD“ - Beschäftigten unterschieden.

4.4.4 Sonstiger betrieblicher Aufwand

Im sonstigen betrieblichen Aufwand werden die übrigen, für die Leistungserbringung anfallenden Kosten, zusammengefasst. Hierzu zählen z.B. Raumkosten (Instandhaltung, Energie, Miete etc.), Behälterkosten (Austausch/Reparatur), Instandhaltung von Betriebsausstattung und maschineller Anlagen (RAUA, Waage etc.) sowie Vertriebs- und Verwaltungskosten und sonstige Kosten.

4.5 Grundstückstransaktion

Grundstücke und Immobilien der ALBA Braunschweig GmbH wurden im Jahr 2022 in der ALBA Europe Holding plc & Co. KG gebündelt.

Kalkulatorisch bleibt es bei der bisherigen Vorgehensweise, bei der kalkulatorische Zinsen und Abschreibung in die Berechnung der Entgelte einfließen.

4.6 Planungen für Neubau/Modernisierung der Vergärungsanlage

Es soll eine neue Vergärungsanlage errichtet werden. Die Inbetriebnahme der Bioabfallvergärung ist für 2026 geplant.

Auf der Basis einer kalkulatorischen Nutzungsdauer von 40 Jahren für den Bauteil (Vergärung und TA-Luft) und 20 Jahren für die maschinelle Ausstattung ergeben sich ab 01.01.2026 zusätzlich zu den heutigen Entgelten für Kompostierung und Vergärung Mehrkosten.

ALBA BS hat angeboten, Mehrkosten im Falle der Vertragsverlängerung vom 01.01.2026 bis zum 31.12.2030 in Höhe eines Absolutbetrages in Höhe von 615.000 € netto pro Jahr zu übernehmen.

4.7 Nichtkündigung der Leistungsverträge I und II

Durch eine Nichtkündigung der Leistungsverträge I und II erhält ALBA BS Planungssicherheit. Effizienz- und Kostenvorteile infolge struktureller Anpassungen werden an die Stadt Braunschweig weitergeben. ALBA BS gibt in diesem Fall ein Preisnachlass von 1,0 Mio. EUR pro Jahr (zzgl. MwSt.) auf die heutigen fortgeschriebenen Entgelte (Kalkulation 2021 - 2025 unter Berücksichtigung der Preisgleitklauseln) im Zeitraum 2026 - 2030.

4.8 Weitere Vereinbarungen

Vereinbarungsgemäß ergeben sich folgende Regelungen zum Kalkulationsprozess:

- Bei der Kalkulation der Grundstückskosten wird, wie in der Vergangenheit, mit Abschreibung und Zins kalkuliert. Zwischenzeitlich vorhandene Mietverträge bleiben unberücksichtigt.
- Nicht Gegenstand der Prüfung sind die Kosten der Restabfallbehandlung.

5 Prüfungsansatz

Wegen der vorstehend beschriebenen Vorgehensweise bei den Kalkulationen der Selbstkostenfestpreise fehlt der unmittelbar nachvollziehbare Bezug zu „Ist-Größen“ (Jahresabschluss, Ist-BAB) und Wirtschaftsplanansätzen. Wir haben daher die Plausibilität der getroffenen Annahmen, die Vollständigkeit bei der Berücksichtigung des Mengen- und Wertgerüsts und die Methodik des Kalkulationsprozesses in Stichproben überprüft und bewertet.

Dem Kalkulationsprozess liegen von Econum entwickelte Excel-Tabellen zugrunde. Diese Excel-Tabellen standen in Papierform und als pdf-Dateien zur Verfügung; einige Excel-Dateien haben wir als Office-Dokument vorliegen. Zur Prüfung der rechnerischen Richtigkeit der Kalkulationen haben wir die Excellisten nachgebildet und in Stichproben überprüft.

Selbstkostenfestpreise gemäß § 6 VO PR sind unter Beachtung der Vorschriften der Leitsätze für die Preisermittlung (nachfolgend: „LSP“) auf vorkalkulatorischer Basis unter Verwendung von Planmengen und werten zu ermitteln.

Hinsichtlich der Auslegung der Vorschriften der VO PR und der LSP haben wir uns auf die Kommentierung in Ebisch/Gottschalk, „Preise und Preisprüfung“ bei öffentlichen Aufträgen (nachfolgend: „Ebisch/Gottschalk“), in Michaelis/Rhösa, „Preisbildung bei öffentlichen Aufträgen einschließlich Beschaffungswesen“, lose Blattsammlung, (nachfolgend: „Michaelis/Rhösa“) sowie Christian Strickmann, „Preiskalkulationen nach den Leitsätzen für die Preisermittlung aufgrund von Selbstkosten“, gestützt.

Außerdem haben wir Entscheidungen von Verwaltungs- und Oberverwaltungsgerichten herangezogen, die sich in ihren Urteilen mit der Kalkulation von Selbstkostenfestpreisen im Entsorgungsbereich beschäftigen.

Zur Beurteilung der Fragen, ob die von ALBA BS kalkulierten Kosten „angemessen“ sind und ob eine „wirtschaftliche Betriebsführung“ vorliegt, ist folgendes anzumerken. Es gibt, weder im öffentlichen Preisrecht, noch in Bezug auf einzelne Branchen allgemein gültige Maßstäbe, die exakt definieren, was „angemessen“ ist bzw. was die Merkmale einer „wirtschaftlichen Betriebsführung“ sind. Da ALBA BS bei ihren Kalkulationen die Vorschriften der LSP zu beachten hat, haben wir bei unserer Prüfung in erster Linie die nachfolgenden Kriterien zur Beurteilung der Angemessenheit und der wirtschaftlichen Betriebsführung herangezogen:

§ 5 (1) VO PR schreibt vor, dass nur angemessenen Kosten des einzelnen Betriebes bei einer Selbstkostenkalkulation angesetzt werden dürfen. Dabei ist der Begriff „angemessen“ nicht eng zu fassen. Nach den maßgeblichen Kommentierungen sind die Kosten als angemessen anzusehen, die für die Leistungserstellung im individuellen Betrieb objektiv notwendig sind und „die nicht in einem auffälligen Missverhältnis zur Leistung“ stehen. Angefallene Kosten sind demnach auch dann verrechnungsfähig, wenn sie in einem gewissen Ausmaß von den vergleichbaren Kosten vergleichbarer Unternehmen abweichen (z.B. Ebisch/Gottschalk: RdNr: 19ff zu Nr. 4 LSP).

Nach Nr. 4 (2) LSP dürfen nur die Kosten berücksichtigt werden, die bei wirtschaftlicher Betriebsführung entstehen. Die geforderte wirtschaftliche Betriebsführung bezieht sich auf das gesamte Produktionsverfahren (Ebisch/Gottschalk: RdNr: 14 zu Nr. 4 LSP). Bei der Beurteilung der wirtschaftlichen Betriebsführung ist demnach – anders als bei der Angemessenheitsbeurteilung, bei der ein objektiver Maßstab gilt – subjektiv auf die Gesamtleistung und die individuellen Verhältnisse im Unternehmen abzustellen. Von einer wirtschaftlichen Betriebsführung ist immer dann auszugehen, wenn die bei der Leistungserstellung anfallenden Kosten nach den sich aus den Betriebsverhältnissen des leistenden Betriebs ergebenden Merkmalen als wirtschaftlich angesehen werden können. Solange der Auftragnehmer seine Leistung unter der Prämisse einer Gesamtkostenminimierung erstellt, kann eine unwirtschaftliche Betriebsführung nicht unterstellt werden (Michael/Rhösa, Anmerkung 2.1.2 zu LSP Nr. 4 LSP).

Die Vorschrift der Nr. 4 (2) LSP soll ausdrücklich nicht in die unternehmerische Entscheidungsfreiheit eingreifen. Bei Individualleistungen muss deshalb die Wirtschaftlichkeitsprüfung von den realen Produktionsbedingungen ausgehen. Auftragsgemäß ist bei der Überprüfung der Plausibilität der Kapazitäts- und Wertansätze von einer wirtschaftlich normalen (branchenüblichen) Betriebsführung unter Berücksichtigung der Leistungsinhalte, der örtlichen Gegebenheiten und der transaktionsbedingten Sachverhalte (z.B. Personalüberleitungsvertrag) auszugehen.

6 Prüfungshandlungen Kompostierung und Vergärung

6.1 Vorbemerkung

Gegenstand unserer Prüfung ist die uns von der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH (ehem. Braunschweiger Kompost GmbH, nachfolgend „ALBA NS“ genannt) vorgelegte, von Econum erstellte betriebswirtschaftliche Kalkulation für die Verwertung von Bioabfall und Grünabfall aus der Stadt Braunschweig für die Jahre 2026 bis 2030.

Ziel der Prüfung ist es, Feststellungen zur Mängelfreiheit und Angemessenheit der Entgelte im Verhältnis zu den zu erbringenden Leistungen für die Kompostierung und Vergärung von Bioabfall zu treffen.

Unsere Prüfung erstreckt sich im Einzelnen auf die Kalkulation der Kosten der Verwertung, der Bioabfälle und Grünabfälle aus dem Entsorgungsgebiet der Stadt Braunschweig für die Jahre 2026 bis 2030, die im Arbeitspapier der Econum vom 03.03.2023 dargestellt ist.

Bei unserer Prüfung haben wir die Übereinstimmung der von Econum berücksichtigten Ansätze von Mengen und Werten mit den uns von ALBA BS überreichten Unterlagen und erteilten Auskünften geprüft. Für die Plausibilisierung der zugrunde gelegten Mengen und Werte konnten wir auch das entsprechende Arbeitspapier von Econum für die Kompostierung und Vergärung heranziehen.

Für unsere Prüfung haben wir die unter Kapitel 1.2 genannten Unterlagen herangezogen.

6.2 Vertragliche Grundlagen und Rahmenbedingungen

An dem vertraglichen Rahmenwerk im Leistungsbereich Kompostierung und Vergärung haben sich gegenüber dem vergangenen Kalkulationszeitraum 2021 bis 2025 keine Änderungen ergeben.

Die vertraglichen Rahmenbedingungen sind im Entsorgungsvertrag für Grün- und Bioabfälle (Kompostierungsvertrag) vom 31.03.2004 geregelt. Weiterhin gilt ein erster Änderungsvertrag vom 18.12.2009 und ein zweiter Änderungsvertrag vom 20.04.2018.

Für die Laufzeit ab 2026 sind aufgrund besonderer Bedingungen für den Leistungsbereich Kompostierung und Vergärung (siehe Kapitel 6.3) vertragliche Anpassungen in einem dritten Änderungsvertrag aufzunehmen.

Die ALBA NS rechnet die Leistungen der Verwertung der von ALBA BS angelieferten Bioabfälle und Grünabfälle mit ALBA BS ab. ALBA BS berechnet die ihr von der ALBA NS in Rechnung gestellten Beträge im Rahmen des Leistungsvertrages II an die Stadt Braunschweig weiter.

6.3 Besondere Bedingungen für den aktuellen Kalkulationszeitraum

Im Bereich Kompostierung und Vergärung ergeben sich für den Kalkulationszeitraum 2026 bis 2030 Änderungen. Die bestehende Anlage zur Kompostierung und Vergärung in Braunschweig-Watenbüttel soll umgebaut werden (BioEnergie-Zentrums BEZ).

Die ALBA Niedersachsen-Anhalt betreibt seit Jahren in Watenbüttel in unmittelbarer Nähe der Deponie und der Kläranlage Steinhof eine kontinuierliche Vergärungsanlage und eine Grünabfallkompostierung. Damit in Zukunft die getrennt erfassten Bioabfälle aus der Stadt Braunschweig zuverlässig und vollständig hochwertig verwertet werden können, hat ALBA in Abstimmung mit der Stadt Braunschweig den Neubau einer Vergärungsanlage als Ersatz für die bestehende Vergärungsanlage vorgesehen. Hierzu liegt uns eine Mitteilung der Fachverwaltung der Stadt Braunschweig vom 17.09.2021 an den Bauausschuss zum Thema „ALBA – Zukunft Bioabfallvergärungsanlage Watenbüttel“ vor.

Die bestehende Vergärungsanlage wurde in den 1990er Jahren errichtet, entspricht nicht mehr dem Stand der Technik und verarbeitet auskunftsgemäß zudem – aufgrund technischer Einschränkungen im Bereich der Anlagentechnik – mittlerweile weniger als 10.000 Mg/a Bioabfälle. Infolgedessen werden aktuell unbehandelte Bioabfälle aus Braunschweig auf den Außenflächen kompostiert. Des Weiteren besteht aus den Anforderungen des neuen Bundes-Immissionsschutzgesetz (TA Luft¹) Handlungsbedarf zur Erneuerung der Anlage.

Es liegen uns Erläuterungen zur aktuellen Kostenschätzung für die Errichtung der Bioabfallvergärungsanlage und zur Budgetkostenschätzung für die Anpassung der Grünabfallkompostie-

¹ Neufassung der Ersten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft – TA Luft) vom 18. August 2021

zung am Standort des BioEnergie-Zentrums (BEZ) in Braunschweig Watenbüttel vor. Die Erläuterungen wurden von Ingenieurbüro u.e.c. Berlin Umwelt- und Energieconsult GmbH zum Stand 03.03.2023 erstellt. Die Kostenschätzung durch u. e. c. Berlin ist Bestandteil der Kalkulation.

Die Stadt Braunschweig begrüße es grundsätzlich, dass ein Konzept für eine zukunftsfähige Bioabfallverwertung erstellt und umgesetzt wird.

Gewährleistung einer hochwertigen Verwertung
Die alte Anlage ist veraltet und entspricht nicht mehr dem Stand der Technik
Wartungsfirma der alten Anlage steht ab Ende 2021 nicht mehr zur Verfügung. Der Betrieb der Vergärungsanlage wird von ALBA BS bis zur Inbetriebnahme der neuen Vergärungsanlage gewährleistet.
Einhaltung neuer Anforderungen aus Bundes-Immissionsschutzgesetz (TA Luft)

Tabelle 2: Neubau BioEnergie-Zentrums (BEZ)

In Bezug auf die Anlagentechnik ist im bestehenden Leistungsvertrag u.a. geregelt, dass ALBA BS jederzeit die Betriebssicherheit der Anlagen zu gewährleisten hat und aufgrund veränderter rechtlicher Anforderungen technische Änderungen auf eigene Kosten durchzuführen hat. Neben dem Betrieb der Anlagen, obliegen ALBA BS die Instandhaltung und Erneuerung der Anlagen. Die aus den Anschaffungs- und Herstellungskosten resultierenden Abschreibungen und Zinsen sind somit bereits in den Entgelten berücksichtigt.

Durch den Neubau des BioEnergie-Zentrums (BEZ) ergeben sich Mehrkosten für Kompostierung und Vergärung. ALBA BS ist bereit, absolute Kosten i.H.v. 615T€ pro Jahr im Kalkulationszeitraum 2026 bis 2030 im Falle einer Vertragsverlängerung bis 31.12.2030 zu übernehmen². Hierzu liegt uns ein Schreiben von ALBA BS an die Stadt Braunschweig vom 05.01.2023 vor. Eine LSP-Kalkulation zu diesem Ansatz gibt es nicht. Die Übernahme des o.g. Betrags wird außerhalb der Kalkulation berücksichtigt und ist auftragsgemäß nicht Bestandteil unserer Prüfung.

² vgl. Schreiben von ALBA BS an die Stadt Braunschweig vom 05.01.2023

6.4 Grundsätzliches zur Kalkulation

6.4.1 Arbeitspapier

Econum hat die Selbstkostenfestpreiskalkulation als Vorkalkulation aufgrund zwischen ALBA BS und der Stadt Braunschweig abgestimmter

- Investitionspläne,
- Öffnungszeiten für die Vergärungsanlage und den Kompostplatz und
- Mengenprognosen

und gemäß Vorgaben der VO PR 30/53 in Verbindung mit den Leitsätzen für die Preisermittlung aufgrund von Selbstkosten (LSP) erstellt. In dem Arbeitspapier von Econum sind u.a. die der Kalkulation zugrunde gelegten, für die Durchführung der Entsorgung der Bio- und Grünabfälle erforderlichen, Fahrzeuge und mobilen Geräte sowie die Personalkapazitäten aufgeführt.

6.4.2 Entgeltstrukturen

Die Entgeltstrukturen orientieren sich an folgenden Aktivitäten

- Vergärung (Bioabfallverwertung)
- Freiflächenkompostierung (Grünabfallverwertung)
- gemeinsame Aktivitäten (Bioabfall- und Grünabfallverwertung)

Das Entgelt setzt sich jeweils getrennt für Bioabfall und Grünabfall sowie gemeinsame Nutzung aus mengen- und zeitraumabhängigen Bestandteilen zusammen.

In Anlage 4 des 2. Änderungsvertrages zum Entsorgungsvertrag werden die Grundentgelte aufgeführt, die ab 01.01.2021 bis zum 31.12.2025 gelten sollen. Gesondert aufgeführt werden die

- a) Entgelte Bioabfall,
- b) Entgelte Grünabfall und
- c) Entgelte gemeinsame Nutzung

jeweils mit ihren variablen und fixen Bestandteilen. Wir gehen davon aus, dass die Struktur der Entgelte auch im aktuellen Planungshorizont 2026 bis 2030 gültig bleibt.

6.4.3 Preisgleitung

Die kalkulierten Entgelte werden während des Leistungszeitraumes 2026 bis 2030 mit der im Kompostierungs- und Vergärungsvertrag vertraglich vereinbarten Preisgleitklausel fortgeschrieben. Zum Ausgleich der allgemeinen Preissteigerung erfolgen gemäß Anlage 4 (8) des Vertrages regelmäßig jährlich zum 01.01. eines Jahres Preisadjustierungen der variablen und fixen Grundentgeltbestandteile. Für die Preisadjustierung gilt ein Gesamtindex, welcher sich aus Einzelindices zusammensetzt. Einzelindices gelten nach Maßgabe der gewichteten Entgeltkomponenten, d. h. der prozentualen Anteile der Kostenarten an den variablen und fixen Entgeltbestandteilen.

Der Preisgleitung liegen u.a. die vom Statistischen Bundesamt herausgegebenen Reihen der Indices für Erzeugerpreise für Dieselmotorkraftstoff, Investitionsgüter und für tarifliche Monatsverdienste in der öffentlichen Verwaltung zugrunde.

6.5 Planansätze

Der Planansatz der Kalkulation sieht kalkulatorische Kosten, kassenwirksame Kosten und erwirtschaftete Erlöse vor.

6.5.1 Kalkulatorische Kosten

Als kalkulatorische Kosten werden folgende Kostenelemente verrechnet.

1. kalkulatorische Abschreibungen
2. kalkulatorische Zinsen
3. kalkulatorische Wagniskosten (Abschreibungswagnis)
4. kalkulatorischer Gewinnzuschlag
5. kalkulatorische Gewerbesteuer

6.5.1.1 Kalkulatorische Abschreibungen

Die in die Entgelte eingerechneten kalkulatorischen Abschreibungen amortisieren die Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich bereits verrechneter Abschreibungen, also die Buchwerte der Grundstücke und Gebäude und der technischen Anlagen, der Maschinen sowie der Betriebs- und Geschäftsausstattung zum 01.01.2026. Dabei werden die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern zugrunde gelegt. Aus den jährlichen Abschreibungsbeträgen der Jahre 2026 bis 2030 wird ein Durchschnittswert ermittelt, der in den Entgeltbestandteilen berücksichtigt wird.

Aus dem Investitionsplan ergeben sich Investitionsbeträge und Investitionszeitpunkte im Zeitraum 2026 bis 2030. Unter Berücksichtigung der Nutzungsdauer der investierten Güter werden, beginnend mit dem Jahr der Investitionen, jährliche Abschreibungsbeträge ermittelt. Der Durchschnitt, der sich daraus für das Jahr 2026 bis 2030 ergibt, wird ebenfalls im Rahmen der kalkulierten Abschreibungsbeträge berücksichtigt.

6.5.1.2 Kalkulatorische Zinsen - Anlagevermögen

Kalkulatorische Zinsen werden mit 5% des in den Sachanlagen gebundenen Kapitals (ermittelt auf Buchwertbasis für jedes einzelne Jahr) berechnet. Dabei gilt die Methode der mittleren Kapitalbindung.

6.5.1.3 Kalkulatorische Zinsen - Umlaufvermögen

Kalkulatorische Zinsen auf das Umlaufvermögen werden in der Kalkulation nicht berücksichtigt.

6.5.1.4 Kalkulatorische Wagniskosten (Abschreibungswagnis)

Es werden Abschreibungswagniskosten in Höhe von 168.200 € pro Jahr in Ansatz gebracht. Diese resultieren aus den voraussichtlich entstehenden Abbruchkosten für die Bestandsanlage (Vergärung) sowie der Entsorgung von kontaminiertem Boden der Altanlage. Den voraussichtlichen Gesamtkosten in Höhe von ca. 991.000 EUR stehen Verwertungserlöse (Metall) in Höhe von ca. 150.000 EUR entgegen. Das Abschreibungswagnis von ca. 841.000 EUR wird über einen Zeitraum von 5 Jahren aufgelöst.

6.5.1.5 Kalkulatorischer Gewinnzuschlag

Gemäß Nr. 52 LSP wurde der kalkulatorische Gewinnzuschlag auf einen Hundertsatz vom Umsatz (dies entspricht den Nettoselbstkosten) bezogen. Der kalkulatorische Gewinnzuschlag wurde in der vorgelegten Kalkulation mit 3% veranschlagt und entspricht dem Inhalt des Auftragschreibens der Stadt Braunschweig und ALBA BS vom 08.02.2023 an uns.

6.5.1.6 Kalkulatorische Gewerbesteuer

Die kalkulatorische Gewerbeertragsteuer wurde auf Grundlage der im öffentlichen Preisrecht anzuwendenden „Stuttgarter Formel“ berechnet und auf Basis des kalkulatorischen Gewinns auf die Bereiche verteilt. Hierbei wurde die Gewerbeertragssteuer auf die Hälfte der Differenz auf kalkulatorischen Zinsen und die bilanziellen Zinsen angesetzt. Berücksichtigung fanden die Werte der Jahre 2017 - 2021 im Durchschnitt sowie die Besonderheit der steuerlichen Organshaft der ABLA NS im Rahmen der Konzernzugehörigkeit zur ALBA-Gruppe.

Aufgrund dessen wurde für die Berechnung auf die Daten der ALBA Europe Holding zurückgegriffen. Die Gewerbeertragsteuer wird mit einem Betrag in Höhe von 19.402 € jährlich in Ansatz gebracht.

6.5.2 Kassenwirksame Kosten

Die aufwandsgleichen Kalkulationsbestandteile, d. h. die laufenden Kosten abzüglich verrechneter Erlöse, werden auf unterschiedliche Verfahrensweisen hergeleitet.

6.5.2.1 Treibstoffkosten

Treibstoffkosten werden mengenabhängig pro Fahrzeug/Maschine nach Maßgabe der voraussichtlichen Einsatzstunden, Verbrauchsdaten und aktuellen Treibstoffpreise errechnet.

6.5.2.2 Strom

Für diese Kostenposition wurden insgesamt 15.000 EUR Stromkosten pro Jahr geplant. Die Nutzung von BHKW und der Photovoltaikanlage ermöglicht die eigene Produktion und Nutzung von Strom, Gas und Wärme. Es werden lediglich Stromkosten für Reparatur- und Ausfallzeiten der BHKW kalkuliert.

6.5.2.3 Fremde Entsorgungskosten

Fremde Entsorgungskosten entstehen für die Beseitigung von Sieb- und Sortierresten aus der Vergärung und Freiflächenkompostierung und während der Revisionszeiten der Vergärungsanlage. Hierfür ist ein Betrag von 288.365 € in der Kalkulation berücksichtigt.

6.5.2.4 Personalkosten

Die Personalkosten wurden zeitraumabhängig auf der Grundlage aktueller Personalkapazitäten sowie der mittleren jährlichen Lohn- und Lohnnebenkosten der eingesetzten Personen angesetzt.

Für den Kalkulationszeitraum sind 9 Personalkapazitäten (gerechnet als Vollzeitäquivalente) geplant.

- 0,8x Betriebsleitung
- 1x Anlagenleitung und Steuerung
- 2x Betrieb/Wartung/Mechanik
- 5x Maschinist
- 0,25x Reinigung/Helfer

6.5.2.5 Wartungs- und Instandhaltungskosten

Den Ansätzen für zeitraumabhängige Wartungs- und Instandhaltungskosten, die weit überwiegend für die Anlagentechnik und das Gebäude Neubau der Vergärungsanlage anfallen, liegen Erfahrungssätze in Form von prozentualen Anteilen an den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Gebäude und baulichen Anlagen (0,5%) und technischen Anlagen Maschinen (2%) zugrunde.

Die Instandhaltungskosten für Radlader, Siebmaschinen, Schredder sowie sonstige Fahrzeuge und Maschinen sind aufgrund von Erfahrungswerten der Vergangenheit sowie des technischen Alters und Zustandes der Maschinen geschätzt.

6.5.2.6 Weitere zeitraumabhängige Kosten

Den Planansätzen über weitere zeitraumabhängige Kosten werden prozentuale Umlagesätze, Beitragsrechnungen, Miet- und Leasingverträge, Bescheide und ähnliche Unterlagen und Belege zugrunde gelegt.

- Mieten und Versicherungen
- Labor- und Analysekosten
- Betriebs-, Abschluss- und Prüfungskosten
- sonstigen Betriebsbedarf und Kosten des Geldverkehrs, Öffentlichkeitsarbeit, Fortbildung und Arbeitskleidung
- Grundsteuer- und Abwassergebühren
- sonstige Kosten

6.5.2.7 Versicherungen

Die Versicherungen beinhalten Gebäude, die nach dem Umbau des BEZ erhalten bleiben, sowie neue Gebäude und fest eingebaute Maschinen. Für mobile Maschinen ist keine Versicherung vorgesehen.

Für Versicherungen wurden Gesamtkosten in Höhe von 139.301 € pro Jahr kalkuliert. Die Verteilung auf die Bereiche ist wie folgt (siehe Tabelle 3):

Bereich	Betrag p.a.
Vergärung	123.071 €
Kompostierung	16.230 €
Summe	139.301 €

Tabelle 3: Versicherungen

Weiterhin wurden aufgrund von fehlenden Versicherungen für Fahrzeuge/mobile Geräte jährliche Kosten für Schadensfälle in Höhe von 11.264 € pro Jahr in Ansatz gebracht (Kostenelement Schadensfälle). Diese Schäden, die an nicht versicherten mobilen Maschinen entstehen,

sind in der Position „Kosten für nicht versicherte Schadensfälle“ ausgewiesen und betragen 0,75% der Anschaffungskosten.

6.5.2.8 Verwaltungskosten

Verwaltungskosten für anteilige Nutzung zentraler Funktionen wie Geschäftsführung, Rechnungswesen, Einkauf, Personalwesen, IT-Infrastruktur und Rechtsberatung werden pauschal mit 97.000 € in die Kalkulation aufgenommen.

6.5.3 Erlöse

Erlöse und Einstandskosten des Geschäftes mit Handelswaren, vor allem von Rinden- und Holzmulch, wurden entsprechend der aktuellen Entwicklung der Kundennachfrage abgeschätzt. Weiterhin ergeben sich Biogase aus dem Vergärungsprozess, Verkauf von Kompost aus der Kompostierung und Verkauf von Strom, aus deren Verkauf Erlöse erzielt werden (siehe Tabelle 4).

Erlöse	Betrag
Verkauf Strom aus BHKW	431.200 €
Verkauf Strom aus Photovoltaik	112.800 €
Verkauf von Kompost	113.165 €
Verkauf von Handelswaren	47.222 €
Verkauf von Brennstoffen	61.250 €

Tabelle 4: Erlöse

Weitere Erlöse ergeben sich aus der Anlieferung von Drittmengen (siehe Kapitel 6.8) i.H.v. 750.000 €.

6.6 Abgrenzung von Drittgeschäften

Für die Berücksichtigung der auf Drittgeschäfte anfallenden Kosten gilt das Vollkostenprinzip mit Abzug der Dritterlöse. Drittgeschäfte fallen im Bereich der Freiflächenkompostierung und

Vergärung an. Insbesondere werden Anlieferungen der Containerdienste bei ALBA NS kompostiert. Erlöse aus Drittgeschäften werden von den Kompostierungs- und Vergärungskosten abgezogen.

Eine Übersicht des Volumens des Drittgeschäfts findet sich im Mengengerüst in Kapitel 6.8. Das Drittgeschäft macht im Bereich der Kompostierung mit ca. 3/4 der angelieferten Menge den Großteil aus; im Bereich der Vergärung beträgt das Drittgeschäft ca. 1/3 der angelieferten Menge.

6.7 Rechnerische Prüfung der Kalkulation

Zu unseren Aufgaben der Angemessenheitsprüfung der Selbstkostenfestpreiskalkulationen (LSP-Vorkalkulationen) gehört unter anderem die Überprüfung der rechnerischen Richtigkeit. Zu diesem Zweck der rechnerischen Prüfung werden Planannahmen und angenommenen Voraussetzungen der Kalkulation bei Erstellung nicht in Frage gestellt. Dies bedeutet, dass wir die Parameter der Kalkulation übernehmen und darauf basierend den Rechenweg unabhängig nachbilden.

Die Überprüfung der rechnerischen Richtigkeit legt die Selbstkostenkalkulation für die Verwertung von Bioabfall und Grünabfall aus der Stadt Braunschweig (Jahre 2026 bis 2030) durch die ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH zugrunde.

6.7.1 Zielsetzung

Ziel der Prüfungshandlung ist es, die berechneten Kosten und Erlöse zur Leistungserbringung gemäß Vertrag über die Entsorgung kompostierbarer Abfälle in der Stadt Braunschweig zwischen ALBA Braunschweig GmbH und ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH rechnerisch zu überprüfen.

6.7.2 Kostenelemente

Die Kalkulation unterscheidet verschiedene Kostenelemente wie folgt. Wir haben die Einteilung bei unserer Prüfung übernommen.

- Kalkulatorische Kosten
- Ausgabenwirksame bzw. kassenwirksame Kosten
 - Variable
 - Fix
- Personalkosten
- Erlöse
- Allgemeinkosten
- Gewinnzuschlag

6.7.3 Kostenbereiche

Die Kalkulation unterscheidet unterschiedliche Kostenbereiche wie folgt. Wir haben die Einteilung bei unserer Prüfung übernommen.

- Vergärungsanlage (VGA)
- Freiflächenkompostierung (FFK)
- Allgemeinkosten

Die Allgemeinkosten werden im Verlauf der Kalkulation im Verhältnis 80/20 zugunsten der Vergärungsanlage verteilt.

6.7.4 Methodik

In einer unabhängigen Berechnung prüfen wir die rechnerische Richtigkeit der vorgelegten Kalkulation. Wir plausibilisieren den Rechenweg und die Rechenergebnisse eigenständig und vergleichen anschließend die Ergebnisse.

6.7.5 Rechenweg

6.7.5.1 Kosten

Kalkulatorische und ausgabenwirksame Kosten werden pro Bereich aufaddiert. Dabei ergeben sich folgende Kostensummen.

	VGA	FFK	Allgemein	Gesamt
kalk. Kosten	2.213.283 €	411.977 €	0 €	2.625.260 €
ausgabenwirk- same Kosten	1.178.857 €	425.060 €	258.650 €	1.862.567 €
Summe Kosten	3.392.140 €	837.037 €	258.650 €	4.487.827 €

Tabella 5: Übersicht kalkulatorischer und ausgabenwirksamer Kosten

6.7.5.2 Erlöse

Den oben summierten Kosten stehen Erlöse gegenüber, die in Ansatz gebracht werden.

	VGA	FFK	Allgemein	Gesamt
Anlieferungen von Drittmen- gen	750.000 €	497.750 €		1.247.750 €
übrige Erlöse	516.992 €	201.423 €	47.222 €	765.637 €
Summe Erlöse	1.266.992 €	699.173 €	47.222 €	2.013.387 €

Tabella 6: Übersicht Erlöse

6.7.5.3 Verrechnung

Kosten und Erlöse werden gegeneinander verrechnet. Das heißt, die erwirtschafteten Erlöse schmälern die entstehenden Kosten.

	VGA	FFK	Allgemein	Gesamt
Summe Kosten (s.o.)	3.392.140 €	837.037 €	258.650 €	4.487.827 €
Summe Erlöse (s.o.)	1.266.992 €	699.173 €	47.222 €	2.013.387 €
Summe Kosten/Erlöse	2.125.148 €	137.864 €	211.428 €	2.474.440 €

Tabelle 7: Übersicht Kosten minus Erlöse

6.7.5.4 Aufteilung Allgemeinkosten bzw. Allgemeinerlöse

Die Positionen aus Kostenbereich Allgemein werden auf Vergärungsanlage (VGA) und Freiflächenkompostierung (FFK) aufgeteilt. Das Verhältnis ergibt sich 80/20 zugunsten der Vergärungsanlage.

	VGA	FFK	Allgemein	Gesamt
Summe Kosten/Erlöse (s.o.)	2.125.148 €	137.864 €	211.428 €	2.474.440 €
Aufteilung Allgemeine Kosten	167.474 €	43.954 €	-211.428 €	
Summe Kosten/Erlöse nach Aufteilung der Allgemeinkosten	2.292.622 €	181.818 €	0 €	2.474.440 €

Tabelle 8: Übersicht Aufteilung Allgemeinkosten

6.7.5.5 Gewinnzuschlag

Es wird ein kalkulatorischer Gewinnzuschlag in Höhe von 3% auf die Nettoselbstkosten vorgenommen. Allgemeinkosten werden auf die Kostenbereiche VGA und FFK aufgeteilt. Die Erlöse aus Anlieferung von Drittmengen werden aus den Nettoselbstkosten herausgerechnet.

	VGA	FFK		Gesamt
Summe Kosten (s.o.)	3.392.140 €	837.037 €		4.240.570 €
Aufteilung All-gemeinkosten (s.o.)	167.474 €	43.954 €		211.428 €
Erlöse aus Anlieferung von Dritten (s.o.)	-750.000 €	-497.750 €		-1.247.750 €
Summe	2.809.614 €	383.241 €	0 €	3.204.248 €
Gewinnzuschlag 3%	84.288 €	11.497 €		95.786 €

Tabelle 9: Gewinnzuschlag

6.7.5.6 Gewerbeertragssteuer

In der Kalkulation wird die Gewerbeertragsteuer wie folgt kommentiert: „Die Gewerbeertragsteuer wurde auf Grundlage der im öffentlichen Preisrecht anzuwendenden Stuttgarter Formel berechnet und auf Basis des kalkulatorischen Gewinns auf die Bereiche verteilt. Hierbei wurde die Gewerbeertragssteuer auf die Hälfte der Differenz auf kalk. Zinsen und die bilanziellen Zinsen angesetzt. Berücksichtigung fanden die Werte der Jahre 2017 - 2021 im Durchschnitt sowie die Besonderheit der steuerlichen Organschaft der NISA im Rahmen der Konzernzugehörigkeit zur ALBA-Gruppe.“

	VGA	FFK		Gesamt
Summe Kosten/Erlöse nach Aufteilung der Gemeinkosten	2.292.622 €	181.818 €	0 €	2.474.440 €
Gewinnzuschlag 3% (s.o.)	84.288 €	11.497 €		95.786 €
Gewerbeertragsteuer	17.069 €	2.333 €		19.402 €
Gesamtsumme	2.393.979 €	195.648 €	0 €	2.589.628 €

Tabelle 10: Übersicht Gewerbeertragsteuer

6.7.5.7 Gesamtkosten

Die Gesamtsumme über alle Kostenelemente ergibt sich für die beiden Bereiche Vergärungsanlage (VGA) und Kompostierung (FFK) wie folgt:

	VGA	FFK	Gesamt
Kosten	2.393.979 €	195.648 €	2.589.628 €

Tabelle 11: Ergebnis der Gesamtkosten

Die von uns nachgerechneten Werte stimmen mit der vorgelegten Kalkulation überein. Wir können keine Abweichungen feststellen.

6.7.6 Vergleich zur Kalkulation 2021-2025

Im Vergleich der Kalkulation Vergärungsanlage und Freiflächenkompostierung für den Zeitraum 2021-2025 zum Zeitraum 2026 bis 2030 sind die unterschiedlichen Gesamtkosten und Gesamtmengen zu erkennen (siehe Tabelle 12).

	Vergärungsanlage VGA	Freiflächenkompostierung FFK	Allgemein	Summe
2021-2025				
Gesamtkosten	1.379.237 €	267.052€		1.646.289 €
Menge kommunal	19.150 Mg	8.570 Mg		
Tonnagekosten	72,02 €/Mg	31,16 €/Mg		
2026-2030				
Gesamtkosten	2.393.979 €	195.648 €	0 €	2.589.628 €
Menge kommunal	19.400 Mg	6.400 Mg		
Tonnagekosten	123,40 €/Mg	30,57 €/Mg		

Tabelle 12: Vergleich Kalkulation 2021 mit 2026

Die Tonnagekosten für Vergärung steigen von 72€/Mg auf 123€/Mg. Die Kostensteigerung ist primär durch die Modernisierung/Neubau des BioEnergie-Zentrums (BEZ) in Braunschweig-Watenbüttel zu erklären (Erläuterungen siehe Kapitel 6.3).

Im Bereich der Freiflächenkompostierung bleibt der Tonnagepreis konstant (30,57 €/Mg statt 31,16 €/Mg).

6.8 Mengengerüst

Vergärungsanlage (VGA) und Freiflächenkompostierung (FFK) sind für ein konkretes Mengengerüst der angelieferten Wertstoffe ausgelegt. Die geplanten Mengen ergeben sich wie folgt.

Es wird von einer Auslastung von 98% der durch das Ingenieurbüro u. e. c. Berlin geplanten Kapazität ausgegangen.

- Vergärungsanlage 30.000 Mg/a
- Freiflächenkompostierung 25.000 Mg/a

Das angegebene Mengengerüst haben wir aus dem Arbeitspapier zur Kalkulation übernommen. Wir gehen davon aus, dass die Größenordnung in dieser Weise zwischen ALBA BS und der Stadt Braunschweig abgestimmt ist.

Pro Verwertungsart ergibt sich eine Aufteilung in kommunaler Anlieferung und Anlieferung von Drittmengen.

	Plan Mg/a (Tonnen pro Jahr)
Vergärung Biotonne (kommunal)	19.400
Vergärung Drittmengen	10.000
Summe	29.400

Tabelle 13: Mengengerüst Vergärungsanlage

	Plan Mg/a (Tonnen pro Jahr)
Kompost Grünschnitt (kommunal)	6.400
Kompost Drittmengen	18.100
Summe	24.500

Tabelle 14: Mengengerüst Freiflächenkompostierung

In der vorgelegten Kalkulation werden bei der Ermittlung der Tonnagekosten die Gesamtkosten (siehe Kapitel 6.7.5.7) durch die Menge kommunaler Anlieferung geteilt. Berichtsbegründend ist diese – und nicht die Gesamtanliefermenge – zu berücksichtigen, da die Erlöse aus Anlieferung von Dritten bereits in den Kosten wertmindernd eingeflossen sind (siehe Kapitel 6.7.5.2).

Vergärungsanlage	
Gesamtkosten	2.393.979 €
Vergärung Biotonne (kommunal)	19.400 Mg
Tonnagekosten	123,40 €/Mg

Tabelle 15: Tonnagekosten Vergärungsanlage

Freiflächenkompostierung	
Gesamtkosten	195.648 €
Kompost Grünschnitt (kommunal) in Mg/a	6.400 Mg
Tonnagekosten	30,57 €/Mg

Tabelle 16: Tonnagekosten Freiflächenkompostierung

Bei der angewendeten Methode die Gesamtkosten – nach Minderung der Drittmengenerlöse – auf die Menge kommunaler Anlieferung zu beziehen ergibt ein Tonnagepreis für die Stadt Braunschweig, der zur Kostendeckung der Anlage führt. Es ist zu beachten, dass der auf diese Weise kalkulierte Tonnagepreis nicht dem eigentlichen Tonnagepreis der Anlage an sich entspricht, sondern um die Differenz zum Tonnagepreis für Drittanlieferungen (i.H.v. 75€/Mg) erhöht ist.

Sowohl bei Kompostierung als auch bei Vergärung sind für die Kapazitätsauslastung der Anlage Drittmengen erforderlich (siehe Tabelle 13 und Tabelle 14). Die Dimensionierung der Anlagenkapazitäten orientiert sich auskunftsgemäß sowohl bei der Kompostierung als auch bei der Vergärung daran, die Wirtschaftlichkeit zu verbessern.

6.9 Plausibilisierung des Investitionsplans Kompostierung und Vergärung

Bei der Plausibilisierung des Investitionsplans prüfen wir getroffenen Annahmen zu Investitionen der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH (ALBA NS) ab dem Jahr 2026. Der Investitionsplan wird vom Unternehmen vorgelegt und in die Kalkulation übernommen.

Die Prüfung zur Plausibilisierung des Investitionsplans hat unmittelbar Auswirkung kalkulatorische Kostenelemente der Kalkulation (siehe Absatz 6.7.5.1).

- Kalkulatorische Abschreibungen
- Kalkulatorische Zinsen
- Abschreibungswagnis

Unser Ansatz besteht im Abgleich der Investitionskosten zwischen vorgelegter Kalkulation und der Kostenschätzung durch das Ingenieurbüro u. e. c. Berlin für die Neuerrichtung einer Bioabfallvergärungsanlage und Grünabfallkompostierung.

Wir prüfen in diesem Schritt die Investitionskosten der Modernisierung/Neubau des BioEnergie-Zentrums (BEZ) in Braunschweig Watenbüttel.

6.9.1 Vergärungsanlage

Die Kostenelemente lassen sich zwischen der Kostenschätzung durch das Ingenieurbüro u. e. c. Berlin und vorgelegter Kalkulation nicht 1:1 abgleichen. Die Gesamtinvestitionskosten werden in den beiden Verfahren unterschiedlich gegliedert. Folgende Tabelle 17 stellt die Investitionsplanung gegenüber.

Vergärungsanlage VGA	Kalkulation	Kostenschätzung uec
Bauwerk	14.127.248 €	15.239.827 €
PV	1.800.000 €	
Bauzeitinsen Bauteil		704.685 €
Bauzeitinsen Technik		440.531 €
Wagnis/Abbruch	991.000 €	
Technik	8.831.594 €	7.250.800 €
Nebenkosten		1.979.000 €
Summe	25.749.842 €	25.614.843 €

Tabelle 17: Investition Vergärungsanlage

Es ergibt sich eine Differenz i.H.v. 135.000 €. Hierbei handelt es sich vermeintlich um die Kosten der Bodenentsorgung aus dem Abschreibungswagnis. Das Abschreibungswagnis ist in den kalkulatorischen Kosten jedoch nochmal als separates Kostenelement berücksichtigt, sodass diese Position in der Kalkulation doppelt erfasst wurde.

Im Gespräch mit Econum am 13.03.2023 wurde vereinbart, dass die Investitionskosten in der Kalkulation um 135.000 € gesenkt werden, sodass die Kosten der Bodenentsorgung in der Kalkulation nur einmal – und zwar in den Wagniskosten – berücksichtigt werden. Am 15.03.2023 wurde durch Econum eine korrigierte Kalkulation erstellt³.

³³ Grundlage unserer Prüfung bleibt die ursprünglich vorgelegte Kalkulation vom 03.03.2023 (siehe Kapitel 1.2). Es gibt keine Anhaltspunkte, dass über unsere Feststellungen hinaus Änderungen an der korrigierten Kalkulation erfolgt sind.

6.9.2 Freiflächenkompostierung

Die Kostenelemente lassen sich zwischen der Kostenschätzung durch das Ingenieurbüro u. e. c. Berlin und vorgelegter Kalkulation nicht 1:1 abgleichen. Die Gesamtinvestitionskosten werden in den beiden Verfahren unterschiedlich gegliedert. Folgende Tabelle 18 stellt die Investitionsplanung gegenüber.

Freiflächenkompostierung FFK	Kalkulation	Kostenschätzung uec
Bauwerk	3.008.876 €	2.576.240 €
Containerkasse	17.400 €	
Bauzeitinsen		150.086 €
Nebenkosten		400.000 €
Legioblöcke	100.000 €	
Summe	3.126.276 €	3.126.326 €

Tabelle 18: Investition Kompostierung

Es ergibt sich eine unwesentliche Differenz i.H.v. 50 €.

7 Prüfungshandlungen Straßenreinigung/Winterdienst und Abfallsammlung

7.1 Vorbemerkungen

Zwischen der Stadt Braunschweig und ALBA BS wurden Selbstkostenfestpreise gemäß § 6 VO PR vereinbart. Ein solcher Preis ist unter Beachtung der Vorschriften der Leitsätze für die Preisermittlung (nachfolgend: „LSP“) auf vorkalkulatorischer Basis unter Verwendung von Planmengen und -werten zu ermitteln.

Hinsichtlich der Auslegung der Vorschriften der VO PR und der LSP haben wir uns auf die Kommentierung in Ebisch/Gottschalk, „Preise und Preisprüfung“ bei öffentlichen Aufträgen (nachfolgend: „Ebisch/Gottschalk“), in Michaelis/Rhösa, „Preisbildung bei öffentlichen Aufträgen einschließlich Beschaffungswesen“, lose Blattsammlung, (nachfolgend: „Michaelis/Rhösa“) sowie Christian Strickmann, „Preiskalkulationen nach den Leitsätzen für die Preisermittlung aufgrund von Selbstkosten“, gestützt.

Außerdem haben wir Entscheidungen von Verwaltungs- und Oberverwaltungsgerichten herangezogen, die sich in ihren Urteilen mit der Kalkulation von Selbstkostenfestpreisen im Entsorgungsbereich beschäftigen.

Zur Beurteilung der Fragen, ob die von ALBA BS kalkulierten Kosten „angemessen“ sind und ob eine „wirtschaftliche Betriebsführung“ vorliegt, ist folgendes anzumerken:

Es gibt, weder im öffentlichen Preisrecht noch in Bezug auf einzelne Branchen allgemein gültige Maßstäbe, die exakt definieren, was „angemessen“ ist bzw. was die Merkmale einer „wirtschaftlichen Betriebsführung“ sind. Da ALBA BS bei ihren Kalkulationen die Vorschriften der LSP zu beachten hat, haben wir bei unserer Prüfung in erster Linie die nachfolgenden Kriterien zur Beurteilung der Angemessenheit und der wirtschaftlichen Betriebsführung herangezogen.

§ 5 (1) VO PR schreibt vor, dass nur die angemessenen Kosten des einzelnen Betriebes bei einer Selbstkostenkalkulation angesetzt werden dürfen. Dabei ist der Begriff „angemessen“ nicht eng zu fassen. Nach den maßgeblichen Kommentierungen sind die Kosten als angemessen anzusehen, die für die Leistungserstellung im individuellen Betrieb objektiv notwendig sind und „die nicht in einem auffälligen Missverhältnis zur Leistung“ stehen. Angefallene Kosten sind demnach auch dann verrechnungsfähig, wenn sie in einem gewissen Ausmaß von den

vergleichbaren Kosten vergleichbarer Unternehmen abweichen (z.B. Ebisch/Gottschalk: RdNr: 19ff zu Nr. 4 LSP).

Nach Nr. 4 (2) LSP dürfen nur die Kosten berücksichtigt werden, die bei wirtschaftlicher Betriebsführung entstehen. Die geforderte wirtschaftliche Betriebsführung bezieht sich auf das gesamte Produktionsverfahren (Ebisch/Gottschalk: RdNr: 14 zu Nr. 4 LSP). Bei der Beurteilung der wirtschaftlichen Betriebsführung ist demnach – anders als bei der Angemessenheitsbeurteilung, bei der ein objektiver Maßstab gilt – subjektiv auf die Gesamtleistung und die individuellen Verhältnisse im Unternehmen abzustellen. Von einer wirtschaftlichen Betriebsführung ist immer dann auszugehen, wenn die bei der Leistungserstellung anfallenden Kosten nach den sich aus den Betriebsverhältnissen des leistenden Betriebs ergebenden Merkmalen als wirtschaftlich angesehen werden können. Solange der Auftragnehmer seine Leistung unter der Prämisse einer Gesamtkostenminimierung erstellt, kann eine unwirtschaftliche Betriebsführung nicht unterstellt werden (Michael/Rhösa, Anmerkung 2.1.2 zu LSP Nr. 4 LSP).

Die Vorschrift der Nr. 4 (2) LSP soll ausdrücklich nicht in die unternehmerische Entscheidungsfreiheit eingreifen. Bei Individualleistungen muss deshalb die Wirtschaftlichkeitsprüfung von den realen Produktionsbedingungen ausgehen. Auftragsgemäß ist bei der Überprüfung der Plausibilität der Kapazitäts- und Wertansätze von einer wirtschaftlich normalen (branchenüblichen) Betriebsführung unter Berücksichtigung der Leistungsinhalte, der örtlichen Gegebenheiten und der transaktionsbedingten Sachverhalte (z.B. Personalüberleitungsvertrag) auszugehen.

7.2 Vertragliche Grundlagen und Rahmenbedingungen

Die vertraglichen Rahmenbedingungen sind im Leistungsvertrag I für Straßenreinigung/Winterdienst sowie im Leistungsvertrag II für Abfallsammlung beschrieben. Beide Leistungsverträge werden durch mehrere Anhänge, Klarstellungs- und Ergänzungsvereinbarungen konkretisiert.

An dem vertraglichen Rahmenwerk im Leistungsbereich Straßenreinigung/Winterdienst und Abfallsammlung haben sich gegenüber dem vergangenen Kalkulationszeitraum 2021 bis 2025 kaum Änderungen ergeben. Die Anpassungen sind in der siebten und achten Ergänzungsvereinbarung zum Leistungsvertrag II betreffend des Transportkostenanteils beschrieben. Bei

ALBA BS fallen demnach keine Transportkosten mehr für die Fahrt zur Verwertungsanlage (im Gegensatz zur Betrachtung der vorherigen Planungsperiode 2021 bis 2025). Es sind in der aktuell vorliegenden Kalkulation vertragsgemäß die Tragwagenmiete und die Gestellung eines Eisenbahnbetriebsleiters berücksichtigt.

7.3 Rechnerische Prüfung der Kalkulation

In gleicher Art und Weise wie die rechnerische Überprüfung der Kalkulation im Bereich des Entsorgungsvertrags für Grün- und Bioabfälle (siehe Kapitel 6.7) erfolgt die rechnerische Überprüfung der Leistungsbereiche Abfallsammlung (Leistungsvertrag I) und Straßenreinigung/Winterdienst (Leistungsvertrag II).

Die zu prüfenden Kalkulationen sind in Excel-Tabellen dokumentiert. Dabei werden in den Zusammenfassungsblättern für Teilleistungen die einzelnen Selbstkostenfestpreise sowie die Daten aus vorgelagerten Arbeitstabellen über Verknüpfungen übernommen.

In gleicher Weise wie die rechnerische Prüfung der Kalkulation Entsorgungsvertrag für Grün- und Bioabfälle haben wir die Kalkulation der Leistungsverträge I und II rechnerisch überprüft.

Unsere rechnerische Prüfung bestand darin, das Rechenwerk nachzubilden und in Stichproben anhand der „Verknüpfungspfade“ zu untersuchen, ob die Werte der vorgelagerten Tabellen zutreffend übernommen worden sind und ob die angewendeten Berechnungsformeln zu rechnerisch zutreffenden Ergebnissen führen. Außerdem haben wir die mathematische Logik der Berechnungsformeln in unsere Untersuchung einbezogen. Es ergaben sich keine Beanstandungen.

7.3.1 Kostenstruktur

Die Kostenstruktur wird von uns aus den getroffenen Annahmen der Kalkulation übernommen.

Die Kostenelemente unterscheiden sich nach folgender Aufteilung:

- Ausgabenwirksame bzw. kassenwirksame Kosten
 - Variable
 - Fix
- Personalkosten
- Kalkulatorische Kosten
 - Abschreibungen
 - Zinsen

7.3.2 Entgeltstruktur

Aus der Kostenstruktur wird die Entgeltstruktur abgeleitet. Dabei erfolgt eine Aufteilung nach variablen und fixen Entgeltbestandteilen.

Für einen Teil der Leistungen sind mengenabhängige Entgelte und zeitraumabhängige Entgelte vorgesehen. Die mengenabhängigen Entgelte stellen Kostensätze für technische Bezugsgrößen (z.B. Tonnage) dar, die sich mit der Menge/Anzahl verändern. Die zeitraumabhängigen Entgelte werden unabhängig von der Menge vergütet. Leistungen, bei denen die Vorhaltung von Kapazitäten die Kosten wesentlich beeinflusst (z.B. Einsammlung Wilder Müll) werden ausschließlich über zeitraumabhängige Entgeltbestandteile vergütet.

Die variablen Bestandteile ergeben sich i.d.R. aus ausgabenwirksamen bzw. kassenwirksamen Kosten, während sich die fixen Bestandteile aus den Personalkosten und den kalkulatorischen Kosten (Abschreibungen und Zinsen) ergeben; unter der Einschränkung folgender Tabelle 19 für ausschließlich fixe bzw. ausschließlich variable Entgelte. Diese Vorgehensweise entspricht dem Kalkulationsaufbau der Vergangenheit.

LV	Pos	Beschreibung	Anmerkung
I	3	Weihnachtsbäume Einsammlung	ausschließlich fixe Entgelte
I	8	Einsammlung Wilder Müll	ausschließlich fixe Entgelte
I	9	Schadstoffmobil	ausschließlich fixe Entgelte
I	10	Direktanlieferungen Grünabfälle	ausschließlich fixe Entgelte
I	11	Sonderabfall-Zwischenlager	ausschließlich fixe Entgelte
I	12	Entfrachtung Sperrmüll	ausschließlich variable Entgelte
II	13	SR/WD Papierkorbentleerung	ausschließlich fixe Entgelte
II	13	SR/WD Winterdienst	ausschließlich fixe Entgelte
II	14	Reinigung Straßenbegleitgrün	ausschließlich variable Entgelte
II	14	Papierkorbleerung Straßenbegleitgrün	ausschließlich fixe Entgelte

Tabelle 19: Besonderheiten bei Aufteilung der Entgeltstruktur

Den variablen Anteilen der Entgeltstruktur werden die Angaben aus dem bekannten Mengengerüst zugeordnet. Auf diese Weise ergeben sich Stückpreise bzw. Tonnagepreise auf den variablen Anteil des entsprechenden Entgelts. Diese Vorgehensweise entspricht dem Kalkulationsaufbau der Vergangenheit.

7.3.3 Preisgleitung

Die kalkulierten Entgelte werden während des Leistungszeitraumes 2026 bis 2030 mit der im Leistungsvertrag vertraglich vereinbarten Preisgleitklausel fortgeschrieben (vgl. Leistungsvertrag I, §14 Entgeltanpassung bzw. Leistungsvertrag II, §13 Entgeltanpassung). Zum Ausgleich der allgemeinen Preissteigerung erfolgen gemäß Anlage 4 (§2) des Leistungsvertrages I bzw. Anlage 3 des Leistungsvertrags II regelmäßig jährlich zum 01.01. eines Jahres Preisanpassungen der variablen und fixen Grundentgeltbestandteile. Für die Preisanpassung gilt ein Gesamtindex, welcher sich aus Einzelindices zusammensetzt. Einzelindices gelten nach Maßgabe der gewichteten Entgeltkomponenten, d. h. der prozentualen Anteile der Kostenarten an den variablen und fixen Entgeltbestandteilen.

Der Preisgleitung liegen u.a. die vom Statistischen Bundesamt herausgegebenen Reihen der Indices für Erzeugerpreise für Dieselmotoren, Investitionsgüter, für tarifliche Monatsverdienste für Gebietskörperschaften, harmonisierter Verbraucherpreisindex und Index für Kraftwagen- und Kraftwagenteile in der aktuell verfügbaren Form zugrunde (siehe Anlage 4 §2 des Leistungsvertrages I bzw. Anlage 3 des Leistungsvertrags II).

Für die Preisgleitklausel werden die Kostenelemente in folgende Preisgleitelemente unterteilt:

- Preisgleitklausel PGK variable
- Preisgleitklausel PGK fix

Kostenstruktur	Preisgleitung nach Index
variabel	harmonisierter Verbraucherpreisindex
fix (sbA)	harmonisierter Verbraucherpreisindex
fix (Personal)	Index tarifliche Monatsgehälter Gebietskörperschaften
kalk. Abschr.	Index Erzeugerpreise Kraftwagen und Kraftwagenteile
kalk. Zinsen	keine Indexanpassung

Tabelle 20: Preisgleitung nach Index

Jedes Preisgleitelement hat eine Aufteilung der Kostenarten nach sonstigen Aufwendungen, Personal, Abschreibungen und Zinsen.

7.4 Mengengerüst

Das zwischen ALBA BS und der Stadt Braunschweig vereinbarte Mengengerüst liegt uns als Anlage zu unserem Auftragsschreiben vor. Hierin werden die kalkulatorischen Planannahmen 2026 beschrieben.

Wir haben die kommunizierten Planannahmen (Anlage zu dem Auftragsschreiben) mit dem in der Kalkulation verwendeten Mengengerüst verglichen. In zwei Positionen ergaben sich Abweichungen, welche im Rahmen unserer Prüfung von ALBA BS / bzw. Econum korrigiert wurden. Die übrigen Positionen ergaben keine Auffälligkeiten.

7.5 Touren- und Kapazitätsplanungen

7.5.1 Allgemeines

Die geplanten Einsatzstunden für Personal und Fuhrpark basieren auf der aktuellen Tourenplanung.

Ziel der Prüfung der Tourenplanung ist es festzustellen, ob auf Basis der vertraglichen vereinbarten Leistungen/Mengen die in den Kalkulationen als notwendig erachteten Personal- und Fahrzeugeinsatzstunden zutreffend ermittelt worden sind.

7.5.2 Restmüll- und Bioabfallentsorgung

Die Tourenplanung basiert auf der Satzung und den Leistungsvorgaben der Stadt Braunschweig. Für Rest- und Bioabfall besteht ein Full-Service-System für alle Haushalte. Dabei werden die Behälter bei einer Entfernung von bis zu 15 Metern von den Mitarbeitern der ALBA BS vom Standplatz zur Straße und wieder zum Standplatz zurückgebracht. Die Grundstückseigentümer können nach den Vorgaben der Abfallsatzung Behältergröße und Abfuhrhythmus wählen. Im Restabfall ist ein Mindestvolumen von 10 Litern pro Person und Woche vorgegeben.

Basis der Tourenplanung ist die sogenannte „Behälterdatei“, in der für jede Straße die Anzahl der Behälter inkl. Volumen und Leerungsrhythmus erfasst ist und in die aktuelle Veränderungen (beispielsweise Behälterwechsel) eingepflegt werden.

Seit 2016 setzt ALBA BS für den Bereich Abfall die Software „INFA-DSPE“ und für die Straßenreinigung/Winterdienst seit 2017 die Software „INFA-DSPS“ ein. Diese Software ermöglicht eine grafische Darstellung der Touren und damit verbundenen Straßen mit den jeweiligen Wohngrundstücken und aufgestellten Gefäßen. Für den Disponenten sind angrenzende Touren einfach erkennbar, wodurch Veränderungen des Gebietes und/oder Gefäßbestandes in die Tourenplanung einfließen können.

7.5.3 Straßenreinigung

Grundlage der Tourenplanung für die Straßenreinigung ist das Straßenverzeichnis der Straßenreinigungsverordnung der Stadt Braunschweig. Je nach Klassifizierung der Straßen und der vorgegebenen Reinigungszyklen erfolgt die nach dem Ergebnis unserer Prüfung sachgerechte und angemessene Zusammenstellung der Einsatzkolonnen.

7.5.4 Winterdienst

Die Planung der Winterdienstleistungen beruht auf den vertraglichen Vereinbarungen und dem mit der Stadt abgestimmten Prioritätenplan. Die in den Kalkulationen veranschlagten Einsatzzeiten für Räumleistungen und Kontrollfahrten wurden nach Ergebnis unserer Prüfung zutreffend aus den tatsächlichen Einsatzzeiten der vergangenen Winter abgeleitet.

7.5.5 Abschließende Feststellungen

Wir haben die von ALBA BS für den Kalkulationszeitraum vorgenommenen Tourenplanungen für die Restmüll- und Bioabfallentsorgung sowie für die Straßenreinigung zunächst auf rechnerische Richtigkeit geprüft.

Anschließend haben wir, ausgehend von den aktuellen Tourenplanungen, plausibilisiert, ob die Plantouren zutreffend (entsprechend den bestehenden und den veränderten Mengenvorgaben) ermittelt worden sind. Dabei wurde auch untersucht, ob die Ableitung des Mengengerüsts an Personal- und Fahrzeugeinsatzstunden aus der Tourenplanung sachgerecht und angemessen vorgenommen worden ist. Hierzu haben wir u.a. Auswertungen aus den Kalkulationen uns bekannter Entsorgungsunternehmen herangezogen.

Die den Kalkulationen zugrundeliegenden Kapazitäten an Personal und Fuhrpark sind zutreffend aus den Tourenplanungen abgeleitet worden und sind unter dem Gesichtspunkt der Entsorgungssicherheit plausibel. Sie entsprechen einer wirtschaftlichen Betriebsführung und sind angemessen.

7.6 Personalkosten

7.6.1 Personal- und Vergütungsstruktur

Die Vergütungen für diejenigen Mitarbeiter, die im Zuge der Privatisierung von der ALBA BS übernommen wurden, unterliegen den Bedingungen des ehemaligen BMT-G II Tarifs (Bestandsschutz) mit zumeist höheren und zusätzlichen tariflichen Ansprüchen. Die übrigen Mitarbeiter der ALBA BS werden nach dem TVöD-Tarif entlohnt.

Die Anzahl der Mitarbeiter, die nach dem ehemaligen BMT-G II Tarif vergütet werden, verringert sich im Planungszeitraum 2026 bis 2030. Die Entlohnung der neu eingestellten Mitarbeiter erfolgt nach dem TVöD-Tarif. Weiterhin werden Leiharbeiter eingesetzt.

7.6.2 Personaleinsatz und Personalkosten auf Basis der Tourenplanungen

Die Planung der benötigten Mitarbeiter in den Bereichen Rest- und Bioabfall, Straßenreinigung und Winterdienst beruht auf den Kapazitätsplanungen gemäß der vorstehend erläuterten Tourenplanungen. Aus diesen ergeben sich die insgesamt erforderlichen Einsatztage.

Grundsätzlich ergeben sich die Einsatzstunden auf den momentan gefahrenen Touren.

Neben den eigenen Mitarbeitern werden für saisonale Spitzen und insbesondere im Bioabfall zusätzlich überlassene Arbeitnehmer (nachfolgend „Leiharbeiter“) eingesetzt.

Die Personalkosten werden für die einzelnen Mitarbeitergruppen (beispielsweise Fahrer, Lader, Handreiniger) und unterteilt nach den tariflichen Grundlagen geplant. Dazu wird zunächst die Anzahl der möglichen (produktiven) Arbeitstage für jede Mitarbeitergruppe unter Zugrundelegung der Verfügbarkeit nach folgendem Beispiel ermittelt (siehe Tabelle 21, Beispiel Fahrer mit Bestandsschutz).

Position	Tage
Urlaub	30
gesetzliche Feiertage	8
Sonderurlaub, tarifliche Freizeit	2
Schulung, Dispositionsausfallreserve	2
Krankheit	30
Summe Ausfalltage	72

Tabelle 21: Beispiel Ausfall-/Rüstzeiten pro Person und Jahr

In Abhängigkeit der Tarifbeschäftigung und des Einsatzbereichs werden Stundenlöhne der Mitarbeiter kalkuliert. Die Stundensätze ergeben sich aus den Personalkosten (Bruttoentgelt, Lohnnebenkosten) und den Einsatzstunden pro Jahr.

Wir haben die Stundensatzermittlungen der Mitarbeitergruppen auf rechnerische und sachliche (Nachweis der Ansätze durch die Tarifverträge) Richtigkeit in Stichproben geprüft. Anschließend wurde lückenlos geprüft, ob die Übernahme der einzelnen Stundensätze in das Mengengerüst (Tourenplanung) zutreffend übernommen worden ist. Beanstandungen ergaben sich keine.

Unsere Prüfung der Angemessenheit des Personaleinsatzes hat Folgendes ergeben:

- Die Anzahl der geplanten Mitarbeiter ist angemessen; sie ist erforderlich, um die geforderte Entsorgungssicherheit zu gewährleisten.
- Die Höhe der Personalkosten pro Mitarbeiter ist durch den Tarifvertrag vorgegeben. Wegen der transaktionsbedingten Besonderheiten hat ALBA BS keinen Einfluss auf die Vergütungen der mit Bestandschutz übernommenen Mitarbeiter. Diese Kosten sind daher verrechnungsfähig, obwohl sie in einem gewissen Ausmaß von den vergleichbaren Kosten vergleichbarer Unternehmen abweichen, da sie von der Stadt Braunschweig vorgegeben sind. Im Hinblick auf die Anzahl der mit Bestandsschutz übernommenen Mitarbeiter ergibt sich folgende Entwicklung:

Jahr	2017	2020	2025	2030
Mitarbeiter mit Bestandsschutz (BMT-G II)	123	120	83	46

Tabelle 22: Entwicklung Mitarbeiter mit Bestandsschutz (BMT-G)

Der aktuelle Mitarbeiterstamm setzt sich aus Mitarbeitern mit Bestandsschutz und aus Mitarbeitern, die aufgrund des altersbedingten Wechsels ersetzt wurden, zusammen. Bestandsschutzmitarbeiter, die nach dem BMT-G II entlohnt werden, erhalten für ihre Tätigkeit Zulagen, die in dem im Jahr 2005 eingeführten TVÖD nicht mehr vorgesehen sind. Dabei handelt es sich um Zulagen wie z.B. Zuschlag Müllwerker/Straßenreiniger, Erschwerniszuschlag Straßenreiniger, Besitzstand Kinder, die Kraftfahrerpauschale. Der im Kalkulationszeitraum 2026 bis 2030 im Bereich der Personalkosten entstehende strukturelle Effekt (BMT-G II zu TVÖD) wirkt sich mindernd auf die Personalkosten aus.

7.6.3 Sonstiger Personaleinsatz und dessen Kosten

Der sonstige Personaleinsatz und die damit verbundenen Kosten wurden im Rahmen der vergangenen Angemessenheitsprüfung umfänglich dargelegt und überprüft. Wir haben daher für die Angemessenheitsprüfungen der Jahre 2026 bis 2030 analysiert, ob die damaligen Ansätze zutreffend berücksichtigt worden sind.

Im Bereich allgemeine Verwaltung, technische Leitung/Verwaltung und Abfallberatung/Öffentlichkeitsarbeit ergeben sich weitere Personalkosten.

Am Standort Frankfurter Straße und im Verwaltungsbereich sind weitere Personalkapazitäten geplant.

Beanstandungen ergaben sich keine. Wir haben keine Anhaltspunkte dafür gefunden, dass in den untersuchten Bereichen, bezogen auf den Personaleinsatz, eine unwirtschaftliche Betriebsführung vorliegt oder dieser Einsatz nicht angemessen ist.

7.7 Fahrzeugkosten

Analog zu der Ermittlung der Personalkosten wurden in den Kalkulationen zunächst die möglichen Einsatzstunden für jede Fahrzeugkategorie (beispielsweise Umleerfahrzeuge, Kehrmaschinen, Papierkorbentleerungsfahrzeuge etc.) auf Basis der Tourenplanungen ermittelt.

Anschließend wurden je Fahrzeugkategorie die entsprechenden Fahrzeugkosten gesondert ermittelt. Unter Zugrundelegung der jeweiligen Verfügbarkeit und den Fahrzeugkosten ergeben sich die Fahrzeugstundensätze.

Bestandteil	Kosten pro Fahrzeug pro Jahr
kalk. AfA	9.509 €
kalk. Zinsen	1.489 €
Wartung/Instandhaltung	20.200 €
Versicherung	3.100 €
Steuer	700 €
Miete/Leasing	18.200 €
Maut	1.200 €
Öle und Fette	50 €
Summe	54.448 €
Anzahl Fahrzeuge	22
Gesamtsumme	1,197 M€

Tabelle 23: Fahrzeugkosten am Beispiel Umleerfahrzeug

Bei der Beispieldarstellung in Tabelle 23 handelt es sich um eine Mittelwertsbetrachtung.

Pro Fahrzeugart wird weiterhin der Kraftstoff in der Kalkulation berücksichtigt. Der Kraftstoffbedarf ergibt sich aus den kalkulierten Einsatzstunden der Fahrzeuge. Am Beispiel wird ein Verbrauch von 7,3l/h Dieselkraftstoff angenommen.

Position	Wert
Dieselpreis	1,57 €/l
Verbrauch pro Stunde	7,3 l
Einsatzstunden je Fahrzeug	1.727
Anzahl Fahrzeuge	22
Gesamtkosten Umleerfahrzeuge pro Jahr	435 T€

Tabelle 24: Fahrzeugkosten gesamt am Beispiel Umleerfahrzeug

7.7.1 Aufstellung

In gleicher Weise wie die gezeigten Fahrzeugkosten am Beispiel der Umleerfahrzeuge (s.o.) ergeben sich auch für die übrigen Fahrzeuge Kosten. Wir haben die kalkulierten Kosten (Fahrzeug und Kraftstoff) für alle Fahrzeugarten überprüft, indem wir pro Fahrzeugart die Anzahl und jeweiligen Fahrzeugkosten inkl. Kraftstoff ermittelt haben. Aus den hieraus berechneten Gesamtkosten leiten sich Stundensätze je Fahrzeugart ab.

7.7.2 Anmerkungen

Für Wartung/Instandhaltung/Pflege/TÜV/Service wurden in den Kalkulationen pro Fahrzeug in der Regel 10 % der Anschaffungskosten mit folgenden Ausnahmen angesetzt

- E-Umleerfahrzeug 5%
- Schadstoffmobil 7%
- Kehrmachine klein 20%
- Winterdienstfahrzeug 3%

Dies gilt nicht nur für die vorhandenen, sondern auch für die geplanten neuen Fahrzeuge. Die dadurch unabhängig vom Zeitpunkt des Kostenanfalls erfolgende lineare Verteilung dieser Kostenarten auf die voraussichtlichen Nutzungsdauern steht im Einklang mit den Vorschriften der LSP. Insbesondere ist dieses Vorgehen preisrechtlich dann zulässig, wenn es in Kontinuität mit der Handhabung in den vorangegangenen Kalkulationsperioden steht (Ebisch/Gottschalk RdNr. 3 zu Nr. 26 LSP, siehe auch Urteil des Verwaltungsgericht Düsseldorf Az. 5 K 1205/08 vom 23.12.2008).

Die Anzahl der für die zu erbringenden Leistungen für die Stadt Braunschweig vorzuhaltenden Fahrzeuge wurde in den Kalkulationen aus den Tourenplanungen entwickelt. Wir haben diese Mengenannahmen mit dem aktuell vorhandenen Fahrzeugbestand abgeglichen, um zu prüfen, ob „Überkapazitäten“ in den Kalkulationen verrechnet worden sind. Die vorhandenen Fahrzeuge werden nach unseren Feststellungen aktuell für die Abfallentsorgung eingesetzt und werden, einschließlich der vorgesehenen Ersatzinvestitionen, in diesem Umfang auch benötigt, um die vorgegebene Leistungsmenge bewältigen zu können.

Bei der Anzahl der Umleerfahrzeuge und der Anzahl der Abrollfahrzeuge gibt es Differenzen zwischen der Annahme der Kalkulation und den tatsächlich vorhandenen Fahrzeugen. Der Unterschied ist in der Berücksichtigung der Gewerbeleistung LVP/PPK/Glas zu erklären. Die hierfür anfallenden Stunden wurden aus der Selbstkostenfestpreiskalkulation herausgerechnet. Dies haben wir exemplarisch in unseren Arbeitspapieren nachvollzogen.

Für die Planung 2026 ergibt sich weiterhin, dass vier Umleerfahrzeuge von Dieselantrieb auf Elektroantrieb umgestellt werden. Die Kosten für E-Umleerfahrzeuge liegen höher als vergleichbare Diesel-Umleerfahrzeuge.

Die für die Ersatzinvestitionen veranschlagten und in einer Aufstellung aufgeführten Anschaffungskosten haben wir auf Plausibilität geprüft. Grundlage für diese Prüfungshandlungen waren Eingangsrechnungen vergleichbarer, in den Vorjahren angeschaffter Fahrzeuge bzw. aktuelle Marktabfragen der ALBA BS.

Wir haben mit der Geschäftsführung der ALBA BS die Grundlagen und Annahme bei der Planung der Fahrzeugkosten erörtert. Im Ergebnis ist festzustellen, dass der Planung der Fahr-

zeugkosten angemessene Kapazitäten zugrunde gelegt wurden. Dies entspricht einer wirtschaftlichen Betriebsführung. Auch die angesetzten Anschaffungskosten für geplante Ersatzinvestitionen sind nach unserer Prüfung angemessen.

7.8 Kosten des Winterdienstes

ALBA BS erhält von der Stadt Braunschweig für den Winterdienst ein von der Anzahl der tatsächlichen Einsatztage unabhängiges fixes Entgelt. Die für die Straßenreinigung vorgehaltenen Kapazitäten (Personal und Anlagen) stehen auch für den Winterdienst zur Verfügung. Dem Winterdienst werden jedoch nur diejenigen Kosten zugerechnet, die auch direkt durch ihn verursacht werden (Zusatzkostenkalkulation).

An Personalkosten wurden, wie in vorhergehenden Kalkulationsperioden, nur die Aufwendungen der sogenannten Rufbereitschaft für das notwendige Personal kalkuliert. Die Anzahl der Einsatztage ergibt sich aus dem Mittel der in den vergangenen Wintern tatsächlich erfolgten Rufbereitschaftstunden. Auf Basis dieser Einsatztage wurden die notwendigen Personal- und Fuhrparkkosten geplant. Wir haben uns davon überzeugt, dass die notwendigen Einsatztage zutreffend ermittelt worden sind.

Der größte Teil der Aufwendungen für den Einsatz großer Winterdienstfahrzeuge betrifft spezielle eigene Fahrzeuge der ALBA BS und resultiert aus der planmäßigen Ersatzbeschaffung aus dem Zeitraum 2019 bis 2025. In der Kalkulation für 2026 bis 2030 sind für diesen Bereich keine Ersatzinvestitionen vorgesehen.

Bei Spitzenbelastungen (Schneeräumung in der Priorität 3) werden Winterdienstleistungen inklusive der notwendigen Fahrzeugstellung durch Dritte in Anspruch genommen. Wir haben uns in Stichproben anhand der vorliegenden Verträge mit Dritten davon überzeugt, dass die kalkulierten Aufwendungen zutreffend ermittelt und angemessen sind.

Die Mengengerüste für den Winterdienst basieren auf der 2. Klarstellungsvereinbarung sowie der 4. Ergänzungsvereinbarung zum Leistungsvertrag I. Wir haben uns in Stichproben davon überzeugt, dass diese Vorgaben bei der Kalkulation zutreffend berücksichtigt worden sind.

Die kalkulierten Selbstkosten für den Winterdienst wurden gemäß der 4. Ergänzungsvereinbarung vom 13.12.2011 zum Leistungsvertrag I um EUR 109.000 (Brutto) pro Jahr gemindert.

Dieser Betrag wird, wie mit der Stadt Braunschweig vereinbart, weiterhin gesondert abgerechnet.

Die so ermittelten Kosten des Winterdienstes halten wir für angemessen.

8 Weitere Prüfungshandlungen

8.1 Kalkulatorische Abschreibungen

Gemäß Nr. 38 LSP ist der Abschreibungsbetrag für Anlagegüter unabhängig von den Wertansätzen der Handels- und Steuerbilanz zu verrechnen. Er ergibt sich durch Teilung der Anschaffungs- und Herstellungskosten durch die tatsächlich veranschlagte Gesamtnutzungsdauer. Für die Anlagenentwicklung im Kalkulationszeitraum waren einerseits auslaufende Nutzungsdauern vorhandener Anlagegegenstände und andererseits geplante Neu- und Ersatzbeschaffungen maßgeblich.

In der handelsrechtlichen Rechnungslegung der ALBA BS werden alle Anlagegüter linear abgeschrieben. Insoweit entspricht das handelsrechtliche Vorgehen bei der Verteilung der Anschaffungskosten auf die Gesamtnutzungsdauern den preisrechtlichen Vorgaben für den Ansatz kalkulatorischer Abschreibungen (Nr. 37 und Nr. 38 LSP).

In der Kalkulation wird ein Großteil der Fahrzeuge über 8 Jahre abgeschrieben und dann ersetzt; Winterdienstfahrzeuge werden über 12 Jahre abgeschrieben.

Wir haben die verrechneten kalkulatorischen Abschreibungen anhand der voraussichtlichen Entwicklung der Sachanlagen im Kalkulationszeitraum, ausgehend von dem Bestand in Stichproben abgestimmt. Dabei wurde auch geprüft, ob entsprechend den preisrechtlichen Vorschriften die Nutzungsdauern den tatsächlichen betrieblichen Nutzungsdauern angepasst worden sind. Es ergaben sich keine Beanstandungen.

Was die Zugänge im Kalkulationszeitraum betrifft, wurden diese für die einzelnen Jahre auf Preisbasis 2022 geplant. An kalkulatorischen Abschreibungen wurde für beide Kalkulationsperioden ein errechneter Mittelwert angesetzt. Für im Kalkulationszeitraum geplante Anlagenabgänge wurde ein kalkulatorischer Buchgewinn kostenmindernd in Ansatz gebracht.

Wir haben anhand vergleichbarer Investitionen der Vergangenheit und vorliegender Angebote die Angemessenheit der kalkulierten Planinvestitionen plausibilisiert. Es ergaben sich keine Beanstandungen.

8.2 Kalkulatorische Zinsen

8.2.1 Preisrechtliche Vorschriften

Nach Nr. 43 (2) LSP in Verbindung mit der Verordnung VO PR 4/72 besteht für die Bemessung des kalkulatorischen Zinssatzes ein Höchstsatz von 6,5 % p.a. unterhalb dieses Höchstsatzes können Auftraggeber und Auftragnehmer den Zinssatz nach Belieben vereinbaren. In den Selbstkostenkalkulationen 2026 bis 2030 wurde ein Zinssatz von 5,0 % p.a. zugrunde gelegt.

Verzinst wird das betriebsnotwendige Anlagevermögen auf Basis der kalkulatorischen Restbuchwerte und das betriebsnotwendige Umlaufvermögen unter Gegenrechnung des Abzugskapitals.

8.2.2 Bemessungsgrundlagen

Bemessungsgrundlage für die kalkulatorischen Zinsen gemäß Nr. 43 LSP ist das betriebsnotwendige Kapital. Dieses besteht nach Nr. 44 LSP aus dem betriebsnotwendigen Vermögen, vermindert um die zinslos vom öffentlichen Auftraggeber zur Verfügung gestellten Vorauszahlungen und Anzahlungen und den Schuldbeträgen, die im Rahmen des gewährten Zahlungsziels von Lieferanten zinsfrei zur Verfügung gestellt werden (sog. Abzugskapital). Das betriebsnotwendige Vermögen setzt sich aus den Teilen des Anlage- und Umlaufvermögens zusammen, die dem Betriebszweck dienen.

Als Bemessungsgrundlage für die kalkulatorischen Zinsen wurde in den Selbstkostenfestpreiskalkulationen 2026 bis 2030 gemäß Nr. 46 LSP das im Abrechnungszeitraum durchschnittlich gebundene Kapital in den einzelnen Jahren angesetzt.

Zur Berücksichtigung der in der jeweiligen Referenzperiode eingetretenen Veränderung der Bestandswerte des betriebsnotwendigen Kapitals in den Planjahren 2026 bis 2030 wurde die Methode der mittleren Kapitalbindung angewandt. Wir haben in Stichproben geprüft, ob diese Ermittlung methodisch und rechnerisch korrekt erfolgt ist. Beanstandungen ergaben sich keine.

Nach Nr. 43 (4) LSP sind Nebenerträge aus Teilen des betriebsnotwendigen Kapitals als Gutschriften zu behandeln. Derartige Erträge wurden gesondert in Abzug gebracht. Es handelt sich vor allem um die im Leistungsverkehr mit dem ALBA-Konzern erzielten Erträge sowie weiteren übrigen Erträgen.

8.2.3 Höhe der kalkulatorischen Zinsen

Die Höhe der kalkulatorischen Zinsen ergibt sich auf Basis der Bemessungsgrundlage für die Bereiche Leistungsvertrag I und II sowie für den Bereich Kompostierung und Vergärung und dem angesetzten Zinssatz.

8.2.4 Beurteilung der Angemessenheit

Hinsichtlich der Beurteilung der Angemessenheit dieses kalkulatorischen Zinssatzes ist folgendes anzumerken. Die kalkulatorischen Zinsen dienen der Finanzierung des gesamten Kapitaleinsatzes (Eigen- und Fremdkapital). Von der Verzinsung des Eigenkapitals hängen Dividende oder vergleichbaren Zahlungen ab, die vom Unternehmen jährlich an die Anteilseigner auszuschütten sind. Die Vorstellungen der Eigentümer über die Rendite ihrer Einlage orientieren sich an den Kapitalmarktverhältnissen. Bei der Beurteilung einer angemessenen Eigenkapitalverzinsung ist zu berücksichtigen, dass diese mit Ertragsteuern belastet wird (Ebisch/Gottschalk: RdNr. 2 zu Nr. 43 LSP).

Bei einer Beurteilung der Angemessenheit der kalkulatorischen Zinsen für das Anlagevermögen der ALBA BS ist weiter zu beachten, dass die Finanzierung der Investitionen früherer Jahre mit deutlich günstigeren Zinssätzen erfolgte, als sie aktuell vorliegen. Der kalkulatorische Zinssatz bestimmt sich nicht nach den in der jeweils aktuellen Kalkulationsperiode am Kapitalmarkt (voraussichtlich) herrschenden Verhältnissen. Derzeit ist das gebundene Kapital gering im Verhältnis zu den anstehenden Investitionen in den nächsten Jahren. Es ist damit zu rechnen, dass die höheren Zinssätze der nächsten Jahre insgesamt zu einer Erhöhung der Zinsaufwendungen führen, die durch niedrigere Zinsen der Vergangenheit nicht kompensiert werden können.

Die Prüfung der Ermittlung der kalkulatorischen Zinsen ergab keine Beanstandungen. Wir halten den in den Selbstkostenfestpreiskalkulationen 2026 bis 2030 angesetzten kalkulatorischen Zinssatz von 5% p.a. im Rahmen des Preisrechts und vor dem Hintergrund der Zinsentwicklung an den Kapitalmärkten für angemessen und vereinbar.

8.3 Kalkulatorischer Gewinn

Nach Nr. 4 (3) LSP entspricht der Selbstkostenpreis im Sinne der LSP der Summe der nach diesen Leitsätzen ermittelten, der Leistung zuzurechnenden Kosten zuzüglich eines kalkulatorischen Gewinnes. Mit dem Ansatz des kalkulatorischen Gewinns nach Nr. 51 a LSP soll das allgemeine Unternehmerwagnis abgegolten werden. Da preisrechtlich, anders als bei den kalkulatorischen Zinsen, hinsichtlich der Höhe des kalkulatorischen Gewinns keine Vorgaben bestehen, sind die Vertragsparteien bei der Vereinbarung der Gewinnvereinbarung grundsätzlich frei, wobei das Angemessenheitsprinzip allerdings zu beachten ist (Ebisch/Gottschalk RdNr. 8 zu Nr. 53 LSP).

Hinsichtlich einer Prüfung der Angemessenheit der Höhe des Gewinnzuschlages ist Folgendes anzumerken:

Die Frage welcher kalkulatorische Gewinnzuschlag angemessen ist, wird überwiegend im Bereich des Gebühren- und Abgabenrechts, vereinzelt aber auch bei der Preisbildung für öffentliche Aufträge (Preisrecht) beurteilt. Aber weder in den einschlägigen Gerichtsentscheidungen noch in den kommunalabgabenrechtlichen Bestimmungen wird eine verbindliche Obergrenze genannt.

Auch aus den Bestimmungen des § 1 (3) VO PR (Höchstpreischarakter der Preisregelungen) in Verbindung mit § 5 (1) VO PR (Angemessenheit der Kosten) lässt sich keine verbindliche Obergrenze für einen „angemessenen“ Gewinnzuschlag ableiten. Zwar müssen Selbstkostenpreise gemäß § 5 (1) VO PR auf die angemessenen Kosten des Auftragnehmers abgestellt werden. Diese werden aus Menge und Wert der für die Leistungserstellung verbrauchten Güter und in Anspruch genommenen Dienste ermittelt (Nr. 4 (3) LSP). Der Selbstkostenpreis ist gleich der Summe der nach den LSP ermittelten, der Leistung zuzurechnenden Kosten zuzüglich des kalkulatorischen Gewinnes (Nr. 4 (3) LSP). Der Begriff angemessene Kosten umfasst daher nicht den kalkulatorischen Gewinnzuschlag (Ebisch/Gottschalk: RdNr. 16 zu § 7 VO PR).

Als angemessene Höhe für einen kalkulatorischen Gewinn im Bereich Abfallentsorgung hat sich in der abgaben- und preisrechtlichen Rechtsprechung für Selbstkostenfestpreise eine Spanne von zwischen 2,5 % bis 5 % auf die Nettoselbstkosten herauskristallisiert (beispielsweise VG Düsseldorf: Urteil vom 10.09.2009, LG Braunschweig: Urteil vom 26.08.2005). Auch

in der Kommentierung wird eine solche Spanne genannt (Ebisch/Gottschalk: Rdnr. 17 zu Nr. 52 LSP).

Durch die in den Verträgen mit der Stadt Braunschweig enthaltenen Regelungen zur Anpassung der Entgelte an veränderte Kosten oder Mengen werden ein Teil der Risiken aus dem allgemeinen Unternehmerwagnis minimiert. In dem langen Planungszeitraum (2022 bis 2030) können sich jedoch gegenüber dem Kenntnisstand zum Kalkulationszeitpunkt erhebliche, nicht absehbare Risiken ergeben, die Auswirkungen auf die Kostenentwicklung haben könnten. Da ALBA BS auch weitgehend auf den Ansatz zusätzlicher Wagniszuschläge verzichtet, halten wir den in den Selbstkostenfestpreiskalkulationen der ALBA BS angesetzten kalkulatorischen Gewinnzuschlag von 3 %, bezogen auf die Nettoselbstkosten, für angemessen. Dieser liegt noch unter dem Mittel der in der Kommentierung als angemessen genannten Spanne.

8.4 Leistungs- und Verrechnungsverkehr im ALBA-Konzern

In die Selbstkostenfestpreiskalkulationen der Jahre 2026 bis 2030 ist der Leistungs- und Verrechnungsverkehr zwischen ALBA BS und dem ALBA-Konzern einbezogen worden. Dieser stellt sich nach Art und Umfang wie folgt dar (siehe Tabelle 25).

Leistung	Vertragspartner	Betrag p.a.
Shared Service - Fibu	ALBA Management GmbH	51.768 €
Shared Service - Personal	ALBA Management GmbH	56.592 €
Shared Service - Einkauf	ALBA Management GmbH	32.110 €
Shared Service - Energie	ALBA Management GmbH	9.112 €
Shared Service - QM	ALBA Management GmbH	5.272 €
Shared Service - Datenschutz	ALBA Management GmbH	7.756 €
CF-Umlage AEH - Steuer	ALBA Management GmbH	7.501 €
CF-Umlage AEH - Treasury	ALBA Management GmbH	8.120 €
CF-Umlage AEH - Legal	ALBA Management GmbH	4.436 €
IT-Dienstleistung	ALBA Management GmbH	224.800 €
Entsorgung Schadstoffe	ALBA Nord GmbH	78.584 €

Entsorgung Bauschutt, Asbest	ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH	21.300
Entsorgung Altholz	ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH	154.500 €

Tabelle 25: Leistungen ALBA-Konzern an ALBA BS

Es existiert kein Leistungs- und Verrechnungsverkehr von ALBA BS an ALBA-Konzern (siehe Tabelle 26).

Leistung	Vertragspartner	Betrag
Keine Leistung von ALBA BS an ALBA-Konzern		
Summe		0 €

Tabelle 26: Leistungen ALBA BS an ALBA-Konzern

Für die Leistungen und Abrechnungen liegen vertragliche Vereinbarungen vor. Wir haben in Stichproben geprüft, ob die in den Vereinbarungen aufgeführten Preise denen entsprechen, die auch fremde Dritte anbieten würden. Festzustellen ist, dass die in den Kalkulationen berücksichtigten Aufwendungen angemessen sind.

8.5 Gewerbesteuer

Die Gewerbeertragssteuer wird auf Grundlage der im öffentlichen Preisrecht anzuwendenden „Stuttgarter Formel“ berechnet und auf Basis des kalkulatorischen Gewinns und der kalkulatorischen Zinsen auf die einzelnen Kalkulationen verteilt.

9 Prüfungsergebnisse

9.1 (Netto-)Ergebnisse

Die (Netto-)Ergebnisse der Selbstkostenfestpreiskalkulationen stellen sich für die einzelnen Leistungen und die einzelnen Planungsperioden nach dem Ergebnis unserer Prüfung wie folgt dar.

Kalkulation Selbstkosten- festpreis	2026 bis 2030 netto
Leistungsbereich	
Straßenreinigung und Winterdienst (LV I)	6.924.934 €
Restmüll- und Bioabfallentsorgung (LV II)	14.079.324 €
Summe LV I + II	21.004.257 €
Kompostierung / Vergärung	2.589.628 €

Tabelle 27: Ergebnisse der Selbstkostenfestpreiskalkulation

Der Preisstand bezieht sich auf das Jahr 2022 mit angenommenen geplanten Mengen gemäß Mengengerüst 2026. Die angegebenen Kosten verstehen sich netto zzgl. gesetzlicher Umsatzsteuer⁴.

9.2 Verhältnis der variablen und fixen Teilentgelte

Zu der vertraglichen Vereinbarung über die variablen und fixen Teilentgelte verweisen wir auf Kapitel 4.1.2. Die Aufteilung zwischen variablen und fixen Entgeltbestandteilen ergibt sich aus den Leistungsverträgen. Demnach sind für einen Teil der Leistungen mengenabhängige und einen anderen Teil zeitraumabhängige Entgelte vorgesehen.

Die mengenabhängigen Entgelte beziehen sich auf Kostensätze für technische Bezugsgrößen (beispielsweise Tonnage), die sich mit der Menge bzw. der Anzahl verändern.

⁴ Dies gilt für alle in unserem Bericht und in der Kalkulation von Econum gemachten Preisangaben.

Die zeitraumabhängigen Entgelte sollen unabhängig von der Menge vergütet werden. Leistungen, bei denen die Vorhaltung von Kapazitäten die Kosten wesentlich beeinflusst (beispielsweise „wilder Müll“), werden ausschließlich über zeitraumabhängige Entgeltbestandteile vergütet.

In den Leistungsverträgen sind die Entgeltbestandteile wie folgt definiert:

Variable (mengenabhängige) Entgeltbestandteile

a) Variable Kosten

- Kraftstoffkosten
- Kosten Leiharbeiter
- Entsorgungskosten (Bahntransport)

b) Fixe Teilentgelte

- Sonstige Kfz-Kosten, insbesondere Instandhaltungsaufwendungen
- Sonstige Kosten der Einsammlung und der Straßenreinigung/Winterdienst
- Sonstige Entsorgungskosten
- Verwaltungskosten

Fixe (zeitraumabhängige) Entgeltbestandteile

- Personalkosten (ohne Leiharbeiter)
- Kalkulatorische Abschreibungen
- Kalkulatorische Zinsen

Obwohl sie auch variable Bestandteile enthalten, werden die Aufwendungen für folgende Leistungen ausschließlich als fixes Entgelt behandelt:

- Sammlung und Entsorgung Weihnachtsbäume
- Sammlung wilder Müll

- Direktanlieferung Grünabfälle
- Sonderabfall-Zwischenlager
- Papierkorbentleerung
- Winterdienst
- Papierkörbe Straßenbegleitgrün

Andererseits werden die Aufwendungen für folgende Leistungen ausschließlich als variables Entgelt mit abgedeckt, obwohl sie auch Fixkostenbestandteile enthalten:

- Sortierung Sperrmüll
- Straßenbegleitgrün

Die vorstehend beschriebene Aufteilung zwischen variablen und fixen Kosten bzw. variablen und fixen Teilentgelten entspricht den vertraglichen Grundlagen. Wir haben uns in Stichproben davon überzeugt, dass die Ermittlung und Zuordnung dieser Entgeltbestandteile zutreffend entsprechend den vertraglichen Vereinbarungen erfolgt ist.

Für die Einsammlung des Restabfalls wurden die behälterspezifischen Kosten je Behältergröße auf Basis von Sollstunden entsprechend dem Produktionsablauf (Anfahrt, Laden, Zwischenfahrt, Transport, Entladen, Rückfahrt) ermittelt. Mit diesen behälterspezifischen Kostensätzen pro Liter werden die variablen sowie die fixen sonstigen Kosten abgedeckt. Der verbleibende Fixkostenblock bleibt ein fester Bestandteil des Selbstkostenfestpreises.

Wir haben uns davon überzeugt, dass die Übernahme der variablen und fixen Kosten in das Berechnungsmodell zutreffend aus den vorgelagerten Kalkulationstabellen übernommen worden sind und die rechnerische Ermittlung der behälterspezifischen variablen Kostensätze korrekt ist.

10 Zusammenfassung und Ergebnis

Wir haben im Auftrag der Stadt Braunschweig und der ALBA BS die für die Jahre 2026 bis 2030 erstellten Selbstkostenfestpreiskalkulationen der ALBA BS zu den Leistungsverträgen I und II (nebst Klarstellungen und Ergänzungen) sowie für den Bereich Kompostierung und Vergärung für die Jahre 2026 bis 2030 und die dafür kalkulierten Kosten auf Angemessenheit gemäß den preisrechtlichen Bestimmungen geprüft.

Der Kalkulation des Selbstkostenfestpreises 2026 bis 2030 liegen von Econum entwickelte Excel-Tabellen zugrunde. Die rechnerische Richtigkeit und die der Vollständigkeit der Kalkulation wurden durch Einsichtnahme in die Tabellenwerke und auf Basis von überreichten Unterlagen und erteilten Auskünften überprüft.

Wegen der vorstehend beschriebenen Vorgehensweise bei der Kalkulation der Selbstkostenfestpreise fehlt der unmittelbare und nachvollziehbare Bezug zu Ist-Größen (Jahresabschluss der ALBA NS und Ist-BAB) und Wirtschaftsplanansätzen. Wir konnten jedoch die Kostensätze und die dabei getroffenen Annahmen, die Vollständigkeit bei der Berücksichtigung des Mengen- und Wertgerüsts und die Methodik des Kalkulationsprozesses anhand vorgelegter Unterlagen und erteilter Auskünfte von ALBA BS auf Plausibilität überprüfen.

Wir halten die kalkulierten Kosten für Restmüll- und Bioabfallentsorgung, Straßenreinigung und Winterdienst sowie kalkulierte Kosten für die Kompostierung und Vergärung auf Basis des kalkulierten Selbstkostenfestpreises für den Zeitraum 2026 bis 2030 pro Jahr für sachgerecht und für angemessen.

Die Ergebnisse unserer Prüfung stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

1. Es ergaben sich keine Beanstandungen bezüglich der rechnerischen Richtigkeit der Selbstkostenfestpreiskalkulationen.
2. Die in den Selbstkostenfestpreiskalkulationen veranschlagten Aufwendungen sind innerhalb der Ermessensspielräume gemäß § 5 (1) VO PR und Nr. 4 (2) LSP angemessen und basieren auf einer wirtschaftlichen Betriebsführung.
3. Das zwischen der Stadt Braunschweig und ALBA BS für die Kalkulationszeiträume festgelegte Mengengerüst wurde korrekt übernommen (Anmerkungen siehe Kapitel 10.5)

und Kapitel 10.6). Dieses Mengengerüst war nicht Gegenstand, sondern Grundlage unserer Prüfung. Das den Selbstkostenfestpreiskalkulationen zugrunde gelegte Mengen-, Kapazitäts- und Wertgerüst ist plausibel und angemessen.

4. Die Entgelte für von den Konzernunternehmen in Anspruch genommene Leistungen und den Konzernunternehmen in Rechnung gestellten Entgelte für Leistungen und Nutzungen sind nach dem Ergebnis unseres Auftrags angemessen und entsprechend den Vereinbarungen.
5. Die Aufteilung zwischen variablen und fixen Kosten entspricht kostenrechnerischen Grundsätzen bzw. die Zuordnung zu den variablen und fixen Entgeltbestandteilen den vertraglichen Grundlagen.
6. Die Ermittlung des Selbstkostenfestpreises der ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH für den Zeitraum 2026 bis 2030 für die Kompostierung und Vergärung von Bio- und Grünabfällen entspricht den Vorschriften der LSP. Die Höhe der den Selbstkostenfestpreis zugrunde liegenden Kosten und Erlöse haben wir auf Plausibilität überprüft; es ergaben sich keine Beanstandungen.

Zusammenfassend lässt sich aufgrund der vorstehend aufgeführten Prüfungsergebnisse feststellen, dass die von uns geprüften Selbstkostenfestpreiskalkulationen als Grundlage für die Abrechnung der Entgelte für die vertraglichen Leistungen der ALBA BS für die Jahre 2026 bis 2030 geeignet sind.

Bei diesen Kalkulationen wurden die preisrechtlichen Vorschriften beachtet.

Die aus den Selbstkostenfestpreiskalkulationen ermittelten Nettoentgelte ergeben sich wie folgt (siehe Tabelle 28)

Leistungsbereich	Kalkulation Selbstkostenfestpreis 2026 bis 2030
Leistungsvertrag I (Restmüll- und Bioabfallentsorgung) sowie Leistungsvertrag II (Straßenreinigung und Winterdienst)	21.004.258 €
Kompostierung / Vergärung	2.589.628 €
Summe	23.593.886 €

Tabelle 28: Ergebnisse der Selbstkostenfestpreiskalkulation

Unsere nachfolgende Feststellung wurde im Verlauf unserer Prüfertätigkeit bei der Kalkulation berücksichtigt.

10.1 Abschreibungswagnis

Es ergibt sich eine Differenz i.H.v. 135.000 €. Hierbei handelt es sich vermeintlich um die Kosten der Bodenentsorgung aus dem Abschreibungswagnis. Das Abschreibungswagnis ist in den kalkulatorischen Kosten nochmal als separates Kostenelement berücksichtigt, sodass diese Position in der Kalkulation doppelt erfasst wurde (siehe Kapitel 6.9). Die Feststellung wurde in der Kalkulation absprachegemäß berücksichtigt.

Im Verlauf unserer Prüfungstätigkeit wurde vereinbart, dass die Investitionskosten in der Kalkulation um 135 T€ gesenkt werden, sodass die Kosten der Bodenentsorgung in der Kalkulation nur einmal – und zwar in den Wagniskosten – berücksichtigt werden. Am 15.03.2023 wurde durch Econum eine korrigierte Kalkulation vorgelegt, die mit den in der Tabelle 28 genannten Ergebnissen in Einklang steht.

10.2 Tonnagekosten Vergärung

In der vorgelegten Kalkulation werden bei der Ermittlung der Tonnagekosten die Gesamtkosten (siehe Kapitel 6.7.5.7) durch die Menge kommunaler Anlieferung geteilt. Berichtsbegründend ist diese – und nicht die Gesamtanliefermenge – zu berücksichtigen, da die Erlöse aus Anlieferung von Dritten bereits in den Kosten wertmindernd eingeflossen sind (siehe Kapitel 6.7.5.2).

Es ergeben sich auf diese Weise Tonnagekosten für kommunale Anlieferung i.H.v. 123,40 €/Mg. Die Tonnagekosten für die Anlieferung von Drittmengen betragen planmäßig 75 €/Mg.

10.3 Mengengerüst Vergärung/Kompostierung

Sowohl bei Kompostierung als auch bei Vergärung sind für die Kapazitätsauslastung der Anlage Drittmengen erforderlich (siehe Kapitel 6.8) erforderlich. Die Dimensionierung der Anlagenkapazitäten orientiert sich auskunftsgemäß sowohl bei der Kompostierung als auch bei der Vergärung daran, die Wirtschaftlichkeit zu verbessern.

10.4 Kalkulatorischer Zinssatz

In den Selbstkostenkalkulationen 2026 bis 2030 wurde ein kalkulatorischer Zinssatz von 5,0 % p.a. zugrunde gelegt. Nach Nr. 43 (2) LSP in Verbindung mit der Verordnung VO PR 4/72 besteht für die Bemessung des kalkulatorischen Zinssatzes ein Höchstsatz von 6,5 % p.a. unterhalb dieses Höchstsatzes können Auftraggeber und Auftragnehmer den Zinssatz nach Belieben vereinbaren.

Eine schriftliche Vereinbarung zwischen der Stadt Braunschweig und ALBA BS über die Höhe des kalkulatorischen Zinssatzes liegt uns nicht vor. Da – so die Kommentierung – grundsätzlich ein Höchstsatz von 6,5% anzuwenden ist, wenn keine Vereinbarung zwischen den Parteien vorliegt (Ebisch/Gottschalk RdNr. 8 zu Nr. 53 LSP) steht der von ALBA BS gewählte Zinssatz im Einklang mit dem Preisrecht. Insoweit ist es nicht unser Auftrag die Angemessenheit der Höhe des kalkulatorischen Zinssatzes zu prüfen.

10.5 Menge Verwertung Elektroaltgeräte

Im Bereich „Verwertung Elektroaltgeräte“ ergab sich eine Differenz zwischen der mit der Stadt Braunschweig kommunizierten Menge und der in der Kalkulation angesetzten Menge.

Die Differenz haben wir im Verlauf unserer Tätigkeit abgestimmt. Die Feststellung wurde in der Kalkulation absprachegemäß berücksichtigt.

10.6 Menge Entfrachtung Sperrmüll/Direktanlieferungen

Im Bereich „Entfrachtung Sperrmüll/Direktanlieferungen“ ergab sich eine Differenz zwischen der mit der Stadt Braunschweig kommunizierten Menge und der in der Kalkulation angesetzten Menge.

Die Differenz haben wir im Verlauf unserer Tätigkeit mit Econum abgestimmt. Die Menge zur „Entfrachtung Sperrmüll/Direktanlieferung“ wurde von 7.500 Mg auf 7.610 Mg angepasst.

10.7 Umleerfahrzeuge

Bei der Ermittlung der Fahrzeugkosten wird im Kalkulationszeitraum von 5 E-Umleerfahrzeugen ausgegangen. Derzeit fährt im Stadtgebiet Braunschweig ein E-Umleerfahrzeug. Zum Zeitpunkt der Prüfung erreichte die ALBA BS die Information des Bundesamtes für Güterkraftverkehr, dass mit einer Förderung von 80% der Mehrkosten für die beantragten Fahrzeuge gerechnet werden könne. Dieser Umstand wurde von ALBA BS und Econum kalkulatorisch berücksichtigt.

E-Umleerfahrzeuge sind in der Anschaffung ohne staatliche Förderung mit 430T€ mehr als doppelt so teuer wie herkömmliche Diesel Umleerfahrzeuge. In der Kalkulation ergeben sich daher höhere Kosten (Miete Leasing nach Abzug der Förderung), Wartung/Instandhaltung, Miete/Leasing etc. In Summe bei fünf Fahrzeugen haben die höheren Ansätze Einfluss auf die Preiskalkulation.

10.8 Ergebnis

Die Selbstkostenfestpreise verstehen sich zzgl. der derzeit gültigen Umsatzsteuer von 19% und sind auf Preisbasis 2022 ermittelt worden. Die kalkulierten Festpreise für die von ALBA BS gemäß den Leistungsverträgen zu erbringenden Leistungen sind angemessen.

Die Zuordnung der Kosten in die Entgeltstruktur und Überführung zur Preisgleitung für die Kalkulationsperiode 2026 bis 2030 ist – getrennt nach den Leistungsbereichen – sind den Arbeitspapieren zu entnehmen. Die Tabellen entstanden im Zuge unserer Prüfung der rechnerischen Richtigkeit. Das zugrunde liegende Mengengerüst findet sich in Anlage 1.

Bezugnehmend auf das von ALBA BS an die Stadt Braunschweig unterbreitete Angebot und des dies betreffenden Schriftwechsels zum Thema „Vorlagenvorbereitung - Rückfrage über Angebot“ zwischen ALBA BS und der Stadt Braunschweig stellen wir folgendes fest:

1. Kompostierung und Vergärung

Die Selbstkostenfestpreiskalkulation (Preisstand 2022) für den Zeitraum 2026 bis 2030 kommt auf ein Ergebnis von 2.589.627 Euro (netto zzgl. MwSt.) ALBA BS hat angeboten, auf den jeweils indizierten Preis ab dem Jahr 2026 einen jährlichen Betrag von 615.000 € (netto zzgl. MwSt.) in Abzug zu bringen. Damit werden die Entgelte entsprechend reduziert.

2. Leistungsverträge I und II

Die Selbstkostenfestpreiskalkulation (Preisstand 2022) für den Zeitraum 2026 bis 2030 kommt auf ein Ergebnis von 21.004.257 Euro (netto zzgl. MwSt.). Auskunftsgemäß berechnen sich die derzeitigen Entgelte (Planmengen 2026 mit Preisstand 2022) auf einen Betrag von 20.857.228 Euro (netto zzgl. MwSt.). ALBA BS hat angeboten auf den jeweils indizierten Preis ab dem Jahr 2026 einen jährlichen Betrag von 1.000.000 € (netto. zzgl. MwSt.) in Abzug zu bringen. Damit liegt das Angebot von ALBA unter den Höchstpreisen der Selbstkostenfestpreiskalkulation.

BPG Beratungs- und Prüfungsgesellschaft mbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft



Dr. Uwe Braun
Wirtschaftsprüfer



Daniel Sander
Dipl.-Informatiker, Betriebswirt

11 Glossar

LSP	Leitsätze für die Preisermittlung auf Grund von Selbstkosten (LSP)
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
DepV	Verordnung über Deponien und Langzeitlager (Deponieverordnung)
VerpackG	Gesetz über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die hochwertige Verwertung von Verpackungen (Verpackungsgesetz)
VerpackV	Verordnung über die Vermeidung und Verwertung von Verpackungsabfällen (Verpackungsverordnung)
Mg	Megagramm (entspricht der Maßeinheit: Tonne)
DSD	Duales System Deutschland
BHKW	Blockheizkraftwerk
AEZ	Abfallentsorgungszentrum
E-Geräte	Elektroaltgerät
ElektroG	Gesetz über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltverträgliche Entsorgung von Elektro- und Elektronikgeräten (Elektro- und Elektronikgerätegesetz)
KUZ	Kunden- und Umweltzentrum
MGB	Müllgroßbehälter
RAUA	Restabfallumschlaganlage
INFA	Institut für Abfall, Abwasser und Infrastruktur-Management GmbH
BEZ	BioEnergie-Zentrum

Anlage 1: Mengengerüst⁵

Zuordnung in die Entgeltstruktur		Mengeneinheit	Plan 2026
1	Entgelt Einsammlung und Behälterdienst Restabfall	Liter	375.810.500
1.1	100 l Säcke	Liter	700.000
1.2	MGB 40 l	Liter	4.500.000
1.3	MGB 60 l	Liter	19.800.000
1.3.1	MGB 80 l	Liter	4.750.000
1.4	MGB 120 l	Liter	52.100.000
1.5	MGB 240 l	Liter	81.650.000
1.6	MGB 550 l	Liter	35.500.000
1.7	MGB 770 l	Liter	72.600.000
1.8	MGB 1.100 l	Liter	102.800.000
1.9	Unterflur 2000	Liter	216.667
1.10	Unterflur 3000	Liter	273.000
1.11	Unterflur 5000	Liter	920.833
2	Entgelt Einsammlung, Behälterdienst, Entsorgung Bioabfälle	Liter	143.945.600
2.1	100 l Säcke	Liter	650.000
2.2	MGB 60 l	Liter	36.500.000
2.3	MGB 120 l	Liter	104.300.000
2.4	MGB 550 l	Liter	1.700.000
2.5	MGB 1.100 l	Liter	171.600
2.6	Unterflur 2000	Liter	156.000
2.7	Unterflur 3000	Liter	468.000
3	Entgelt Einsammlung und Entsorgung Weihnachtsbäume		
4	Entsorgung Beseitigungsabfälle	Mg	35.010
4.1	Entsorgung Restabfall	Mg	33.000
4.2	Entsorgung Sperrmüll	Mg	1.890
4.3	Entsorgung Wilder Müll	Mg	120
5	Einsammlung Elektroaltgeräte	Mg	350
6	Einsammlung Sperrmüll	Mg	3.000
7	Verwertung Elektroaltgeräte	Mg	1.266
7.1	Verwertung Gerätegruppen 2 bis 5	Mg	916
7.2	Eigenvermarktung E-Gerätegruppe 4 (alt 1)	Mg	350
7.3	Eigenvermarktung E-Gerätegruppe 1 (alt 2)	Mg	250
7.4	Eigenvermarktung E-Gerätegruppe 2 (alt 3)	Mg	110
7.5	Eigenvermarktung E-Gerätegruppe 5 <i>Gasentladung u.PV</i>	Mg	550 6
8	Einsammlung Wilder Müll		
9	Schadstoffmobil		
10	Direktanlieferungen		
10.1	Direktanlieferungen Restabfälle	Mg	8.300
10.2	Direktanlieferungen Grünabfälle		
11	Sonderabfall-Zwischenlager		
12	Entfrachtung Sperrmüll/Direktanlieferungen	Mg	7.610
	Verwertungsmenge aus Sperrmüll	Mg	1.110
	Verwertungsmenge aus Direktanlieferungen	Mg	6.500
13	Straßenreinigung/Winterdienst		
13.1	Papierkorbentleerung		
13.2	Winterdienst		
13.3	Entsorgung Straßenreinigung		3.650
13.3.1	Restabfall	Mg	350
13.3.2	Laub	Mg	800
13.3.3	Kehricht	Mg	2.500
13.4	Straßenreinigung		
13.4.1	Fahrbahnreinigung	km	45.676
13.4.2	Radwegreinigung maschinell	km	11.089
13.4.3	Innenstadtreinigung Gehwege	km	7.763
13.4.4	Reinigung Straßenbegleitgrün	m ²	52.639.128
13.4.5	Zusatzentgelt Sonderreinigungsleistungen	h	0
14	Transport gem. 2. Ergänzungsvereinbarung z. LV II	Mg	

⁵ Aktualisiertes Mengengerüst (Stand 12.04.2023) mit Anpassungen im Vergleich zum Mengengerüst als Anlage zu unserem Auftragsschreiben vom 08.02.2023

Anlage 2: Allgemeine Auftragsbedingungen

Allgemeine Auftragsbedingungen

für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2017

1. Geltungsbereich

(1) Die Auftragsbedingungen gelten für Verträge zwischen Wirtschaftsprüfern oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften (im Nachstehenden zusammenfassend „Wirtschaftsprüfer“ genannt) und ihren Auftraggebern über Prüfungen, Steuerberatung, Beratungen in wirtschaftlichen Angelegenheiten und sonstige Aufträge, soweit nicht etwas anderes ausdrücklich schriftlich vereinbart oder gesetzlich zwingend vorgeschrieben ist.

(2) Dritte können nur dann Ansprüche aus dem Vertrag zwischen Wirtschaftsprüfer und Auftraggeber herleiten, wenn dies ausdrücklich vereinbart ist oder sich aus zwingenden gesetzlichen Regelungen ergibt. Im Hinblick auf solche Ansprüche gelten diese Auftragsbedingungen auch diesen Dritten gegenüber.

2. Umfang und Ausführung des Auftrags

(1) Gegenstand des Auftrags ist die vereinbarte Leistung, nicht ein bestimmter wirtschaftlicher Erfolg. Der Auftrag wird nach den Grundsätzen ordnungsmäßiger Berufsausübung ausgeführt. Der Wirtschaftsprüfer übernimmt im Zusammenhang mit seinen Leistungen keine Aufgaben der Geschäftsführung. Der Wirtschaftsprüfer ist für die Nutzung oder Umsetzung der Ergebnisse seiner Leistungen nicht verantwortlich. Der Wirtschaftsprüfer ist berechtigt, sich zur Durchführung des Auftrags sachverständiger Personen zu bedienen.

(2) Die Berücksichtigung ausländischen Rechts bedarf – außer bei betriebswirtschaftlichen Prüfungen – der ausdrücklichen schriftlichen Vereinbarung.

(3) Ändert sich die Sach- oder Rechtslage nach Abgabe der abschließenden beruflichen Äußerung, so ist der Wirtschaftsprüfer nicht verpflichtet, den Auftraggeber auf Änderungen oder sich daraus ergebende Folgerungen hinzuweisen.

3. Mitwirkungspflichten des Auftraggebers

(1) Der Auftraggeber hat dafür zu sorgen, dass dem Wirtschaftsprüfer alle für die Ausführung des Auftrags notwendigen Unterlagen und weiteren Informationen rechtzeitig übermittelt werden und ihm von allen Vorgängen und Umständen Kenntnis gegeben wird, die für die Ausführung des Auftrags von Bedeutung sein können. Dies gilt auch für die Unterlagen und weiteren Informationen, Vorgänge und Umstände, die erst während der Tätigkeit des Wirtschaftsprüfers bekannt werden. Der Auftraggeber wird dem Wirtschaftsprüfer geeignete Auskunftspersonen benennen.

(2) Auf Verlangen des Wirtschaftsprüfers hat der Auftraggeber die Vollständigkeit der vorgelegten Unterlagen und der weiteren Informationen sowie der gegebenen Auskünfte und Erklärungen in einer vom Wirtschaftsprüfer formulierten schriftlichen Erklärung zu bestätigen.

4. Sicherung der Unabhängigkeit

(1) Der Auftraggeber hat alles zu unterlassen, was die Unabhängigkeit der Mitarbeiter des Wirtschaftsprüfers gefährdet. Dies gilt für die Dauer des Auftragsverhältnisses insbesondere für Angebote auf Anstellung oder Übernahme von Organfunktionen und für Angebote, Aufträge auf eigene Rechnung zu übernehmen.

(2) Sollte die Durchführung des Auftrags die Unabhängigkeit des Wirtschaftsprüfers, die der mit ihm verbundenen Unternehmen, seiner Netzwerkunternehmen oder solcher mit ihm assoziierten Unternehmen, auf die die Unabhängigkeitsvorschriften in gleicher Weise Anwendung finden wie auf den Wirtschaftsprüfer, in anderen Auftragsverhältnissen beeinträchtigen, ist der Wirtschaftsprüfer zur außerordentlichen Kündigung des Auftrags berechtigt.

5. Berichterstattung und mündliche Auskünfte

Soweit der Wirtschaftsprüfer Ergebnisse im Rahmen der Bearbeitung des Auftrags schriftlich darzustellen hat, ist alleine diese schriftliche Darstellung maßgebend. Entwürfe schriftlicher Darstellungen sind unverbindlich. Sofern nicht anders vereinbart, sind mündliche Erklärungen und Auskünfte des Wirtschaftsprüfers nur dann verbindlich, wenn sie schriftlich bestätigt werden. Erklärungen und Auskünfte des Wirtschaftsprüfers außerhalb des erteilten Auftrags sind stets unverbindlich.

6. Weitergabe einer beruflichen Äußerung des Wirtschaftsprüfers

(1) Die Weitergabe beruflicher Äußerungen des Wirtschaftsprüfers (Arbeitsergebnisse oder Auszüge von Arbeitsergebnissen – sei es im Entwurf oder in der Endfassung) oder die Information über das Tätigwerden des Wirtschaftsprüfers für den Auftraggeber an einen Dritten bedarf der schriftlichen Zustimmung des Wirtschaftsprüfers, es sei denn, der Auftraggeber ist zur Weitergabe oder Information aufgrund eines Gesetzes oder einer behördlichen Anordnung verpflichtet.

(2) Die Verwendung beruflicher Äußerungen des Wirtschaftsprüfers und die Information über das Tätigwerden des Wirtschaftsprüfers für den Auftraggeber zu Werbezwecken durch den Auftraggeber sind unzulässig.

7. Mängelbeseitigung

(1) Bei etwaigen Mängeln hat der Auftraggeber Anspruch auf Nacherfüllung durch den Wirtschaftsprüfer. Nur bei Fehlschlägen, Unterlassen bzw. unberechtigter Verweigerung, Unzumutbarkeit oder Unmöglichkeit der Nacherfüllung kann er die Vergütung mindern oder vom Vertrag zurücktreten; ist der Auftrag nicht von einem Verbraucher erteilt worden, so kann der Auftraggeber wegen eines Mangels nur dann vom Vertrag zurücktreten, wenn die erbrachte Leistung wegen Fehlschlagens, Unterlassung, Unzumutbarkeit oder Unmöglichkeit der Nacherfüllung für ihn ohne Interesse ist. Soweit darüber hinaus Schadensersatzansprüche bestehen, gilt Nr. 9.

(2) Der Anspruch auf Beseitigung von Mängeln muss vom Auftraggeber unverzüglich in Textform geltend gemacht werden. Ansprüche nach Abs. 1, die nicht auf einer vorsätzlichen Handlung beruhen, verjähren nach Ablauf eines Jahres ab dem gesetzlichen Verjährungsbeginn.

(3) Offenbare Unrichtigkeiten, wie z.B. Schreibfehler, Rechenfehler und formelle Mängel, die in einer beruflichen Äußerung (Bericht, Gutachten und dgl.) des Wirtschaftsprüfers enthalten sind, können jederzeit vom Wirtschaftsprüfer auch Dritten gegenüber berichtigt werden. Unrichtigkeiten, die geeignet sind, in der beruflichen Äußerung des Wirtschaftsprüfers enthaltene Ergebnisse infrage zu stellen, berechtigen diesen, die Äußerung auch Dritten gegenüber zurückzunehmen. In den vorgenannten Fällen ist der Auftraggeber vom Wirtschaftsprüfer tunlichst vorher zu hören.

8. Schweigepflicht gegenüber Dritten, Datenschutz

(1) Der Wirtschaftsprüfer ist nach Maßgabe der Gesetze (§ 323 Abs. 1 HGB, § 43 WPO, § 203 StGB) verpflichtet, über Tatsachen und Umstände, die ihm bei seiner Berufstätigkeit anvertraut oder bekannt werden, Stillschweigen zu bewahren, es sei denn, dass der Auftraggeber ihn von dieser Schweigepflicht entbindet.

(2) Der Wirtschaftsprüfer wird bei der Verarbeitung von personenbezogenen Daten die nationalen und europarechtlichen Regelungen zum Datenschutz beachten.

9. Haftung

(1) Für gesetzlich vorgeschriebene Leistungen des Wirtschaftsprüfers, insbesondere Prüfungen, gelten die jeweils anzuwendenden gesetzlichen Haftungsbeschränkungen, insbesondere die Haftungsbeschränkung des § 323 Abs. 2 HGB.

(2) Sofern weder eine gesetzliche Haftungsbeschränkung Anwendung findet noch eine einzelvertragliche Haftungsbeschränkung besteht, ist die Haftung des Wirtschaftsprüfers für Schadensersatzansprüche jeder Art, mit Ausnahme von Schäden aus der Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit, sowie von Schäden, die eine Ersatzpflicht des Herstellers nach § 1 ProdHaftG begründen, bei einem fahrlässig verursachten einzelnen Schadenfall gemäß § 54a Abs. 1 Nr. 2 WPO auf 4 Mio. € beschränkt.

(3) Einreden und Einwendungen aus dem Vertragsverhältnis mit dem Auftraggeber stehen dem Wirtschaftsprüfer auch gegenüber Dritten zu.

(4) Leiten mehrere Anspruchsteller aus dem mit dem Wirtschaftsprüfer bestehenden Vertragsverhältnis Ansprüche aus einer fahrlässigen Pflichtverletzung des Wirtschaftsprüfers her, gilt der in Abs. 2 genannte Höchstbetrag für die betreffenden Ansprüche aller Anspruchsteller insgesamt.

(5) Ein einzelner Schadensfall im Sinne von Abs. 2 ist auch bezüglich eines aus mehreren Pflichtverletzungen stammenden einheitlichen Schadens gegeben. Der einzelne Schadensfall umfasst sämtliche Folgen einer Pflichtverletzung ohne Rücksicht darauf, ob Schäden in einem oder in mehreren aufeinanderfolgenden Jahren entstanden sind. Dabei gilt mehrfaches auf gleicher oder gleichartiger Fehlerquelle beruhendes Tun oder Unterlassen als einheitliche Pflichtverletzung, wenn die betreffenden Angelegenheiten miteinander in rechtlichem oder wirtschaftlichem Zusammenhang stehen. In diesem Fall kann der Wirtschaftsprüfer nur bis zur Höhe von 5 Mio. € in Anspruch genommen werden. Die Begrenzung auf das Fünffache der Mindestversicherungssumme gilt nicht bei gesetzlich vorgeschriebenen Pflichtprüfungen.

(6) Ein Schadensersatzanspruch erlischt, wenn nicht innerhalb von sechs Monaten nach der schriftlichen Ablehnung der Ersatzleistung Klage erhoben wird und der Auftraggeber auf diese Folge hingewiesen wurde. Dies gilt nicht für Schadensersatzansprüche, die auf vorsätzliches Verhalten zurückzuführen sind, sowie bei einer schuldhaften Verletzung von Leben, Körper oder Gesundheit sowie bei Schäden, die eine Ersatzpflicht des Herstellers nach § 1 ProdHaftG begründen. Das Recht, die Einrede der Verjährung geltend zu machen, bleibt unberührt.

10. Ergänzende Bestimmungen für Prüfungsaufträge

(1) Ändert der Auftraggeber nachträglich den durch den Wirtschaftsprüfer geprüften und mit einem Bestätigungsvermerk versehenen Abschluss oder Lagebericht, darf er diesen Bestätigungsvermerk nicht weiterverwenden.

Hat der Wirtschaftsprüfer einen Bestätigungsvermerk nicht erteilt, so ist ein Hinweis auf die durch den Wirtschaftsprüfer durchgeführte Prüfung im Lagebericht oder an anderer für die Öffentlichkeit bestimmter Stelle nur mit schriftlicher Einwilligung des Wirtschaftsprüfers und mit dem von ihm genehmigten Wortlaut zulässig.

(2) Widerruft der Wirtschaftsprüfer den Bestätigungsvermerk, so darf der Bestätigungsvermerk nicht weiterverwendet werden. Hat der Auftraggeber den Bestätigungsvermerk bereits verwendet, so hat er auf Verlangen des Wirtschaftsprüfers den Widerruf bekanntzugeben.

(3) Der Auftraggeber hat Anspruch auf fünf Berichtsausfertigungen. Weitere Ausfertigungen werden besonders in Rechnung gestellt.

11. Ergänzende Bestimmungen für Hilfeleistung in Steuersachen

(1) Der Wirtschaftsprüfer ist berechtigt, sowohl bei der Beratung in steuerlichen Einzelfragen als auch im Falle der Dauerberatung die vom Auftraggeber genannten Tatsachen, insbesondere Zahlenangaben, als richtig und vollständig zugrunde zu legen; dies gilt auch für Buchführungsaufträge. Er hat jedoch den Auftraggeber auf von ihm festgestellte Unrichtigkeiten hinzuweisen.

(2) Der Steuerberatungsauftrag umfasst nicht die zur Wahrung von Fristen erforderlichen Handlungen, es sei denn, dass der Wirtschaftsprüfer hierzu ausdrücklich den Auftrag übernommen hat. In diesem Fall hat der Auftraggeber dem Wirtschaftsprüfer alle für die Wahrung von Fristen wesentlichen Unterlagen, insbesondere Steuerbescheide, so rechtzeitig vorzulegen, dass dem Wirtschaftsprüfer eine angemessene Bearbeitungszeit zur Verfügung steht.

(3) Mangels einer anderweitigen schriftlichen Vereinbarung umfasst die laufende Steuerberatung folgende, in die Vertragsdauer fallenden Tätigkeiten:

- a) Ausarbeitung der Jahressteuererklärungen für die Einkommensteuer, Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer sowie der Vermögensteuererklärungen, und zwar auf Grund der vom Auftraggeber vorzulegenden Jahresabschlüsse und sonstiger für die Besteuerung erforderlicher Aufstellungen und Nachweise
- b) Nachprüfung von Steuerbescheiden zu den unter a) genannten Steuern
- c) Verhandlungen mit den Finanzbehörden im Zusammenhang mit den unter a) und b) genannten Erklärungen und Bescheiden
- d) Mitwirkung bei Betriebsprüfungen und Auswertung der Ergebnisse von Betriebsprüfungen hinsichtlich der unter a) genannten Steuern
- e) Mitwirkung in Einspruchs- und Beschwerdeverfahren hinsichtlich der unter a) genannten Steuern.

Der Wirtschaftsprüfer berücksichtigt bei den vorgenannten Aufgaben die wesentliche veröffentlichte Rechtsprechung und Verwaltungsauffassung.

(4) Erhält der Wirtschaftsprüfer für die laufende Steuerberatung ein Pauschalhonorar, so sind mangels anderweitiger schriftlicher Vereinbarungen die unter Abs. 3 Buchst. d) und e) genannten Tätigkeiten gesondert zu honorieren.

(5) Sofern der Wirtschaftsprüfer auch Steuerberater ist und die Steuerberatervergütungsverordnung für die Bemessung der Vergütung anzuwenden ist, kann eine höhere oder niedrigere als die gesetzliche Vergütung in Textform vereinbart werden.

(6) Die Bearbeitung besonderer Einzelfragen der Einkommensteuer, Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Einheitsbewertung und Vermögensteuer sowie aller Fragen der Umsatzsteuer, Lohnsteuer, sonstigen Steuern und Abgaben erfolgt auf Grund eines besonderen Auftrags. Dies gilt auch für

- a) die Bearbeitung einmalig anfallender Steuerangelegenheiten, z.B. auf dem Gebiet der Erbschaftsteuer, Kapitalverkehrsteuer, Grunderwerbsteuer,
- b) die Mitwirkung und Vertretung in Verfahren vor den Gerichten der Finanz- und der Verwaltungsgerichtsbarkeit sowie in Steuerstrafsachen,
- c) die beratende und gutachtliche Tätigkeit im Zusammenhang mit Umwandlungen, Kapitalerhöhung und -herabsetzung, Sanierung, Eintritt und Ausscheiden eines Gesellschafters, Betriebsveräußerung, Liquidation und dergleichen und
- d) die Unterstützung bei der Erfüllung von Anzeige- und Dokumentationspflichten.

(7) Soweit auch die Ausarbeitung der Umsatzsteuerjahreserklärung als zusätzliche Tätigkeit übernommen wird, gehört dazu nicht die Überprüfung etwaiger besonderer buchmäßiger Voraussetzungen sowie die Frage, ob alle in Betracht kommenden umsatzsteuerrechtlichen Vergünstigungen wahrgenommen worden sind. Eine Gewähr für die vollständige Erfassung der Unterlagen zur Geltendmachung des Vorsteuerabzugs wird nicht übernommen.

12. Elektronische Kommunikation

Die Kommunikation zwischen dem Wirtschaftsprüfer und dem Auftraggeber kann auch per E-Mail erfolgen. Soweit der Auftraggeber eine Kommunikation per E-Mail nicht wünscht oder besondere Sicherheitsanforderungen stellt, wie etwa die Verschlüsselung von E-Mails, wird der Auftraggeber den Wirtschaftsprüfer entsprechend in Textform informieren.

13. Vergütung

(1) Der Wirtschaftsprüfer hat neben seiner Gebühren- oder Honorarforderung Anspruch auf Erstattung seiner Auslagen; die Umsatzsteuer wird zusätzlich berechnet. Er kann angemessene Vorschüsse auf Vergütung und Auslagenersatz verlangen und die Auslieferung seiner Leistung von der vollen Befriedigung seiner Ansprüche abhängig machen. Mehrere Auftraggeber haften als Gesamtschuldner.

(2) Ist der Auftraggeber kein Verbraucher, so ist eine Aufrechnung gegen Forderungen des Wirtschaftsprüfers auf Vergütung und Auslagenersatz nur mit unbestrittenen oder rechtskräftig festgestellten Forderungen zulässig.

14. Streitschlichtungen

Der Wirtschaftsprüfer ist nicht bereit, an Streitbelegungsverfahren vor einer Verbraucherschlichtungsstelle im Sinne des § 2 des Verbraucherstreitbeilegungsgesetzes teilzunehmen.

15. Anzuwendendes Recht

Für den Auftrag, seine Durchführung und die sich hieraus ergebenden Ansprüche gilt nur deutsches Recht.

Anlage 3: Informationspflicht gemäß DSGVO

Zur Erbringung unserer Dienstleistungen im Rahmen des Mandatsverhältnisses verarbeiten wir personenbezogene Daten. Hierbei halten wir die Bestimmungen der EU-Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) und des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG) ein.

Verantwortlicher im Sinne datenschutzrechtlicher Vorschriften ist BPG Beratungs- und Prüfungsgesellschaft mbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hardenbergstraße 19, 10623 Berlin. Unser Datenschutzbeauftragter ist Herr Niklas Koenig (CISO Datenschutz GmbH). Datenschutzanfragen können Sie über die E-Mail-Adresse datenschutz@crowe-bpg.de stellen.

Zweck der Verarbeitung ist die Bearbeitung unserer angebotenen Dienstleistung. Die Rechtsgrundlage für die Verarbeitung ist Art. 6 Abs. 1 lit. b DSGVO. Zu den Empfängern der personenbezogenen Daten gehören neben unseren internen Abteilungen auch unsere Dienstleister und Softwareanbieter (z.B. Datev) sowie die Institutionen, an die wir Ihre Daten in Ihrem Auftrag oder auf Grund von gesetzlichen Pflichten übermitteln (z.B. Behörden, Sozialkassen etc.). Es findet keine Übermittlung an ein Drittland statt. Ihre Daten werden nur so lange gespeichert, wie es für die Durchführung unserer Dienstleistungen und Einhaltung gesetzlicher Fristen notwendig ist.

Sie haben das Recht auf Auskunft, Berichtigung, Löschung, Einschränkung der Verarbeitung, Datenübertragbarkeit und Widerspruch gegen die Verarbeitung. Zur Ausübung Ihrer Rechte kontaktieren Sie bitte unseren Datenschutzbeauftragten. Zusätzlich besteht ein Beschwerderecht bei der zuständigen Aufsichtsbehörde.

Die Bereitstellung personenbezogener Daten ist für die Durchführung des Vertrages notwendig. Falls Sie die Daten nicht bereitstellen, können wir Ihnen unsere Dienstleistungen nicht anbieten. Es besteht keine automatisierte Entscheidungsfindung gem. Art. 22 DSGVO.

Betreff:

Genehmigungsverfahren zur Änderung des Bahnübergangs Celler Heerstraße in Watenbüttel

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

03.04.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (Anhörung)	18.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (Anhörung)	19.04.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	02.05.2023	Ö

Beschluss:

„Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zur Änderung der Bahnsicherungsanlage Celler Heerstraße (K 1) in Watenbüttel gemäß § 18 AEG die als Entwurf beigefügte Stellungnahme (Anlage) abzugeben.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz:

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. e der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm sind Zustimmungen zu städtischen Stellungnahmen in verkehrlichen Planfeststellungsverfahren (Plangenehmigung) auf den Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben übertragen.

Anlass:

Die DB Netz AG hat als Vorhabenträgerin beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover, den Antrag auf Erteilung einer Plangenehmigung für das Bauvorhaben „Änderung Bahnübergang Celler Heerstraße (K 1) in Watenbüttel“ gestellt. Gemäß § 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) ist mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, das Benehmen herzustellen. Im Vorfeld haben bereits fachliche Abstimmungen mit dem beauftragten Ing.-Büro für Sicherungstechnik und Bau mbH aus Dresden stattgefunden. Dies ersetzt jedoch nicht die notwendige Beteiligung der Stadt Braunschweig in einem Planfeststellungsverfahren. Vor diesem Hintergrund ist die Abgabe einer gesamtstädtischen Stellungnahme bis zum 12.05.2023 notwendig.

Maßnahmen Bahnübergang (BÜ) Celler Heerstraße

Der Bahnübergang befindet sich an der eingleisigen, nicht elektrifizierten Nebenbahn-Strecke 1722 Celle – Braunschweig-Gliesmarode. Die Strecke ist momentan nur noch zwischen Braunschweig-Gliesmarode und Braunschweig RAUA (Anschluss Restabfallumschlaganlage) in Betrieb.

Es sind folgende Maßnahmen geplant:

- Errichtung einer automatischen Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und Gehwegschranken sowie Rückbau der vorhandenen Bahnübergangssicherungsanlage
- Erneuerung der Bahnübergangsbefestigung, Austausch von Schwellen
- Erneuerung der Fahrbahn der kreuzenden Straße
- Aufweitung der Feldweeinmündung nordöstlich des BÜ (Quadrant III)
- Erneuerung des vorhandenen Geh-/Radweges (Breite 3,20 im Bereich des BÜ (Braunschweiger Standard) mit Übergang in den Bestand von etwa 1,80 m)
- Errichtung eines Schalthauses zur Aufnahme der Sicherungstechnik inkl. Zuwegung und Rückbau des vorhandenen Schalthauses
- Herstellung der erforderlichen Gleis- und Straßenquerungen für Kabel im Bereich des BÜ
- Anpassung der Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, der Elektrotechnik und Telekommunikation einschließlich der Kabelanlage an die neuen baulichen Gegebenheiten

Die Kosten der Maßnahme werden vollständig von der DB Netz AG, dem Bund und dem Land getragen. Der Stadt entstehen keine Kosten. Die Umsetzung erfolgt voraussichtlich im Herbst 2023 (Baubeginn).

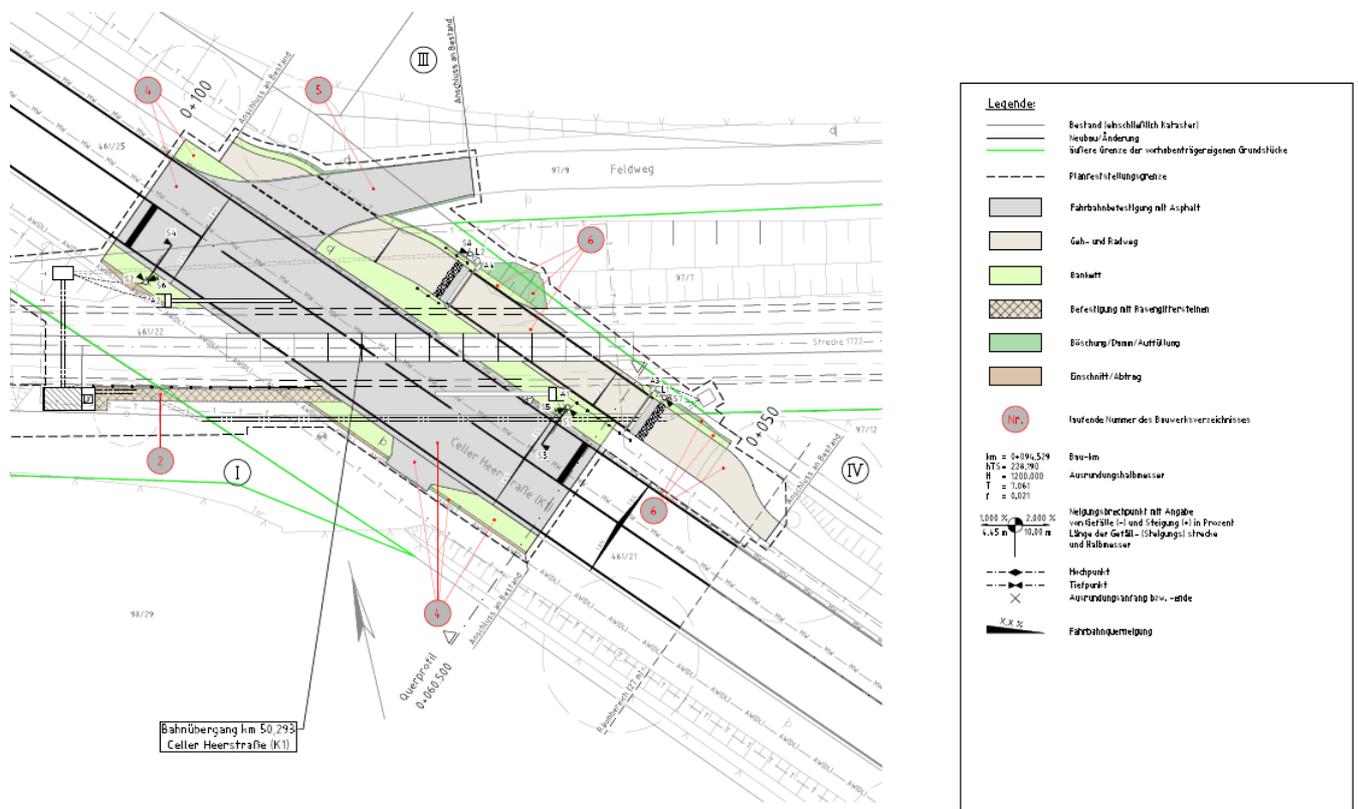


Abb. 1: Kreuzungsplan - Straßenplanung

Leuer

Anlage/n:

Gesamtstädtische Stellungnahme BÜ Celler Heerstraße

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Eisenbahn-Bundesamt
Herrn Axel Sommer
Herschelstraße 3
30159 Hannover

Tiefbau und Verkehr
Verkehrsplanung und
Verkehrsmanagement
Bohlweg 30

Name: Herr Strahl

Zimmer: A 3.145

Telefon: 470-2501

Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115

Fax: 470-942501

E-Mail: rene.strahl@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

Tag

08.12.2022
58141-581ppb/016-
2022#005

66.11

03.05.2023

Stellungnahme zur Plangenehmigung für das Bauvorhaben „Änderung Bahnübergang km 50,293 „Celler Heerstraße (K 1)“ in Watenbüttel“, der Strecke 1722 Celle-Braunschweig in Braunschweig Watenbüttel

Sehr geehrter Herr Sommer,

ich übermittle Ihnen nachfolgend die gesamtstädtische Stellungnahme der Stadt Braunschweig zum geplanten Vorhaben. Die Stadt Braunschweig stimmt den Planungen unter Berücksichtigung der nachfolgenden Hinweise und Maßnahmenempfehlungen zu.

Verkehrsbehörde

Kontakt: Herr Schommer, Tel. 470-4278

Südöstlich der Einmündung Wiesental muss vor dieser das VZ 209-30 in Fahrtrichtung Watenbüttel ergänzt werden. Eine verkehrsbehördliche Anordnung durch die Verkehrsbehörde kann nach Vorlage durch den Baulastträger des angepassten Markierungs- und Beschilderungsplanes erfolgen.

Stadtentwässerung

Kontakt: Frau Lüer, Tel. 470-3135

Folgende Anmerkungen sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Im Verlauf der Celler-Heerstraße befinden sich folgende Bestandsleitungen:

- eine Abwassertransportleitung DN 1000 aus Stahlbeton
- eine Abwassertransportleitung DN 1500 aus Stahlbeton
- eine Abwasserdruckrohrleitung DN 800 aus Gusseisen
- eine Abwasserdruckrohrleitung DN 400 aus Gusseisen

Internet: <http://www.braunschweig.de>
Sprechzeiten:



NORD/LB Landessparkasse IBAN DE21 2505 0000 0000 8150 01
Postbank IBAN DE05 2501 0030 0010 8543 07
Volksbank eG BS-WOB IBAN DE60 2699 1066 6036 8640 00
154 von 289 in Zusammenstellung

Gläubiger ID: DE 09BS100000094285
Umsatzsteuer-ID: DE 11 48 78 770
Umsatzsteuernummer: 14/201/00553

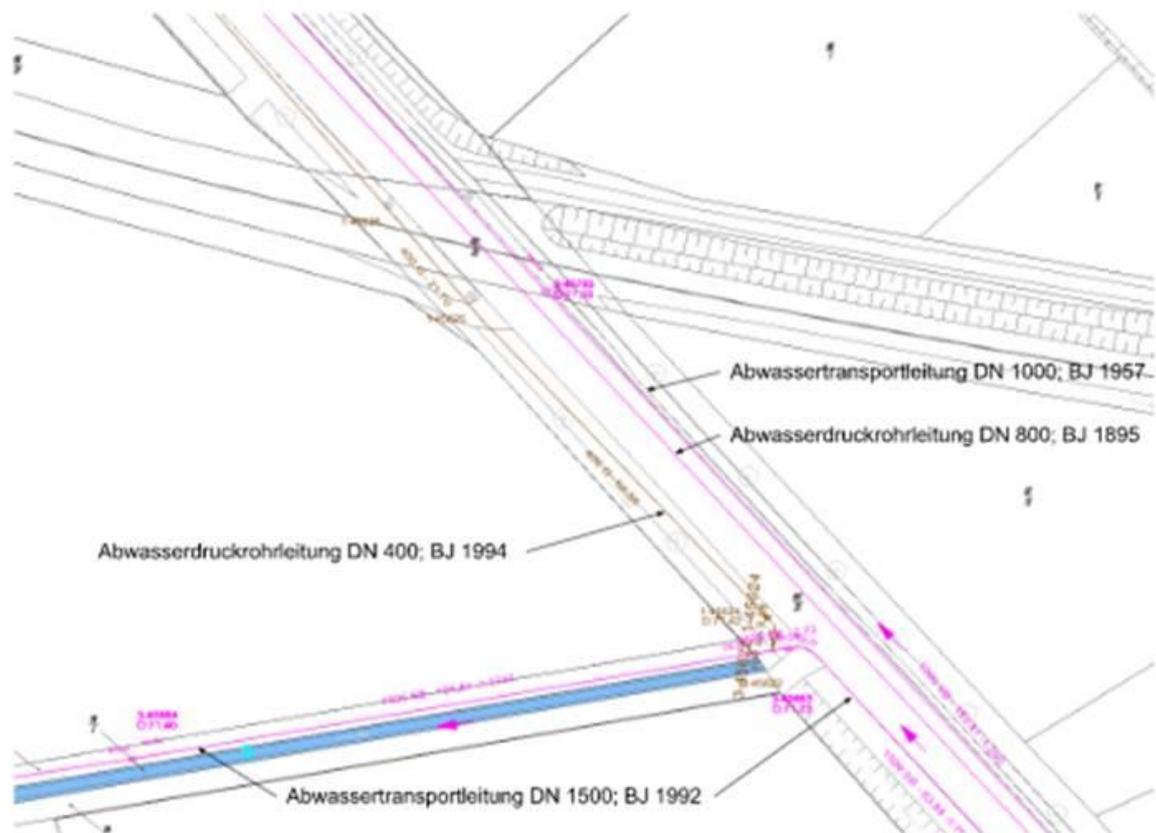
In der Planung befinden sich:

- eine neue Abwassertransportleitung DN 1500 aus Polymerbeton
- eine neue Abwassertransportleitung DN 400 aus PE-HD
- die Sanierung der Abwassertransportleitung DN 1000 aus Stahlbeton

Erläuterungen zu den einzelnen Leitungen im Bereich des Bahnüberganges:

Bestand:

- Abwassertransportleitung DN 1000 aus Stahlbeton
Die Abwassertransportleitung DN 1000 ist aus dem Jahre 1957. Diese verläuft am nordöstlichen Fahrbahnrand der Celler Heerstraße. Der Kanal hat eine Überdeckung von rd. 1,80 m. Nach aktuellen statistischen Berechnungen ist der Kanal nicht mehr ausreichend tragfähig. Es ist derzeit geplant, die Tragfähigkeit des Kanals mittels eines geeigneten Sanierungsverfahrens sicherzustellen. Die Arbeiten werden voraussichtlich in 2023/2024 durchgeführt. Bei den geplanten Bauarbeiten für den Bahnübergang ist eine Leitungssicherung (ggf. Lastausgleichsplatten) für den Kanal zu berücksichtigen.
- Abwassertransportleitung DN 1500 aus Stahlbeton
Die Abwassertransportleitung DN 1500 aus dem Jahre 1992 verläuft am südwestlichen Fahrbahnrand der Celler Heerstraße und verschwenkt ca. 100 m süd-westlich vom Bahnübergang nach Westen.
- Abwasserdruckrohrleitung DN 800 aus Gusseisen
Die Abwasserdruckrohrleitung DN 800 aus Gusseisen aus dem Jahre 1895 verläuft etwa mittig in der Fahrbahn der Celler Heerstraße. Die Höhe der Überdeckung ist unbekannt. Bei den geplanten Bauarbeiten für den Bahnübergang ist eine Leitungssicherung (ggf. Lastausgleichsplatten) für die Abwasserdruckrohrleitung zu berücksichtigen.
- Abwasserdruckrohrleitung DN 400 aus Gusseisen
Die Abwasserdruckrohrleitung DN 400 aus Gusseisen aus dem Jahre 1994 verläuft im südwestlichen Fahrbahnrand der Celler Heerstraße. Die Höhe der Überdeckung ist unbekannt. Bei den geplanten Bauarbeiten für den Bahnübergang ist eine Leitungssicherung (ggf. Lastausgleichsplatten) für die Abwasserdruckrohrleitung zu berücksichtigen.



Bestehende Abwasserleitungen

Geplante Abwasserleitungen:

- Neubau einer Abwassertransportleitung DN 1500 aus Polymerbeton
Als Redundanz zu der vorhandenen Abwassertransportleitung DN 1500, die ca. 100 m vor dem Bahnübergang nach Westen verschwenkt, ist eine neue Abwassertransportleitung DN 1500 geplant. Die Planung befindet sich derzeit in der Entwurfsplanung. Es ist vorgesehen, diese Leitung parallel zur vorhandenen Abwassertransportleitung DN 1500 zu verlegen. Der Baubeginn wird voraussichtlich nach 2026 sein.
- Neubau eine Abwasserdruckrohrleitung DN 400 aus PE-HD
Der Neubau eine Abwasserdruckrohrleitung DN 400 dient zur redundanten Einbindung der Abwasserdruckrohrleitung DN 400 vom PW 2 Wiesental in die neue Abwassertransportleitung DN 1500. Die Druckrohrleitung ist in der südwestlichen Fahrbahn mit einer Überdeckung von rd. 2,00 m geplant. Im Bereich des Bahnüberganges ist ein Stahlschutzrohr DN 600 zur Aufnahme des Medienrohres DN 400 vorgesehen. Nordwestlich und südöstlich des Bahnüberganges sind Entleerungsschächte vorgesehen. Der Baubeginn wird voraussichtlich nach 2026 sein.



Geplante Abwasserleitungen

Grün- und Freiraumplanung

Kontakt: Herr Kreisel, Tel. 470-4978

Der Durchführung der geplanten Maßnahme steht grundsätzlich nichts entgegen. Im landschaftspflegerischen Begleitplan wird der Bau eines Schalhäuschens mit der Begründung als nicht erheblichen Eingriff in das Landschaftsbild gewertet, dass die Landschaft dort anthropogen überprägt ist. Bauwerke, die zudem so von weitem zu sehen sind, sind dort nicht oder nur wenige vorhanden. Deshalb ist die in Maßnahmenblatt 013_A geplante Heckenstruktur so zu erweitern, dass sie das Schalhäuschen umgibt und dieses so in die Landschaft eingliedert.

Stadtgrün

Kontakt: Herr Schnitt, Tel. 470-4993

Im Maßnahmenplan des landschaftspflegerischen Begleitplans benannten Vermeidungsmaßnahmen sind umzusetzen. Die Abteilung Stadtgrün ist über den jeweils aktuellen Baufortschritt (Bauzeitenplan) zu informieren sowie rechtzeitig über den Beginn der Tiefbauarbeiten im Umfeld des fraglichen Baumes (städtische Eiche) zu unterrichten.

Abfallrecht

Kontakt: Herr Winkelhöfer, Tel. 470-6381

Aus abfallrechtlicher Sicht bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben. Aufgrund der langjährigen bahntechnischen Nutzung der betroffenen Bereiche sind Verunreinigungen im Untergrund zu erwarten. Diese Einschätzung betrifft insbesondere die Gleiskörper inklusive des Gleisschotter.

Bei Erdbewegungsmaßnahmen ist daher verunreinigter Boden, bei Rückbauarbeiten im Gleiskörper zudem verunreinigter Gleisschotter zu erwarten. Diese Materialien unterliegen nach dem Aushub aus dem Untergrund bzw. des Gleiskörpers der abfallrechtlichen Gesetzgebung. Hinsichtlich der Verwertung dieser ausgehobenen Materialien im Planungsbereich sind die besonderen Vorschriften der Mitteilung 20 der LAGA-Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Stand 2003 zu beachten.

Vor einer Verwertung der ausgehobenen oder abgeschobenen Materialien im Planungsbereich sind diese chemisch-analytisch zu untersuchen. Der Mindestumfang der analytischen Untersuchung ergibt sich aus der LAGA Mitteilung 20. Bei dem Analyseumfang ist zudem die bahntechnische Vornutzung inkl. der bahntypischen Herbizide zu berücksichtigen.

Es ist davon auszugehen, dass Boden, der aus dem Planungsbereich abgefahren werden soll, zum Teil einer fachgerechten Entsorgung zugeführt werden muss. Hierzu sind ggf. zusätzliche Deklarationsanalysen erforderlich. Der Umfang dieser Analysen richtet sich nach den Anforderungen der jeweiligen Entsorgungs- bzw. Verwertungsstellen.

Die genannten Abfälle sowie alle weiteren Abfälle, die bei Maßnahmen im Planungsbereich anfallen, sind unter Beachtung der abfallrechtlichen Gesetzgebung zu entsorgen.

Immissionsschutz

Kontakt: Herr Hoppmann, Tel. 470-6315

In meiner Stellungnahme vom 12.02.2021 wurde bereits festgestellt, dass die Erneuerung des Bahnübergangs keine erheblichen baulichen Eingriffe in die beteiligten Verkehrswege Straße und Schiene darstellt. Damit fällt diese Maßnahme nicht in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV.

Zwischenzeitlich wurde eine Baulärmprognose der Peutz Consult GmbH nachgereicht (Bericht Nr. 8494-4 vom 14.12.2020). Demnach werden die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm in den benachbarten Stadtteilen tagsüber sicher eingehalten.

Der Gutachter kommt weiterhin zu dem Schluss, dass auch bei den gelegentlich geplanten Nachtarbeiten die Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Dem kann nicht vollständig gefolgt werden, da für den Immissionsort 06 (Wiesental 17, Erdgeschoss, Mischgebiet) ein Beurteilungspegel von 36 dB(A) in Bauphase 2 ermittelt wurde. Dieser Wert wäre für ein Mischgebiet in der Nacht nicht zu beanstanden. Für das unmittelbar benachbarte Wohnhaus Schwedenkanzel 18 (reines Wohngebiet) dürften im Dachgeschoss ähnliche oder sogar höhere Beurteilungspegel anzunehmen sein – diese wurden im Gutachten jedoch nicht dargestellt. Der im Gutachten stattdessen aufgeführte Immissionsort Mannheimstraße 22 ist dagegen wenig repräsentativ für den südlichen Siedlungsrand. Folglich können Richtwertüberschreitungen an der Wohnbebauung entlang der Schwedenkanzel bei den geplanten Rammarbeiten in Bauphase 2 nicht ausgeschlossen werden, wenn sie tatsächlich nachts durchgeführt werden. Bei voraussichtlich nur zehn Fundamenten für Schranken, Lichtmasten und Signale ist für Nachtarbeit allerdings kein zwingender Grund erkennbar. Rammarbeiten in der Nacht sollten daher durch eine geeignete Organisation des Baustellenbetriebes vermieden werden. Andere in der Nacht vorgesehene Arbeiten (Kanalbau, Straßenbau, Oberbau) sind davon nicht betroffen.

Da auch bei Einhaltung der Immissionsrichtwerte Anwohnerbeschwerden nicht auszuschließen sind, wird gebeten, geplante Nachtarbeit bei der Unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Braunschweig rechtzeitig anzuzeigen.

Darüber hinaus wird empfohlen, die Anwohner der angrenzenden Stadtteile über die geplanten Baumaßnahmen – insbesondere unvermeidbare Nachtarbeit – zu informieren. Dies ist laut Erläuterungsbericht – neben anderen grundlegenden Lärmschutzmaßnahmen – bereits vorgesehen.

Naturschutz

Kontakt: Frau Bös, Tel. 470-6350, Email: alexandra.boes@braunschweig.de,

Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen das Vorhaben. Im Rahmen der Bauausführung sind die im LBP (Dr. Kübler GmbH, Mai 2021) aufgeführten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen 001_VA – 005 VA und 006 V – 010 V wie beschrieben zu beachten und durchzuführen.

Bezüglich der Ausgleichsmaßnahmen 011_A und 012_A ist Folgendes zu berücksichtigen:

011_A Eingrünung durch Anlage einer Heckenstruktur aus überwiegend einheimischen Gehölzarten

Zum Schutz des Landschaftsbildes ist hier in erster Linie das Schalterhaus und nicht die Zuwegung mittels Anlage einer Heckenstruktur einzugrünen. Der Maßnahme kann ansonsten wie beschrieben zugestimmt werden.

012_A Anlage von Blühstreifen

Die Ausgleichsmaßnahme soll auf dem Flurstück 461/21, Flur 3, Gemarkung Watenbüttel durchgeführt werden. Das Flurstück befindet sich im Besitz der Stadt Braunschweig, ein Erwerb der Fläche durch die Deutsche Bahn AG ist soweit bekannt aktuell nicht vorgesehen. Etwaige Abstimmungen

zur Nutzung einer städtischen Fläche für notwendige und dauerhafte Kompensationsmaßnahmen sind der Unteren Naturschutzbehörde nicht bekannt. Ich bitte um Verortung der Ausgleichsmaßnahme auf einer Fläche im Eigentum der Deutschen Bahn und erneute Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde.

Gewässerschutz

Kontakt: Herr Seibt, Tel. 470-6362

Für den Fall, dass im Rahmen der Baumaßnahmen Wasserhaltungsmaßnahmen (Grundwasserabsenkung) erfolgen sollen, ist hierfür zuvor die Erlaubnis der Stadt Braunschweig, Untere Wasserbehörde, Richard-Wagner-Straße 1, 38106 Braunschweig, einzuholen. Der Antrag ist in einfacher Ausfertigung und per E-Mail: wasserbehoerde@braunschweig.de zu stellen. Das Antragsformular ist durch folgenden Link:

http://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/buergerservice/formulare/index.php

unter dem Punkt *Gewässernutzung, Grundwasser und Abwasser – Antrag auf Entnahme von Grundwasser und Einleitung des geförderten Grundwassers in ein Gewässer* zu finden.

Bodenschutz

Kontakt: Herr Borck, Tel. 470-6373

Aus Altlastensicht bestehen keine Bedenken gegen den Umbau des Bahnüberganges.

Kampfmittel

Kontakt: Herr Funke, Tel. 470-6361

Im Maßnahmenbereich besteht Kampfmittelverdacht. Bei Erdarbeiten werden aus Sicherheitsgründen Gefahrenerforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel empfohlen.

Stadtklima

Kontakt: Herr Bruchmann, Tel. 470-6322

Aus stadtklimatischer und lufthygienischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen die Maßnahme.

Klimaschutz

Kontakt: Frau Bork-Jürging, Tel. 470-6321

Aus klimaschutzfachlicher Sicht gibt es keine Einwände gegen die Planung.

Liegenschaften

Kontakt: Frau Stief, Tel. 470-2826

Die von der Planung betroffenen Grundstücke Gem. Watenbüttel, Flur 3, Flst. 461/21 (tlw.), 461/22, 461/25 sowie 97/9 befinden sich im Eigentum der Stadt Braunschweig.

Nach den vorliegenden Informationen sind die Flurstücke 461/21, 461/22 und 461/25, Flur 3, Gemarkung Watenbüttel, gewidmet. Entsprechend ist für die vorübergehende Inanspruchnahme eben dieser Flächen der FB 66 (Fachbereich Tiefbau und Verkehr) zuständig. Hierzu ist auf Initiative des Antragstellers (DB Netz AG) Einvernehmen mit dem FB 66 herzustellen.

Auf den Flurstücken 461/21 und 461/22 sollen der DB Netz AG Dienstbarkeiten eingeräumt werden. Da diese Flurstücke gewidmet sind, liegt die Zuständigkeit für die Vertragserarbeitung eines entsprechenden Gestattungsvertrages beim Ref. 0600.

Im Zusammenhang mit einer Kaufanfrage der DB Netz AG im Jahr 2021 für die Flurstücke 461/21 (tlw.) und 461/22 wurde seitens der Liegenschaftsverwaltung eine Prüfung durchgeführt. Ein Verkauf der Flächen wurde abgelehnt.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Leuer

Betreff:

Celler Straße: Verbesserte Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

06.04.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

Sitzungstermin

18.04.2023
02.05.2023

Status

Ö
Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Umbau des Knotenpunktes Celler Straße/Petritorwall/Am Neuen Petritore wird in der als Anlage 1 beigefügten Fassung zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Celler Straße um eine Straße, die eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehende Funktion besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass

Im Zuge der Verbesserung der Wallringroute für Radfahrende (Maßnahme 8.2 des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“) soll die Querungssituation über die Celler Straße in Höhe Petritorwall verbessert werden. Zugleich wird damit eine Unfallhäufungsstelle entschärft.

Planung Variante 1

Radfahrende sollen zukünftig geradlinig über die Celler Straße geführt werden. Dafür soll in beiden Mittelinseln jeweils eine 5 m breite Querungsmöglichkeit geschaffen werden.

Die westliche Fahrbahn des Petritorwalls nördlich der Celler Straße soll zur Fahrradstraße werden, die in Gegenrichtung auch von Radfahrenden genutzt werden kann. Der Abschnitt zwischen Celler Straße und Am Alten Petritore ist mit einem Querschnitt von 3,30 m zuzüglich 0,75 m Abstand zu den parkenden Kfz geplant. So können die Parkplätze erhalten werden. Der Knotenpunktbereich Petritorwall/Am Neuen Petritore wird neu geordnet und durch eine Grünfläche deutlich reduziert. Der Fahrradstraße (Wallringroute) wird Vorrang eingeräumt.

Radfahrende können die Celler Straße zukünftig geradlinig ohne separate Signalisierung queren, was insbesondere in Schwachverkehrszeiten für eine Beschleunigung des Radverkehrs sorgt. Durch die Signalisierung der Fußgängerfurten entstehen auch zu Stoßzeiten ausreichende Zeitlücken, um die Celler Straße zu queren.

Die Fahrspuren der Celler Straße für den motorisierten Individualverkehr in Richtung stadteinwärts werden etwas verschwenkt und erst nach dem Knotenpunkt um eine Spur erweitert, um zum einen eine ausreichende Aufstellfläche für Fußgänger auf der Mittelinsel zu generieren und um zum anderen die zu querende Fahrbahnbreite zu reduzieren.

Die Lage der Querungsstellen für zu Fuß Gehende wird kaum verändert, so dass sich nur geringe Auswirkungen auf die artenreiche Staudenmischpflanzung, die im Rahmen des EU-geförderten Projektes „Biodiversität in der Stadt Braunschweig“ angelegt wurde, ergeben. Alle Querungen für zu Fuß Gehende werden mit differenzierter Bordhöhe und taktilen Elementen ausgestattet.

Die Radwege der Celler Straße werden im Kreuzungsbereich abgesenkt und an die Fahrbahn herangeführt, damit Radfahrende nicht von abbiegenden Fahrzeugen übersehen werden. Der abgesenkte Bereich des Radwegs wird dort, wo es möglich ist, mit einem Trennelement gegen das Befahren durch Pkw geschützt. Der südliche Einmündungsbereich des Petritorwalls wird auf eine Fahrbahnbreite von 6 m reduziert. Dadurch werden auch die gefahrenen Geschwindigkeiten in diesem Bereich geringer.

Planung Variante 2

Um auch das Regelmaß von 4 m für die Breite der Fahrgasse für Fahrradstraßen nach dem „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen in Braunschweig“ zu erreichen, wurde eine zweite Variante der Planung entwickelt.

Um diese Breite zu generieren, muss der Längsparkstreifen (insgesamt 13 Parkplätze) im nördlichen Abschnitt des Petritorwalls entfallen. Ein Verschieben des Parkstreifens „neben“ die neue Fahrbahn ist nicht möglich, da die Maßnahme dann zu sehr in den Wurzelbereich der Bestandsbäume eingreifen würde. Die Fahrbahn und die Trasse der Stadtbahn sollen zusätzlich durch Borde getrennt werden.

Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt die Umsetzung der Variante 1 vor, da hierbei sowohl die Parkplätze in diesem Bereich erhalten bleiben, als auch die Wurzelbereiche der Bestandsbäume im Petritorwall nicht durch die Baumaßnahme beeinflusst werden. Die Verwaltung hält diese Planung mit Blick auf alle Verkehrsarten für angemessen und ausgewogen.

Informationsveranstaltung

Aufgrund der damaligen Corona-Lage wurde für diese Planung eine Online-Bürgerbeteiligung im April 2022 durchgeführt. Die dort eingegangenen Rückmeldungen, wie z. B. die Roteinfärbung von Radwegfurten und die möglichst ebene Querung für Radfahrende, wurden in der vorliegenden Planung berücksichtigt. Im Nachgang wurde die Planung ausführlich mit den Radverkehrsverbänden diskutiert und verschiedene Varianten der Radverkehrsführung über den Knotenpunkt erörtert.

Finanzierung

Die Kostenschätzung beträgt 670.000 €. Die Maßnahme wird aus dem PSP-Element/ Maßnahmennummer 5S.660077 finanziert. Die Arbeiten sollen im Frühjahr/Sommer 2024 durchgeführt werden.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan Variante 1 - Celler Straße-Petritorwall

Lageplan Variante 2 - Celler Straße-Petritorwall

Legende			
	Fahrbahn Asphaltdeckschicht		Querungsstein-System
	Gehweg Betonpflaster 30/30/8		Baum vorhanden
	Radweg (asphaltiert)		Baum neu
	Natursteinpflaster		Cycle-Lane-Separator Orca
	Betonpflaster, anthrazit		
	Rinne Betonpflaster 16/16/14		
	Grünfläche		



Anlage 1

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stadt Braunschweig	Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig		Celler Straße - Petritorwall 1.11-LP-Celler Straße- Petritorwall 1.11-LP-Celler Straße- Petritorwall.pas 05.04.2023 kunka
Celler Straße - Petritorwall			Maßstab: 1: 250
Variante 1			Blatt Nr.: 1.1
Planart	Lageplan		Vorabzug
bearbeitet	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
gezeichnet	28.02.2023	Kunka	
mitgez.	28.02.2023	Kunka	
<small>Kartengrundlage: Stadtplankarte 10 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 10 © 2021 Stadt Braunschweig, Geobase, Koordinaten: 10° 02' 20" E, 52° 20' 10" N</small>			

Legende			
	Fahrbahn Asphaltdeckschicht		Querungsstein-System
	Gehweg Betonpflaster 30/30/8		Baum vorhanden
	Radweg (asphaltiert)		Baum neu
	Natursteinpflaster		Cycle-Lane-Separator Orca
	Betonpflaster, anthrazit		
	Rinne Betonpflaster 16/16/14		
	Grünfläche		



Anlage 2

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stadt		Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig	Celler Straße - Petritorwall 1:10 LP-Celler Straße-Petritorwall 1:10 LP-Celler Straße-Petritorwall.pas 05.04.2023 kunka
Celler Straße - Petritorwall			Maßstab: 1: 250
Variante 2			Blatt Nr.: 1.1
Planart	Lageplan		Vorabzug
bearbeitet	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
gezeichnet	20.10.2022	Kunka	
mitgez.	20.10.2022	Kunka	
<small>Kartengrundlagen: Stadtplankarte 11 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 11 © 2021 Stadt Braunschweig, Geodatenportal.de 11 © 2021 LUBW</small>			

Betreff:
Celler Straße: Verbesserte Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 24.04.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	02.05.2023	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Umbau des Knotenpunktes Celler Straße/Petritorwall/Am Neuen Petritore wird in der als Anlage 1 beigefügten Fassung zugestimmt.“ (unverändert)

Sachverhalt:

Anlass

Der Stadtbezirksrat 130 Innenstadt hat in seiner Sitzung am 18.04.2023 die DS 23-20661 beraten und folgenden vom Vorschlag der Verwaltung abweichenden Beschluss (10:6:0) gefasst:

- „1. Der Planung und dem Umbau des Knotenpunktes Celler Straße/Petritorwall/Am Neuen Petritore wird in der als Anlage 2 beigefügten Fassung zugestimmt.
2. Die Entwässerungsrinnen werden dort, wo sie die asphaltierten Radwege im Verlauf der Celler Straße queren, nicht als Betonsteinpflaster, sondern ebenfalls durchgehend asphaltiert ausgeführt und die Steigungsänderungen ausgerundet.“

Stellungnahme der Verwaltung

Die Verwaltung erkennt die Intention des Stadtbezirksrates, die Situation für die in Richtung Osten auf dem Petritorwall Radfahrenden auf ein höheres Qualitätsniveau zu heben, was nur durch den Verzicht auf 14 Parkplätze möglich wird. Dies hatte die Verwaltung in der Variante 2 dargestellt, die der Stadtbezirksrat abweichend beschlossen hat.

Die Verwaltung sieht an dieser Stelle die Möglichkeit, Parkplätze zu erhalten, was bei anderen Radverkehrsplanungen nicht der Fall ist. Durch das Einhalten der in Braunschweig vorgesehenen Mindestbreite für Fahrradstraßen (auf einer Länge von ca. 80 m) ist auch in Variante 1 eine gute Radverkehrslösung dargestellt.

Zum Beschlusspunkt 2 des Stadtbezirksrates hat die Verwaltung bereits in der Sitzung des Stadtbezirksrates vorgetragen, dass diese Betonsteinrinnen in sehr flachen Bereichen ein sehr wesentliches Element der Straßenentwässerung darstellen und erst im Rahmen der Ausführungsplanung entschieden werden kann, ob eine Betonsteingosse erforderlich wird, um eine Pfützenbildung in diesen Bereichen sicher zu vermeiden.

Die Verwaltung sagt zu, an allen Stellen, die anders entwässert werden können, auf die Querrinnen zu verzichten. An allen anderen Stellen besteht bei einem Verzicht auf die Querrinnen die Gefahr einer Pfützen- und im Winter Eisbildung. Die Verwaltung rät dringend ab, an solchen Stellen keine Querrinne einzubauen.

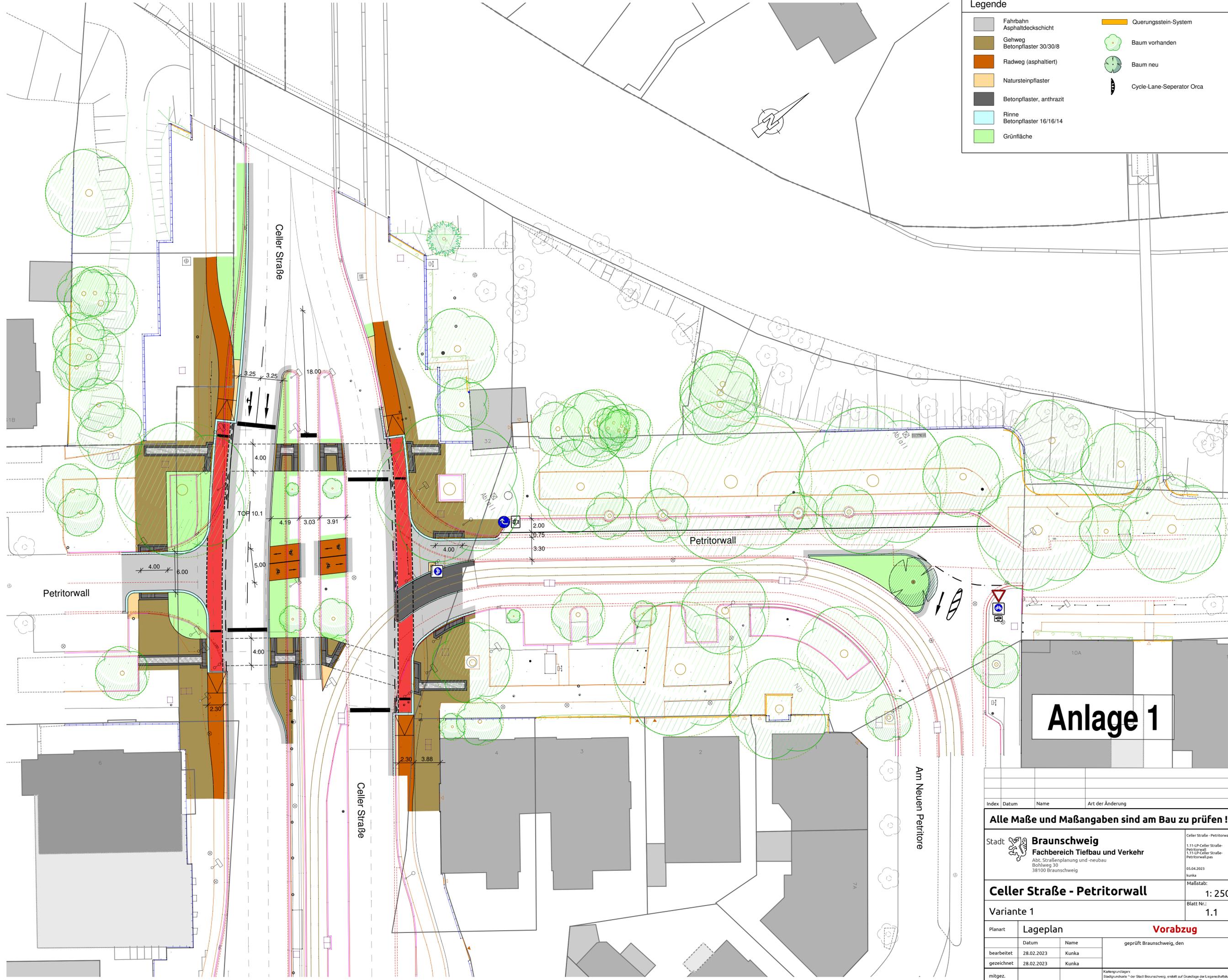
Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan Variante 1 - Celler Straße-Petritorwall

Anlage 2: Lageplan Variante 2 - Celler Straße-Petritorwall

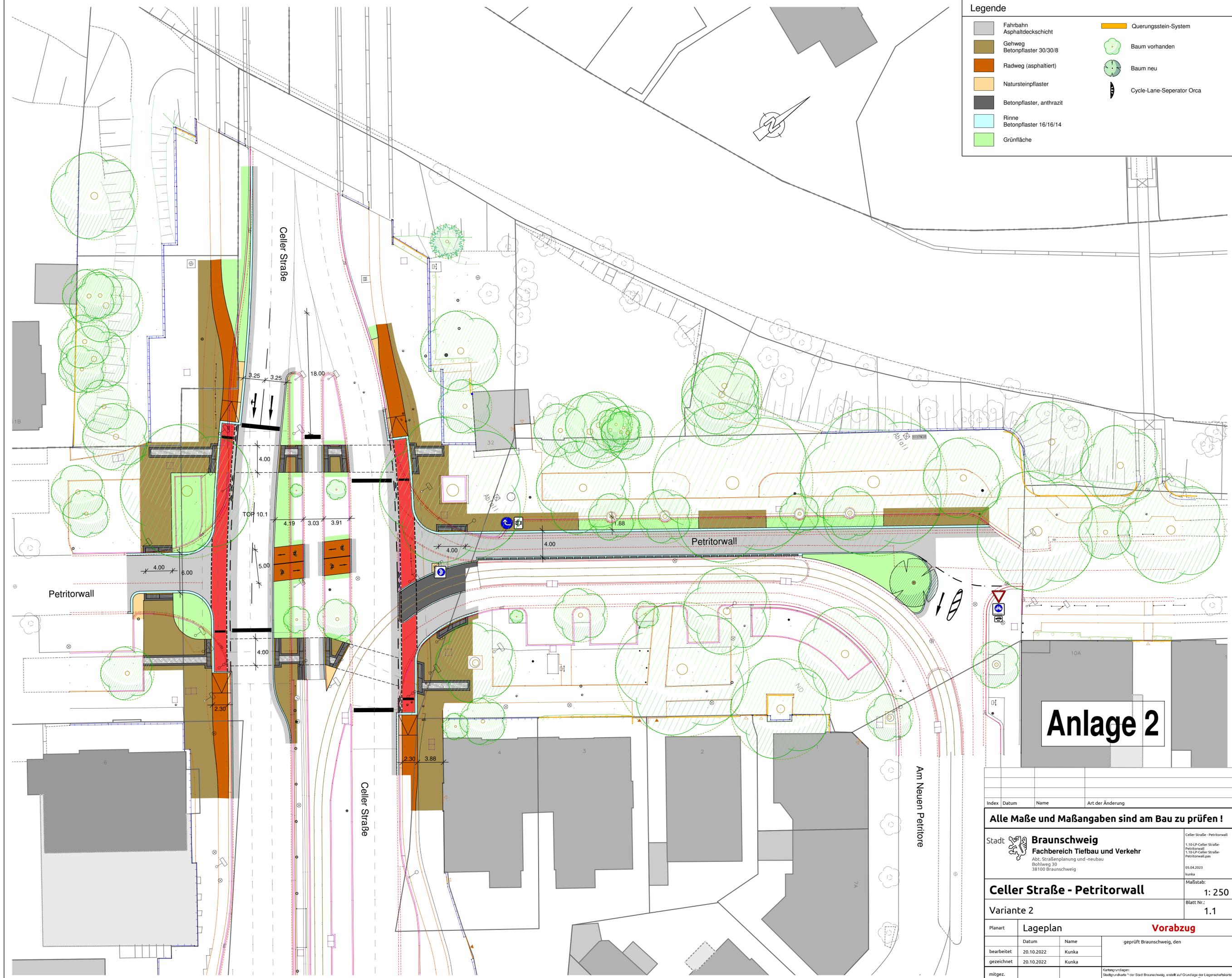
Legende			
	Fahrbahn Asphaltdeckschicht		Querungsstein-System
	Gehweg Betonpflaster 30/30/8		Baum vorhanden
	Radweg (asphaltiert)		Baum neu
	Natursteinpflaster		Cycle-Lane-Separator Orca
	Betonpflaster, anthrazit		
	Rinne Betonpflaster 16/16/14		
	Grünfläche		



Anlage 1

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stadt Braunschweig	Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig		Celler Straße - Petritorwall 1.11-LP-Celler Straße-Petritorwall 1.11-LP-Celler Straße-Petritorwall.pas 05.04.2023 kunka
Celler Straße - Petritorwall			Maßstab: 1: 250
Variante 1			Blatt Nr.: 1.1
Planart	Lageplan		Vorabzug
bearbeitet	28.02.2023	Kunka	geprüft Braunschweig, den
gezeichnet	28.02.2023	Kunka	
mitgez.			<small>Kartengrundlage: Stadtplankarte 10 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 10 © 2021 Stadt Braunschweig, Geobase, Geoinformationssysteme © 2021, Locus</small>

Legende			
	Fahrbahn Asphaltdeckschicht		Querungsstein-System
	Gehweg Betonpflaster 30/30/8		Baum vorhanden
	Radweg (asphaltiert)		Baum neu
	Natursteinpflaster		Cycle-Lane-Separator Orca
	Betonpflaster, anthrazit		
	Rinne Betonpflaster 16/16/14		
	Grünfläche		



Anlage 2

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stadt Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlhweg 30 38100 Braunschweig		Celler Straße - Petritorwall 1:10 LP-Celler Straße-Petritorwall 1:10 LP-Celler Straße-Petritorwall.pas 05.04.2023 kunka	
Celler Straße - Petritorwall			Maßstab: 1: 250
Variante 2			Blatt Nr.: 1.1
Planart	Lageplan		Vorabzug
bearbeitet	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
gezeichnet	20.10.2022	Kunka	
mitgez.	20.10.2022	Kunka	
<small>Kartengrundlagen: Stadtplankarte 11 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 11 © 2021 Stadt Braunschweig, Geodatenportal.de 11 © 2021 LUBW</small>			

Absender:

**Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt**

23-20661-03
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Celler Straße: Verbesserte Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-
Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings
Änderungsantrag zur Vorlage 23-20661**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

21.04.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

02.05.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Der Beschlusstext wird wie folgt **geändert** bzw. **erweitert**:

1. Der Planung und dem Umbau des Knotenpunktes Celler Straße/Petritorwall/Am Neuen Petritore wird **in der als Anlage 2** beigefügten Fassung zugestimmt.

2. Die Entwässerungsrinnen werden dort, wo sie die asphaltierten Radwege im Verlauf der Celler Straße queren, nicht als Betonsteinpflaster, sondern ebenfalls durchgehend asphaltiert ausgeführt und die Steigungsänderungen ausgerundet.

Sachverhalt:

zu 1. Die neue Querung wird Teil der Veloroute Wallring und soll den Qualitätsstandards für Velorouten und Fahrradstraßen und -zonen in Braunschweig entsprechen, die u.a. ein Regelmaß von 4,00 m für die Fahrbahnbreite vorsieht. Wenn das an dieser Stelle (wie bei Variante 1) deutlich unterschritten würde, hätten Radfahrende zwischen jeweils entgegenkommender Stadtbahn und gleichzeitig entgegenkommenden Kfz nur ca. 1 m Platz - eindeutig zu wenig für sicheren Radverkehr, insbesondere mit Anhängern und Lastenrädern.

zu 2. Entwässerungsrinnen quer zur Radfahrbahn sind unnötig eingebaute Unebenheiten. Maßnahme 6 des Ziele- und Maßnahmenkataloges „Radverkehr in Braunschweig“ sieht aber einen "durchgängig ebenen und leichtläufigen Belag" vor. Ein Beispiel, wo dies möglich ist, findet sich z.B. an der Einmündung Adolfstr./Kurt-Schumacher-Str.

Hiermit soll einem wortgleichen Antrag zur Sitzung des Stadtbezirksrats 130 Mitte gefolgt werden, der in der Sitzung am 18. April 2023 mehrheitlich (10/6/0) beschlossen wurde.

Anlagen:

keine

Absender:

**SPD-Fraktion im Rat der Stadt /
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt**

23-20661-05
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Celler Straße: Verbesserte Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings - Änderungsantrag

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

27.04.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

02.05.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

1. Der Planung und dem Umbau des Knotenpunktes Celler Straße/Petritorwall/Am Neuen Petritore wird in der Fassung der Anlage 2 zur Vorlage 23-20661 zugestimmt.
2. Die technisch erforderliche Entwässerung wird nach Möglichkeit ohne Wechsel des Oberflächenmaterials der Radwege ausgeführt, und die Steigungsänderungen werden ausgerundet, um den Fahrkomfort für Radfahrende möglichst wenig zu beeinträchtigen.

Sachverhalt:

Die Entwässerung von Radwegen ist notwendig, um insbesondere im Winter nach Regenfällen die Glatteisbildung zu verhindern und so die Sicherheit für Radfahrende auf Radwegen zu gewährleisten. Die Ausführung der Entwässerung ist von vielen Faktoren abhängig. Zwar sollten fahrkomfortbeeinträchtigende Steigungsänderungen – soweit möglich – vermieden werden, doch kann oft erst bei der Ausführung der Baumaßnahme selbst entschieden werden, wie das Oberflächenwasser optimal abgeführt werden kann. Darum sollte hier eine ausführungsoffene Gestaltung ermöglicht werden, die dann möglichst komfortabel ausgeführt wird.

Insofern berücksichtigt dieser Änderungsantrag sowohl die Anregungen des Stadtbezirksrats als auch die Intention des Änderungsantrags von Bündnis 90/Die Grünen (23-20661-03) und die Stellungnahme der Verwaltung (23-20661-01) zur Straßenentwässerung.

Dieser Antrag ersetzt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (23-20661-03). Die weitere Begründung erfolgt mündlich.

Anlagen:

keine

Betreff:
Widmung von Verkehrsflächen zu Gemeindestraßen

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 0600 Baureferat	<i>Datum:</i> 22.03.2023
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	18.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	19.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	19.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (Anhörung)	19.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	25.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	25.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	27.04.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	02.05.2023	Ö

Beschluss:

„Die Widmungen und Teileinziehungen der in der Anlage 1 bezeichneten Straßen sind zu verfügen und öffentlich bekannt zu machen.“

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 c der Hauptsatzung.

Nach § 6 Abs. 1 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) vom 24. September 1980 in der zurzeit gültigen Fassung in Verbindung mit den hierzu erlassenen Richtlinien vom 15. Januar 1992 hat der Träger der Straßenbaulast die Widmung von Straßen zu verfügen. In der Widmungsverfügung ist anzugeben, zu welcher Straßengruppe eine Verkehrsfläche gehört und auf welche Benutzungsart oder Benutzerkreise sie beschränkt werden soll.

Nach § 8 Abs. 1 S. 1 NStrG sind Teileinziehungen anzuordnen, soweit eine nachträgliche Beschränkung der Widmung auf eine bestimmte Benutzungsart aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden.

Die in der Anlage 1 aufgeführten Straßen sind entweder erstmalig hergestellt worden und werden für den öffentlichen Verkehr gewidmet oder die Widmung wird entsprechend der verkehrlichen Bedeutung angepasst.

Trägerin der Straßenbaulast ist die Stadt Braunschweig.

In der Anlage 2 sind die zur Widmung beabsichtigten Flächen mit farbiger Linie kenntlich gemacht.

Der Text für die Veröffentlichung durch zweiwöchigen Aushang am Rathaus (Hauptportal, Platz der Deutschen Einheit 1) ist als Anlage 3 beigefügt. Ein Hinweis auf die Tatsache, den Ort und die Dauer dieses Aushanges wird in der Braunschweiger Zeitung erfolgen.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Bezeichnete Straßen

Anlage 2: Stadtkartenausschnitte

Anlage 3: Öffentliche Bekanntmachung

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 26, 27 und 28 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart gewidmet.

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 11, 14, 15, 20, 22 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart teileingezogen.

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen	Bemerkung
1	112	Hermann-Deppe-Ring	Nordendorfweg / Hermann-Deppe-Ring 49 A und 59	800	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
2	112	Hermann-Deppe-Ring	entlang Grundstück Hermann-Deppe-Ring 51	30	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
3	112	Verbindungsweg Hermann-Deppe-Ring Sommerbadring	entlang Grundstücke Hermann-Deppe-Ring 61 / 63	28	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
4	112	Hermann-Deppe-Ring	entlang Grundstück Hermann-Deppe-Ring 37	30	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Verkehrsübergabe
5	112	Sommerbadring	Sommerbadring 33 und 41 / Zum Kahlenberg	673	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
6	112	Verbindungsweg Sommerbadring Hermann-Deppe-Ring	entlang Grundstück Sommerbadring 33	36	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Verkehrsübergabe
7	112	Verbindungsweg Hermann-Deppe-Ring Sommerbadring	entlang Grundstück Sommerbadring 41	30	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
8	112	Sommerbadring	entlang Grundstück Sommerbadring 51	24	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
9	112	Verbindungsweg Sommerbadring Nordendorfweg	Sommerbadring 3 / Nordendorfweg 1	48	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
10	112	Zum Kahlenberg	nördliche Flurstücksgrenze 358/3 / Rabenrodestraße	140	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
11	130	Am Bruchtor	Bankplatz / östliche Grundstücksgrenze Am Bruchtor 3	47	Gemeindestraße	ja	Fußgängerzone, Lieferverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Taxen, Radfahrer, Krankentransporte und Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung
12	130	Echternstraße	Echternstraße 63 / Güldenstraße 16	31	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Bestand
13	130	Friedrich-Wilhelm-Platz	Bruchtorwall / Friedrich-Wilhelm-Straße	89	Gemeindestraße	nein	Fußgängerzone, Lieferverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Taxen, Radfahrer, Krankentransporte und Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung
14	130	Friedrich-Wilhelm-Platz	Friedrich-Wilhelm-Straße 41 / Friedrich-Wilhelm-Platz 6	20	Gemeindestraße	ja	Fußgängerzone, Lieferverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Taxen, Radfahrer, Krankentransporte und Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung
15	130	Friedrich-Wilhelm-Platz	Am Bruchtor / Bruchtorwall	92	Gemeindestraße	ja	Fußgängerzone, Lieferverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Taxen, Radfahrer, Krankentransporte und Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung
16	130	Wallstraße	Am Wassertor / Wallstraße 37	52	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
17	211	Köslinstraße	Köslinstraße 130 / Köslinstraße 140	73	Gemeindestraße	nein	Gehweg, Lieferverkehr frei	Nutzungsänderung

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen	Bemerkung
18	212	Verbindungsstraße zwischen Salzdahlumer Straße und Schwarzkopffstraße	Klinikum Salzdahlumer Straße / Schwarzkopffstraße	400	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
19	212	Schulgasse	Salzdahlumer Straße / Schulgasse 1 A	77	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Nutzungsänderung
20	212	Schulgasse	Im Dorfe / Schulgasse 1	35	Gemeindestraße	ja	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken 1 und 1 A frei	Nutzungsänderung
21	221	Spreeweg	Havelstraße / Ilmenaustraße	245	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zum Garagenhof und Lieferverkehr frei	Nutzungsänderung
22	310	Am Weinberg	Im Ganderhals / Dorndröftweg	267	Gemeindestraße	ja	Geh- und Radweg	Nutzungsänderung
23	310	Belfort	Blumenstraße / Helenenstraße	190	Gemeindestraße	nein		Widmung nach B-Plan
24	310	Belfort	Flurstück 44/25	15	Gemeindestraße	nein	Gehweg	Widmung nach B-Plan
25	310	Helenenstraße	südwestliche Grundstücksgrenze Helenenstraße 17 / nördliche Hausnummer 16	15	Gemeindestraße	nein		Widmung nach B-Plan
26	321	Verbindungsweg David-Mansfeld-Weg und Paracelsusstraße	Entlang Paracelsusstraße 66 und 68	55	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach B-Plan
27	321	Schiebeweg	Lammer Heide /Schiebeweg 30 und 57	279	Gemeindestraße	nein		Widmung nach B-Plan
28	321	Verbindungsweg Schiebeweg	Entlang Schiebeweg 39 und 41	40	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach B-Plan

Stadt Braunschweig, Baureferat

Anlage
ge 1

TOP 11

Waggum



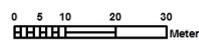
Nur für den Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 21.09.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation, Abteilung Geoinformation

Wagg



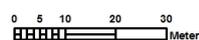
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 21.09.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt

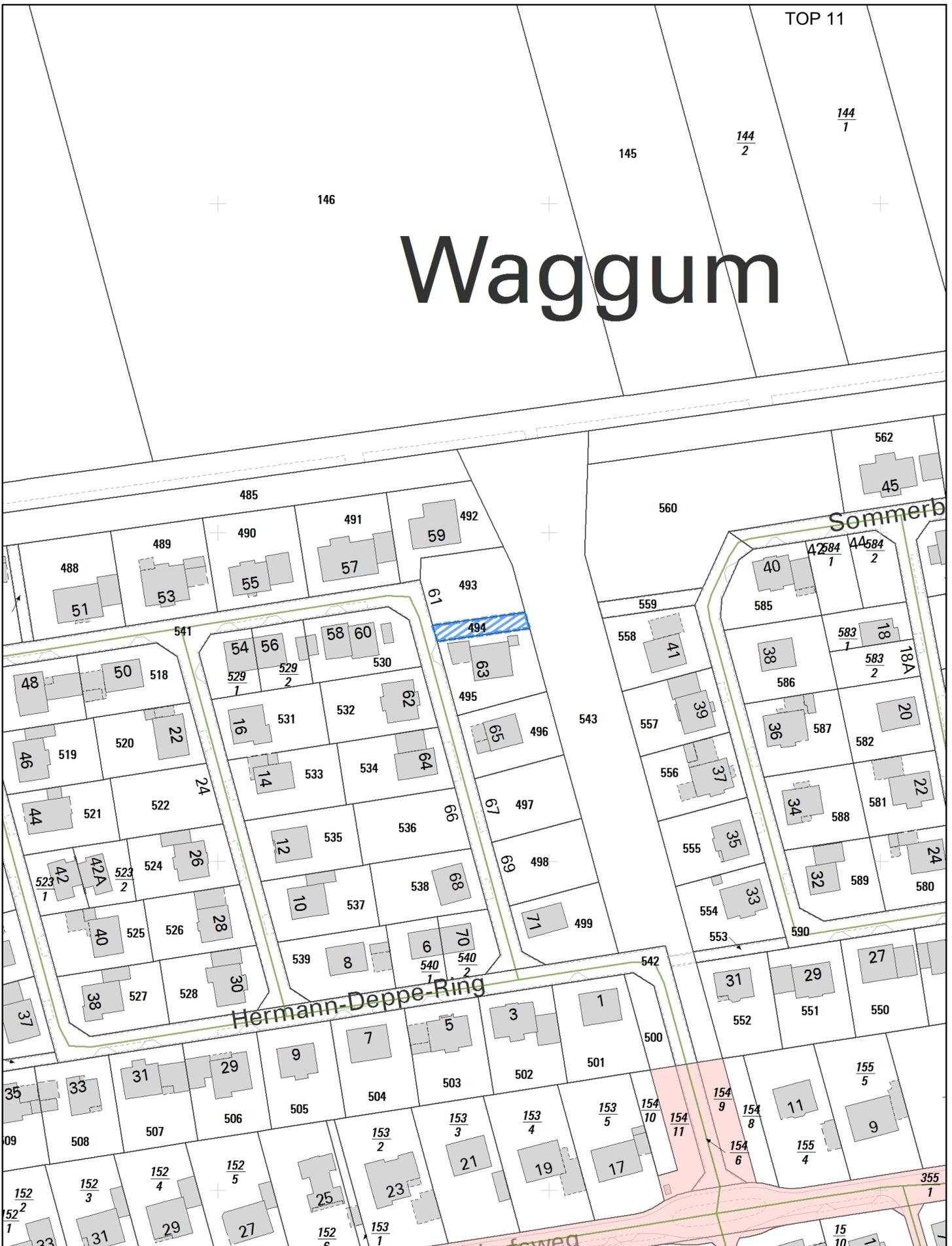


Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

TOP 11

Waggum



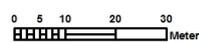
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 21.09.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 17.01.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

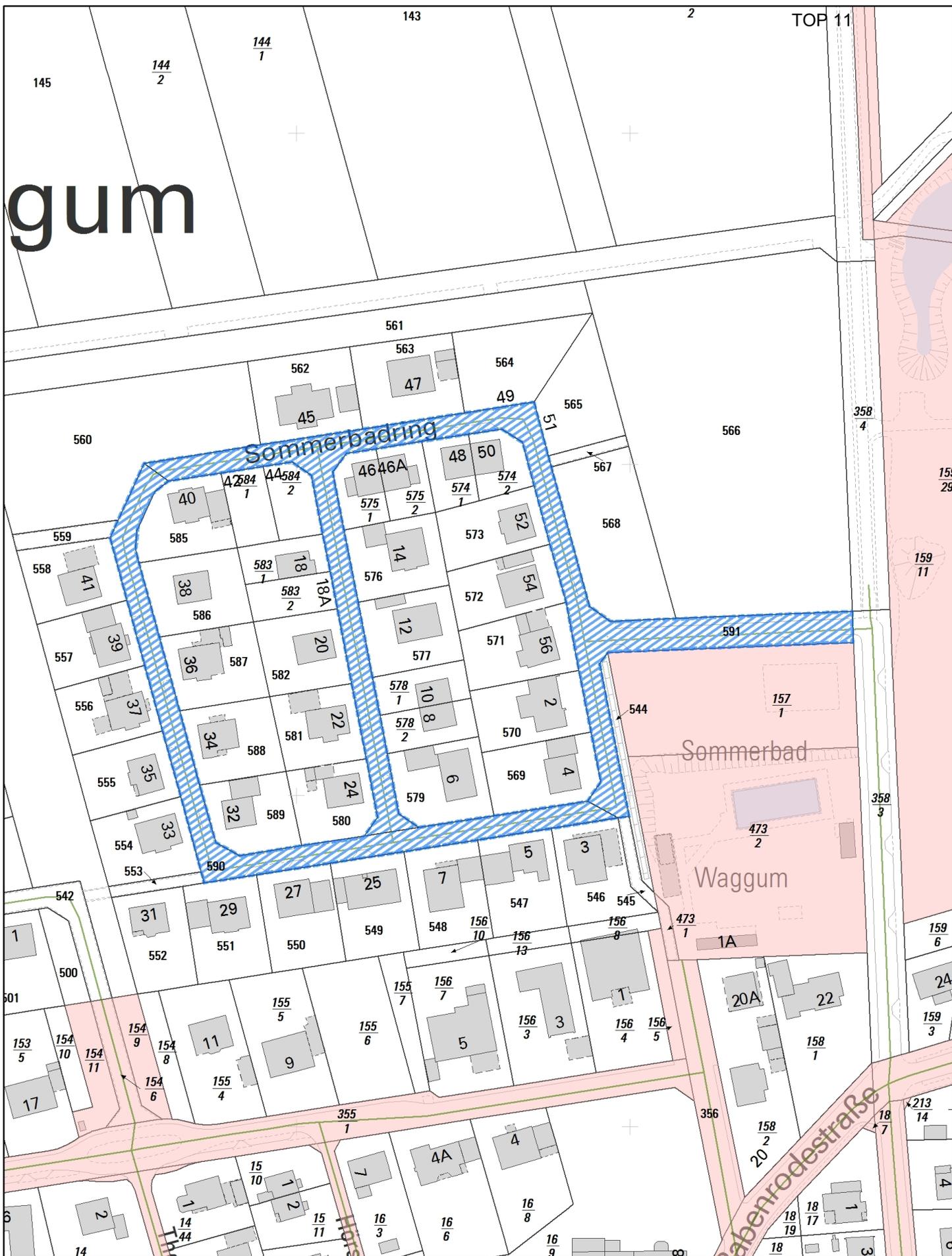


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



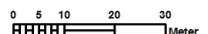
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 21.09.2022

Maßstab: 1:1 500

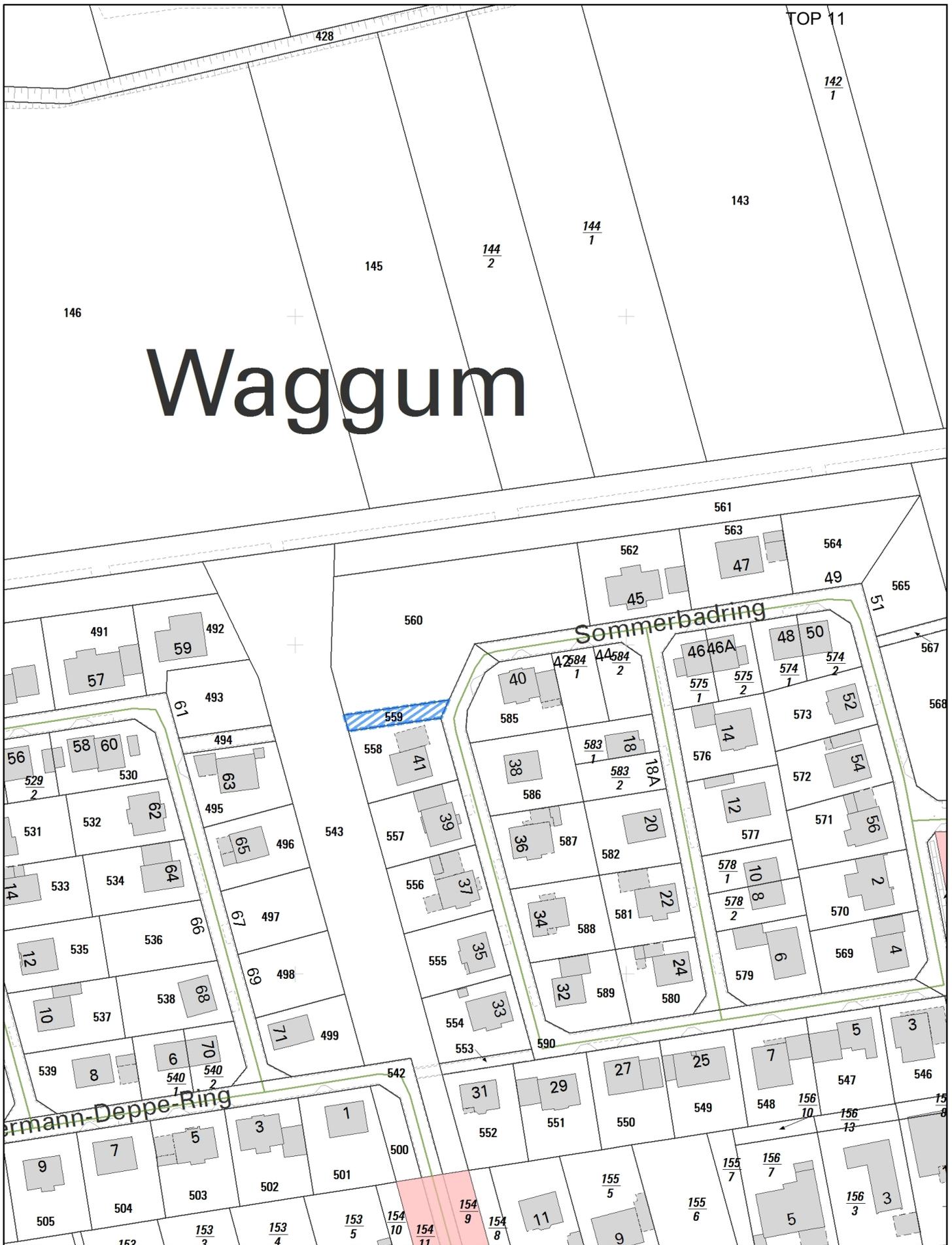
Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Waggum



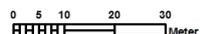
Nur für den Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 27.09.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
 Fachbereich Stadtplanung
 und Geoinformation,
 Abteilung Geoinformation



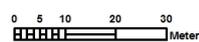
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 27.09.2022

Maßstab: 1:1 500

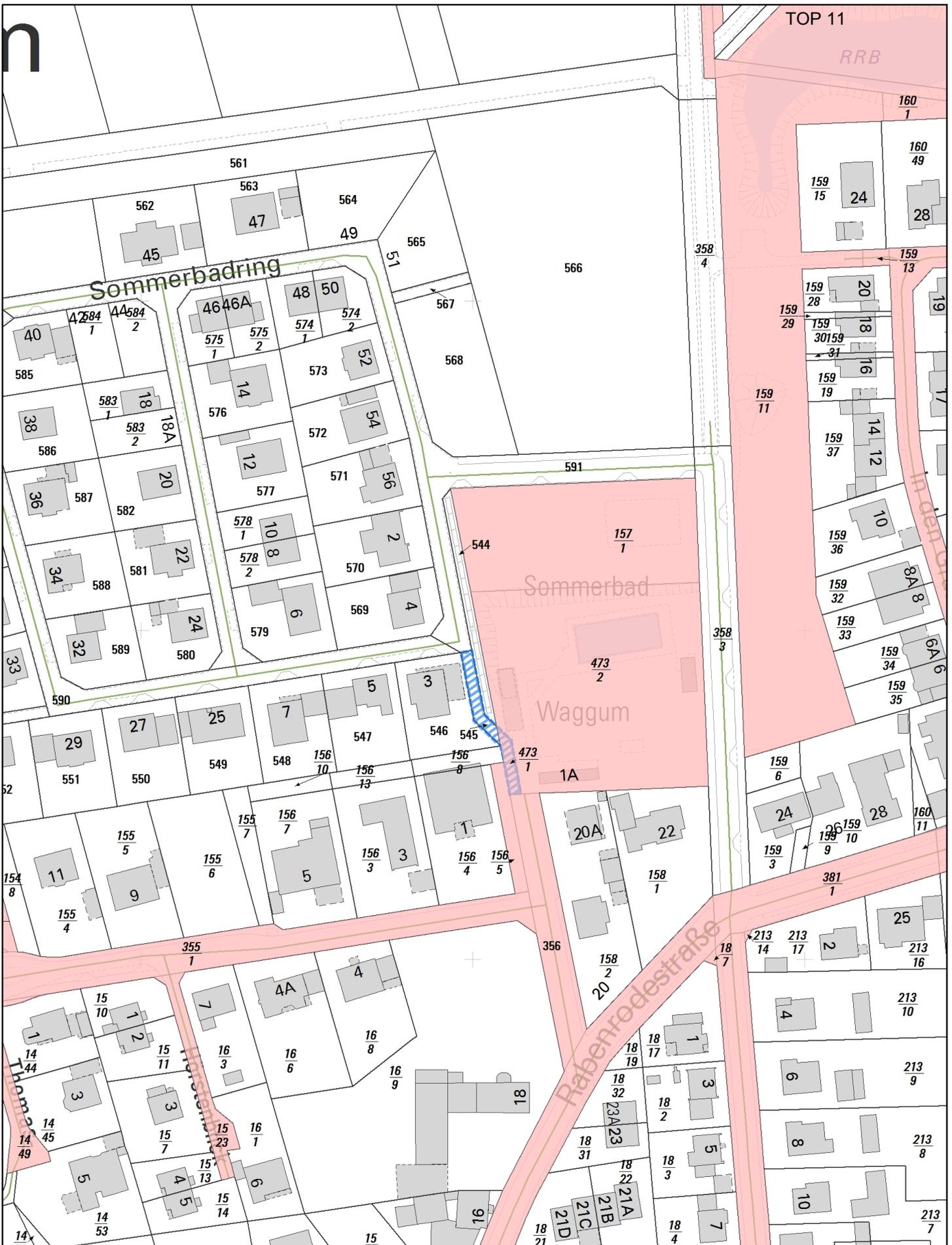
Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 27.09.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

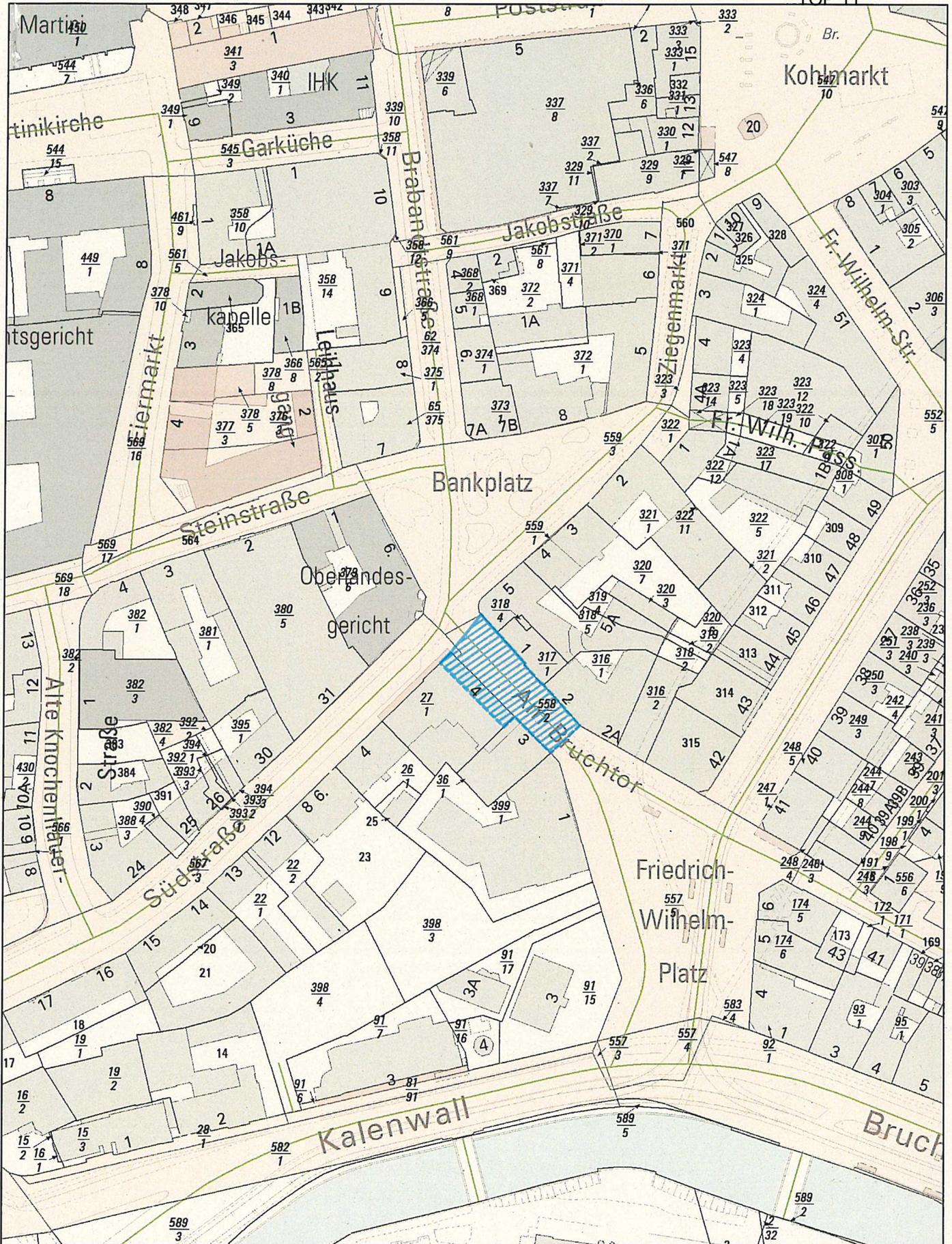


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

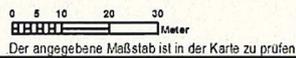


Ausgabe FRISBI

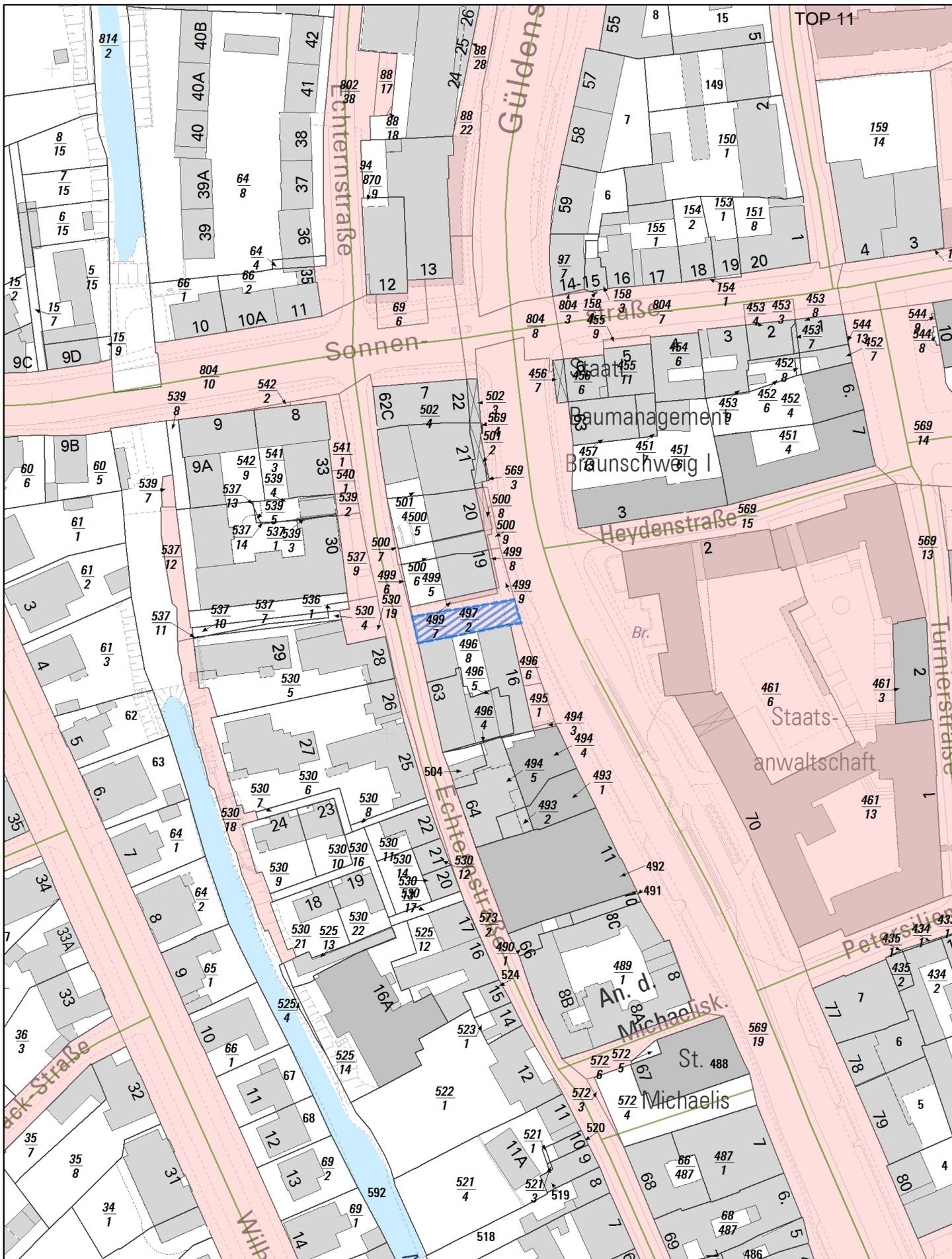
Angefertigt: 14.10.2021

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Stadt  **Braunschweig**
 Fachbereich Stadtplanung
 und Geoinformation,
 Abteilung Geoinformation



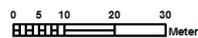
Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 17.01.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab

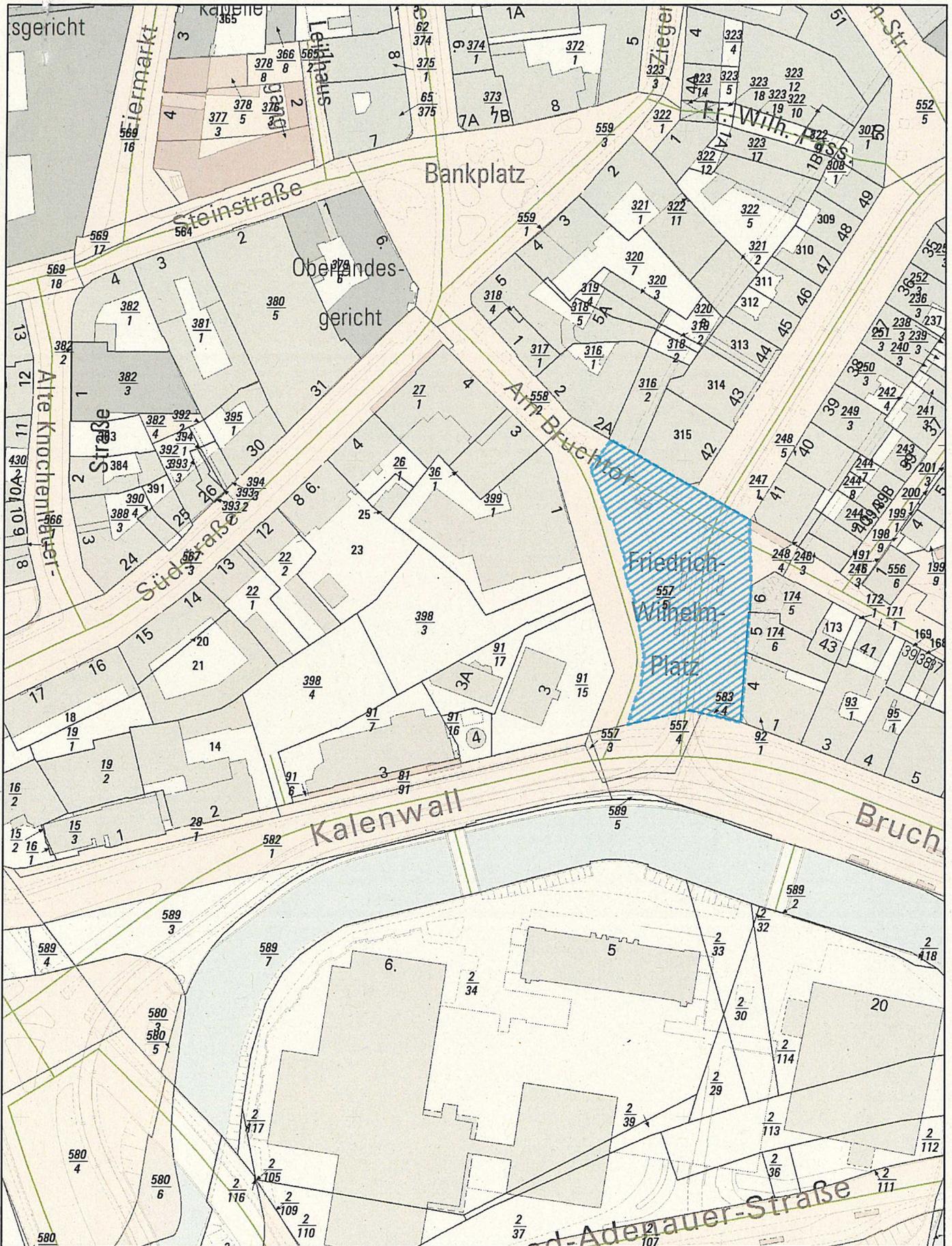
Nur für den
Dienstgebrauch



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



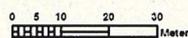
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 14.10.2021

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

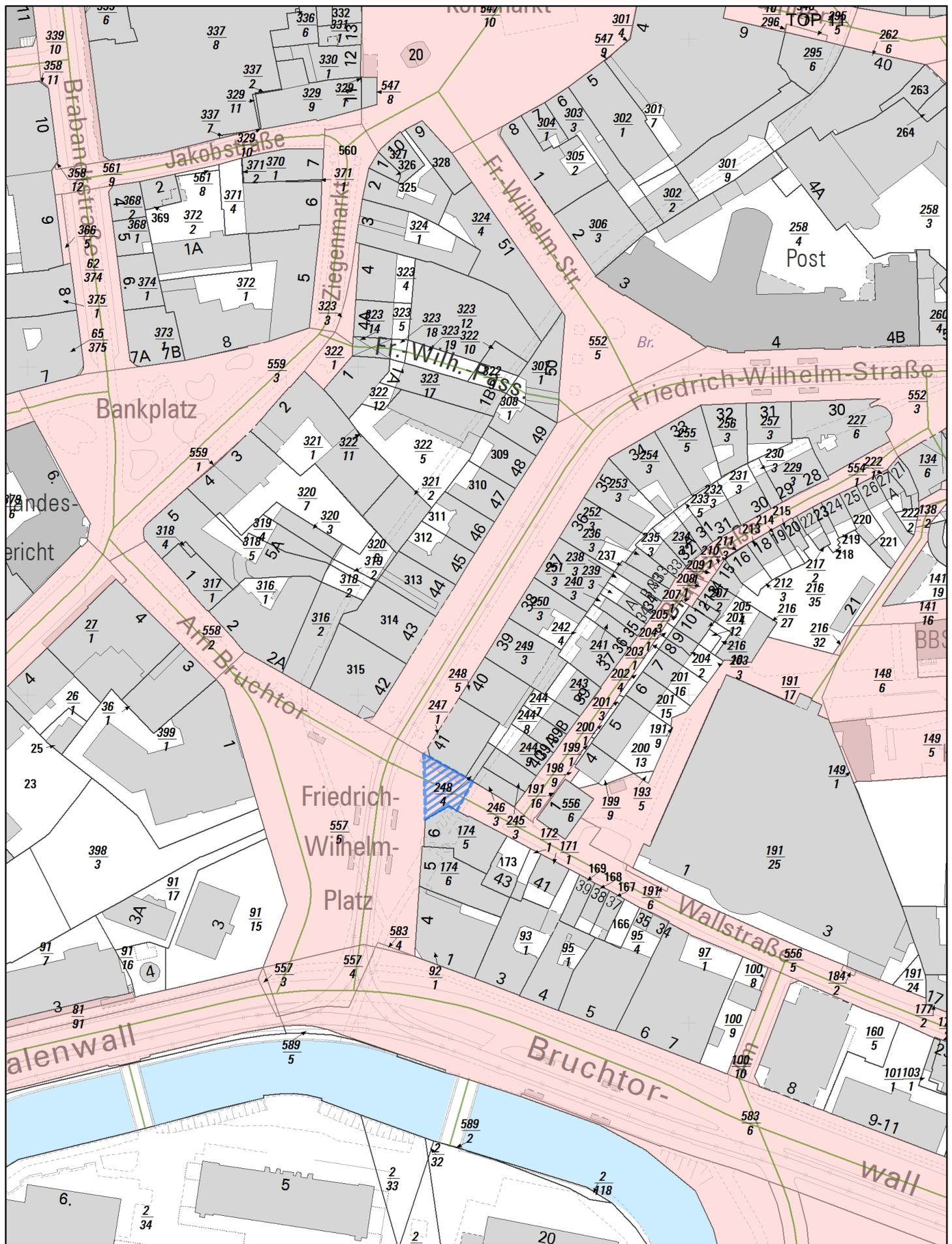


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 29.08.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

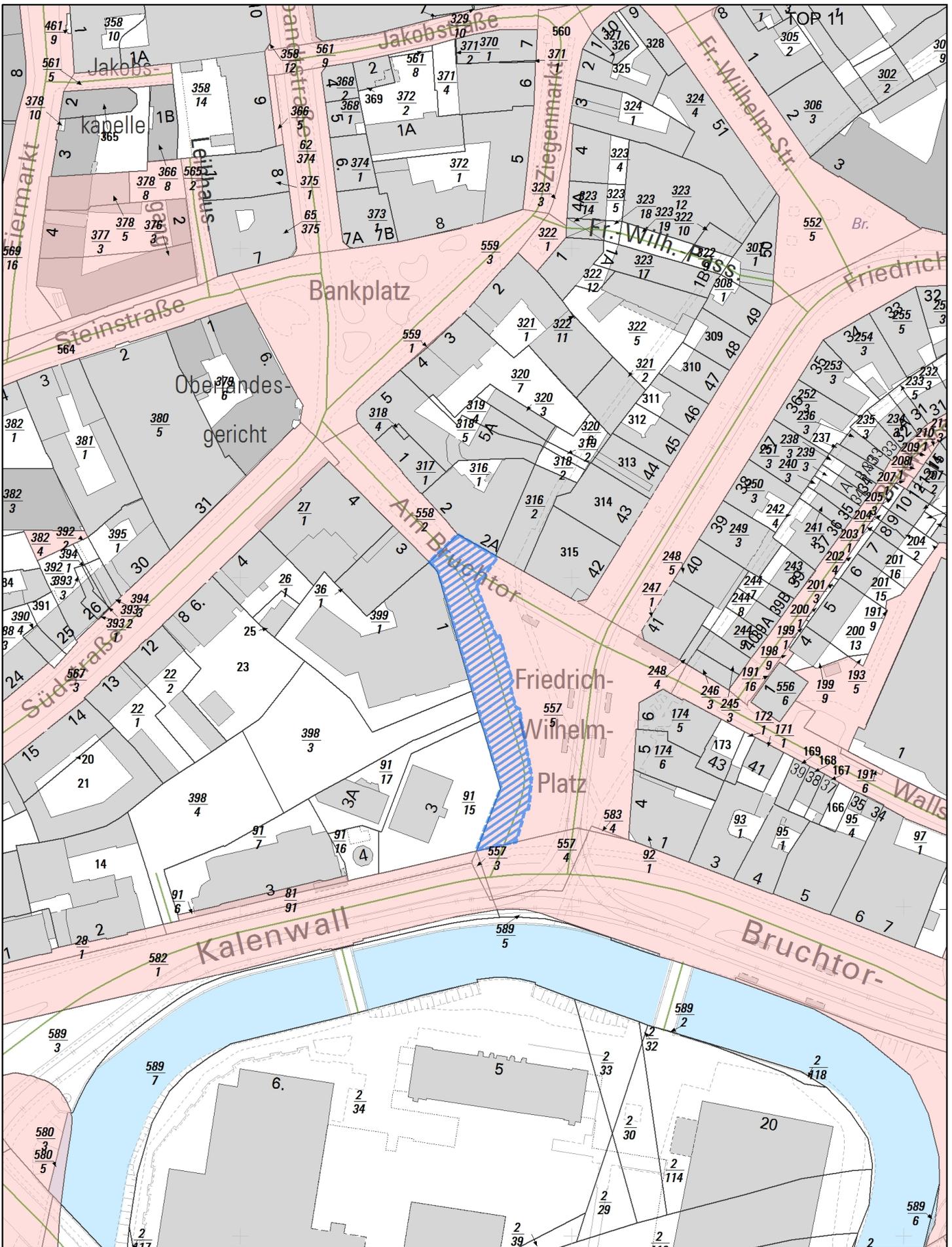


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



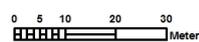
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 29.08.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

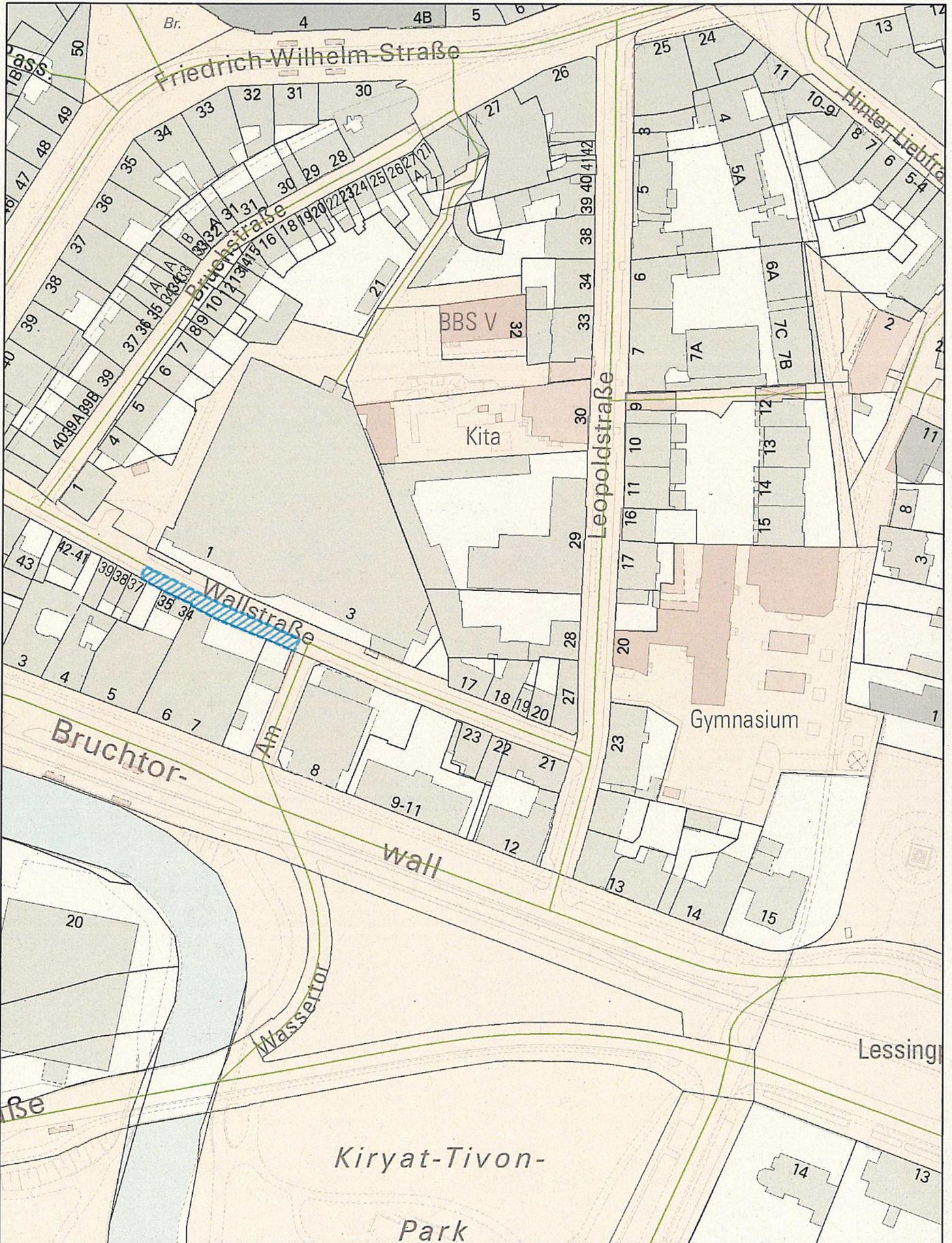


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

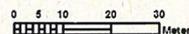


Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 05.01.2021

Maßstab: 1:1 500

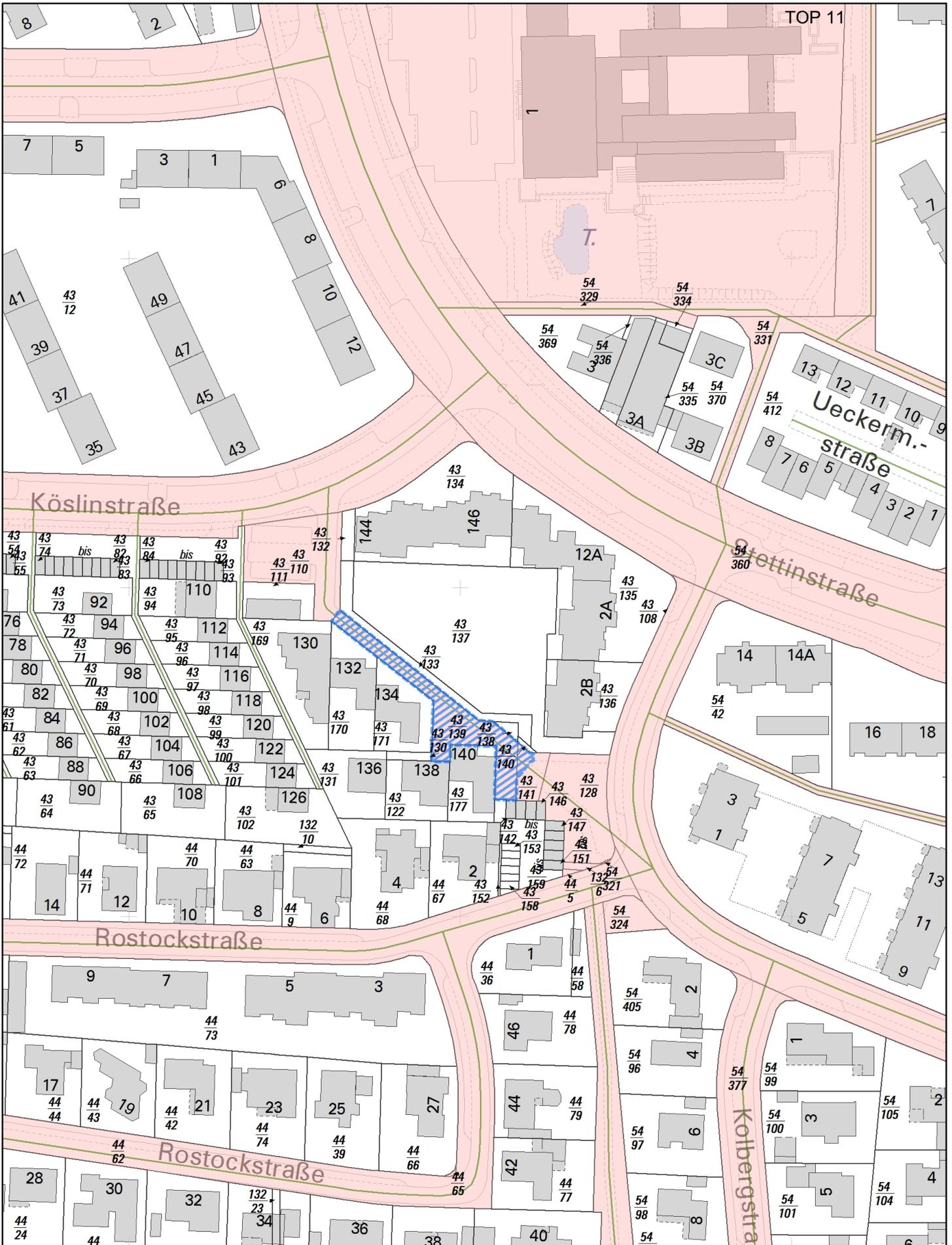
Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
 Fachbereich Stadtplanung
 und Geoinformation,
 Abteilung Geoinformation



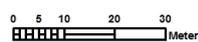
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 17.01.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

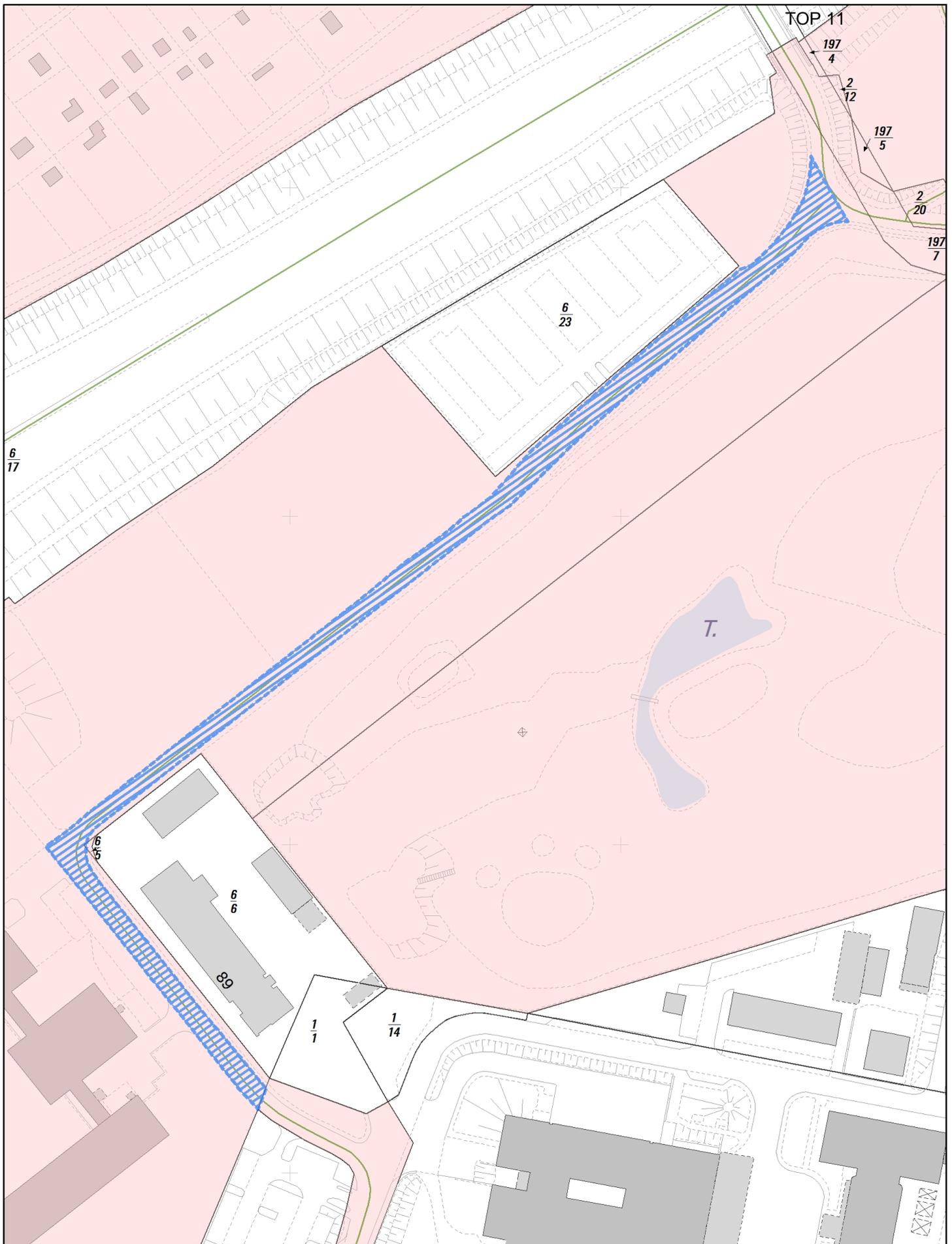


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



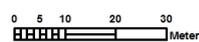
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 21.02.2022

Maßstab: 1:1 500

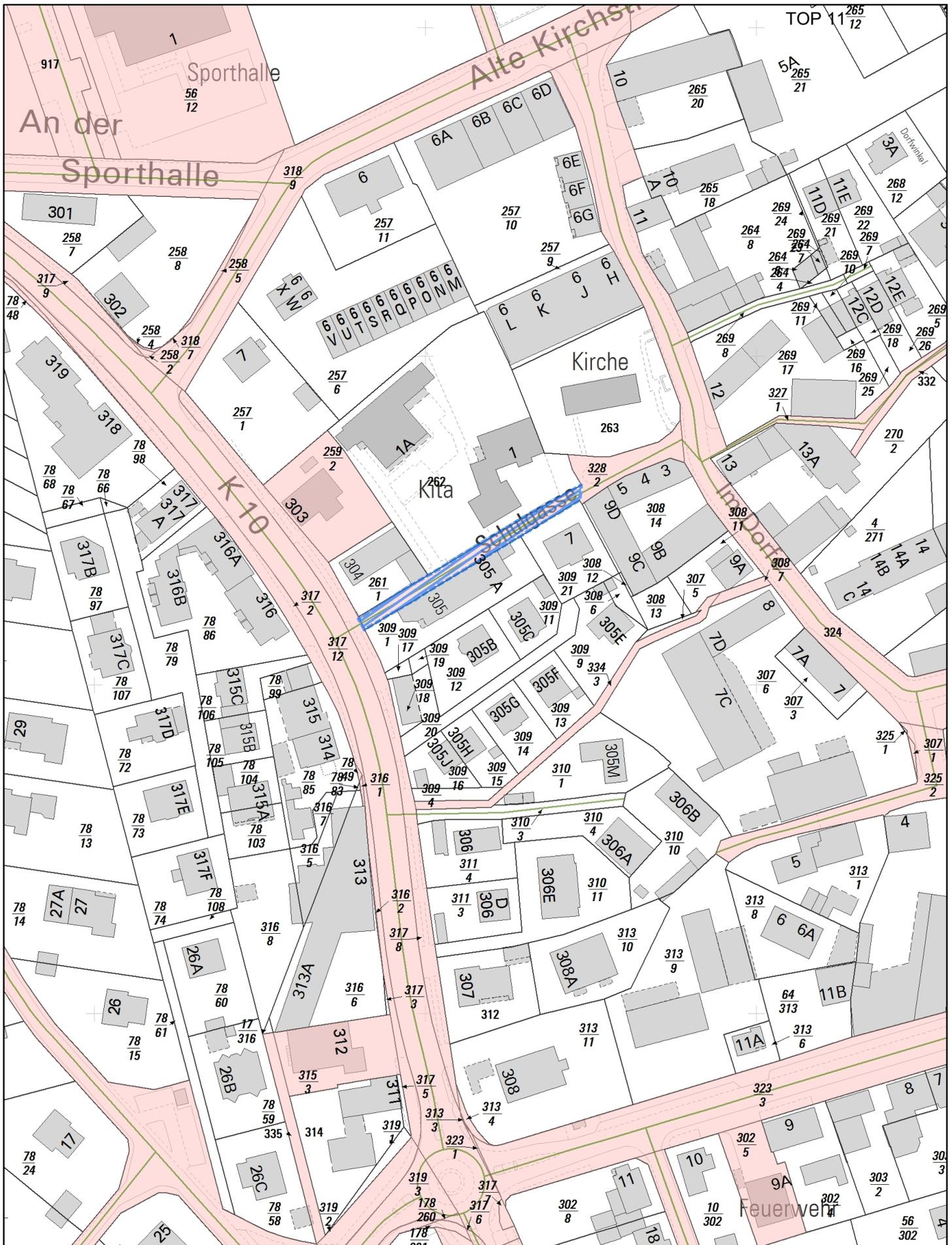
Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



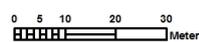
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.02.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

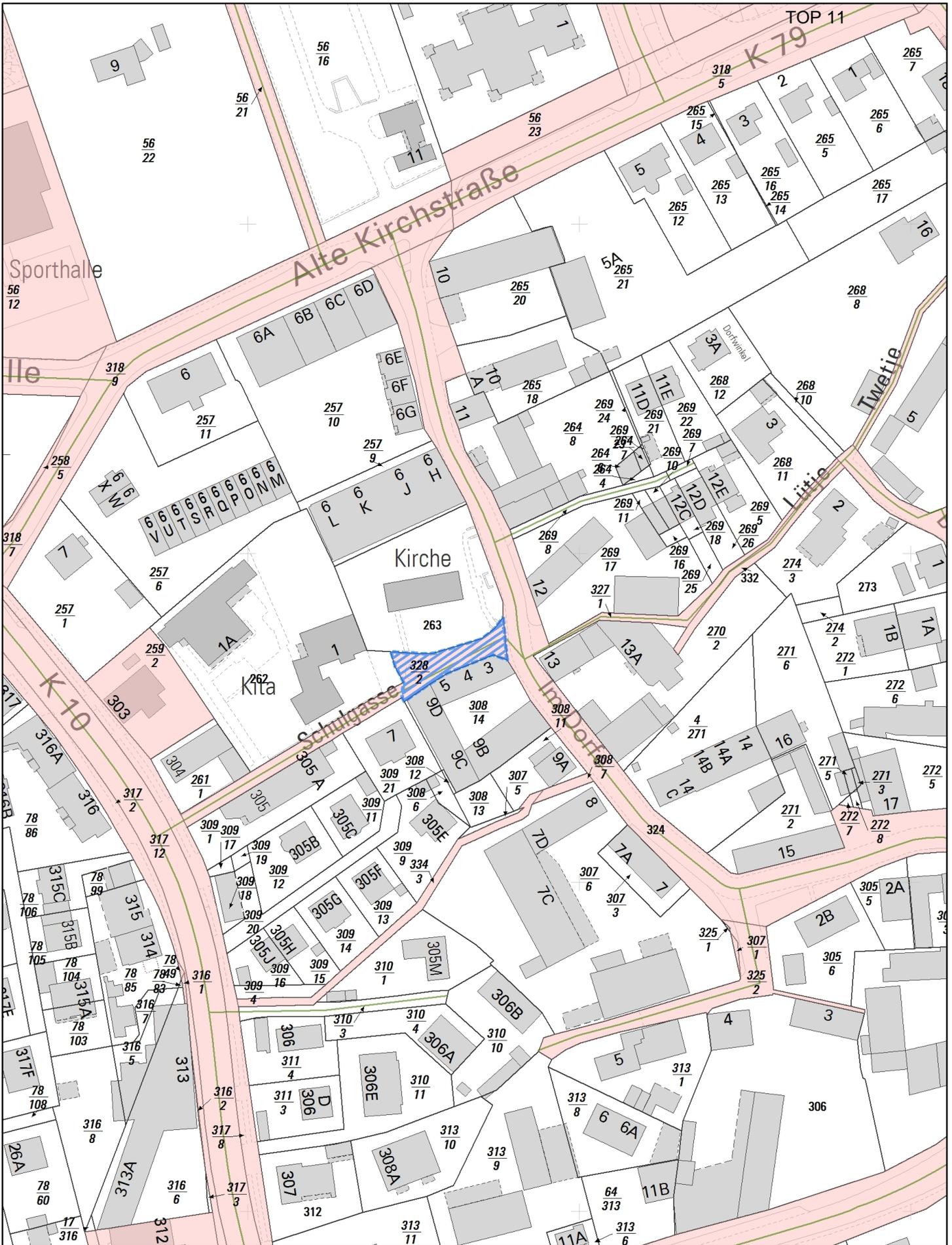


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.02.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



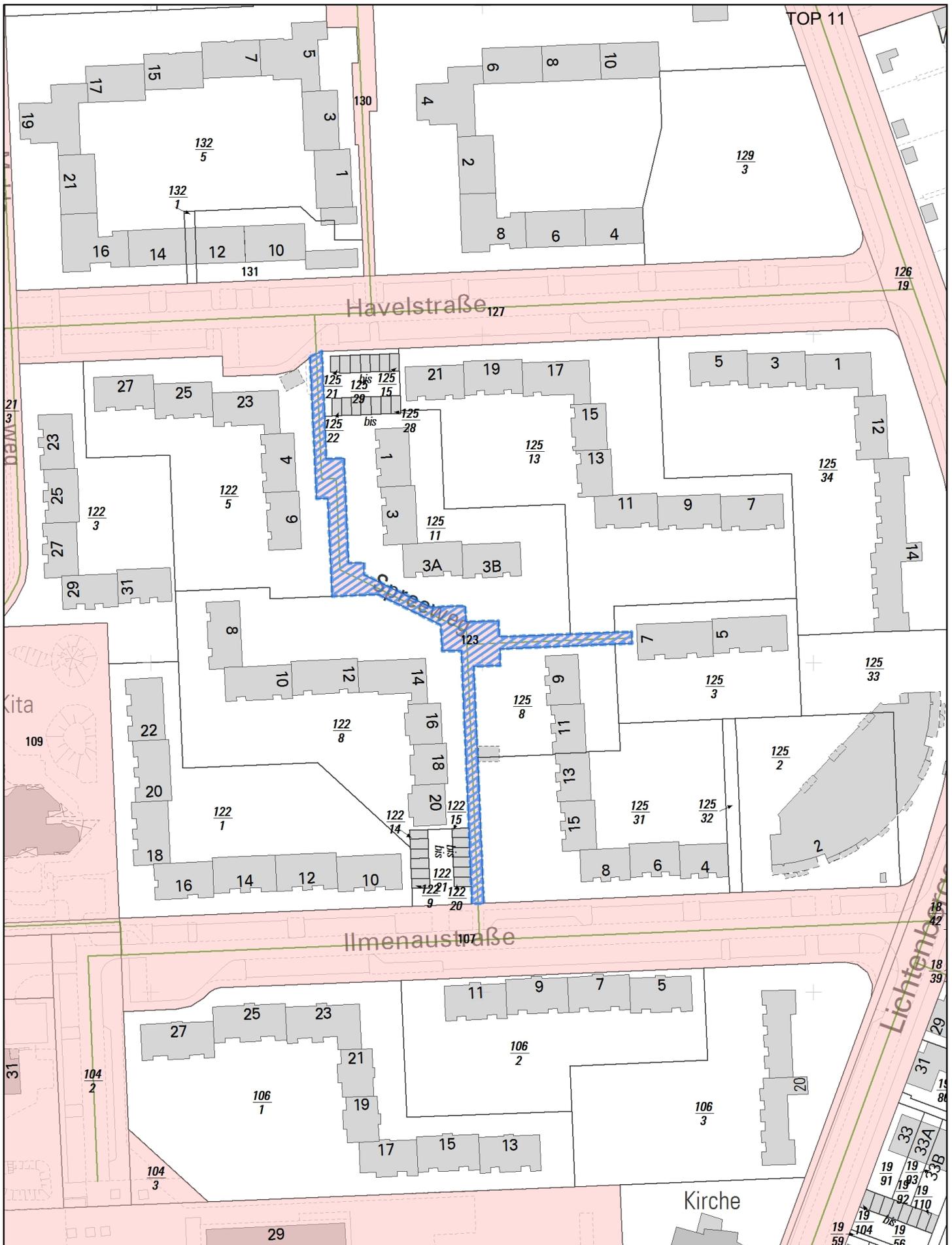
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



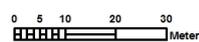
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 27.02.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



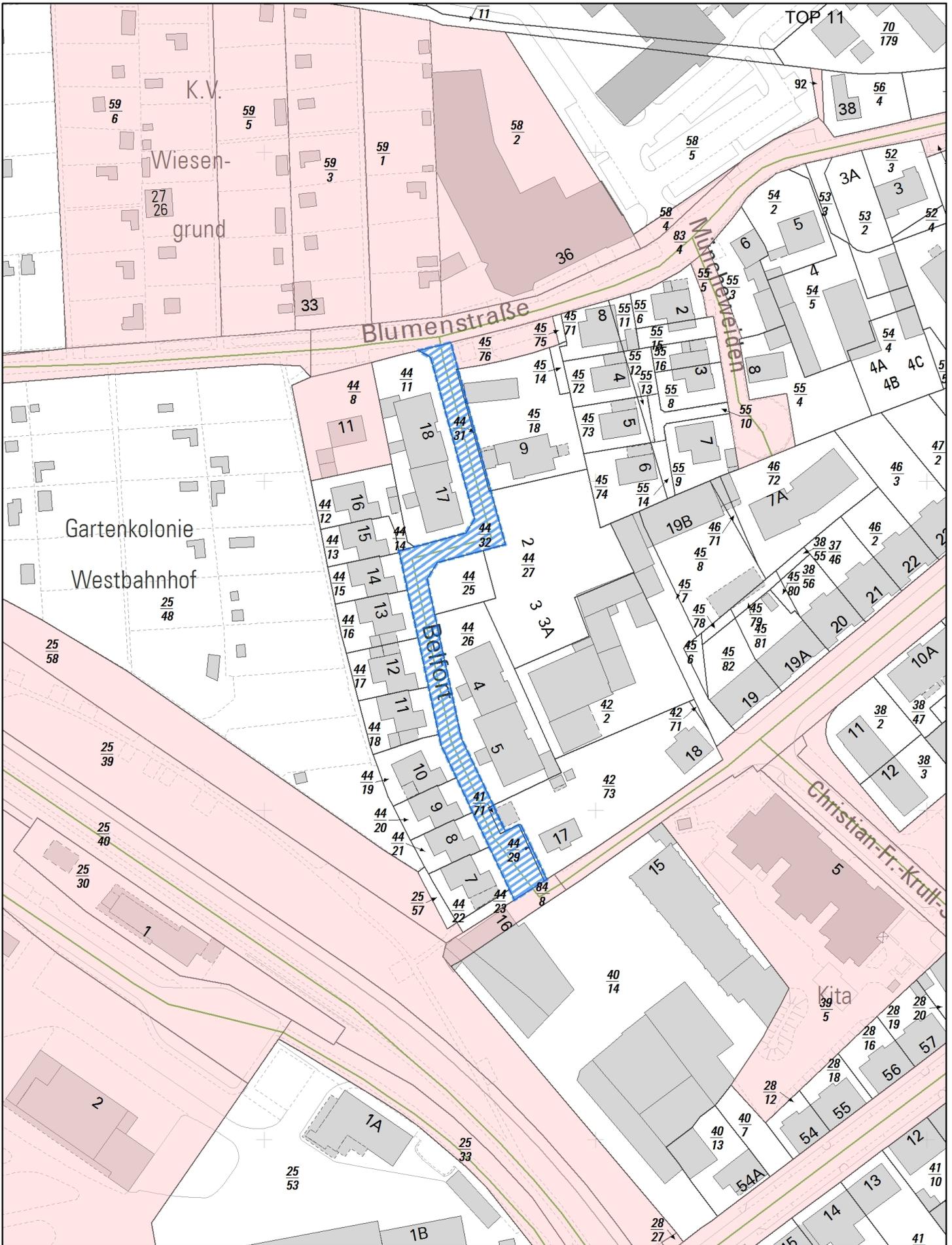
Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation





Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 23.02.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



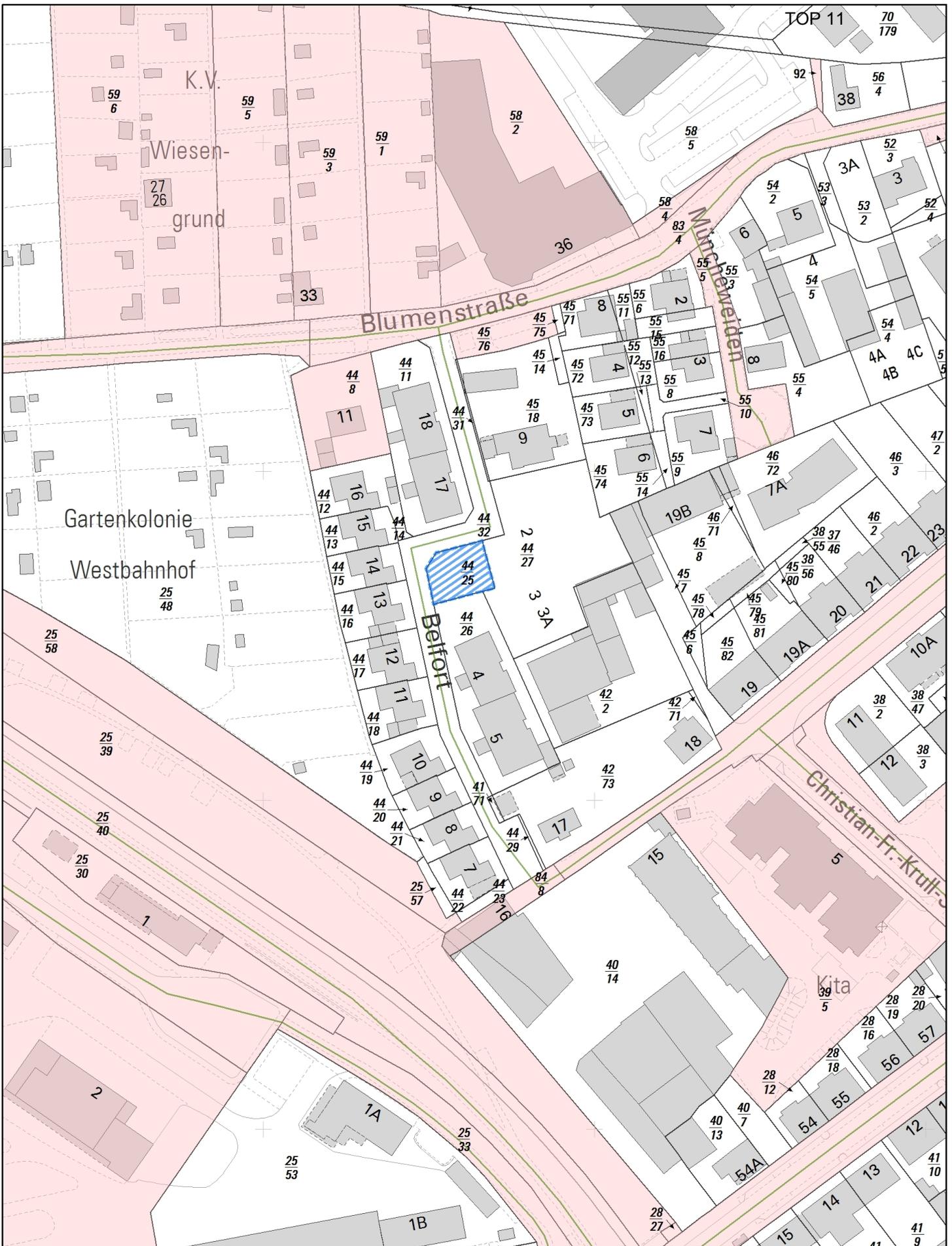
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 23.02.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

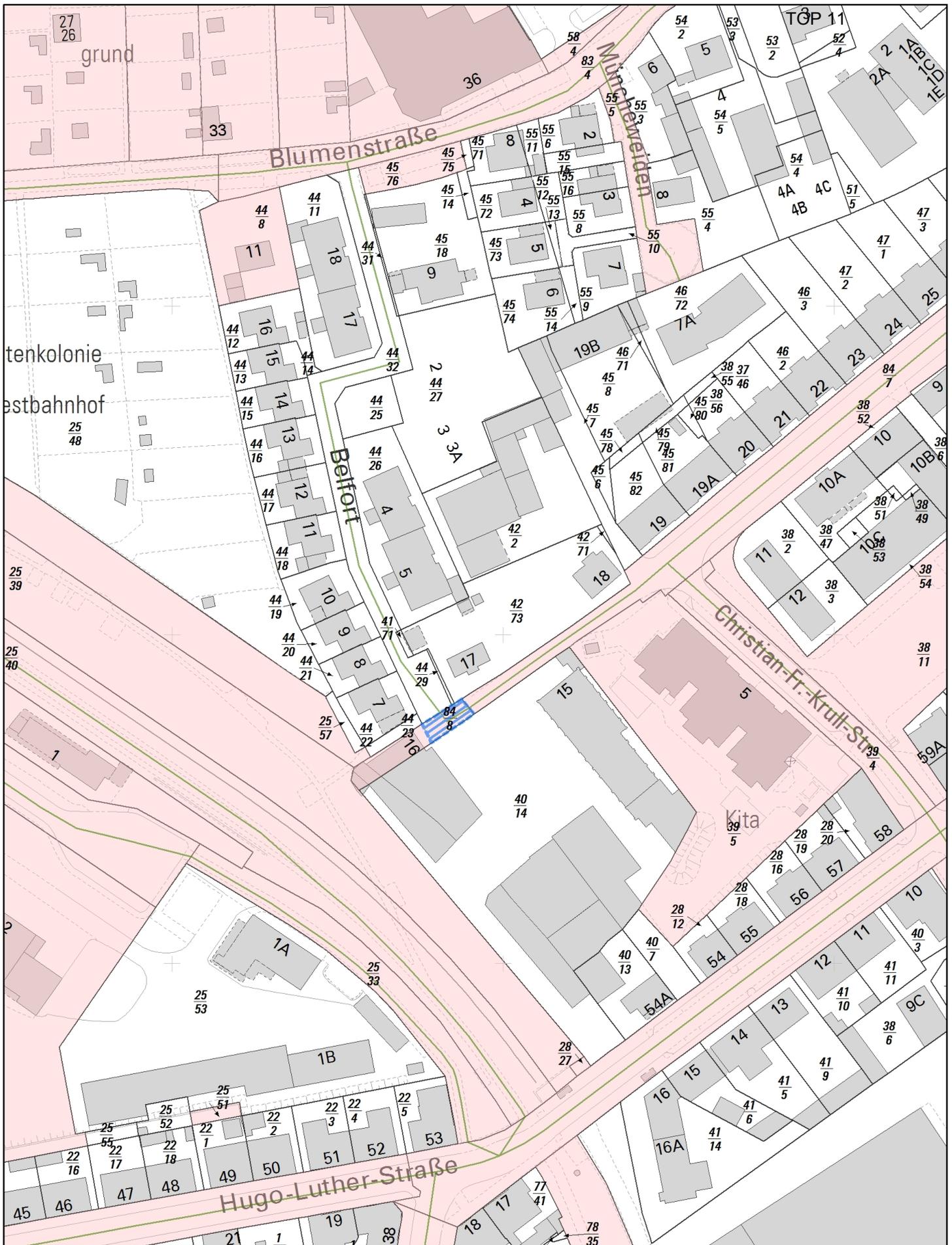


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 23.02.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

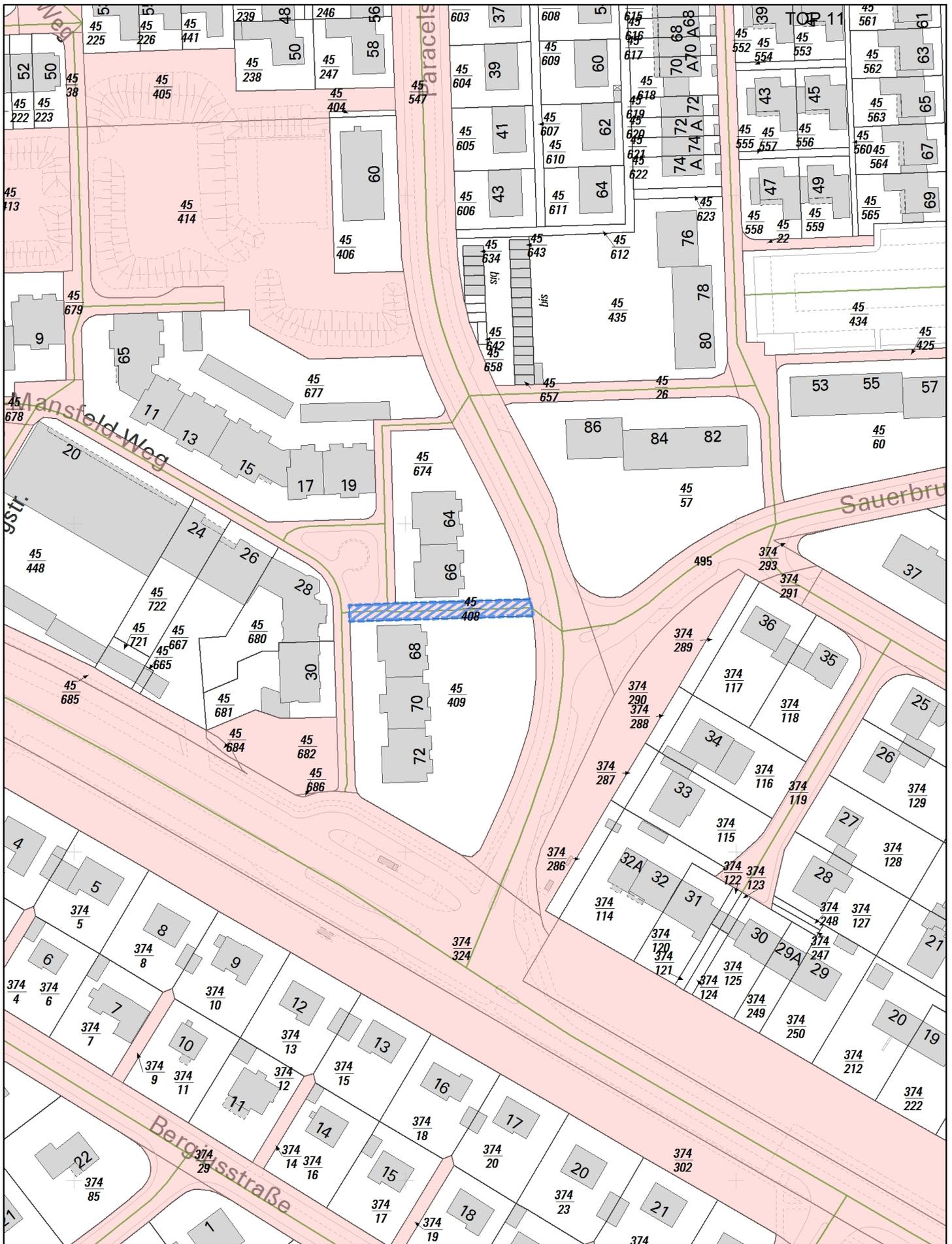


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 24.05.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



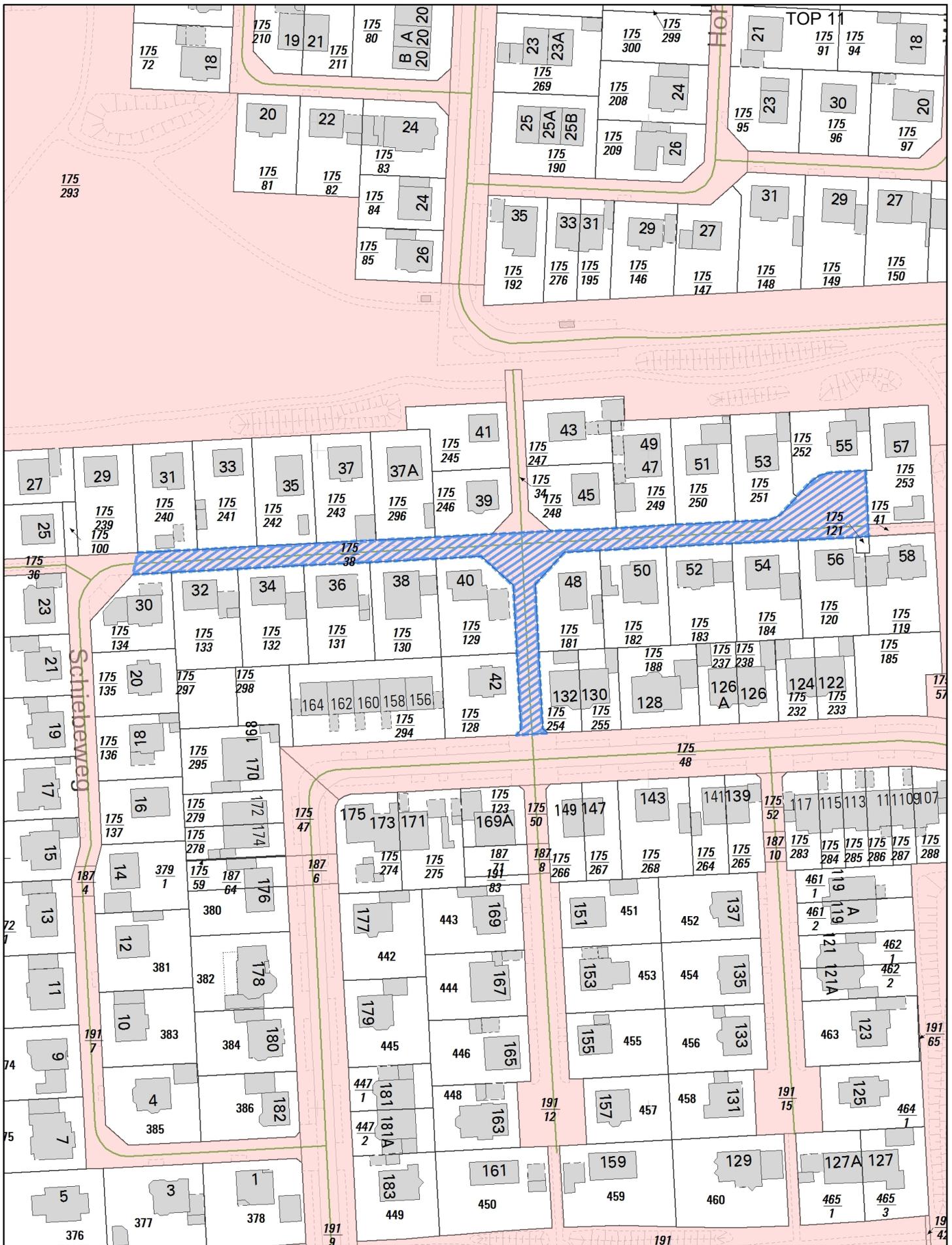
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



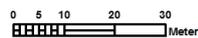
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 13.06.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Öffentliche Bekanntmachung

Widmung gemäß § 6 des Niedersächsischen Straßengesetzes Teileinziehung gemäß § 8 des Niedersächsischen Straßengesetzes

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 26, 27 und 28 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart gewidmet.

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 11, 14, 15, 20, 22 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart teileingezogen.

Trägerin der Straßenbaulast ist die Stadt Braunschweig.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Braunschweig, Wilhelmstraße 55, 38100 Braunschweig erhoben werden.

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen	Bemerkung
1	112	Hermann-Deppe-Ring	Nordendorfweg / Hermann-Deppe-Ring 49 A und 59	800	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
2	112	Hermann-Deppe-Ring	entlang Grundstück Hermann-Deppe-Ring 51	30	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
3	112	Verbindungsweg Hermann-Deppe-Ring Sommerbadring	entlang Grundstücke Hermann-Deppe-Ring 61 / 63	28	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
4	112	Hermann-Deppe-Ring	entlang Grundstück Hermann-Deppe-Ring 37	30	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Verkehrsübergabe
5	112	Sommerbadring	Sommerbadring 33 und 41 / Zum Kahlenberg	673	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
6	112	Verbindungsweg Sommerbadring Hermann-Deppe-Ring	entlang Grundstück Sommerbadring 33	36	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Verkehrsübergabe
7	112	Verbindungsweg Hermann-Deppe-Ring Sommerbadring	entlang Grundstück Sommerbadring 41	30	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
8	112	Sommerbadring	entlang Grundstück Sommerbadring 51	24	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
9	112	Verbindungsweg Sommerbadring Nordendorfweg	Sommerbadring 3 / Nordendorfweg 1	48	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
10	112	Zum Kahlenberg	nördliche Flurstücksgrenze 358/3 / Rabenrodestraße	140	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
11	130	Am Bruchtor	Bankplatz / östliche Grundstücksgrenze Am Bruchtor 3	47	Gemeindestraße	ja	Fußgängerzone, Lieferverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Taxen, Radfahrer, Krankentransporte und Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung
12	130	Echternstraße	Echternstraße 63 / Güldenstraße 16	31	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Bestand
13	130	Friedrich-Wilhelm-Platz	Bruchtorwall / Friedrich-Wilhelm-Straße	89	Gemeindestraße	nein	Fußgängerzone, Lieferverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Taxen, Radfahrer, Krankentransporte und Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen	Bemerkung
14	130	Friedrich-Wilhelm-Platz	Friedrich-Wilhelm-Straße 41 / Friedrich-Wilhelm-Platz 6	20	Gemeindestraße	ja	Fußgängerzone, Lieferverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Taxen, Radfahrer, Krankentransporte und Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung
15	130	Friedrich-Wilhelm-Platz	Am Bruchtor / Bruchtorwall	92	Gemeindestraße	ja	Fußgängerzone, Lieferverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Taxen, Radfahrer, Krankentransporte und Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung
16	130	Wallstraße	Am Wassertor / Wallstraße 37	52	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
17	211	Köslinstraße	Köslinstraße 130 / Köslinstraße 140	73	Gemeindestraße	nein	Gehweg, Lieferverkehr frei	Nutzungsänderung
18	212	Verbindungsstraße zwischen Salzdahlumer Straße und Schwartzkopffstraße	Klinikum Salzdahlumer Straße / Schwartzkopffstraße	400	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
19	212	Schulgasse	Salzdahlumer Straße / Schulgasse 1 A	77	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Nutzungsänderung
20	212	Schulgasse	Im Dorfe / Schulgasse 1	35	Gemeindestraße	ja	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken 1 und 1 A frei	Nutzungsänderung
21	221	Spreeweg	Havelstraße / Ilmenaustraße	245	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zum Garagenhof und Lieferverkehr frei	Nutzungsänderung
22	310	Am Weinberg	Im Ganderhals / Dorndriftweg	267	Gemeindestraße	ja	Geh- und Radweg	Nutzungsänderung
23	310	Belfort	Blumenstraße / Helenenstraße	190	Gemeindestraße	nein		Widmung nach B-Plan
24	310	Belfort	Flurstück 44/25	15	Gemeindestraße	nein	Gehweg	Widmung nach B-Plan
25	310	Helenenstraße	südwestliche Grundstücksgrenze Helenenstraße 17 / nördliche Hausnummer 16	15	Gemeindestraße	nein		Widmung nach B-Plan
26	321	Verbindungsweg David-Mansfeld-Weg und Paracelsusstraße	Entlang Paracelsusstraße 66 und 68	55	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach B-Plan
27	321	Schiebeweg	Lammer Heide /Schiebeweg 30 und 57	279	Gemeindestraße	nein		Widmung nach B-Plan
28	321	Verbindungsweg Schiebeweg	Entlang Schiebeweg 39 und 41	40	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach B-Plan

Stadt Braunschweig, Baureferat

*Betreff:***Genehmigungsverfahren zur Änderung des Bahnübergangs
Pepperstieg***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

03.04.2023

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	19.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue (Anhörung)	26.04.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	02.05.2023	Ö

Beschluss:

„Die Verwaltung wird beauftragt, zur Planung des Genehmigungsverfahrens zur technischen Sicherung des Bahnübergangs Pepperstieg gemäß § 18 AEG die als Entwurf beigefügte Stellungnahme (Anlage) abzugeben.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. e der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm sind Zustimmungen zu städtischen Stellungnahmen in verkehrlichen Planfeststellungsverfahren (Plangenehmigung) auf den Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben übertragen.

Anlass

Der Bahnübergang „Pepperstieg“ soll erstmalig eine technische Sicherung erhalten, siehe Anlage mit Kreuzungsplan BÜ „Pepperstieg“ von der DB. Mit Schreiben vom 7. April 2021 wurde seitens der Stadt Braunschweig bereits eine Stellungnahme an das damals von der DB AG beauftragte Ingenieurbüro Graband abgegeben (DS 21-15244 und DS 21-15244-01).

Aufgrund der Tatsache, dass die letzte Stellungnahme bereits mehrere Jahre zurückliegt und sich der Stand der Planung über diesem Zeitraum verändert hat muss eine neue Stellungnahme angefertigt werden. Dieses wurde der DB Netz AG vom Eisenbahn-Bundesamt vorgegeben. Ohne die gesamtstädtische Stellungnahme kann das Planrecht nicht erteilt werden.

Die Änderungen der Planunterlagen umfassen im Wesentlichen eine veränderte Lage des Betonschalthauses sowie das Abändern der Poller. Zudem wurde anstatt einer Bepflanzung des Betonschalthauses eine Hecke angedacht.

Des Weiteren wurden in der neuen Planung die Anmerkungen der alten Stellungnahme (vom 7. April 2021) berücksichtigt und eingearbeitet.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1 - Gesamtstädtische Stellungnahme BÜ Pepperstieg

Anlage 2 - Lageplan BÜ Pepperstieg

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

DB Netz AG
Herrn Krenzin
Projekte STE Hannover, I.NI-N-H-S
Lindemannallee 3
30173 Hannover

Tiefbau und Verkehr
Verkehrsplanung und
Verkehrsmanagement
Bohlweg 30

Name: Herr Strahl

Zimmer: A 3.145

Telefon: 470-2501

Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115

Fax: 470-942501

E-Mail: rene.strahl@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens (Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

23.02.2023

66.11

Tag

03.05.2023

Stellungnahme zur geplanten Sicherung des Bahnübergangs Pepperstieg

Sehr geehrter Herr Krenzin,

nachfolgend übersende ich Ihnen die gesamtstädtische Stellungnahme zur geplanten Sicherung des Bahnübergangs Pepperstieg. Die Stadt Braunschweig stimmt den Planungen unter Berücksichtigung der nachfolgenden Hinweise und Maßnahmenempfehlungen zu.

Abfallrecht

Kontakt: Herr Winkelhöfer, Tel. 470-6381

Aus abfallrechtlicher Sicht bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben.

Aufgrund der langjährigen bahntechnischen Nutzung der betreffenden Bereiche sind Verunreinigungen im Untergrund zu erwarten. Diese Einschätzung betrifft insbesondere die Gleiskörper inklusive des Gleisschotter.

Bei Erdbewegungsmaßnahmen ist daher verunreinigter Boden, bei Rückbauarbeiten im Gleiskörper zudem verunreinigter Gleisschotter zu erwarten. Diese Materialien unterliegen nach dem Aushub aus dem Untergrund bzw. des Gleiskörpers der abfallrechtlichen Gesetzgebung. Hinsichtlich der Verwertung dieser ausgehobenen Materialien im Planungsbereich sind die besonderen Vorschriften der Mitteilung 20 der LAGA ⁽¹⁾ - Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Stand 2003 zu beachten.

Vor einer Verwertung der ausgehobenen oder abgeschobenen Materialien im Planungsbereich sind diese chemisch-analytisch zu untersuchen. Der Mindestumfang der analytischen Untersuchung ergibt sich aus der LAGA Mitteilung 20. Bei dem Analyseumfang ist zudem die bahntechnische Vornutzung inkl. der bahntypischen Herbizide zu berücksichtigen.

Internet: <http://www.braunschweig.de>
Sprechzeiten:



NORD/LB Landessparkasse IBAN DE21 2505 0000 0000 8150 01
Postbank IBAN DE05 2501 0030 0010 8543 07
Volksbank eG BS-WOB IBAN DE60 2699 1066 6036 8640 00
206 von 289 in Zusammenstellung

Gläubiger ID: DE 09BS100000094285
Umsatzsteuer-ID: DE 11 48 78 770
Umsatzsteuernummer: 14/201/00553

Mit Inkrafttreten der ErsatzbaustoffV ⁽²⁾ am 1. August 2023 sind die dort genannten Vorgaben, insbesondere hinsichtlich der Anforderungen an die Herstellung mineralischer Ersatzbaustoffe, an die Probenahme und Untersuchung von Bodenmaterial sowie an den Einbau mineralischer Ersatzbaustoffe in technische Bauwerke zu beachten.

Die in der Ersatzbaustoffverordnung genannten Vorgaben ersetzen ab dem 1. August 2023 grundsätzlich die Anforderungen der LAGA M 20.

Es ist davon auszugehen, dass Bodenaushub, der nicht im Planungsbereich verwertet werden kann, einer fachgerechten Entsorgung zugeführt werden muss. Hierzu sind ggf. zusätzliche Deklarationsanalysen erforderlich. Der Umfang dieser Analysen richtet sich nach den Anforderungen der jeweiligen Entsorgungs- bzw. Verwertungsstellen.

Die genannten Abfälle sowie alle weiteren Abfälle, die bei Maßnahmen im Planungsbereich anfallen, sind unter Beachtung der abfallrechtlichen Gesetzgebung zu entsorgen.

(1): LAGA Mitteilung 20: Mitteilung der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) 20 Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - (Stand 6. Nov. 2003)

(2): ErsatzbaustoffV: Verordnung über die Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke – Ersatzbaustoffverordnung - vom 9. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598) in der derzeit geltenden Fassung.

Immissionsschutz

Kontakt: Frau Willert, Tel. 470-6385

Über die vorgesehenen (geräuschintensiven) Arbeiten zur Nachtzeit ist die Untere Immissionsschutzbehörde spätestens ein Tag vor Beginn dieser Tätigkeiten zu informieren: alexander.biel@braunschweig.de oder 0531-470-6382.

Naturschutz

Kontakt: Frau Bös, Tel. 470-6350

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan des Planungsbüros Laskowski (November 2022) aufgeführte Ausgleichsmaßnahme 001_A Sichtschutzpflanzung ist wie beschrieben vollständig umzusetzen. Die Hinweise zum Amphibienschutz und zum Schutz der Wuchsstandorte des *Wiesen-Storchschnabels* sind zu beachten.

Gewässerschutz

Kontakt: Frau Piotr, Tel. 470-6332

Die betroffenen Teilflächen der Grundstücke der Gemarkung Gliesmarode, Flur 3, Flurstück 111/2, Gemarkung Hagen, Flur 10, Flurstücke 140/2 und 144/6 liegen in der Zone II des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Bienroder Weg (s. Abbildung 1) und nicht, wie in den Unterlagen angegeben, in Zone III a. Zone I des Wasserschutzgebietes grenzt direkt an die Flurstücke 140/2 und 144/6 an.

Das Vorhaben liegt z. T. innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes der Wabe und Mittelriede (s. Abbildung 2).

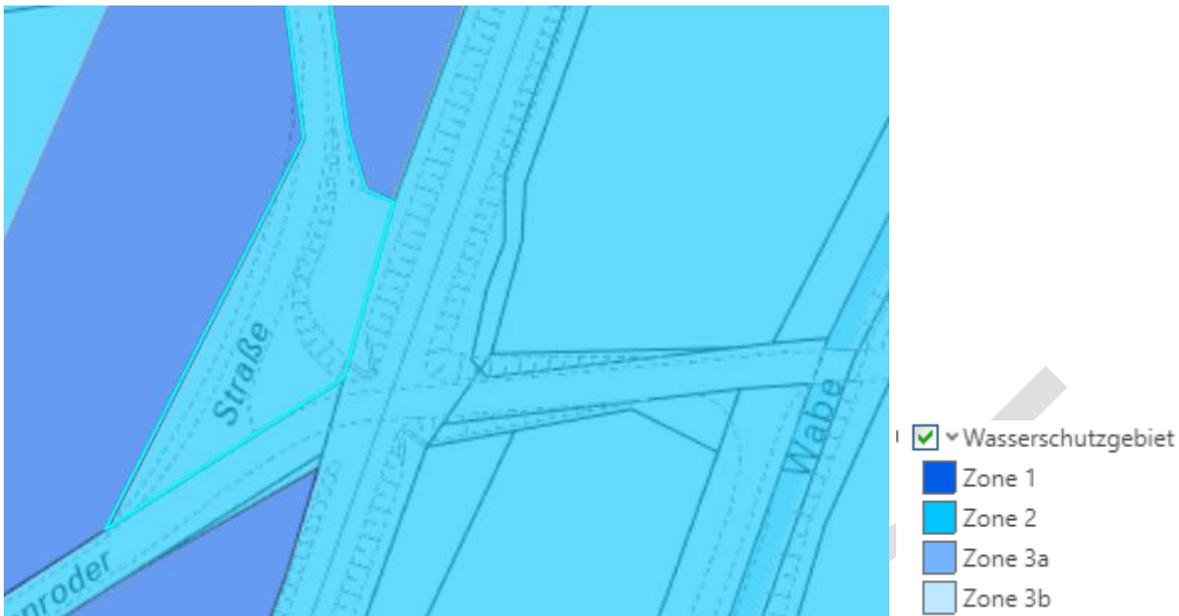


Abb. 1: Auszug Wasserschutzgebiet

Gegen das Vorhaben bestehen aus wasserrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken, wenn die nachfolgenden Nebenbestimmungen beachtet werden. Ich bitte, diese in die Plangenehmigung nach § 18 AEG mit aufzunehmen:

Wasserschutzgebiet (WSG)

- Das Vorhaben liegt in der Zone II des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Bierroder Weg. Die in der Verordnung über die Festsetzung eines Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Bierroder Weg der Braunschweiger Versorgungs-AG vom 12. Oktober 1978 genannten Verbote und Beschränkungen sind zu beachten (Amtsbl. f. d. RegBez. Brg. Nr. 20 vom 15.11.1978, S. 180 - 184).

https://www.braunschweig.de/leben/umwelt_naturschutz/wasser/wasserschutzgebiet.php

- Schutzzone I darf von der Baumaßnahme, einschließlich der Baustelleneinrichtung und Lagerflächen, nicht berührt werden. Auch die Betretung ist unzulässig.
- Die Verwendung von Recyclingmaterialien (z. B. aufbereiteter Bauschutt, Schlacken, Hütten- sande) ist in Schutzzone II verboten. Eine Ausnahme von diesem Verbot kann nicht in Aussicht gestellt werden. Ohne Bedenken wird der Einbau von unbelastetem Natursteinmaterial, Sanden und Kiesen innerhalb des WSG zugelassen, wenn die Zuordnungswerte Z0 eingehalten werden.

Hinweis: Am 01.08.2023 tritt die Ersatzbaustoffverordnung in Kraft. Hinsichtlich des Einbaus mineralischer Ersatzbaustoffe in technische Bauwerke sind ab diesem Datum die Vorgaben der Verordnung einzuhalten. Die Verordnung ersetzt die Regelungen der LAGA M 20.

- Für die Baumaßnahme dürfen grundsätzlich nur Stoffe verwendet werden, die keine nachteiligen Beeinträchtigungen des Grundwassers und/oder Untergrundes verursachen können.
- Maschinen und Geräte sind an der Baustelle auf das zur Durchführung notwendige Maß zu beschränken.
- Alle Baumaschinen sind während des Betriebes täglich auf Dichtigkeit zu prüfen. In arbeitsfreien Zeiten (nachts, an Wochenenden und Feiertagen) sind die Maschinen und Geräte auf wasserdichten Flächen möglichst außerhalb der Schutzzone II abzustellen.
- Wassergefährdende Stoffe (u. a. Treibstoffe, Öle, Fette) müssen so gelagert werden (z. B. in Containern, überdachten Auffangwannen), dass es zu keinen Verunreinigungen des Grundwassers und/oder Bodens kommen kann.

- In Schutzzone II darf die Lagerung wassergefährdender Stoffe nur erfolgen, wenn der Bauablauf dies unbedingt erforderlich macht. Dabei ist ein maximaler Abstand zu Schutzzone I einzuhalten. Die Untere Wasserbehörde ist rechtzeitig vorab zu informieren.
- Der Austritt von wassergefährdenden Stoffen ist der Unteren Wasserbehörde, dem Wasserversorger (BS|Energy) und der Feuerwehr der Stadt Braunschweig umgehend mitzuteilen.
- Gegenmaßnahmen zum Schutz des Grundwassers und/oder Bodens müssen sofort eingeleitet werden können. Alle Hilfsmittel (z. B. Bindemittel) zur Aufnahme/Auffangen von auslaufenden wassergefährdenden Stoffen (u. a. Treibstoffen und Öle) sind in ausreichender Menge über den gesamten Zeitraum an der Baustelle vorzuhalten.
- Mobile Toiletten dürfen nur außerhalb der Schutzzone II aufgestellt werden.
- Das Betanken, Reparieren und Abschmieren von Maschinen und Fahrzeugen ist in der Schutzzone II nicht gestattet.
- Es dürfen nur Maschinen eingesetzt werden, bei denen mit Ölverlusten nicht zu rechnen ist. Es sollten bevorzugt Maschinen und Geräte die mit biologische abbaubarem Hydraulikölen sowie Biodiesel eingesetzt werden.
- Das Betanken sollte nach Möglichkeit außerhalb des WSG oder in Schutzzone III erfolgen. In Schutzzone II darf die Betankung nur erfolgen, wenn dies durch den Arbeitsablauf unumgänglich ist. Grundsätzlich muss im Wasserschutzgebiet durch geeignete Maßnahmen (z. B. ausreichend dimensionierte, medienbeständige Auffangwannen) sichergestellt sein, dass austretender Kraftstoff vollständig zurückgehalten werden kann.

Überschwemmungsgebiet (ÜSG)

- Innerhalb des ÜSG ist auf eine hochwasserangepasste Planung und Ausführung zu achten (z. B. hinsichtlich der Elektroinstallation).
- In Überschwemmungsgebieten sind u. a. die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen außerhalb von Anlagen sowie das Ablagern und das nicht nur kurzfristige Lagern von Gegenständen, die den Wasserabfluss behindern können oder die fortgeschwemmt werden können, untersagt. Auf die Regelungen der §§ 78 und 78a Wasserhaushaltsgesetz (WHG) wird hingewiesen.

Hinweis

Der erwartete Wasserspiegel bei einem HQ₁₀₀ liegt im Bereich des Baufeldes bei ca. 71,53 mNN.



Abb. 2: Auszug Überschwemmungsgebiet

Bodenschutz

Kontakt: Herr Borck, Tel. 470-6373

Keine Anmerkungen oder Ergänzungen.

Kampfmittel

Kontakt: Herr Funke, Tel. 470-6361

Nach der städtischen Kampfmittelbelastungskarte liegt die Maßnahme in der Sicherheitszone von Bombardierungen des 2. Weltkrieges. Die Aussage des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Hannover, wonach keine Hinweise auf Bombardierungen vorliegen, wird hier nicht geteilt. Allerdings ist die städtische Kampfmittelbelastungskarte in diesem Bereich nur eine grobe Übersichtskartierung, keine Luftbilddetaillauswertung. Die Kriegsluftbilder liegen dem KBD Hannover vor, der Stadt nicht.

Stadtklima

Kontakt: Herr Bruchmann, Tel. 470-6322

Keine Bedenken gegen die Maßnahme.

Klimaschutz

Kontakt: Frau Saad, Tel. 470-6334

Belange nicht betroffen.

Stadtentwässerung

Kontakt: Frau Neuhaus, Tel. 470-2697

Im Bereich des Bahnüberganges Pepperstieg befindet sich die Einleitstelle C03 für einen Regenwasserkanal (700er Beton), der Teile des angrenzenden Wohngebietes Querum/Duisburger Straße entwässert. Diese Einleitstelle wird durch die Stadtentwässerung Braunschweig GmbH (SE|BS) über den parallel zur Bahnstrecke verlaufenden Karl-Hintze-Weg zur regelmäßigen Kontrolle angefahren. Weitere öffentliche Kanäle sind nicht betroffen.

Die Zufahrten über die Ottenroder Straße und den Karl-Hintze-Weg für die Gewässerunterhaltung der Wabe, Mittelriede und der Schunter sind im Rahmen der Umbauarbeiten des Bahnüberganges für die Stadtentwässerung bzw. SE|BS weiterhin möglich zu machen bzw. ausreichende Durchfahrbreiten für Pump- bzw. Unterhaltungsfahrzeuge (max. 40 t) müssen gewährleistet sein.

Am 22.07.2022 nahm die Stadt (Referat 0660.10, Stadtentwässerung) diesbezüglich Kontakt mit Frau Michelle Klinke (Deutsche Bahn) auf. Beabsichtigt war eine Klärung, inwiefern der SE|BS ein Kreuzen der Gleistrasse während der Baumaßnahme ermöglicht werden kann. Angedacht ist eine telefonische Anmeldung der SE|BS beim Fahrdienstleiter.

Grün- und Freiraumplanung

Kontakt: Herr Kreisel, Tel. 470-4978

Die im Maßnahmenblatt 001_A des LBP beschriebenen Maßnahme ist angemessen und kann den Zweck, die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch das Schalthäuschen zu kompensieren, erreichen. Allerdings ist im Maßnahmen- und Konfliktplan als Konflikt (auch) die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu benennen, wie das im Erläuterungsbericht geschehen ist.

Finanzen

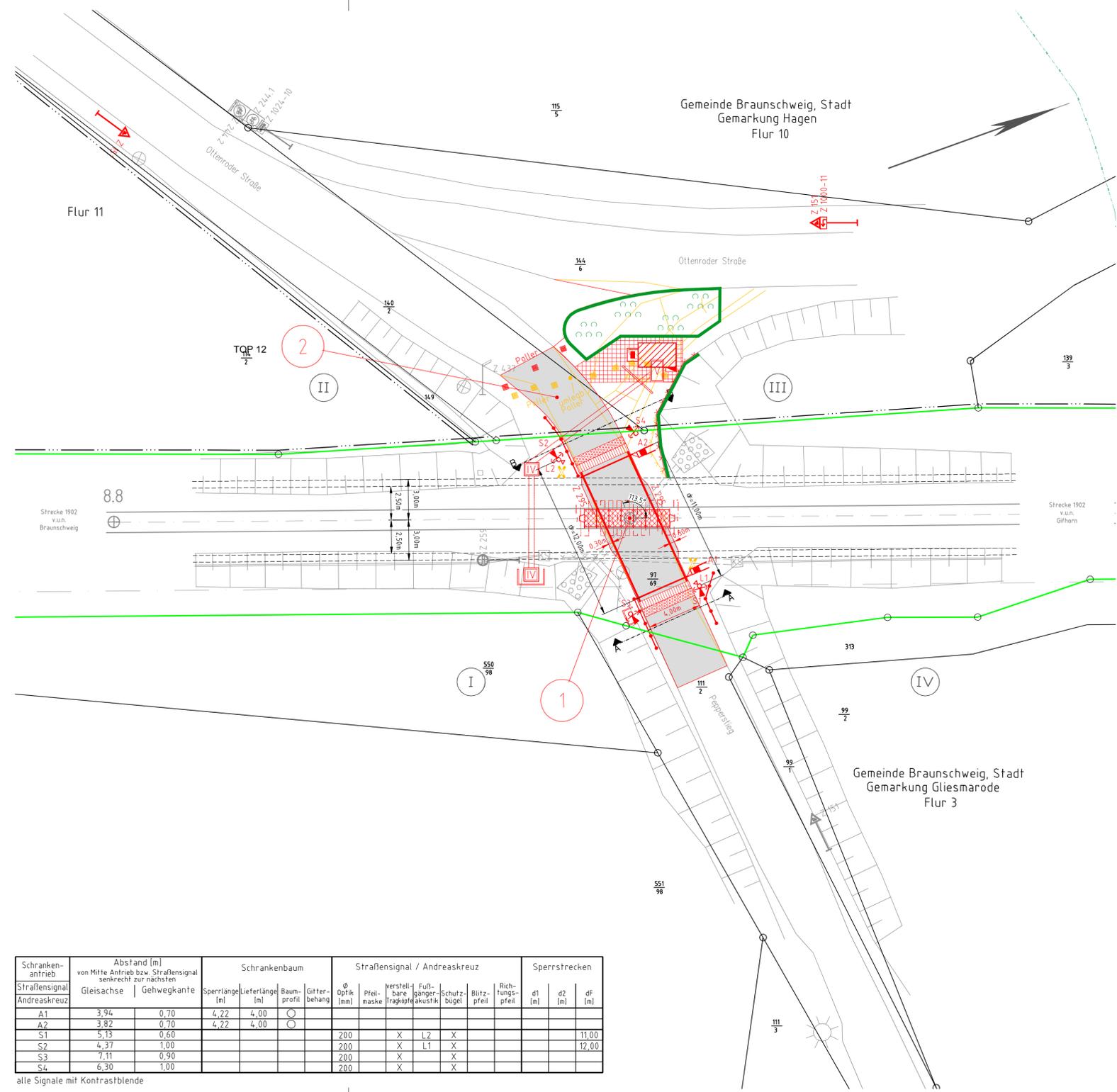
Kontakt: Herr Urban, Tel. 470-2151

Es wird darauf hingewiesen, dass sich der Wert der städtischen Grundstücke durch die vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahme mindert, sodass der Stadt Braunschweig ein Aufwand in dieser Höhe entsteht. Der Gestattungsvertrag sieht keine Entschädigung vor.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

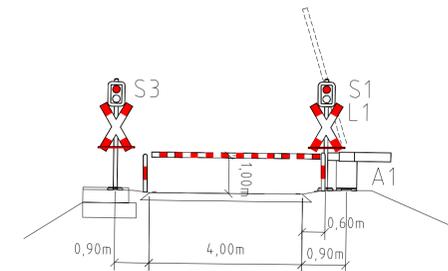
Leuer



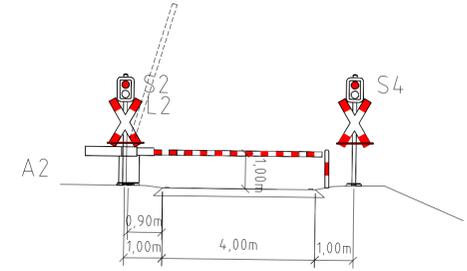
Schranken-antrieb	Abstand [m]		Schrankenbaum		Straßensignal / Andreaskreuz							Sperrstrecken				
	von Mitte Antrieb bzw. Straßensignal senkrecht zur nächsten Gleisachse	Gehwegkante	Sperrlänge [m]	Lieferlänge [m]	Baumprofil	Gitterbehang	Optik [mm]	Pfeilmaske	Verstellbare Traktorleuchte	Fußgängerakustik	Schutzbügel	Blitzpfeil	Richtungspfeil	d1 [m]	d2 [m]	d3 [m]
A1	3,94	0,70	4,22	4,00	○											
A2	3,82	0,70	4,22	4,00	○											
S1	5,13	0,60					200		X	L2	X					11,00
S2	4,37	1,00					200		X	L1	X					12,00
S3	7,11	0,90					200		X		X					
S4	6,30	1,00					200		X		X					

alle Signale mit Kontrastblende

Geplante Anlage Ansicht A - A M 1:100



Geplante Anlage Ansicht B - B M 1:100



Legende:

- äußere Grenze der vorhabenträgereigenen Grundstücke
- Bestand
- Neubau/Änderung
- Rückbau
- Ausgleichmaßnahme: Sichtschutzpflanzung BSH, Eingrünung Schutzzaun
- Kreis-/ Gemeindegrenze
- Gemarkungsgrenze
- Flurgrenze
- Flurstücksgrenze
- Flurstücksnummer
- Asphalt neu
- Rasengitterstein
- Richtungsfeld
- Aufmerksamkeitsfeld
- lfd. Nummer des Bauwerksverzeichnisses
- Zaun
- Halbschranke
- Starkstromverteilung
- Betonschalthaus
- Querung Kabeltrasse
- Kabelaufbauschacht
- Geländer
- Winkelwandelement (WWE)
- Regenwasserkanal
- Polier
- Beleuchtung
- Fußgängerakustik
- Mast
- Andreaskreuz (stehend)
- Personenschutzbügel
- Lichtzeichen (Rot-Gelb)

- Z 151 Bahnübergang
- Z 244.1 Beginn einer Fahrradstraße
- Z 244.2 Ende einer Fahrradstraße
- Z 259 Verbot für Fußgänger
- Z 295 Fahrstreifenbegrenzung
- Z 437 Straßennamenschilder
- Z 1000-11 Richtung der Gefahrstelle, linksweisend
- Z 1024-10 Personenkraftwagen frei

Klassifizierung der Straße : Gemeindegeweg, innerorts
 Fahrbahnbefestigung : Asphalt
 - im Gleisbereich : Elastomer-Kleinflächenplatten
 System innoStrail/pedeStrail 90 Innenplatten

Min. Geschwindigkeit :
 - für Fußgänger : 1,2 m/s
 Max. Gefährdungsbereich :
 - für Fußgänger : 12,50 m

Unterlage 7.1

Bemerkung:
 Straßenverkehrszeichen (mit Ausnahme der Andreaskreuze Z201) und
 Fahrbahnmakierungen außerhalb des Kreuzungsstücks gehören zu den
 Straßenanlagen und werden daher von der Straßenverkehrsbehörde festgelegt.

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt	
Übersichtsskizze	
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen
06.12.2022	Planungsstand

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhabenträger:		Planzeichens-Nr.:	
DB Netz AG Region Nord Lindemannallee 3 30173 Hannover		Projekt-Nr.:	
Datum: 06.12.2022		Unterschrift: [Signature]	
Vertreter des Vorhabenträgers:		Planverfasser:	
Dr. Graband & Partner GmbH Efeuweg 9 38104 Braunschweig		Höhensystem: Örtliches System	
Datum: 06.12.2022, i.A.		Koordinatensystem: UTM	
Unterschrift: [Signature]		Ursprungsplan: IV1 1902 AL	
Datum: 06.12.2022, i.A.		Blattgröße: 420x1018	
Unterschrift: [Signature]		Maßstab: 1:200	

Erstmalige technische Sicherung für BÜ "Pepperstiege" in Braunschweig, Bahn-km 8,838

Strecke 1902 Braunschweig - Gifhorn

Kreuzungsplan

Einbau einer Lichtzeichenanlage mit Fußwegschranken sowie einer Fußgängerakustik

Betreff:

**Ausbau des Bültenwegs im Bereich zwischen Bushaltestelle
Nordstraße und Bültenweg 46**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

17.04.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue (Anhörung)	26.04.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	02.05.2023	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Ausbau des Bültenwegs im Abschnitt zwischen der Bushaltestelle Nordstraße und Hausnummer 46 in der als Anlage beigefügten Fassung wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich beim Bültenweg um einen Straßenzug, der als Kreisstraße eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehende Funktion besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass

Die Verwaltung hat den Auftrag erhalten, die Bauabschnitte 2 und 3 aus dem 2019 vorgestellten „Konzept Neuordnung Nebenanlagen Bienroder Weg“ zu planen und für die Umsetzung vorzubereiten. Diese Bauabschnitte grenzen an das nördliche Bauende des ersten Bauabschnitts, dem barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle „Nordstraße“ an. Ziel des Konzeptes ist es, den Querschnitt so aufzuteilen, dass dem Fuß- und Radverkehr nach modernen Gesichtspunkten ausreichend Fläche zur Verfügung gestellt wird. Fahrbahn und Seitenbereiche sind außerdem in baulich schlechtem Zustand und nicht länger wirtschaftlich zu unterhalten.

Planung

Die hier vorgestellte Planung hat zwei Abschnitte unterschiedlicher Charakteristik. Der südliche Abschnitt (vom nördlichen Ausbauende der Bushaltestelle Nordstraße bis zur Straße Am Bülten) ist mit 16 m Breite zwischen der Bebauung für eine Hauptverkehrsstraße sehr schmal. Verschiedene Querschnittsaufteilungen wurden bereits im Konzept von 2019 betrachtet. Einzig die Planung einer Fahrbahn mit 6,50 m Breite (Busverkehr) und jeweils beidseitigen getrennten Geh- und Radwegen mit geringfügig reduzierter Breite wird den Anforderungen an zeitgemäße Verkehrsanlagen gerecht. Die im Bestand vorhandenen Parkmöglichkeiten auf der Westseite müssen dazu entfallen.

In einem Radius von 300 m zum Projekt sind insgesamt 330 öffentliche Parkplätze vorhanden. Davon entfallen durch die Planung 34 Parkplätze, also ca. 10 %. Zu einem Zeitpunkt, an dem im wesentlichen Anwohner den Parkraum nutzen (an einem Sonntagmorgen Ende März um 6:00 Uhr morgens) wurden im genannten Bereich alle nicht belegten Parkplätze erhoben. Es standen 140 freie Parkplätze, davon mehr als die Hälfte im Bereich Franz-Liszt-Straße/Langer Kamp, zur Verfügung. Die Verwaltung beabsichtigt, im Bereich der Franz-Liszt-Straße östlich der Straße Langer Kamp einen Anwohnerparkbereich auszuschildern, so dass für die Anwohner des Büldenwegs die Möglichkeit besteht, bevorrechtigt dort zu parken. Dafür ist die Beantragung einer Anwohnerparkbevorrechtigung erforderlich.

Der Zebrastreifen im nördlichen Bereich des Abschnitts (im Bereich des Jugendzentrums und der Bushaltestelle) bleibt erhalten. Die heute vorhandene Mittelinsel kann nicht wieder angelegt werden. Ein niederflurgerechter Bussteig mit Wetterschutz war am heutigen Standort nicht zu realisieren; der stadteinwärtige Bussteig wurde daher nach Norden verlegt.

Der nördlich der Einmündung „Am Bülden“ gelegene Bauabschnitt verfügt über einen deutlich breiteren Querschnitt. Hier können 2,50 m breite Gehwege und dem Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ entsprechend 2,30 m breite Radwege durchgehend realisiert werden.

Außerdem wird der stadteinwärtige Bussteig „Am Bülden“ hierher verlegt, da hier ausreichend Fläche sowohl für den Fuß- und Radverkehr als auch für die ÖV-Nutzenden zur Verfügung steht. Im Bereich der Bushaltestelle wird eine neue Querungsmöglichkeit mit Mittelinsel geschaffen. Die Bushaltestelle Fahrtrichtung Norden wird als Fahrbahnrandhaltestelle ausgebildet.

Die Fahrbahn ist auch in diesem Bereich durchgehend 6,50 m breit, um den Busverkehr der Linien 416 und 436 ungehindert abwickeln zu können. Auf den östlich der Straße gelegenen Flächen sind zusätzlich Baumpflanzungen vorgesehen.

Informationsveranstaltung

Die Verwaltung hatte zum 22.03.2023 die von den Straßenausbaubeiträgen betroffenen Anlieger schriftlich und alle anderen Interessierten über die Medien zu einer Informationsveranstaltung eingeladen. Die Veranstaltung stieß auf sehr großes Interesse (ca. 80 Teilnehmende). Die Planung und die Auswirkungen der Straßenausbaubeitragssatzung wurden von der Verwaltung vorgetragen und erläutert. Es gab eine engagierte, konstruktive Diskussion mit den Anwesenden schwerpunktmäßig über die Planung.

Folgende Punkte waren Diskussionsinhalt:

- Es wurde der Wunsch geäußert nicht nur die Radwege, sondern auch die Gehwege an Straßeneinmündungen höhengleich durchzuziehen. Bei den Radwegen ist dies vorgesehen, bei den Gehwegen ist dies aus rechtlichen Gründen derzeit nicht möglich.
- Bedauert wurde der Wegfall der Mittelinsel in Höhe des Jugendzentrums. Ein Zebrastreifen wird es hier auch weiterhin geben, für die Mittelinsel fehlt der Platz. Dafür wird etwas weiter nördlich eine Querungsmöglichkeit mit Mittelinsel vorgesehen.
- Der Lösungsansatz für die entfallenden Parkplätze in Form der Ausweisung von Anwohnerparkplätzen wurde sehr interessiert begleitet und es wurden viele Verständnisfragen dazu gestellt, die die Verwaltung beantwortete. Die Verwaltung hatte den Eindruck, dass diese Lösung Akzeptanz findet.
- Im westlichen Bereich der Lisztstraße wurde die Möglichkeit der Ausweisung von Parkplätzen für eine Praxis angefragt. Hier besteht grundsätzlich die Möglichkeit mit den Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung (zeitliche Beschränkung mit Parkscheibe

während der Öffnungszeiten der Praxis) zu helfen. Eine Ausweisung von Parkplätzen nur für die Praxis ist rechtlich nicht zulässig.

- Einige Bürger forderten mit Verweis auf die Leistungsfähigkeit der Straße die Anlage von Busbuchten. Aufgrund sehr guter Erfahrungen mit Fahrbahnrandhaltestellen besteht auch an dieser Stelle kein Zweifel, dass Fahrbahnrandhaltestellen hier funktionieren.
- Über Entlademöglichkeiten vor den Häusern wurde gesprochen. Die Verwaltung prüft, wie dieses möglichst ohne wesentliche Beeinträchtigung des Busverkehrs realisiert werden kann.
- Es wurde angeregt, Tempo 30 durchgehend zu beschildern. Die Verwaltung wird dies prüfen. Dieses ist jedoch unabhängig von der vorgelegten Planung.
- Gegenüber der Franz-Liszt-Straße wurde eine Absenkung des Radweges angeregt, damit eine Zufahrt auf den Radweg möglich ist. Die Verwaltung wird diesen Hinweis umsetzen.

Insgesamt hatte die Verwaltung den Eindruck, dass die Planung mehrheitlich positiv aufgenommen wurde.

Finanzierung

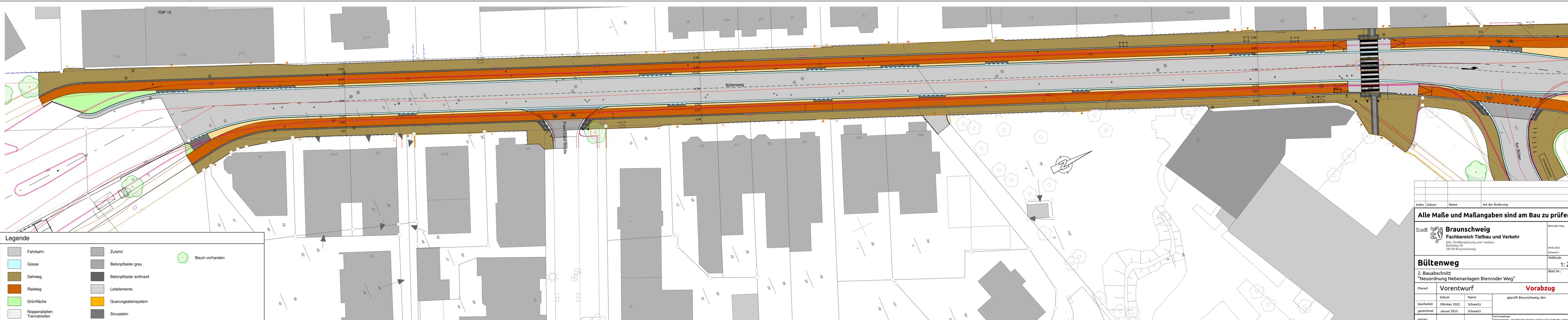
Die Kostenschätzung beträgt 3.350.000 €. Davon entfallen ohne Berücksichtigung einer Förderung nach GVFG auf die Anlieger insgesamt ca. 635.000 €. Die Verwaltung wird die Bushaltestellen bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) und den Rest der Maßnahme nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beim Land zur Förderung anmelden. Die Förderquote bei den Bushaltestellen beträgt 75 % + 12,5 % (Regionalverband Großraum Braunschweig) der förderfähigen Kosten, die GVFG-Förderquote beträgt 60 %.

Die Haushaltsmittel stehen in den PSP-Elementen 5E.660160, 4E.660025 und 4S.660012 zur Verfügung. Die Arbeiten sollen abhängig von den Förderbescheiden im Jahr 2024 durchgeführt werden.

Leuer

Anlage/n:

Lagepläne



Legende

	Fahrbahn		Zufahrt		Baum vorhanden
	Gosse		Betonpflaster grau		
	Gehweg		Betonpflaster anthrazit		
	Radweg		Leitelelemente		
	Grünfläche		Querungssteinsystem		
	Noppenplatten Trennstreifen		Sinusstein		

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stadt Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig			Bienroder Weg 09.02.2023 SchwartzT1 Maßstab: 1: 250
Bültenweg 2. Bauabschnitt "Neuordnung Nebenanlagen Bienroder Weg"			Blatt Nr.:
Planart	Vorentwurf		Vorabzug
bearbeitet	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
gezeichnet	Oktober 2022	Schwartz	
mitgez.	Januar 2023	Schwartz	
<small>Kartengrundlagen: Stadtplanamt der Stadt Braunschweig erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte © 2022 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation © 2022 LUB</small>			



Legende					
	Roteinfärbung der Fahrbahn		Natursteinpflaster		Baum vorhanden
	Fahrbahn		Leitelemente		Wetterschutz neu
	Gehweg		Noppenplatten Trennstreifen		Fahrrad-Anlehnbügel
	Radweg		Gosse		seniorengerechte Bank
	Trennstreifen		Wartefläche ÖV		Müllabwurfbehälter
	Zufahrt		Grünfläche		
	Betonpflaster anthrazit		Betonpflaster grau		

Index	Datum	Name	Art der Änderung

Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !

Stadt Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig	Bienroder Weg 09.02.2023 Schwartz1
--	--

Bültenweg
 3. Bauabschnitt
 "Neuordnung Nebenanlagen Bienroder Weg"

Planart:	Vorentwurf		Vorabzug
bearbeitet:	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
gezeichnet:	September 2022	Schwartz	
mitgez.:	September 2022	Schwartz	

Kartengrundlagen:
 Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte
 © 2022 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

*Betreff:***Sanierung der Feuerwehr- und Uferstraße***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

19.04.2023

*Beratungsfolge*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue
(Anhörung)*Sitzungstermin*

26.04.2023

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

02.05.2023

Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Umbau der Feuerwehr- und Uferstraße in der als Anlage beigefügten Fassung wird zugestimmt.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Feuerwehrstraße/Uferstraße um einen Straßenzug, der für den Radverkehr eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehende Funktion besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass

Die Feuerwehr- und Uferstraße sind baulich in einem schlechten Zustand. Die Route ist vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) kaum befahren, allerdings wird sie durch Fuß- und Radverkehr rege genutzt. Die Planung hat zum Ziel, den Nutzungskomfort für den Radverkehr zu erhöhen und die Nutzung durch den MIV zu beschränken.

Bestand

Die Feuerwehrstraße verläuft von der Hauptfeuerwache zur Autobahnbrücke. Bestandteil dieser Planung ist der in Nord-Süd-Richtung verlaufende Abschnitt. Auf Höhe von Hauptfeuerwache und Heizkraftwerk wird in großem Umfang widerrechtlich geparkt, teilweise auch in den Okerauen. Die Kreuzung von Feuerwehrstraße und Ringgleis ist unübersichtlich, die parkenden Autos sorgen für zusätzliche Sichteinschränkungen.

Die Autobahnbrücke hat eine minimale Durchfahrtshöhe von nur 2,50 m und ist auf der Seite der Uferstraße mit Pollern versehen, eine Durchfahrt von einer zur anderen Straße ist also für Pkw und größere Fahrzeuge nicht möglich.

Über die Uferstraße werden Kleingartengrundstücke erschlossen. Kleine Wege für den nichtmotorisierten Verkehr führen zum Ölpersee und nach Ölper. Der Kreuzungsbereich mit der Privatstraße „Zum Ölpersee“ ist wegen schlechter Sichtverhältnisse ein Gefahrenpunkt. Im Verlauf des gut 1 km langen Planungsbereichs zeigen sich unterschiedliche, teils massive

Fahrbahnschäden. Schadensbilder wie etwa Netzrisse weisen darauf hin, dass der gesamte Oberbau instabil und eine grundlegende Sanierung notwendig ist.

Planung

Ursprünglich war gemäß Maßnahme 8.1 des Ziele- und Maßnahmenkataloges „Radverkehr in Braunschweig“ ein Ausbau in Anlehnung an den Veloroutenstandard vorgesehen. Der dazu notwendige baulich getrennte Gehweg sollte entweder durch eine Verbreiterung der bestehenden Fahrbahn oder die Befestigung des vorhandenen Trampelpfades nahe der Uferlinie realisiert werden.

Im Zuge der verwaltungsinternen Abstimmung zeigte sich allerdings, dass die für eine solche Maßnahme notwendigen Eingriffe in die Okerauen deutlich zu groß wären und in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzen stünden. Insbesondere der Hochwasserschutz würde deutlich verringert (Entfall von Retentionsraum). Auch die dafür erforderlichen Baumfällungen wären unverhältnismäßig.

Aus dieser Überlegung ergibt sich ein Ausbau, der sich in seiner Breite am Bestand orientiert. Die Mindestbreite der Fahrbahn beträgt 4,00 m. Der Oberbau wird im gesamten Planungsbereich vollständig ausgetauscht.

Am südlichen Ende im Kurvenbereich wird der Querschnitt verengt, allerdings muss die Zufahrt mit Lkw zum Pumpwerk und zum Heizkraftwerk (Feuerwehrezufahrt) gewährleistet bleiben. Das Parken wird durch Platzierung von Findlingen unterbunden.

Der nördlich der Ringgleiskreuzung befindliche zum Pumpwerk gehörige Betriebsparkplatz wird gegen öffentliches Parken gesichert.

Der Kreuzungsbereich mit dem Ringgleis wird als kreisförmiger Platz angelegt und durch eine Pflasterfläche optisch hervorgehoben. Er soll die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erhöhen und so die Sicherheit verbessern.

In der Uferstraße erfolgen keine relevanten Änderungen am Straßenaufbau. Im Kreuzungsbereich mit der Straße „Zum Ölpersee“ wird farbiges Pflaster eingebaut.

Erneuerung der 110 kV-Leitungen

BS|Energy erneuert in den kommenden Jahren die 110 kV-Leitungen im nördlichen Teil der Stadt. Ein Teil dieses Netzes verläuft durch die Feuerwehr- und Uferstraße. Die auszutauschenden Leitungen sind ölgekühlt und müssen daher mit besonderer Umsicht entnommen werden. Zusätzlich müssen die Arbeiten in enger Zusammenarbeit mit den für Umweltbelange zuständigen Teilen der Stadtverwaltung abgestimmt werden. Die genauen zeitlichen Abläufe sind vorher kaum belastbar festzulegen.

In Konsequenz erfolgt die Realisierung der vorliegenden Planung erst nach Beendigung der Leitungsarbeiten voraussichtlich im Jahr 2025.

Informationsveranstaltung

Am 23.03.2023 hat eine Bürgerinformationsveranstaltung stattgefunden. Die Resonanz auf die vorgestellte Planung wird als grundsätzlich positiv empfunden. Im Folgenden sind die wichtigsten Anmerkungen zusammengefasst.

Es gab Rückfragen zur Widmung und Flächenaufteilung der Straßen; Fahrradstraße und verkehrsberuhigte Bereiche (VB) wurden als Alternativen genannt. Beide Möglichkeiten wurden durch die Straßenplanung bereits geprüft und werden als ungeeignet betrachtet. Eine Fahrradstraße hätte zur Folge, dass Gehwege angelegt werden müssten. Der dadurch entstehende zusätzliche Flächenbedarf mit entsprechend hoher Versiegelung ist aus den oben genannten Gründen nicht umsetzbar.

Ein VB hätte unabhängig seiner Ausdehnung die Konsequenz, dass auch Radfahrende nur Schrittgeschwindigkeit fahren dürften. Akzeptanz dieser Regelung durch die Nutzenden ist

nicht zu erwarten, auch widersprüche diese Idee dem Grundgedanken der Planung, den Radverkehr zu unterstützen.

Die Reduktion des Wildparkens wurde begrüßt. Es erfolgte ein Hinweis darauf, dass der kleine Parkplatz unmittelbar neben der Ringgleiskreuzung für öffentliches Parken genutzt wird und die Anregung, auch dies zu unterbinden. Diese Anregung wurde aufgegriffen und in die Planung integriert.

Die genannte Fläche liegt auf städtischem Grund und ist als Parkraum für die Wartungsfahrzeuge der Leitungsbetreiber vorgesehen. Diese Funktion soll erhalten bleiben, daher werden Poller oder ein Zaun installiert.

Eine weitere Anregung betrifft den Kreuzungsbereich mit der Privatstraße „Zum Ölpersee“. Mehrere Anwesende wiesen darauf hin, dass es dort aufgrund schlechter Sichtverhältnisse regelmäßig zu gefährlichen Situationen kommt. Häufig seien dabei Autofahrende beteiligt, die aus der Privatstraße in die Uferstraße einbiegen; besonders in Kombination mit dem Radverkehr und dessen teils hoher Geschwindigkeit wird eine erhöhte Unfallgefahr gesehen. Dieser Hinweis wird aufgenommen. Um die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen, wird die Uferstraße im Kreuzungsbereich mit farbigem Pflaster versehen.

Finanzierung

Die Kostenschätzung beträgt 1,7 Mio. €. Die Maßnahme wird aus dem PSP-Element/Maßnahmennummer 4S.660012 finanziert.

Leuer

Anlage/n:
Lageplan



Legende

	Fahrtbahn		110 kV-Leitung
	Zufahrt		Baum vorhanden
	Gehweg		Baum entfällt
	gestalteter Platzbereich		Heckenpflanzung geplant
	Geh- u. Radweg		Parkbank
	Grünfläche		
	Rasenfugenpflaster		
	farbiges Pflaster		

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stadt Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bismarckweg 30 38100 Braunschweig			Feuerwehrstraße 1,3_L1P 1,3_L1P 03.04.2023 Kuhn PKB/Stab
Feuerwehr- und Uferstraße			1: 500
Blatt Nr. 1			1
Planart	Lageplan		Entwurf
Datum	Name	geprüft Braunschweig, den	
bearbeitet	Dezember 2022	A. Kühn	
gezeichnet	März 2023	A. Kühn	
mitgez.	<small>Kartographie: Braunschweig: von Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Luftaufnahmen © 2022 Stadt Braunschweig</small>		

Betreff:
Planung Haltepunkt Bienrode

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 11.04.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	19.04.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	02.05.2023	Ö

Beschluss:

1. Der städtischen Umfeldplanung zu einem Verknüpfungspunkt (modifizierte Konzeptidee) im Ortsteil Bienrode zwischen der Forststraße und der Waggumer Straße wird zugestimmt (Grundsatzbeschluss).
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Umfeldplanung des Haltepunktes unter Vorbehalt der Rechtskraft des Haushaltsplans 2023 ff. und unter Verwendung der darin vorgesehenen Planungsmittel in Höhe von 350.000 € weiter zu führen und zu konkretisieren.

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz:

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm sind Zustimmungen zu Verkehrsplanungen auf den Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben übertragen.

Anlass:

Im Rahmen des Investitionsprogramms „Stationsoffensive im Großraum Braunschweig“ werden insgesamt drei Eisenbahnverkehrsstationen in Braunschweig in den nächsten Jahren reaktiviert bzw. neu gebaut, namentlich die Bahnstationen Bienrode, Leiferde und West. Der Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) hat dafür mit der Deutschen Bahn DB Station und Service AG (DB S&S) sowie der DB Netz AG (DB Netz) eine Vereinbarung zur Planung der Verkehrsstationen in Braunschweig geschlossen. Für die eisenbahntechnischen Anlagen liegt die Federführung der Verfahren beim RGB/der DB, die Federführung für die Umfeldplanungen liegt bei der Stadt.

Mit DS 21-17387 wurde ein Sachstandsbericht zum Planungsstand u. a. für den Haltepunkt Bienrode zur Kenntnis gegeben. Darin wurde erläutert, dass im Rahmen der weiteren Planungen zu diesem Verknüpfungspunkt Fragen zu den Umsetzungsmöglichkeiten, der notwendigen Flächenbedarfe, der Schaffung von Baurecht und vor allem der verkehrlichen Anforderungen im Rahmen einer beauftragten Machbarkeitsstudie geklärt werden müssen. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und weitere planungsrelevante Informationen liegen nunmehr vor.

Lage und Potenzial des Verknüpfungspunktes Bienrode

In Anbetracht der hohen Erschließungswirkung für Bienrode (Ein- und Aussteiger), wird durch den RGB eine möglichst zentrale Lage des Haltepunktes in Bienrode zwischen den Bahnübergängen Forststraße und Waggumer Straße vorgesehen. Seitens des RGB wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells Analysen zur zukünftigen Nachfrage ermittelt. Die Zahl der täglichen Ein- und Aussteiger in Bienrode liegt für das Jahr 2030 unter Annahme eines Stundentaktes bei etwa 380 Personen, in 2050 werden es etwa 750 tägliche Ein- und Aussteiger sein. Die Mehrzahl davon sind Umsteiger aus dem ÖPNV, also dem zu- und abführenden Bussen zum Haltepunkt. Zudem ist davon auszugehen, dass der durch den RGB anvisierte Halbstundentakt zu einer weiteren Zunahme des Fahrgastpotenzials führen und der Verknüpfungspunkt weiter an Bedeutung gewinnen wird.

Vor dem Beginn der weiteren und detaillierten Planungen wurde der Standort seitens der Verwaltung einer fachlichen Prüfung unterzogen. Ausschlaggebend für die Lage des Haltepunktes ist nicht nur die Flächenverfügbarkeit, sondern auch die bestmögliche Anbindung an ein modifiziertes Busliniennetz. Um die Busfahrgäste unmittelbar an den Haltepunkt heranzuführen, wurde die frühere Idee des Durchstichs einer Bustrasse gleisparallel von der Forststraße zur Waggumer Straße geprüft. Aus bahntechnischen Gründen und aufgrund der Flächenverfügbarkeit ist diese aber nicht realisierbar. Daher wurde eine Verlängerung der Gerhard-Borchers-Straße zum Haltepunkt mit Weiterführung zur Forststraße geprüft und als umsetzbar eingeschätzt. Die Ergebnisse der umfangreichen Prüfung stützen eine zentrale Lage in Bienrode, wie sie auch vom RGB favorisiert wird.

Planungen zum Bahnsteig

Die Planungen der DB S&S beziehen sich ausschließlich auf die Herstellung eines in sich betriebsfähigen und barrierefreien Bahnsteiges mit einer Gesamtlänge von 140 m. Die Planungen zum Umfeld – also die ÖV-Anbindung, die Geh- und Radweganbindung, die Parkmöglichkeiten, etc. – erfolgen durch die Stadt und sind auch durch diese herzustellen. Vor diesem Hintergrund bestand frühzeitig ein enger Austausch zwischen den Planungen der DB S&S und der Stadt. Seitens der DB S&S und der DB Netz wird eine Realisierung in 2026 angestrebt, der tatsächliche Baubeginn hängt von der zukünftigen Sperrpausenplanung der DB Netz ab.

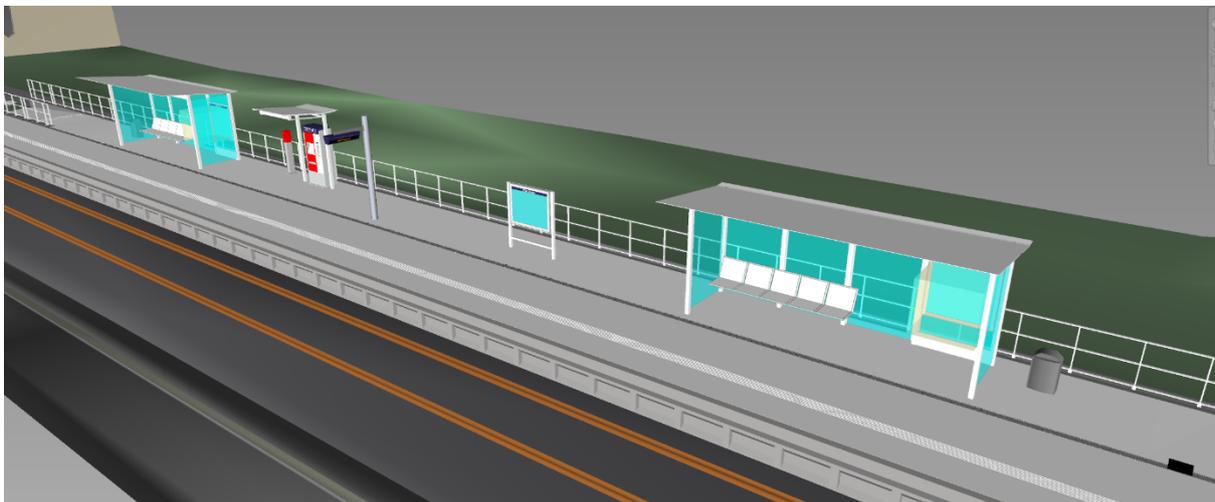


Abb. 1: Visualisierung der bahnseitigen Planungen zum Bahnsteig

Der Bahnsteig wird so geplant, dass dieser auch ohne die zeitgleiche Herstellung der Umfeldplanung vorübergehend funktionstüchtig ist – also zeitlich und baulich losgelöst von der Umfeldplanung der Stadt. Dennoch wird seitens der Stadt ein möglichst zeitgleicher Bau des ergänzenden Umfeldes favorisiert, um auch das prognostizierte Nachfragepotenzial auszuschöpfen und den Mobilitätswandel damit in verstärktem Maße voranzutreiben.

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der Umfeldplanung

Zur Beantwortung von planerischen und grundlegenden Fragen zur Umsetzbarkeit hat die Stadt eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Der angestrebte Mobilitätswandel erfordert eine angebotsorientierte Planung anstelle einer bedarfsorientierten Planung. Dafür werden in der vorliegenden Studie Maßnahmen aufgezeigt, die dazu beitragen, einen möglichst großen Teil der Bevölkerung zu einem Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr (Bus und Bahn) zu bewegen. Dazu müssen umfangreiche Anreize geschaffen und Maßnahmen entwickelt werden, die darauf abzielen, dass der Haltepunkt attraktiv ist und von vielen genutzt wird, sodass zum Beispiel Pendelnde vom privaten PKW auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen.

Mit der Machbarkeitsstudie konnten verkehrliche, funktionale und gestalterische Anforderungen definiert werden, die in den Abstimmungsprozess mit dem RGB und den Planungen zu den Bahnsteiganlagen durch die DB S&S eingeflossen sind. Bei der Machbarkeitsstudie handelt es sich um konzeptionelle Vorüberlegungen zur grundsätzlichen Umsetzbarkeit, zur Formulierung von Nutzungsansprüchen und zur Abschätzung der Flächeninanspruchnahme.

In der Machbarkeitsstudie wurden u. a. folgende verkehrliche Planungsprämissen zu Grunde gelegt:

- direkte Umsteigemöglichkeit zwischen dem ÖPNV und dem SPNV
- direkte Führung des Rad- und Fußverkehrs
- Verbindung zwischen der Forststraße und Gerhard-Borchers-Straße für eine optimale ÖV-Erschließung und Betrieb
- Umsetzungsmöglichkeit eines P+R Parkplatzes
- Realisierungsmöglichkeit einer Mobilitätsstation
- Abstellanlagen für den Radverkehr
- Anbindung an die Waggumer Straße für den Rad- und Fußverkehr

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden insgesamt fünf unterschiedliche Konzeptideen erarbeitet. Im Rahmen eines zweistufigen Bewertungsverfahrens wurden die Varianten einer detaillierten und umfangreichen Bewertung unterzogen. Aus dem durchgeführten Bewertungsverfahren gehen zwei Varianten aufgrund des ermittelten Zielerreichungsgrades als vergleichbar hervor. Es gibt folglich nicht nur eine Vorzugsvariante, sondern zwei Varianten, die im weiteren Planungsprozess modifiziert und zusammengeführt wurden.

Modifizierung der Vorzugsvarianten

Für eine Realisierung der Varianten muss auf gewerbliche (städtische) und teils auch auf private Grundstücke zurückgegriffen werden. Die benötigten Gewerbeflächen unterliegen einer Förderung („Avionik-Cluster“). Ferner besteht grundsätzlich ein hoher Bedarf bzw. eine hohe Nachfrage an Gewerbeflächen in Braunschweig und explizit im Umfeld des Flughafens, was einen flächensparsamen Umgang bedingt. Darüber hinaus sollen Entwicklungsmöglichkeiten von ansässigen Gewerbetreibenden ermöglicht werden. Diese Rand- und Rahmenbedingungen erforderten eine Weiterentwicklung der Varianten.

Ergebnis dieses Überarbeitungsprozesses ist eine modifizierte Konzeptvariante, die sowohl den verkehrlichen Anforderungen als auch den gewerblichen Nutzungsansprüchen Rechnung trägt (Abb. 2). Die parallele Lage des ÖV-Haltepunktes zum Bahnsteig der DB begünstigt den direkten Umstieg. Ferner kann mit der baulichen Anordnung der Bussteige eine Minimierung des Flächenbedarfs und eine Optimierung der Betriebsabläufe erfolgen. In den Planungen sind sowohl Stellplätze für den Kfz-Verkehr (Planungsidee Parkpalette auf zwei Ebenen) als auch für den Radverkehr vorgesehen. Ebenfalls lassen sich mit dieser modifizierten Konzeptidee eine Mobilitätsstation, Taxistände und ein Kiss&Ride Parkplatz realisieren. Die Möglichkeit einer späteren Shuttle Anbindung an den Flughafen wurde ebenfalls mitgedacht. Die Führung der Verbindungsstraße parallel zur bestehenden Lärmschutzwand mit Verschwenkung und Anknüpfung an den heutigen Wendehammer der Gerhard-Borchers-Straße bietet für die in Anspruch genommenen Gewerbeflächen einen Flächenzuschnitt, der dem benachbarten Unternehmen weitere Entwicklungsspielräume

ermöglicht und die zusammenhängende Nutzbarkeit der Restflächen nicht einschränkt. Zudem kann durch die Verbindungsstraße die innere und auch die äußere Erschließung der Gewerbeflächen sowie die Anbindung für den Rad- und Fußverkehr verbessert werden. Ergänzend dazu erfolgt für den Rad- und Fußverkehr eine Anbindung an die Waggumer Straße.

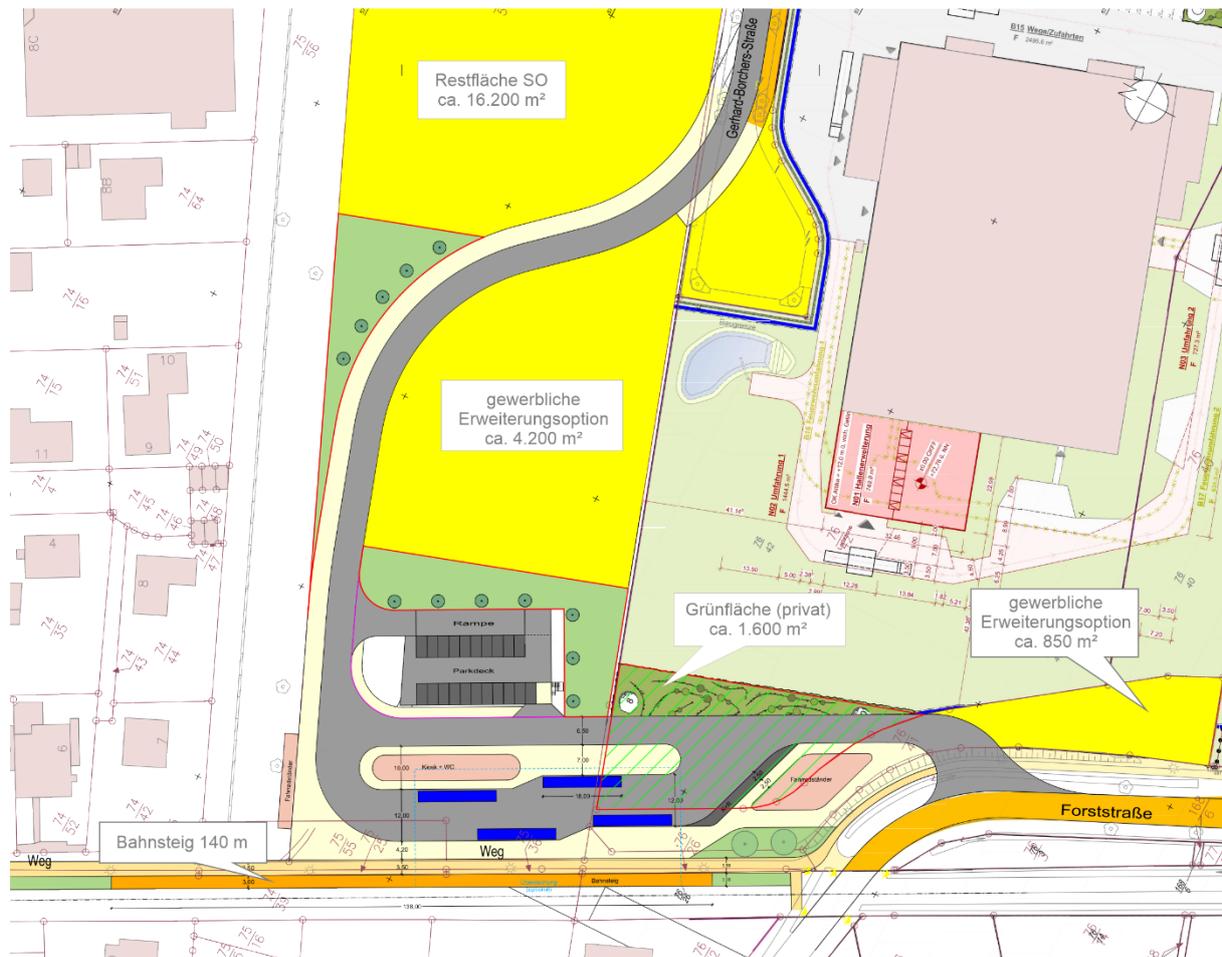


Abb. 2: Darstellung der modifizierten Konzeptidee

Fördermittelsituation und Flächenbedarfe

Die für den Verknüpfungspunkt benötigten Entwicklungsflächen liegen in den Bebauungsplänen WA 70 und BI 39. Die Erschließung der Sondergebiete WA 70 „Forschungsflughafen West“ und BI 39 „Forschungsflughafen Nordwest“ mit der Ertüchtigung der Hermann-Blenk-Straße sind ein Teilprojekt des sog. „Avionik-Clusters“. Hierzu wurde eine Finanzierungs- und Durchführungsvereinbarung zwischen der Stadt Braunschweig und der Struktur-Förderung Braunschweig GmbH geschlossen. Die Erschließung der Gewerbeflächen wurde durch die NBank mit einer Summe von etwa 2,7 Mio. € gefördert. Die Zweckbindungsfrist besteht bis zum 31.12.2028. Grundsätzlich gilt, dass die dem Zuwendungsbescheid zugrundeliegenden Flächen zweckentsprechend verwendet werden müssen. Wenn Teile dieser Fläche für einen Verknüpfungspunkt genutzt werden, stehen diese für eine Gewerbeansiedlung nicht mehr zur Verfügung. Da die Flächeninanspruchnahme der Umfeldplanung für den Verknüpfungspunkt nur einen Teil der gesamten Gewerbefläche ausmacht (Umfeldplanung etwa 7.000 m²; Gewerbefläche mit etwa 27.500 m²) wird das Erreichen des Projektziels („Avionik-Cluster“) durch den Fördermittelgeber nicht in Frage gestellt. Jedoch wird in Abhängigkeit der tatsächlich benötigten Flächen und des verbleibenden Fördermittelzeitraums eine Rückforderung von Fördermitteln erfolgen.

Ziel ist eine möglichst zeitgleiche Realisierung des Bahnsteiges durch die DB Netz und des Umfeldes durch die Stadt. Die Planungen seitens der DB Netz sehen eine Realisierung in 2026 vor. Die Verwaltung beabsichtigt die Umfeldplanung ebenfalls im Jahr 2026 baulich

umzusetzen. Mit diesem auf die Umfeldplanung der Stadt übertragenen zeitlichen Ansatz müssen Fördermittel in einer Höhe von voraussichtlich etwa 200.000 € an die NBank zurückgezahlt werden. Eine spätere Herstellung des Umfeldes – also nach Ablauf der Zweckbindungsfrist – ist zwar grundsätzlich möglich, konterkariert aber das Engagement für einen Mobilitätswandel in der Stadt Braunschweig, da der Haltepunkt bis zum Ende der Zweckbindungsfrist und anschließender Realisierung des Umfeldes über einen längeren Zeitraum keine adäquate Anbindung an das Busliniennetz hätte.

Die Kosten für alle Varianten liegen bei etwa 4 Mio. €. Es ist daher davon auszugehen, dass auch die modifizierte Konzeptvariante, Kosten in dieser Höhe hervorrufen wird. Hierin nicht enthalten sind z. B. Kosten einer großflächigen Überdachung, Grunderwerbskosten, Baunebenkosten, Verwaltungsselbstkosten, Planungskosten, sowie Kosten für Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen, Leitungen im Untergrund, Kampfmittelräumung, Archäologische Untersuchungen und eine mögliche Anpassung des privaten Regenrückhaltebeckens. Kostenerhöhungen durch die Preisentwicklung von Baustoffen und Energie sind ebenfalls möglich.

Zusätzlich ergeben sich Kosten i. H. v. voraussichtlich 0,2 Mio. € durch eine Rückzahlung von Fördermitteln an die NBank, da durch die Umfeldplanung für den Verknüpfungspunkt eine verringerte Gewerbefläche für das geförderte „Avionik-Cluster“ zur Verfügung steht (5E.200047). Von einer rückwirkenden generellen Aberkennung der Förderfähigkeit ist nicht auszugehen.

Grundsätzlich kann das Vorhaben durch die LNVG mit bis zu 75 % der anrechenbaren Baukosten unter Berücksichtigung der Höchstsätze gefördert werden. Auf Grundlage des aktuellen Planungsstadiums (Konzeptidee) kann aber noch keine hinreichend genaue Konkretisierung der voraussichtlichen Fördermittelhöhe erfolgen.“ Im Rahmen der weiteren Planungen (Vorplanung mit Baukostenschätzung) sind die aktuell (grob ermittelten) Ansätze zu den benötigten Haushaltsmitteln zu konkretisieren.

Flächeninanspruchnahme Privatflächen

Für eine Realisierung der Umfeldplanung werden neben der Inanspruchnahme von noch nicht veräußerten gewerblichen Flächen auch Flächen eines angrenzenden Unternehmens benötigt. Vor diesem Hintergrund hat es bereits Sondierungsgespräche mit dem Unternehmen gegeben. Durch die Modifizierung der Konzeptidee und der Berücksichtigung zukünftiger Flächenbedarfe zur weiteren Unternehmensentwicklung konnte eine grundsätzliche Bereitschaft zum Flächentausch und -erwerb erzielt werden.

Baurecht

Die Entwicklungsflächen zur stadtseitigen Umfeldplanung zum Verknüpfungspunkt in Bienrode betreffen die Geltungsbereiche der Bebauungspläne WA 70 und BI 39. Die darin festgesetzten Sonderflächen (SO-Nutzung Forschungsflughafen und Verkehrstechnik) lassen eine Nutzung als Verknüpfungspunkt (Verkehrsflächen) aktuell nicht zu. Welches Verfahren zur Schaffung von Baurecht am besten geeignet ist, wird im weiteren Projektfortschritt geprüft.

Haushaltsmittel

Vorbehaltlich der Zustimmung des Rates zum Haushalt 2023/2024 sind für die Umfeldplanung Planungsmittel im Zeitraum von 2023 bis 2025 in Höhe von insgesamt 350.000 € und ab 2026 Investitionsmittel in Höhe von 5 Mio. € unter der Projektnummer 5E.660071 mit der Projektbezeichnung DB-Verknüpfungspunkt Bienrode vorgesehen. Im Rahmen der weiteren Planungen (Vorplanung mit Baukostenschätzung) sind die (aktuell grob ermittelten) Ansätze zu den benötigten Haushaltsmitteln zu konkretisieren.

Weiteres Vorgehen

Nach diesem Grundsatzbeschluss ist vorgesehen, die Planungen zunächst bis zur Leistungsphase 2 gem. HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) fortzuführen. Auf Basis der dann vorliegenden fundierten und aussagekräftigen Grundlage erfolgt ein erneuter

Beschluss für die weiteren Planungsschritte gem. HAOI (Leistungsphase 3-5). Die Planungen haben dabei die Zielsetzung einer effizienten Flächennutzung. Im Zuge der weiteren Planungsschritte wird verwaltungsintern die Wirtschaftlichkeit fortlaufend geprüft.

Fazit

Die Ergebnisse der abgeschlossenen Machbarkeitsstudie und die im Anschluss erfolgte Modifizierung der Konzeptidee zur Realisierung eines ganzheitlichen Verknüpfungspunktes unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Gewerbeentwicklung hat die grundlegende Umsetzbarkeit umfassend beleuchtet und aufgezeigt. Soweit es die aktuelle Konzeptidee zulässt, wurden bereits die wesentlichen Rand- und Rahmenbedingungen, wie u. a. die Klärung der Fördermittelkulisse zu den benötigten Gewerbeflächen, die Flächeninanspruchnahme von Privatgrundstücken und eine erste Abschätzung der voraussichtlichen Baukosten, analysiert und geprüft. Der Verknüpfungspunkt, bestehend aus den bahnseitigen Planungen zum Bahnsteig und den stadtseitigen Planungen zum Umfeld mit ÖPNV-Anbindung, bietet einen nachhaltigen Baustein zur Förderung der Verkehrswende.

Darüber hinaus wird der Verknüpfungspunkt seiner Rolle gerecht, wenn es um die Erreichbarkeit der heutigen und zukünftigen Unternehmen im Umfeld des Forschungsflughafens sowie der verbesserten Anbindung des Ortsteils Bienrode an den Umweltverbund geht.

Leuer

Anlage/n:

Machbarkeitsstudie Umfeld Haltepunkt Bienrode

Verkehrliche Machbarkeitsstudie
Bahnhaltelpunkt
Braunschweig-Bienrode

August 2022

Endbericht

Auftraggeber:

Stadt Braunschweig

Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Platz der Deutschen Einheit 1

38100 Braunschweig

Aufsteller:

BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner

Beratende Ingenieure mbB

Wolfenbütteler Straße 4

Telefon 0531 / 123 137-0

info@bpr-braunschweig.de

WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung

und Infrastrukturplanung GmbH

Nordstraße 11

38106 Braunschweig

Telefon 0531 / 387 37-0

info@wvigmbh.de

Braunschweig, August 2022

i.v. M. Gindner

Braunschweig, August 2022

ppa.



Aufsteller

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	7
2.	Allgemeine Verkehrsanbindung und -erschließung	8
2.1	Radverkehr.....	8
2.2	ÖPNV.....	9
2.3	Kfz-Verkehr.....	10
2.4	Good Practice Mobilitätsstationen	12
3.	Grundlagen und Bestandsanalyse.....	16
3.1	Ortsbesichtigung und Mängelanalyse	16
3.2	Abschätzung der Stellplatzanzahl für Pkw und Fahrrad	25
3.3	Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen.....	29
3.3.1	Bewertung der Verkehrsqualität	29
3.3.2	Vorgehensweise zur Berechnung	31
3.3.3	Ergebnisse.....	34
3.4	Randbedingungen der Braunschweiger Verkehrs GmbH.....	35
3.5	Randbedingungen aus Planungen der DB	36
4.	Variantenbetrachtung und -bewertung	38
4.1	Erste skizzenhafte Variantenuntersuchungen	39
4.1.1	Variante 1	41
4.1.2	Variante 2	42
4.1.3	Variante 3	43
4.1.4	Variante 4	44
4.1.5	Variante 5	45
4.2	Ausschlussverfahren	46
4.3	Bewertungsmatrix	47
4.4	Bewertungsmethodik	48
4.5	Zielfelder	49
4.5.1	Zielfeld Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	49
4.5.2	Zielfeld Motorisierter Individualverkehr (MIV)	49
4.5.3	Zielfeld Radverkehr	50
4.5.4	Zielfeld Fußverkehr	50
4.5.5	Zielfeld Verkehrssicherheit	50
4.5.6	Zielfeld Städtebau/ Raumstrukturelle Wirkung.....	51
4.5.7	Zielfeld Nutzungen	51
4.5.8	Zielfeld Umwelt	51
4.5.9	Zielfeld Wirtschaftlichkeit und Kosten	51
4.6	Vorzugsvariante	52

5.	Haltestellen Waggumer Straße	52
6.	Kosten	55
7.	Quellen.....	57
8.	Anhang.....	58

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Radverkehrsnetz im Bereich des geplanten Verknüpfungspunktes	8
Abbildung 2:	ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen im Bereich des geplanten Verknüpfungspunktes.....	9
Abbildung 3:	Geplantes ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen im Bereich des geplanten Verknüpfungspunktes.....	10
Abbildung 4:	Verkehrsmengen Analysefall 2016	11
Abbildung 5:	Verkehrsmengen zur Prognose 2030.....	12
Abbildung 6:	Mobilitätsstation KielRegion.....	14
Abbildung 7:	Mobilitätsstation Osnabrück.....	14
Abbildung 8:	EinfachMobil Offenburg	15
Abbildung 9:	Mobilitätsstation München	15
Abbildung 10:	Mobilstation Meschede.....	16
Abbildung 11:	Mobilitätsstation Vechta	16
Abbildung 12:	Untersuchungsraum Haltepunkt BS-Bienrode und Lage des Verknüpfungspunkts	17
Abbildung 13:	Waggumer Straße Ost, Blick in Richtung Bahnübergang.....	19
Abbildung 14:	Waggumer Straße Ost, mögliche Lage für eine Bushaltestelle.....	19
Abbildung 15:	Verbindungsweg zwischen Waggumer Straße und Forststraße, von der Waggumer Straße aus betrachtet.....	20
Abbildung 16:	Verbindungsweg zwischen Waggumer Straße und Forststraße, Blick in Richtung Waggumer Straße.....	20
Abbildung 17:	Gleisanlagen vom BÜ Waggumer Straße aus betrachtet	21
Abbildung 18:	Freifläche für die Anlage des Verknüpfungspunkts	21
Abbildung 19:	Freifläche für die Anlage des Verknüpfungspunkts mit Lärmschutzwand	22
Abbildung 20:	Erhaltenswerte Bäume im Bereich des Bahnübergangs Forststraße.....	22
Abbildung 21:	Verbindungsweg zwischen Waggumer Straße und Forststraße, von der Forststraße aus betrachtet.....	23
Abbildung 22:	Gemeinsamer Geh- und Radweg an der Forststraße, Blick in Richtung Südenosten	23

Abbildung 23: Gemeinsamer Geh- und Radweg an der Forststraße. Blick in Richtung Nordwesten.....	24
Abbildung 24: Blick auf die Freifläche, vom Wendehammer Gerhard-Borchers-Straße aus betrachtet	24
Abbildung 25: Einzugsbereich zu Fuß	26
Abbildung 26: Einzugsbereich mit dem Fahrrad	26
Abbildung 27: Einzugsbereich mit dem Pkw.....	27
Abbildung 28: Knotenpunkte zur Leistungsfähigkeitsberechnung.....	29
Abbildung 29: Entwurfsskizze der Stadt Braunschweig als erste Idee eines Verknüpfungspunkts	39
Abbildung 30: Entwurfstechnische Umsetzung der Ideenskizze Stadt Braunschweig ..	40
Abbildung 31: Weiterentwicklung der ersten Ideenskizze mit B+R-Anlagen und Mobilitätsstation.....	40
Abbildung 32: Variante 1.....	41
Abbildung 33: Variante 2.....	42
Abbildung 34: Variante 3.....	43
Abbildung 35: Variante 4.....	45
Abbildung 36: Variante 5.....	46
Abbildung 37: Bild 2b, R-FGÜ, FGSV 2002.....	53
Abbildung 38: Lageplanausschnitt Haltestellen Waggumer Straße.....	54
Abbildung 39: Visualisierung Haltestelle Nord mit schmalen Fahrgastunterstand.....	55

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Abschätzung der Stellplatzanzahl für Pkw und Fahrrad (P+R und B+R)	28
Tabelle 2:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung	30
Tabelle 3:	Quell- und Zielverkehre in den Spitzenstunden am Haltepunkt Bienrode	34
Tabelle 4:	Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr, Zufahrten zum Haltepunkt Bienrode	35
Tabelle 5:	Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr, Zufahrten zum Haltepunkt Bienrode	35
Tabelle 6:	Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr, Zufahrten zum Haltepunkt Bienrode	35

1. Einleitung

In den nächsten Jahren sollen im Rahmen der Stationsoffensive des Investitionsprogramms „Niedersachsen ist am Zug 3“ insgesamt drei Bahnhaltepunkte in Braunschweig wieder in Betrieb genommen werden. Dazu gehört auch der Haltepunkt Braunschweig Bienrode, der Teil dieser Machbarkeitsstudie ist.

Ausgelöst durch das kontinuierliche Bevölkerungswachstum und die gleichzeitige Urbanisierung der peripheren Stadtteile in den vergangenen Jahren ist der Mobilitätswandel für Braunschweigs Zukunftsfähigkeit von wichtiger Bedeutung.

Der Bahnhaltepunkt Bienrode bietet für den Mobilitätswandel gute Voraussetzungen, da er zum einen eine hohe Erschließungswirkung für die Bewohner von Bienrode hat und zum anderen ein großes Potenzial für einen Verknüpfungspunkt Bus-Bahn mit angeschlossener Mobilitätsstation aufweist. Durch den neuen Haltepunkt verkürzen sich Reisezeiten nach Braunschweig und Gifhorn und es ist eine Verlagerung vom MIV auf den SPNV/ÖPNV zu erwarten.

Die Realisierung des Verknüpfungspunkts in Bienrode wird zusätzliche Entwicklungsimpulse für das benachbarte Gewerbegebiet, aber insbesondere für die bevorstehenden Entwicklungen im Umfeld des Forschungsflughafens hervorrufen.

Die Herangehensweise an die Planung von Verknüpfungspunkten war in der Vergangenheit eher eine Abarbeitung von Teilaspekten aus Sicht des jeweiligen Verkehrsträgers oder Nutzers. Der angestrebte Mobilitätswandel erfordert von einer vormals bedarfsorientierten Planung zu einer angebotsorientierten Planung überzugehen. Dafür werden in der vorliegenden Studie Maßnahmen aufgezeigt, die dazu beitragen sollen, einen möglichst großen Teil der Bevölkerung zu einem Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr (Bus und Bahn) zu bewegen. Dazu müssen umfangreiche Anreize geschaffen und Maßnahmen entwickelt werden, die darauf abzielen, dass der Haltepunkt attraktiv ist und von vielen genutzt wird, sodass zum Beispiel Pendelnde vom privaten PKW auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen.

Ein besonderer Fokus liegt auf der Gestaltung der ersten und letzten Meile. Hierfür ist es wichtig Radfahrenden mit wetterbeständigen, verlässlichen und flexiblen Bike+Ride-Anlagen ein attraktives Angebot zu machen. Der Fußverkehr benötigt kurze Umsteigewege und qualitätsvolle Zugänge zu den Bus- und Bahnsteigen.

Außerdem gilt es die Verkehrswege für den Busverkehr zu optimieren. Hierzu gehören neben der Lage auch entsprechende Wendemöglichkeiten, um einen kurzen bequemen Übergang zwischen den Verkehrsmitteln zu gewährleisten und die Vermeidung von Leerfahrten. Außerdem sind Flächen für zukünftige Verstärkung von Linien mitzudenken.

Der Schwerpunkt dieser Machbarkeitsstudie liegt somit auf der Verkehrsanlagenplanung.

2. Allgemeine Verkehrsanbindung und -erschließung

2.1 Radverkehr

Für den geplanten Verknüpfungspunkt ist eine Anbindung für alle Verkehrsarten essenziell.

Die Abbildung 1 zeigt das umgebende Radverkehrsnetz. Entlang der Altmarkstraße führt auf der östlichen Straßenseite ein gemeinsamer Geh- und Radweg, der in beiden Richtungen befahren werden darf. Von der Waggumer Straße besteht ein Zugang zum geplanten Verknüpfungspunkt über einen gemeinsamen Rad-Gehweg mit Verbindung zur Altmarkstraße.

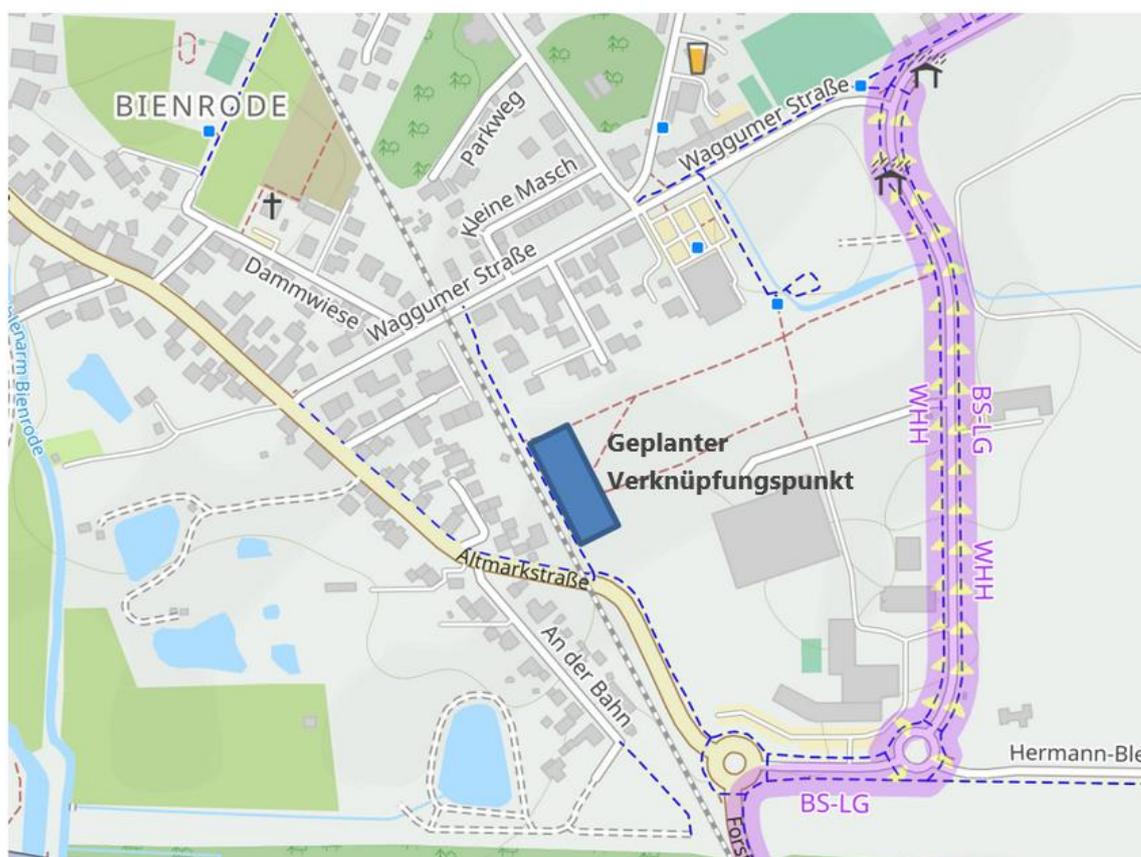


Abbildung 1: Radverkehrsnetz im Bereich des geplanten Verknüpfungspunktes

(Quelle: Openstreetmap.org, Abruf am 11.03.2022)

2.2 ÖPNV

Die Abbildung 2 zeigt das aktuelle Liniennetz in der Umgebung des geplanten Verknüpfungspunktes. Aktuell verkehren dort folgende Linien:

- 413 Bevenrode – Leiferde (30-min Takt)
- 424 (Essenrode) – Waggum – Bienrode - GE Hansestraße/Waller See (30-min Takt)
- 436 Flughafen – Hauptbahnhof (15-min Takt)
- 464 Volkmarode – Querum – Bienrode - Rühme (einzelne Fahrten nur an Schultagen)

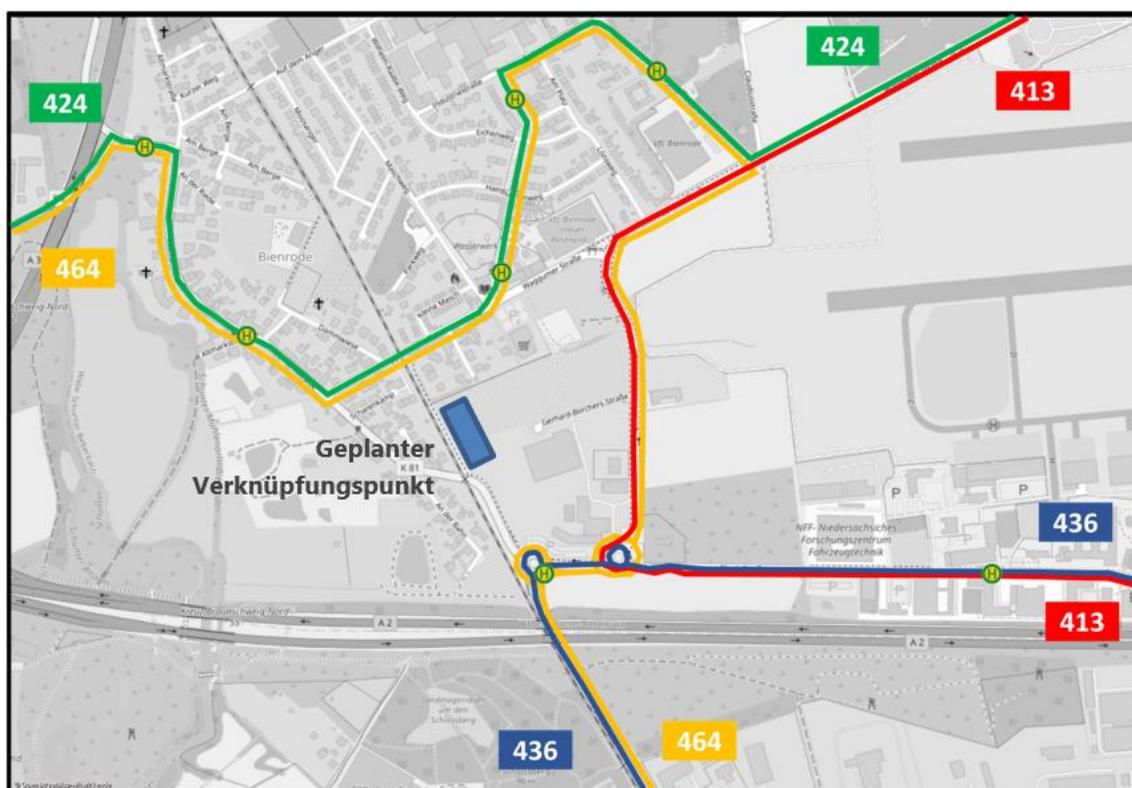


Abbildung 2: ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen im Bereich des geplanten Verknüpfungspunktes (Quelle: Openstreetmap.org, Abruf am 11.03.2022)

Zukünftiges Liniennetz

Die Realisierung des Verknüpfungspunktes bedingt die Anpassung des Busliniennetzes der Braunschweiger Verkehrs-GmbH, damit das zukünftige Nachfragepotenzial ausgeschöpft werden kann. Vor diesem Hintergrund haben in Vorbereitung der Machbarkeitsstudie erste Untersuchungen und Abstimmungen zu einer möglichen

Anpassung des Buslinienetzes zwischen der Stadt Braunschweig und der Braunschweiger Verkehrs-GmbH stattgefunden. Für eine möglichst optimale ÖPNV Erschließung wird das Buslinienetz wie folgt angepasst:

- Die Linien 413 und 436 halten im neu angelegten Verknüpfungspunkt.
- Für die Linie 424 ist eine neue Haltestelle in der Waggumer Straße in unmittelbarer Nähe zum Bahnübergang als Ersatz für die Haltestelle „Pappelallee“ geplant. Diese wird in Zukunft nicht mehr bedient. Die Prüfung und Bestimmung der genauen Lage einer neuen Haltestelle in der Waggumer Straße ist Teil dieser Untersuchung.
- Die Linie 464 bleibt unverändert.

Die Takte der einzelnen Linien bleiben unverändert. Die neuen Linienverläufe sind in Abbildung 3 dargestellt.

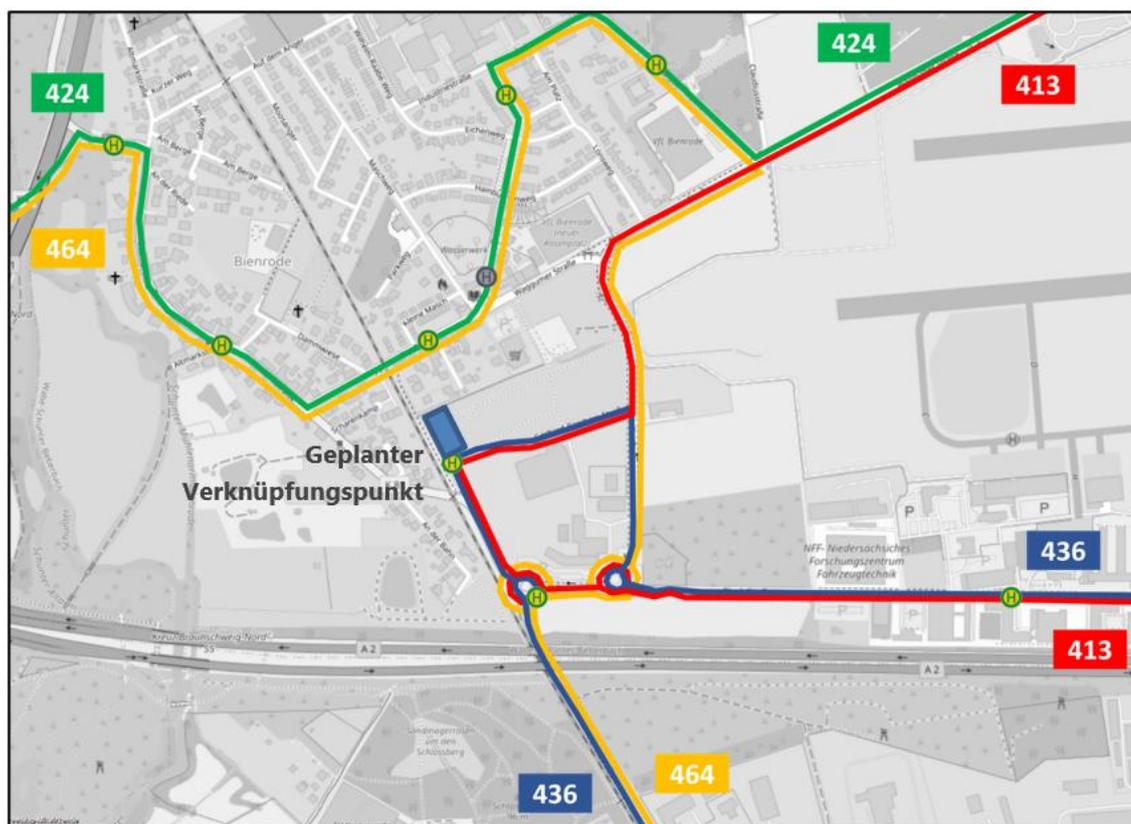


Abbildung 3: Geplantes ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen im Bereich des geplanten Verknüpfungspunktes
(Quelle: Openstreetmap.org, Abruf am 15.03.2022)

2.3 Kfz-Verkehr

Die Abbildung 4 zeigt das umgebende Straßennetz sowie die Verkehrsbelastungen im werktäglichen Verkehr für den Analysefall 2016 (Verkehrsmodell Braunschweig).

Die Forststraße in Höhe der geplanten Zufahrt zum Verknüpfungspunkt ist mit 6.320 Kfz/Werktag belastet. Über die Hermann-Schlichting-Straße im Osten fahren ebenfalls täglich 6.420 Kfz/Werktag. Dagegen ist die Waggumer Straße mit 3.750 Kfz/Werktag geringer belastet. Die dargestellten Belastungen im Analysefall sind auch zu den Spitzenzeiten gut abwickelbar und stellen keinerlei Probleme für die Leistungsfähigkeit auf den einzelnen Streckenabschnitten und Knotenpunkten dar.

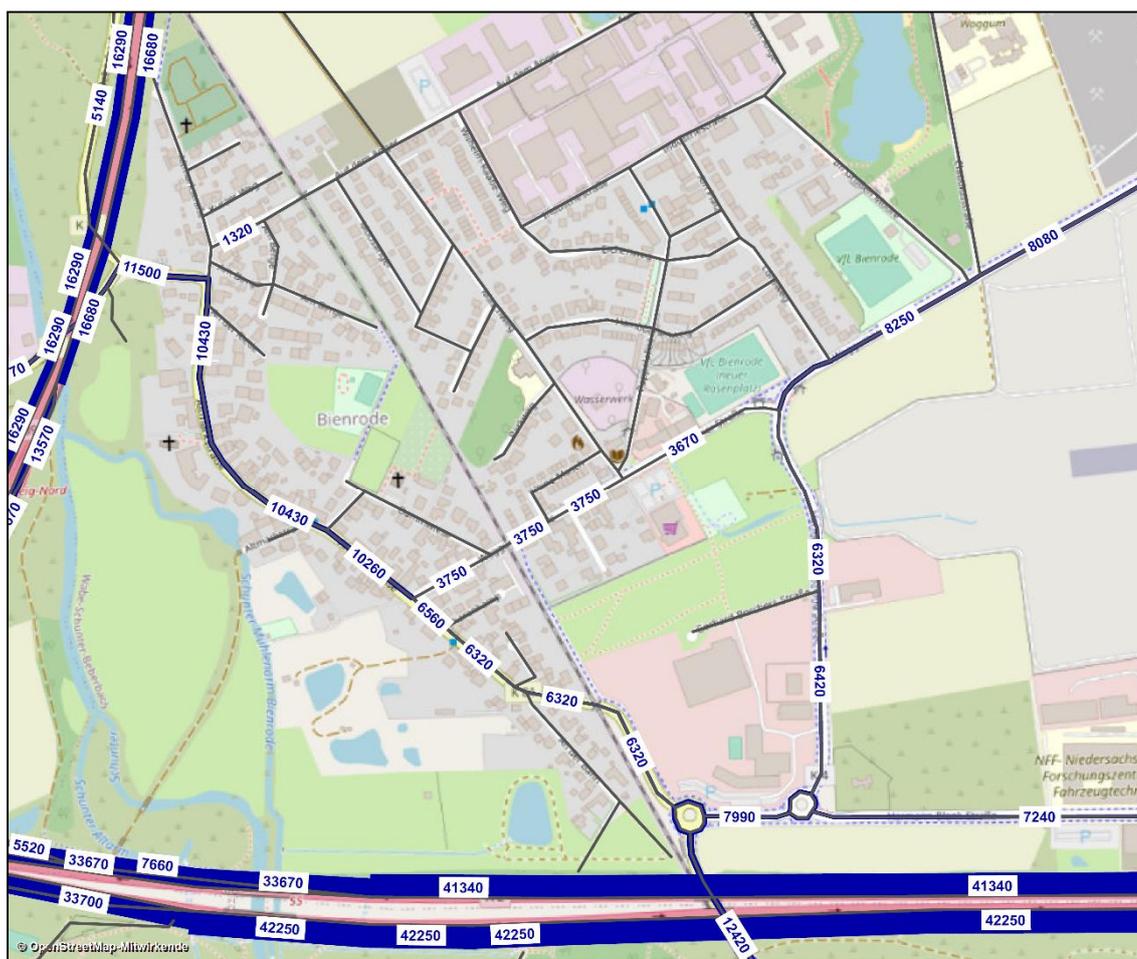


Abbildung 4: Verkehrsmengen Analysefall 2016
(Quelle: Verkehrsmodell Braunschweig, WVI 2018)

Die Abbildung 5 zeigt die Verkehrsbelastungen zur Prognose 2030 im Kfz-Verkehr. Die zukünftig zu erwartende Verkehrsentwicklung in Braunschweig wurde mit dem Verkehrsmodell Stadt Braunschweig ermittelt [WVI 2018]. Im Rahmen der Prognose für den sog. „Prognose-Nullfall“ (PO 2030) werden dabei solche Entwicklungen und Maßnahmen berücksichtigt, die bereits beschlossen sind und deren Realisierung bis zum Prognosehorizont 2030 als realistisch angesehen werden kann. Dabei sind sowohl die soziodemografischen Entwicklungen und die Entwicklung der

Siedlungsstruktur (Wohngebiete, neue Gewerbegebiete am Flughafen etc.) wie auch Maßnahmen in der Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt (vgl. [WVI 2018]).

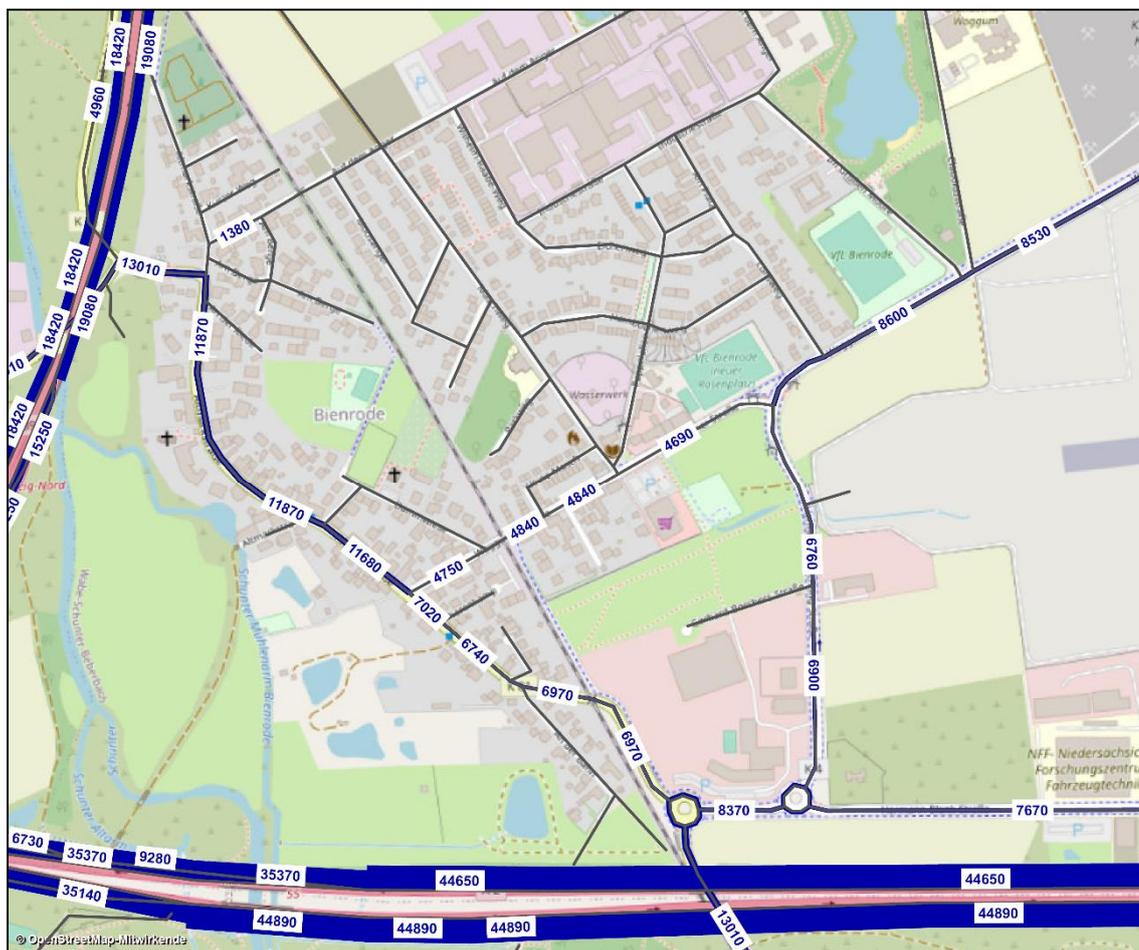


Abbildung 5: Verkehrsmengen zur Prognose 2030
(Quelle: Verkehrsmodell Braunschweig, WVI 2018)

Auf der Altmarkstraße steigen die Verkehrsbelastungen um 650 Kfz bzw. 10% auf 6.970 Kfz/Tag an. Zunahmen müssen auch auf der Hermann-Schlichting-Straße erwartet werden. Hier steigen die Belastungen um rd. 500 Kfz/Tag auf 6.900 Kfz zur Prognose 2030 an (+7%). Der wesentliche Grund sind geplante Gewerbeentwicklungen im Bereich des Flughafens.

2.4 Good Practice Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen gibt es mittlerweile sowohl in Großstädten als auch in ländlicheren Regionen. Sie haben zum Ziel, das Mobilitätsangebot und die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel zu verbessern. In Braunschweig gibt es derzeit noch keine Mobilitätsstationen im klassischen Sinne. Dennoch sollen im Einklang der

stattfindenden Verkehrswende auch derartige Angebote mitgedacht und mitgeplant werden, um dem zukünftigen Bedarf entsprechen zu können.

Um einen Eindruck zu erhalten welche Möglichkeiten es im Bereich der Mobilitätsstationen gibt wurden mehrere Good Practice Beispiele ausgesucht und in Form von Steckbriefen dargestellt.

Berücksichtigt wurden die Lage, das vorhandene Verkehrsangebot, eventuelle Zusatzangebote sowie mögliche Tarife bzw. der Zugang zur Mobilitätsstation. Es wurden hauptsächlich vergleichbare Stationen bzw. Städte, sowie Stationen mit dem Verkehrsmittel SPNV oder Stadtbahn ausgewählt, um eine grundlegende Übertragbarkeit für den Haltepunkt in Bienrode zu gewährleisten. Berücksichtigt werden sollte jedoch, dass die Good Practice Beispiele nicht einfach auf das Projekt in Bienrode übertragen werden können, da jeder Haltepunkt seine eigenen Eigenschaften und Anforderungen hat, welche beachtet werden sollen und müssen.

Es können aber einzelne Komponenten“ wie z.B. die P+R- und B+R-Anlagen, die Ladestationen für E-Fahrzeuge, E-Scooter, Car-Sharing Angebote, der Kiosk am Haltepunkt, Photovoltaikanlagen auf den Dächern übernommen werden und je nach Bedarf für ein eigenes Konzept wieder zusammengesetzt werden. Die Good Practice Beispiele bilden somit einen Katalog an Möglichkeiten zur Ausgestaltung von Mobilitätsstationen, aus welchem sich die benötigten Komponenten auswählen lassen.

In Bienrode soll die geplante Mobilitätsstation vor allem die Anbindung und Zugänglichkeit für Einwohner und Arbeitnehmer verbessern. Durch eine breite Auswahl an verschiedenen Verkehrsmitteln und einer Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs soll eine Reduktion bzw. Verlagerung des MIV auf die alternativen Verkehrsmittel des Umweltverbundes, die am Haltepunkt bereitgestellt werden, stattfinden.



Name:	Mobilitätsstation KielRegion
Raumtyp:	kleine Großstadt
Anzahl Stationen:	9
Verkehrsangebote:	SPNV Bus Carsharing Fahrradabstellanlagen Bikesharing P+R B+R Mitfahrbänke
Zusatzangebote:	Lademöglichkeit E-Fahrzeuge Reparierstation für Fahrräder Kiosk Paketstation
Tarife / Zugang:	Normaltarif der Anbieter

Quelle: <https://docplayer.org/187213694-Mobilitaetsstationen-in-der-kielregion-leitfaden-fuer-die-planung-und-umsetzung-in-kommunen.html> (abgerufen am 26. Januar 2022)

Abbildung 6: Mobilitätsstation KielRegion (eigene Recherche)



Name:	Mobilitätsstation Osnabrück
Raumtyp:	kleine Großstadt
Anzahl Stationen:	4
Verkehrsangebote:	Metrobus Fahrradboxen Fahrradabstellanlagen Carsharing
Zusatzangebote:	-
Tarife / Zugang:	Normaltarif der Anbieter

Quelle: <https://www.stadtwerke-osnabrueck.de/top-designpreis-fuer-osnabruecker-mobilitaetsstationen-c89322e6724d1a0b> (abgerufen am 26. Januar 2022)

Abbildung 7: Mobilitätsstation Osnabrück (eigene Recherche)

 <p><small>Quelle: https://qimby.net/image/838/mobilitaetsstation-offenburg (abgerufen am 26. Januar 2022)</small></p>	Name:	EinfachMobil Offenburg
	Raumtyp:	große Mittelstadt
	Anzahl Stationen:	4 in Umsetzung 3 in Planung
	Verkehrsangebote:	SPNV U-Bahn Bus Taxi Fernbus Carsharing Fahrradverleih Fahrradabstellanlage
	Zusatzangebote:	Energiegewinnung durch Photovoltaikanlagen
	Tarife / Zugang:	Einführung einer Mobilitätskarte geplant

Abbildung 8: EinfachMobil Offenburg
(eigene Recherche)

 <p><small>Quelle: https://www.usp-projekte.de/portfolio/mobilitaetsstation-muenchner-freiheit/ (abgerufen am 26. Januar 2022)</small></p>	Name:	Mobilitätsstation München
	Raumtyp:	große Großstadt
	Anzahl Stationen:	17
	Verkehrsangebote:	SPNV U-Bahn Bus Bikesharing Carsharing E-Scooter-Sharing P+R
	Zusatzangebote:	Lademöglichkeit E-Fahrzeuge Quartiersboxen
	Tarife / Zugang:	Normaltarif der Anbieter

Abbildung 9: Mobilitätsstation München
(eigene Recherche)

	Name:	Mobilstation Meschede
	Raumtyp:	kleine Mittelstadt
	Anzahl Stationen:	1
	Verkehrsangebote:	SPNV Bus Carsharing Fahrradverleih mit Pedelecs
	Zusatzangebote:	Segway-Touren
	Tarife / Zugang:	Normaltarif der Anbieter

Quelle: <https://www.sauerland.com/Media/Attraktionen/Westfalen-Bus-Auskunft-Ticketverkauf-Meschede#article/d253e88f-efa1-41f6-9032-7c818f6933e> (abgerufen am 26. Januar 2022)

Abbildung 10: Mobilstation Meschede (eigene Recherche)

	Name:	Mobilitätsstation Vechta
	Raumtyp:	kleine Mittelstadt
	Anzahl Stationen:	1
	Verkehrsangebote:	SPNV Bus Fahrradverleih Fahrradparkhaus P+R B+R
	Zusatzangebote:	Fahrradservicestation Kiosk Touristeninformation
	Tarife / Zugang:	Normaltarif der Anbieter

Quelle: <https://www.ibisstyles-vechta.de/> (abgerufen am 26. Januar 2022)

Abbildung 11: Mobilitätsstation Vechta (eigene Recherche)

3. Grundlagen und Bestandsanalyse

3.1 Ortsbesichtigung und Mängelanalyse

Der Untersuchungsraum zum geplanten Verknüpfungspunkt befindet sich nördlich der Braunschweiger Innenstadt im Stadtteil Bienrode. Der zu reaktivierende Bahnhofshaltepunkt ist zwischen den beiden Bahnübergängen Bienrode I (Forststraße) und

Bienrode II (Waggumer Straße) verortet. Der Untersuchungsraum erstreckt sich auf das nähere Umfeld des Verknüpfungspunkts und schließt die Straßenzüge „Waggumer Straße“ im Norden und „Forststraße“ im Süden mit ein. Für die Umsetzung des geplanten Verknüpfungspunkts mit Umstiegsmöglichkeiten zum Busliniennetz und angeschlossenen Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen ist die Freifläche zwischen der nördlich gelegenen Lärmschutzwand und den bebauten Gewerbegrundstücken mit Verkehrsanschluss an die Forststraße vorgesehen.



Abbildung 12: Untersuchungsraum Haltepunkt BS-Bienrode und Lage des Verknüpfungspunkts (Darstellung Stadt Braunschweig)

Zu Beginn der Machbarkeitsstudie wurde eine Begehung der Örtlichkeit mit Fotodokumentation und Bestandsanalyse durchgeführt.

Die Waggumer Straße wird von zweigeschossiger Wohnbebauung gesäumt. Die Fahrbahn weist östlich des Bahnübergangs eine Breite von 6,50 m und westlich des Bahnübergangs eine Breite von 7,20 m auf. Die straßenbegleitenden Gehwege der Waggumer Straße weisen eine Breite von 2,00 m (östlich des Bahnübergangs) und 3,00 m (westlich des Bahnübergangs) auf. Ein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn fehlt auf ganzer Länge. Bauliche Radverkehrsanlagen und öffentliches

Straßenbegleitgrün sind im Straßenraum nicht vorhanden. Das Radfahren erfolgt auf der Fahrbahn. Eine Mitbenutzung der Gehwege durch Radfahrende ist mit Zusatzzeichen 1022-10 zugelassen.

Östlich des Bahnübergangs führt ein gepflasterter gemeinsamer Geh- und Radweg parallel zur Gleisanlage und verbindet die Waggumer Straße und mit der Forststraße. Mit seiner jetzigen Beschaffenheit (unebene Oberfläche mit Absackungen, Verkrautung der Randbefestigung, unzureichende Breite für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr B=2,00 m) stellt der Weg keine richtlinienkonforme und damit keine geeignete Verbindung zum zukünftigen Haltepunkt dar.

Das Umfeld des zukünftigen Verknüpfungspunktes ist geprägt von Wohnbebauung im Nordwesten und Flächen mit gewerblicher Nutzung im Südosten. Eine fünf Meter hohe Gabionenwand schirmt Umgebungslärm von der nördlich dahinter liegenden Wohnbebauung ab. Dieses technische Bauwerk steht im starken Gegensatz zum sonst eher dörflichen Charakter Bienrodes.



Abbildung 13: Waggumer Straße Ost, Blick in Richtung Bahnübergang



Abbildung 14: Waggumer Straße Ost, mögliche Lage für eine Bushaltestelle



Abbildung 15: Verbindungsweg zwischen Waggumer Straße und Forststraße, von der Waggumer Straße aus betrachtet



Abbildung 16: Verbindungsweg zwischen Waggumer Straße und Forststraße, Blick in Richtung Waggumer Straße



Abbildung 17: Gleisanlagen vom BÜ Waggumer Straße aus betrachtet (die ehemalige Bahnsteigkante ist noch zu erkennen)



Abbildung 18: Freifläche für die Anlage des Verknüpfungspunkts



Abbildung 19: Freifläche für die Anlage des Verknüpfungspunkts mit Lärmschutzwand



Abbildung 20: Erhaltenswerte Bäume im Bereich des Bahnübergangs Forststraße



Abbildung 21: Verbindungsweg zwischen Waggumer Straße und Forststraße, von der Forststraße aus betrachtet



Abbildung 22: Gemeinsamer Geh- und Radweg an der Forststraße, Blick in Richtung Südenosten



Abbildung 23: Gemeinsamer Geh- und Radweg an der Forststraße. Blick in Richtung Nordwesten



Abbildung 24: Blick auf die Freifläche, vom Wendehammer Gerhard-Borchers-Straße aus betrachtet

3.2 Abschätzung der Stellplatzanzahl für Pkw und Fahrrad

Im Braunschweiger Stadtteil Bienrode soll ein SPNV-Haltepunkt an der bestehenden Bahntrasse zwischen Braunschweig und Gifhorn entstehen. Dieser soll unter anderem dazu beitragen, dass die Verkehrswende vorangetrieben wird und in Zukunft mehr Menschen auf den ÖV umsteigen, anstatt den privaten Pkw zu nutzen. Für eine erfolgreiche Umsetzung soll die Haltestelle zu einem attraktiven Verknüpfungspunkt ausgebaut werden. Dazu sollen - wie an vielen anderen Haltepunkten in der Region auch - Park & Ride (P+R) und Bike & Ride (B+R) Anlagen geschaffen werden. Diese ermöglichen es den Nutzern ihren Pkw oder das Rad sicher an der Haltestelle abzustellen und den restlichen Weg mit dem ÖV zurückzulegen.

Für den Entwurf des Haltepunktes müssen die Größe der P+R- und der B+R-Anlagen abgeschätzt werden.

Zu Beginn wurden folgende Einzugsbereiche für die tägliche Nutzung des Haltepunktes festgelegt:

- Bis 400m zu Fuß (siehe Abbildung 25)
- Bis 1.000m mit dem Fahrrad (siehe Abbildung 26)
- Bis 3.000m mit dem Pkw (siehe Abbildung 27)

Auf Grund von Trennwirkungen durch größere Straßen (Autobahn) oder Bahntrassen wurden die Einzugsbereiche anschließend angepasst. Das finale Ergebnis ist in den folgenden Abbildungen zu sehen.

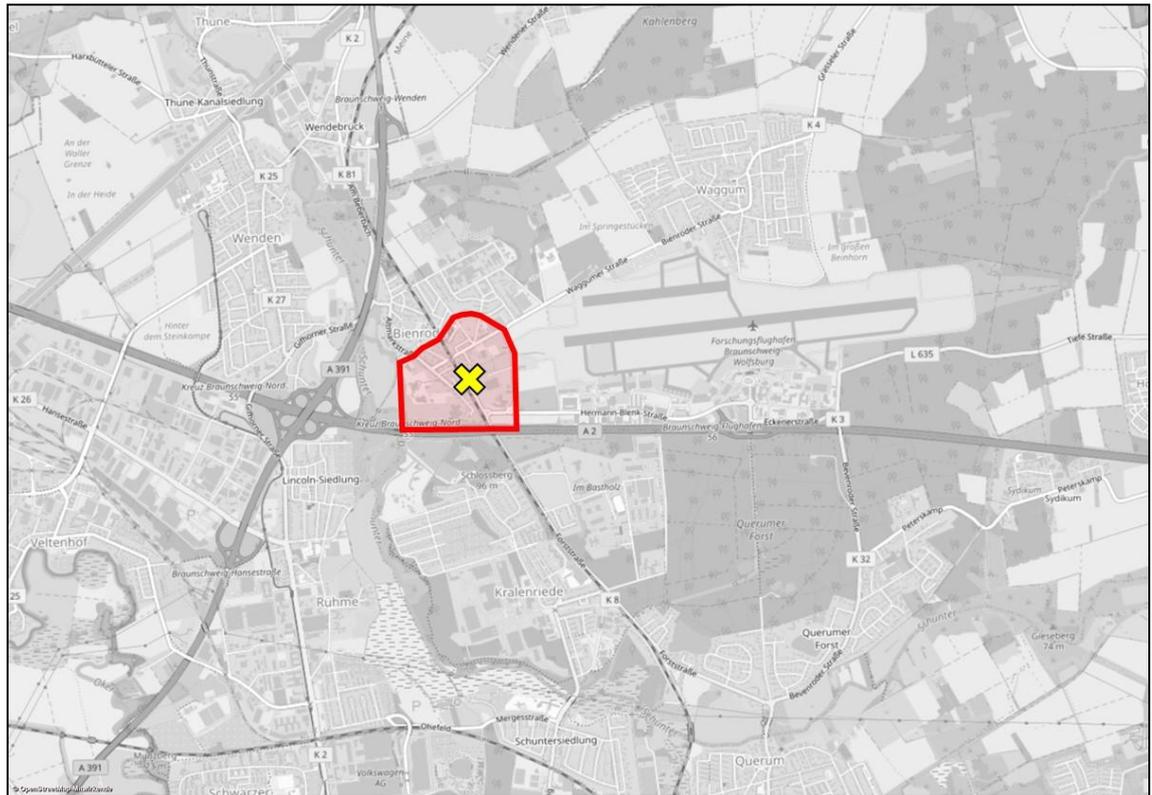


Abbildung 25: Einzugsbereich zu Fuß
(Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap)

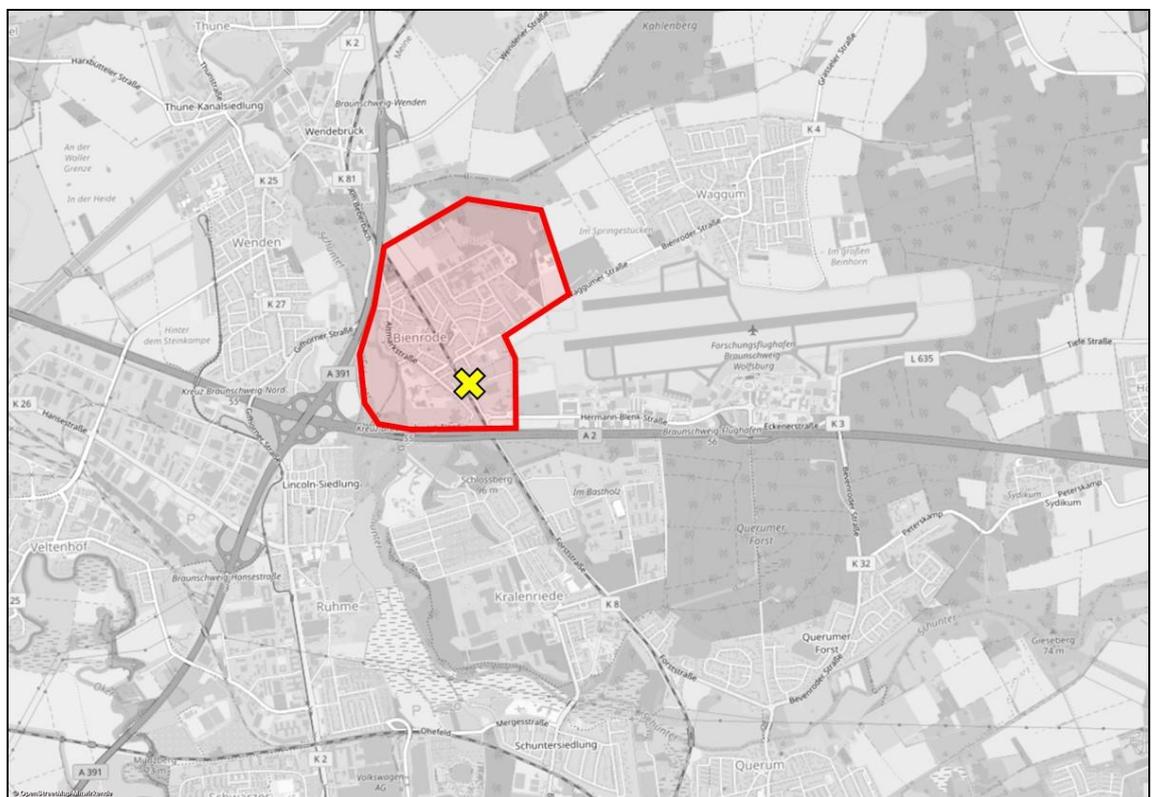


Abbildung 26: Einzugsbereich mit dem Fahrrad
(Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap)

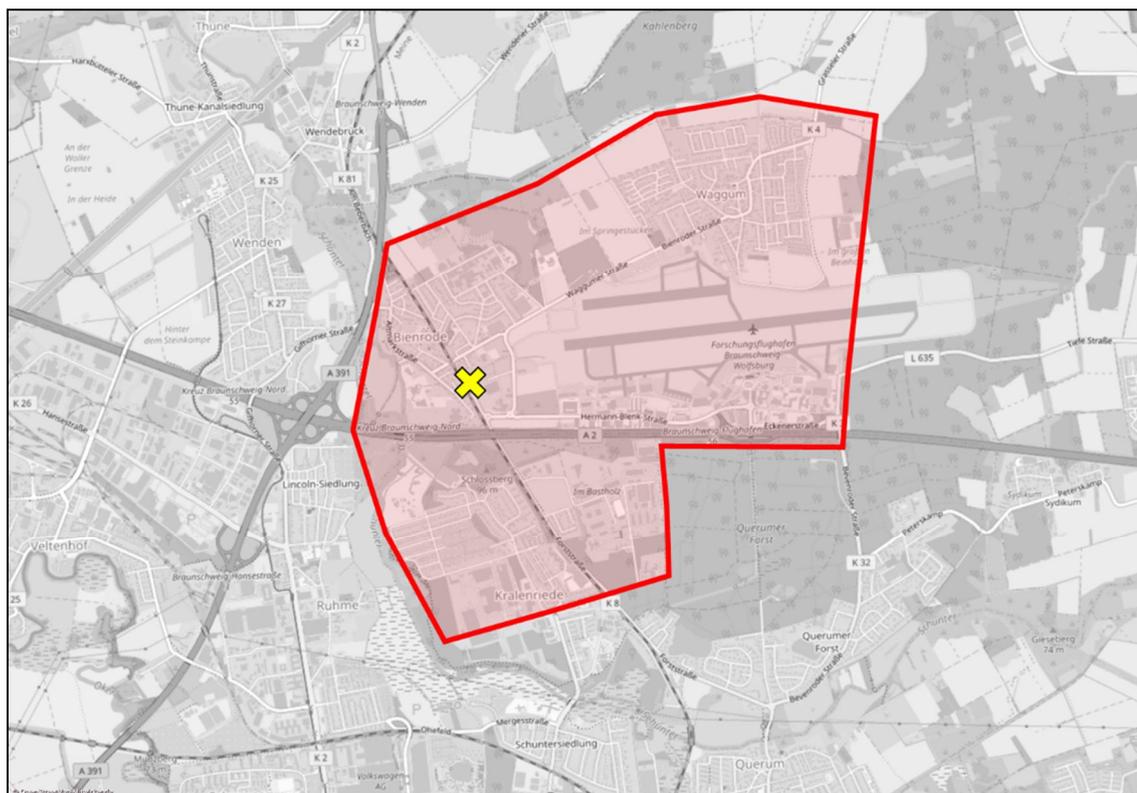


Abbildung 27: Einzugsbereich mit dem Pkw
(Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap)

Grundlage für die Potentialbestimmung sind vorliegende Strukturdaten aus dem Braunschweiger Verkehrsmodell (Analyse 2016), bestehend aus Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen in den dargestellten Einzugsbereichen, sowie die dort täglich zurückgelegten Wege. Berücksichtigt, wurden ausschließlich Wege von Einwohnern und Arbeitnehmern, für welche der neue Haltepunkt eine attraktive Alternative zum aktuell verwendeten Weg darstellt. Da eine 100-prozentige Verlagerung auf das neue Verknüpfungsangebot unrealistisch ist, musste die Zahl der potenziellen Nutzer über den ÖV-Anteil aus den Ortslagen im Einzugsbereich weiter differenziert werden. Dabei wurde auf Daten aus der Befragung „Mobilität in Deutschland“ zu den Modal-Split Anteilen der Verkehrsmittelketten MIV+ÖV (P+R) bzw. Rad+ÖV (B+R) für unterschiedliche Siedlungsbereiche zurückgegriffen. Die hieraus ermittelten Anteile der Verkehrsmittelketten am Gesamtverkehr in Kombination mit den ÖV-Anteilen der einzelnen Gemeinden wurde auf alle potenziellen Nutzer übertragen, um eine realistische Nutzeranzahl zu ermitteln.

Da keine genauen Daten für Braunschweig vorliegen, wurde eine Bandbreite für die benötigten Abstellanlagen geschätzt. Dazu wurde das erläuterte Verfahren für die im Folgenden beschriebenen Szenarien mit unterschiedlichen Strukturdaten durchgeführt.

- Szenario 1: aktuelle Strukturdaten + Umsetzung des Haltepunktes
- Szenario 2: Strukturdaten Prognose 2030 + Umsetzung des Haltepunktes
- Szenario 3: Aktuelle Strukturdaten + Umsetzung des Haltepunktes + Verkehrswende
- Szenario 4: Strukturdaten Prognose 2030 + Umsetzung des Haltepunktes + Verkehrswende

Der in Szenario 3 und 4 aufgeführte Punkt der „Verkehrswende“ beschreibt einen zukünftigen Wandel in der Verkehrsmittelnutzung in Richtung ÖV, P+R, B+R und weiterer alternativer Verkehrsangebote. Für alle 4 Szenarien wurde eine Stellplatzanzahl für P+R als auch für B+R ermittelt. Für die weitere Abschätzung wurden jedoch nur zwei der vier Ergebnisse weiterverwendet.

Ergänzt werden die Ergebnisse um einen weiteren Ausblick, auch „Vision“ genannt. Dieser Wert soll den Effekt eines gut funktionierenden Haltepunktes abbilden, durch welchen immer mehr Menschen auf den ÖV umsteigen und somit auch die P+R oder B+R Anlagen in Anspruch nehmen. Diese Flächen sollten im Entwurf vorgehalten werden, um die Anlagen auch über den Prognosehorizont 2030 hinaus attraktiv und problemlos ausbauen zu können.

Alle Ergebnisse sind in Tabelle 1 dargestellt.

benötigte Stellplätze	Aktuell	Perspektive	Vision
Park & Ride	20	40	60 – 80
Bike & Ride	40	70	120 - 150

Tabelle 1: Abschätzung der Stellplatzanzahl für Pkw und Fahrrad (P+R und B+R)
(Quelle: eigene Abschätzung)

Als Grundlage für weitere Planungen zum Verknüpfungspunkt wird empfohlen die Stellplatzanzahl für den Betrachtungshorizont „Perspektive“ zu verwenden. Darüber hinaus soll der abgeschätzte Nachfragebedarf für den Betrachtungshorizont „Vision“ über Vorhalteflächen oder hochbauliche Anlagen sichergestellt werden

können, um den zukünftigen bzw. darüberhinausgehenden Bedarfen gerecht werden zu können.

3.3 Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen

Um auch die heutigen und zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen an den Zufahrten zum geplanten Verknüpfungspunkt abwickeln zu können, muss der Bereich auf seine Leistungsfähigkeit überprüft werden. Relevant hierfür sind die zwei Knotenpunkte zur Ein- und Ausfahrt (Abbildung 28).

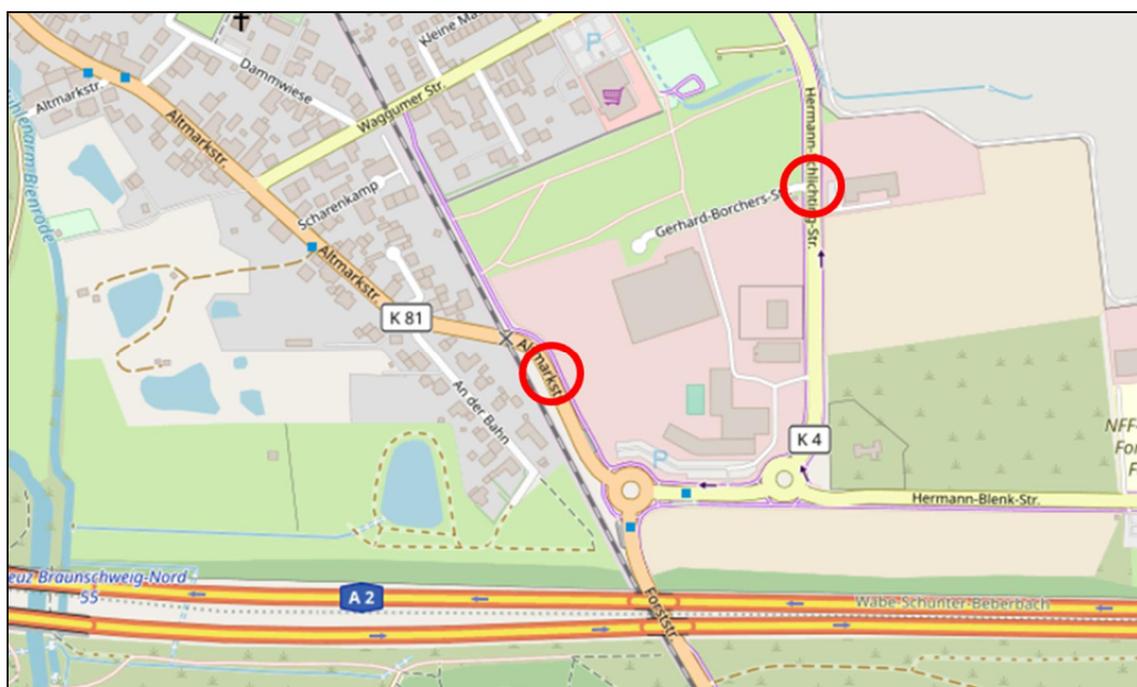


Abbildung 28: Knotenpunkte zur Leistungsfähigkeitsberechnung
(Quelle: OpenStreetMap)

3.3.1 Bewertung der Verkehrsqualität

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit für die Knotenpunkte im Untersuchungsraum erfolgt nach den Berechnungsverfahren des HBS - Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen [FGSV 2015].

Das Beurteilungskriterium für die Qualität des Verkehrsablaufes im Kfz-Verkehr bildet gemäß HBS die mittlere Wartezeit. Maßgebend für die erreichbare Qualitätsstufe im gesamten Knoten ist der Verkehrsstrom mit den größten Wartezeiten. Die Qualität des Verkehrsablaufs wird in 6 Stufen A - F nach Verkehrsarten unterschieden. Die Tabelle 2 zeigt die zulässigen mittleren Wartezeiten für die verschiedenen Qualitätsstufen für Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung.

Die einzelnen Qualitätsstufen bedeuten (HBS, Teil S Stadtstraßen, S. S5-5):

In der Qualitätsstufe A kann die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer den Knotenpunkt nahezu ungehindert passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

In der Qualitätsstufe B werden die Abflussmöglichkeiten der wartpflichtigen Verkehrsströme vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

In der Qualitätsstufe C kommt es zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt. Die Wartezeiten sind spürbar.

In der Qualitätsstufe D kommt es vorübergehend zu merklichen Staus, welche sich aber wieder zurückbilden. Die Wartezeiten für einige Verkehrsteilnehmer sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

In der Qualitätsstufe E bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten sind sehr lang und streuen stark. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch (d. h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.

In der Qualitätsstufe F ist die Verkehrsnachfrage größer als die Kapazität des Knotens. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV)	Zulässige mittlere Wartezeit im Kfz-Verkehr	
	Knotenpunkte mit Vorfahrtsregelung	
Stufe A	●	≤ 10 s
Stufe B	●	≤ 20 s
Stufe C	●	≤ 30 s
Stufe D	●	≤ 45 s
Stufe E	●	> 45 s
Stufe F	●	q > C

q = Verkehrsstärke, C = Kapazität

leistungsfähiger Bereich (Stufen A bis D)

nicht leistungsfähiger Bereich (Stufen E bis F)

Tabelle 2: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung

(Quelle: HBS [FGSV 2015])

Nach dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/2015 des BMVI vom 26. August 2015 soll bei Planungen und Entwürfen zum Um-, Aus- und Neubau die Qualitätsstufe D als Mindestqualität (maximale Wartezeit von 45 Sek.) zugrunde gelegt werden.

3.3.2 Vorgehensweise zur Berechnung

Für die Berechnung der Qualitätsstufen wird zwischen zwei Varianten der Verkehrsführung unterschieden.

- In Variante 1 ist die Durchfahrt vom Haltepunkt zur Gerhard-Borchers-Straße für den Busverkehr und den MIV in beide Richtungen freigegeben.
- In Variante 2 ist die Durchfahrt vom Haltepunkt zur Gerhard-Borchers-Straße nur der Busverkehr freigegeben. Der MIV kann den Haltepunkt nur über die Anbindung an der Altmarkstraße/Forststraße erreichen.

Zusätzlich erfolgt eine getrennte Betrachtung verschiedener Lastrichtungen, da sich die Verkehre in den Morgen- und Nachmittagsspitzen unterscheiden. Um einen möglichst ungünstigen Fall abzubilden, wird für jede Variante jeweils noch eine kombinierte Spitze bestehend aus den addierten Werten von Morgen- und Nachmittagsspitze dargestellt. So werden insgesamt die folgenden drei Lastfälle für beide Varianten der Verkehrsführung betrachtet:

- Morgenspitze
- Nachmittagsspitze
- Kombinierte Spitze

Die Verkehrsströme am Haltepunkt setzen sich aus dem Busverkehr, Verkehr durch Park & Ride, Hol- und Bring Verkehre, Durchgangsverkehr sowie dem alltäglichen Verkehr auf den umliegenden Straßen zusammen. Im Folgenden wird dargestellt, wie die einzelnen Verkehrsstärken ermittelt und für die Leistungsfähigkeitsberechnung [Spitzenstunde] vorbereitet wurden.

Der Busverkehr entsteht durch die Fahrten der Linien 413 und 436. Beide ÖV-Linien nutzen sowohl den Knotenpunkt an der Forststraße als auch den Knotenpunkt an der Gerhard-Borchers-Straße in Hin- und Gegenrichtung gemäß ihres planmäßigen Fahrtenverlaufes. Die Zahl der Fahrten pro Stunde je Linie wurden aus der Beschreibung der ÖV-Maßnahmen im Ohnefall für den Stadtbahnausbau in Braunschweig

übernommen. Für die Linie 436 ergaben sich somit vier Fahrten je Stunde und Richtung, für die Linie 413 zwei Fahrten je Stunde und Richtung.

Der Verkehr durch die Nutzung der Park & Ride Anlage wird auf Grundlage der geplanten Parkplatzanzahl ermittelt. Diese liegt für den Planungshorizont „Vision“ bei maximal 80 Stellplätzen. Damit wird von einem Worst-Case-Szenario ausgegangen, da zunächst in den weiteren Planungen nur der Betrachtungshorizont „Perspektive“ mit 40 Stellplätzen als Angebotsplanung berücksichtigt werden soll. Angenommen wird, dass jeder dieser Plätze im Laufe eines Tages einmal belegt wird, was zu zwei Fahrten/Kfz (Einfahrt/Ausfahrt) in den Haltepunkt führt. Ein Großteil dieser Fahrten wird zur morgendlichen oder abendlichen Spitzenstunde stattfinden. Im schlechtesten Fall verteilen sich die Einfahrer morgens und die Ausfahrer abends auf jeweils zwei Stunden. Für die Ermittlung der Leistungsfähigkeit wird somit in der Morgenspitze mit 40 Einfahrern und in der Nachmittagsspitze mit 40 Ausfahrern am Knotenpunkt gerechnet. Um ebenfalls den ungünstigsten Fall abzubilden, werden in der kombinierten Spitze sowohl die Ein- als auch die Ausfahrer berücksichtigt.

Neben dem Verkehr durch die P+R Anlage werden auch Hol- und Bringverkehre betrachtet. Diese verweilen nur kurz am Haltepunkt und verlassen ihn im Anschluss direkt wieder. Ermittelt wird die Anzahl der Fahrten über die Menge der Quelleinsteiger (64 pro Tag) sowie Zielaussteiger (79 pro Tag) am Bahnhofhaltepunkt. Die Ein- und Aussteiger des Busverkehrs werden hierbei nicht berücksichtigt. Unter Ansatz von Daten aus anderen Bahnsteigerhebungen wurde für den geplanten Haltepunkt Bienrode ein Anteil von 20% gebrachter und abgeholter Fahrgäste festgelegt. Über einen Tag gesehen werden so 29 Personen zum Haltepunkt gebracht bzw. abgeholt. Durch Hin- und Rückfahrt entstehen 58 Fahrten durch Holen und Bringen am Haltepunkt. Da wie bei den Verkehren durch P+R die meisten Wege in der morgendlichen oder abendlichen Spitzenstunde absolviert werden, wird die identische Abschätzung, also Verteilung des Quell- und Zielverkehrs auf zwei Stunden am Morgen, sowie zwei Stunden am Abend verwendet. Es werden für die Spitzenstunden jeweils 7 Einfahrer und 7 Ausfahrer angesetzt. Für die kombinierte Spitzenstunde wird dieser Wert verdoppelt.

Durch den Bau des Haltepunktes entsteht eine potenzielle Straßenverbindung zwischen der Hermann-Schlichting-Straße und der Altmarkstraße. Zur Abschätzung möglicher Durchfahrer wurde die Verbindung in das Verkehrsmodell Braunschweig

eingefügt. Im Ergebnis zeigen sich jedoch keine nennenswerten Durchfahrer. Grund hierfür ist, dass sowohl mit der Hermann-Schlichting-Straße als auch mit der Wag-gumer Straße alternative Wegemöglichkeiten bereits bestehen und darüber für alle nachgefragten Verbindungen attraktive und schnellere Routen zur Verfügung stehen. Lediglich bei Fahrten zu den ansässigen Firmen in der Gerhard-Borchers-Straße könnte der Haltepunkt in unregelmäßigen Abständen zur Durchfahrt genutzt werden. Grundlegend kann also festgestellt werden, dass der Durchgangsverkehr (Verkehr ohne Quelle oder Ziel im Verknüpfungspunkt) nicht relevant sein wird bzw. keine Bedeutung hat, da die verkehrlichen Widerstände zu hoch sind. Trotzdem wird im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnung eine geringe Anzahl an Durchfahrern mitbetrachtet. Wie schon für die P+R- und H+B-Verkehre wurde sowohl der Ziel- als auch der Quellverkehr auf jeweils zwei Stunden verteilt. In der Morgenspitze werden 17 Fahrten in West-Ost Richtung angesetzt, in der Abendspitze zwei in Ost-West Richtung. In der kombinierten Spitze werden beide Werte verwendet. Die Werte wurden aus dem Verkehrsmodell Braunschweig entnommen.

Die Belastungen des vorhandenen Verkehres auf der Altmarkstraße/Forststraße, der Gerhard-Borchers-Straße und der Hermann-Schlichting-Straße wurden aus dem Verkehrsmodell Braunschweig zur Prognose 2030 übernommen. Zur Berechnung der Spitzenstunden wurde aus vorliegenden Verkehrszählungen am Knotenpunkt Altmarkstraße / Waggumer Straße ein Anteil von 9 % am Tagesverkehr abgeleitet [WVI 2014].

Die in den vorhergehenden Abschnitten erläuterten Quell- und Zielverkehre aus den drei betrachteten Spitzenstunden inkl. der Quell- und Zielverkehre im Tagesverkehr sind in Tabelle 3 dargestellt. Die genaue Darstellung der Quell- und Zielverkehre an den einzelnen Knotenpunkten befindet sich im Anhang.

Quell- und Zielverkehr	Haltepunkt Bienrode			
	Morgenspitze	Nachmittagspitze	Kombinierte Spitze	Tagesverkehr
	in [Kfz/h]			in [Kfz/24h]
Bus ¹	12	12	12	292
Park & Ride	40	40	80	160
Holen & Bringen	14	14	29	58
Durchfahrer ²	17	2	19	37
Summe	83	68	140	547

¹ Linie 436 alle 15 Minuten, Linie 413 alle 30 Minuten

² nur bei MIV Durchfahrt von und zur Gerhard-Borchers-Straße

Tabelle 3: Quell- und Zielverkehre in den Spitzenstunden am Haltepunkt Bienrode

Im Anschluss wurden der Park & Ride-, Hol und Bring-, sowie Durchgangsverkehre in das Verkehrsmodell integriert und die einzelnen Ströme an den Knotenpunkten ausgewertet. Die Verkehrsströme durch den Busverkehr wurden auf die Ergebnisse aufaddiert. Die detaillierten Abbildungen zu allen Knotenströmen befinden sich im Anhang.

Für den Fuß- und Radverkehr entlang der Altmarkstraße/Forststraße (Knoten 1) und entlang der Hermann-Schlichting-Straße (Knoten 2) wurden 40 die Zufahrt querende Fußgänger je Richtung und 60 die Zufahrt querende Radfahrer je Richtung angesetzt. Für die Ausfahrt aus Knoten 1 auf die Altmarkstraße wurde zusätzlich der ungünstigste Fall ohne Aufweitung der Fahrbahn für mehrere Aufstellplätze angenommen. Die Auswahl dieser Werte beruht auf Erfahrungswerten aus bereits durchgeführten Verkehrsuntersuchungen.

Alle finalen Verkehrsstärken wurden anschließend nach dem Verfahren des HBS zur Berechnung der Leistungsfähigkeitsstufen an Knotenpunkten ausgewertet.

3.3.3 Ergebnisse

Die zusammengefassten Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsnachweise nach HBS für die einzelnen Varianten sind in bis Tabelle 6 dargestellt. Insgesamt zeigen sich an beiden Knoten für alle betrachteten Varianten zur Prognose die Qualitätsstufe B. Damit zeigt sich die Anbindung des geplanten Verknüpfungspunktes an das umliegende Straßennetz als möglich und gut leistungsfähig.

Knoten 1 - Forststraße (Durchfahrt Haltepunkt - Gerhard-Borchers-Straße für Bus + MIV freigegeben)		
Morgenspitze	Nachmittagsspitze	kombinierte Spitze
B	B	B

Tabelle 4: Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr, Zufahrten zum Haltepunkt Bienrode [1/3]

Knoten 1 - Forststraße (Durchfahrt Haltepunkt - Gerhard-Borchers-Straße nur für Bus freigegeben)		
Morgenspitze	Nachmittagsspitze	kombinierte Spitze
B	B	B

Tabelle 5: Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr, Zufahrten zum Haltepunkt Bienrode [2/3]

Knoten 2 - Hermann-Schlichting-Straße (Durchfahrt Haltepunkt - Gerhard-Borchers-Straße für Bus + MIV freigegeben)		
Morgenspitze	Nachmittagsspitze	kombinierte Spitze
B	A	B

Tabelle 6: Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr, Zufahrten zum Haltepunkt Bienrode [3/3]

Die detaillierten Ergebnisse für die einzelnen Varianten inkl. der Verkehrsströme, Wartezeiten usw. befinden sich im Anhang.

3.4 Randbedingungen der Braunschweiger Verkehrs GmbH

Die neuen Bushaltestellen am Bahnhof Haltepunkt sind zunächst als Durchfahrtshaltestellen mit einem Halt pro Richtung geplant. Ein zukünftiger Endhaltepunkt für den Linienbetrieb in Schwach- oder Randzeiten ist denkbar. Beim Entwurf sollte daher eine Pausenstelle/Halteplatz je Richtung berücksichtigt werden.

Für die attraktive ÖPNV-Erschließung sind großzügige Radien, die ein fahrdynamisches Befahren mit hohem Fahrkomfort und geringen Reisezeitverlusten ermöglichen, zu trassieren. Aus diesen Gründen sollen Wendefahrten (U-Turns) mit engen Radien ausgeschlossen werden.

3.5 Randbedingungen aus Planungen der DB

Für die Wiederinbetriebnahme des Bahnhalt punkts hat der Regionalverband Großraum Braunschweig mit der DB Netz AG eine Planungsvereinbarung geschlossen. Parallel zur verkehrlichen Machbarkeitsstudie der Stadt Braunschweig plant die DB Station&Service AG den Neubau des Bahnsteigs am Haltepunkt. Zudem erfolgt die Erneuerung der Sicherheitstechnik an den beiden Bahnübergängen BÜ I (Forststraße) und BÜ II (Waggumer Straße). Im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie wurde geprüft, wie der Bahnsteig mit seiner Länge von 140 m am besten zwischen den beiden Bahnübergängen platziert werden kann. Im Ergebnis ist eine Bahnsteiglage nahe dem Bahnübergang I zu favorisieren, womit eine direkte und qualitativ hochwertige Verknüpfung von SPNV und ÖPNV mit den gegenüberliegenden Bahn- und Bussteigen (kurze Umsteigewege) erreicht werden kann.

Die Ausstattung der beiden Bahnübergänge mit neuer Sicherungstechnik hat zudem Auswirkungen auf die Planung des Verknüpfungspunktes und der neuen Haltestellen an der Waggumer Straße:

- Innerhalb des Räumbereichs von 27 m vor und hinter dem Bahnübergang dürfen keine verkehrlichen Beeinträchtigungen durch Rückstau oder wartende/haltende Fahrzeuge entstehen.
- Die Lage der neuen Bushaltestelle in der Waggumer Straße ist daher so festzulegen, dass diese keinen Einfluss auf den 27 m Bereich hat, damit ein Rückstau von nachfolgenden Fahrzeugen bei haltenden Bussen im Bereich des Bahnübergangs ausgeschlossen wird.
- Für die Bushaltestellen soll ein Mindestabstand von 50 m zur Gleisachse eingehalten werden.

Es hat sich aufgrund der beidseitigen Erschließung und der Liniennetzkonzeption keine betriebliche Notwendigkeit ergeben, dass Einfahren aus Norden von der Altmarkstraße ermöglichen zu müssen. Im ungünstigsten Fall würde der Bus vor der geschlossenen Schranke stehen und könnte nicht rechtzeitig für den Umstieg in den Haltepunkt einfahren. Die „rückwärtige“ Erschließung über die Gerhard-Borchers-Straße minimiert dagegen die Reisezeit, da der Verknüpfungspunkt schneller erreicht werden kann. Außerdem können Umweg- und Wendefahrten vermieden werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Haupteerschließung auf der Relation Forststraße (von Süden kommend) über den Verknüpfungspunkt und den Durchstich zur

Hermann-Schlichting-Straße in Richtung Norden bzw. in Gegenrichtung vorgesehen. Die Prüfung der Schleppkurven für gleichzeitiges, konfliktfreies Ein- und Ausfahren im Bereich des Bahnübergangs Forststraße, ohne dabei den Bahnübergang zu überstauen, entfällt infolgedessen.

Die DB Station&Services planen für den Bahnsteig eine Breite von 2,80 m. Bei der Planung der angrenzenden öffentlichen Verkehrsanlagen sind Flächen außerhalb des Bahnsteigs für den Fahrbetrieb (z.B. für Fahrkartenautomat, -entwerter und zwei Wetterschutzhäuser) zu berücksichtigen. Bei einer Bahnsteigbreite von 2,80 m ragen die beiden Wetterschutzeinrichtungen in den öffentlichen Raum hinein. Für Wetterschutzhäuser mit Mülleimer sind ca. 8-10 m lange und ca. 2 m breite Ausbuchtungen pro Standort freizuhalten. Dies ist bei der Planung des angrenzenden Geh- und Radwegs zu beachten. Wünschenswert wären auch gemeinsame Wartehäuschen für Fahrgäste von SPNV und ÖPNV.

Ein gemeinsames Dach, das Bus- und Bahnsteig überspannt, ist aus Sicht aller Planungsbeteiligten wünschenswert, um den Komfort des Verknüpfungspunkts (wetterunabhängiger Umstieg) und damit die Akzeptanz zu erhöhen. Bei der Planung ist die DB frühzeitig miteinzubinden. Es gilt dabei Themen wie Beleuchtung, Beschallung sowie Elektrifizierung schon zum Beginn des Planungsprozesses zu berücksichtigen. Die Möglichkeit der Realisierung einer gemeinsamen Überdachung wurde bereits im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie berücksichtigt. Konkrete Planungen wie Kragweiten und die Gestaltung des Daches waren dabei nicht Bestandteil der Untersuchung.

Um einen komfortablen öffentlichen Geh- und Radweg zur Erschließung des Verknüpfungspunkts realisieren zu können, müssen Flächen der DB Netz bzw. DB Immobilien mitgenutzt werden. Erst mit einer detaillierteren Planung können die notwendigen Flächen der DB konkret ermittelt und die Abstimmungsgespräche unter Einbeziehung des Fördermittelgebers (Landesnahverkehrsgesellschaft) begonnen werden. Daher können die Gespräche mit der DB erst im Zuge eines formalen Planverfahrens erfolgen, da erst in diesem Verfahren eine fundierte Planung (Entwurfsplanung) vorliegen wird.

4. Variantenbetrachtung und -bewertung

Die Variantenbetrachtung ist als ein iterativer Prozess zu verstehen. Mittels skizzenhafter Entwürfe wurde sich zunächst der Gestaltung eines optimalen Verknüpfungspunktes mit Berücksichtigung der unter Ziffer 3 genannten Anforderungen genähert. Dabei wurden erste Varianten auch wieder verworfen und nur die nach intensiven Diskussionen mit den Beteiligten ausgesuchten Entwurfsskizzen flossen in die anschließende Bewertung ein.

Grundsätzlich waren bei der Variantenuntersuchung die Lage der Bussteige in Verbindung mit dem SPNV-Haltepunkt und die Auswirkungen auf die optimale Verknüpfung zu betrachten. Neben den allgemeinen Anforderungen flossen folgende Punkte in die anschließende Bewertung der Skizzenentwürfe ein:

- Attraktive Gestaltung, Schaffung von Aufenthaltsqualität, Warteflächen, Warte- raum in einer möglichen Mobilitätsstation, evtl. Kioskverkauf von Snacks und Getränken, Sitzmöglichkeiten – die nutzenden Personen sollen sich wohl fühlen
- Anbindung vorhandener und neuer Radwegeverbindungen
- Attraktive, komfortable Radabstellmöglichkeiten
- Einfache Orientierung für alle Verkehrsteilnehmer
- Vermeidung diffuser Laufwege, kürzeste fußläufige Wege zu den Bushaltestel- len, vermeiden von Fahrbahnquerungen
- Übersichtliche, einfach begreifbare Knotenpunkte, niedriges Geschwindigkeits- niveau in den Knotenpunkten
- Berücksichtigung Schleppkurven für Busse, Kfz etc.
- Verkehrsablauf im Zusammenhang mit den anliegenden Bahnübergängen und einer geplanten Haltestelle auf der Waggumer Straße
- Potenziale für B+R und P+R
- Begrünung, Schaffung von entsiegelten Flächen wo möglich
- Detailthema der Sicherheit: Vermeidung von rückwärts ein- und ausparkenden Fahrzeugen

Hinzukommt bei einem stufenweisen Ausbau eine modulare Ausführung der Pla- nung, d.h. wenn nicht alles sofort realisiert werden kann, sollen die Ausbaustufen in sich funktionieren und ohne größere Umbauten später ergänzt werden können.

4.1 Erste skizzenhafte Variantenuntersuchungen

Eine Entwurfsskizze der Stadt Braunschweig als erste Idee zur Umsetzung eines Verknüpfungspunkts, war zunächst Grundlage der weiteren Bearbeitung.

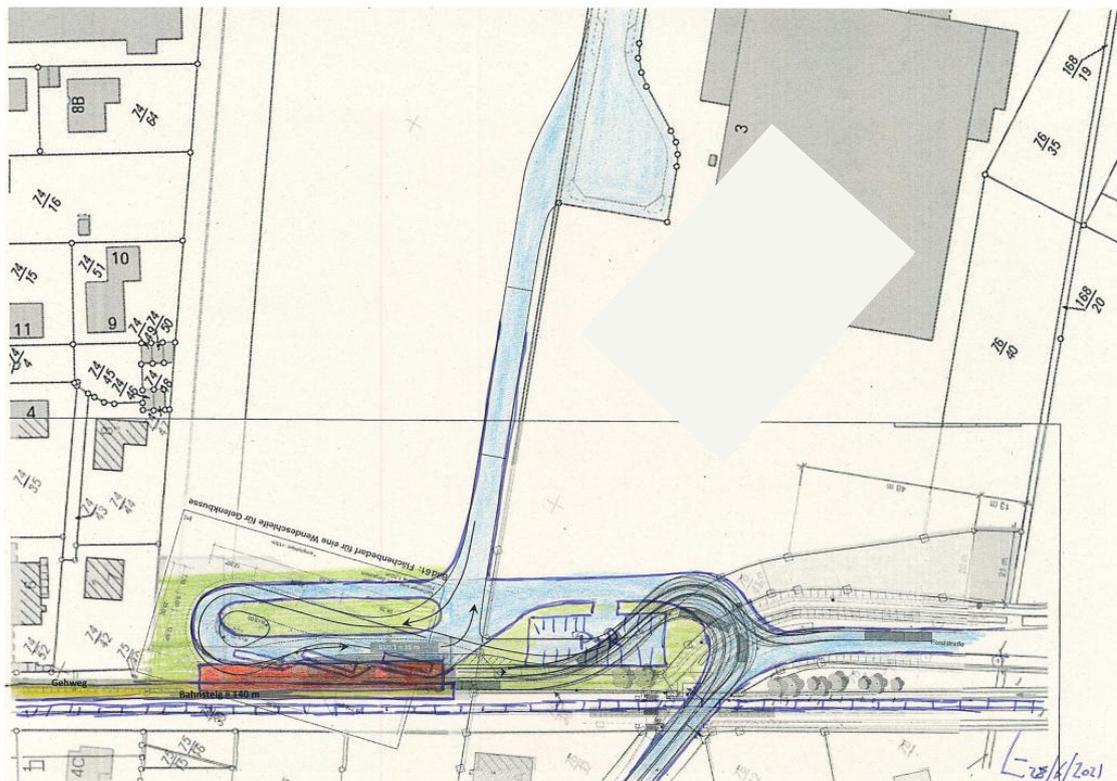


Abbildung 29: Entwurfsskizze der Stadt Braunschweig als erste Idee eines Verknüpfungspunkts

In gemeinsamen Abstimmungsrunden mit allen Projektbeteiligten kamen neue Erkenntnisse hinzu und die ersten Ideen aus der Entwurfsskizze wurden weiterentwickelt. Die ersten zwei Varianten wurden frühzeitig als mangelhaft und wenig brauchbar aus dem Verfahren ausgeschlossen. Die umwegige und durch mit vielen Wenderadien unkomfortable Erschließung für Linienbusse war ein wesentlicher Ausschlussgrund.



Abbildung 30: Entwurfstechnische Umsetzung der Ideenskizze Stadt Braunschweig



Abbildung 31: Weiterentwicklung der ersten Ideenskizze mit B+R-Anlagen und Mobilitätsstation

Die im Folgenden beschriebenen und beurteilten Varianten wurden der Einfachheit halber fortlaufend von 1 bis 5 benannt.

4.1.1 Variante 1

Für die Busanlagen wurden bei der Variante 1 drei Haltestellen für 18 m lange Gelenkbusse in Sägezaufstellung hintereinander vorgesehen. Die Linienbusse umfahren die Wendeanlage mit Mittelinsel, auf der in dieser Variante ein schmales Gebäude beispielhaft für eine möglichen Mobilitätsstation angeordnet wurde.



Abbildung 32: Variante 1

Ein Fahrradparkhaus für das geschützte Abstellen von Fahrrädern wurde im Grünstreifen vor der Lärmschutzwand vorgesehen. Eine weitere Fahrradabstellanlage (hier als Anlehnbügel gezeichnet) liegt östlich unterhalb der zwei schützenswerten Bäume.

In der ersten Ausbaustufe (Perspektive) wird ein P+R-Parkplatz für 48 Pkw (inkl. Car-sharing und E-Ladestationen), abgesetzt durch eine Baumreihe auf der Ostseite der Busanlage unterbracht. Der Parkplatz ist über eine neue Straßenverbindung zwischen dem Haltepunkt und dem Wendhammer am Ende der Gerhard-Borchers-Straße erreichbar. Diese Straße verläuft an der nördlichen Grenze des benachbarten und genutzten Gewerbegrundstücks.

Von der Waggumer Straße im Norden führt ein ca. 4,00 m breiter Geh- und Radweg zwischen dem Bahnsteig und den Bushaltestellen hindurch und schließt an den

gemeinsamen Geh- und Radweg an der Forststraße an. Alternativ kann die Verknüpfungsanlage auf einem Radweg umfahren werden.

Die Einmündung zur Wendeanlage von der Forststraße muss gemäß der Forderung zur Freihaltung des Räumbereichs mindestens 27 m hinter dem Bahnübergang liegen. Diese Maß wird hier eingehalten.

4.1.2 Variante 2

Hier sind die Bushaltestellen – zwei je Richtung in Sägezahnaufstellung- direkt an der Verbindungsstrasse zwischen Forststraße und Gerhard-Borchers-Straße angeordnet. Ein direkte Erschließung für den Linienbusbetrieb ohne erforderliche Wendefahrten mit dem Nachteil eines längeren Umsteigewegs und geringerer Attraktivität für Pendler.

Ein P+R-Platz mit der prognostizierten Anzahl von 70 PKW der möglichen 2. Stufe (Vision) ist auf der Insel der Wendeanlage und neben der Umfahrung, wie schon in Variante 1 skizziert. Für den Kiosk/Mobilitätsstation wurde ein Platz nördlich der zwei Bestandsbäume gefunden. Taxen und Kiss+Ride sind am Bahnsteig auf der gegenüberliegenden Seite des Gehwegs vorgesehen.

Im Grünzug südlich der Lärmschutzwand verläuft ein Weg vom Jugendplatz zum Haltepunkt. Der Grünzug ist von Bebauung/Versiegelung freizuhalten.

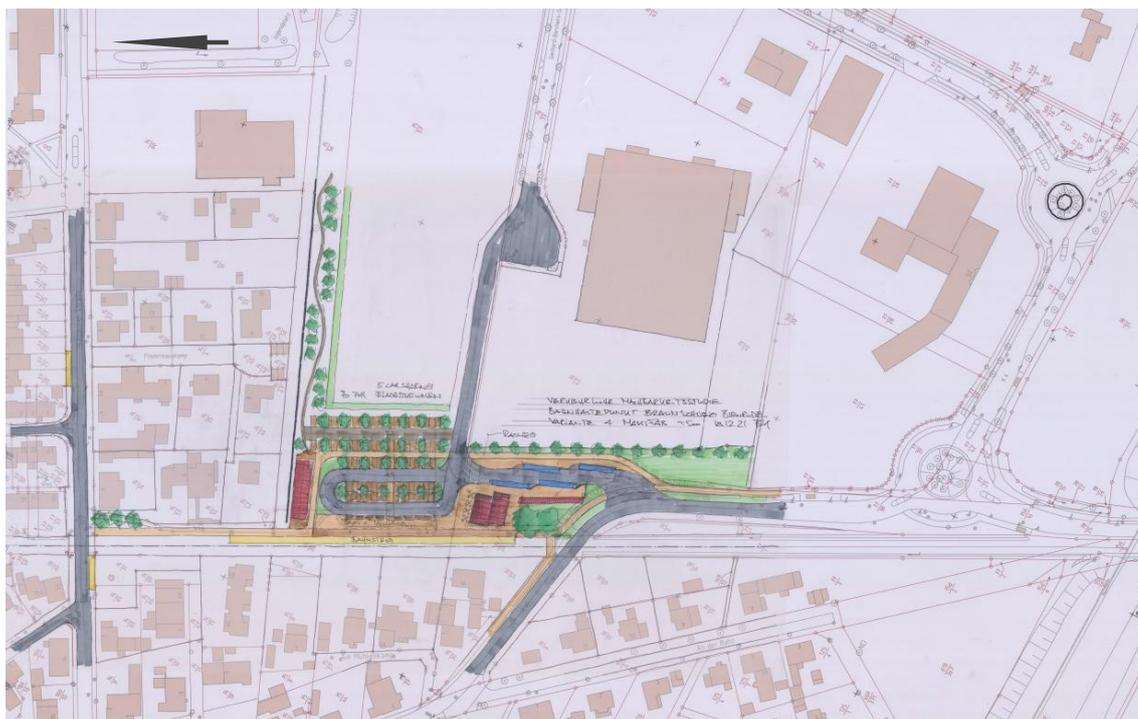


Abbildung 33: Variante 2

4.1.3 Variante 3

Auch hier wurde die nach den ersten Diskussionen obligatorische Straßenverbindung zwischen dem Wendehammer am Ende der Gerhard-Borchers-Straße und dem neuen Haltepunkt vorgesehen. Allerdings verläuft sie zwischen dem Wendehammer im Grünstreifen an der Lärmschutzwand parallel zu der Wendeanlage und dem Gleis. Bei der Prüfung dieser Variante stellte sich heraus, dass eine Versiegelung und Überplanung des im B-Plan festgesetzten Grünstreifens nicht möglich ist. Sollte diese Variante aus der Bewertung als Vorzugsvariante herausgehen, müsste die ganze Verknüpfungsanlage nach Süden außerhalb des festgesetzten Grünstreifens verschoben werden. Die Überplanung des Grünstreifens ist im Rahmen der aktuellen Betrachtungen kein Ausschlussgrund dieser Variante. Eine Anpassung der Planungen zu Gunsten eines Erhalt des Grünstreifens ist unter Anpassung der Verkehrsflächen nach ersten Einschätzungen möglich.

Die dargestellte Straßenführung bedeutet für den Busbetrieb zwei enge Radienfahrten, die bei den anderen Varianten im Vergleich fahrdynamischer trassiert sind. Dafür kann durch diesen Entwurf ein im Vergleich zur Variante 4 besser nutzbares Grundstück, in allerdings fixierter Größe, erhalten bleiben.

Die hier skizzierten 48 P+R-Plätze der sogenannten ersten Stufe (Perspektive) sind nach Osten zu Lasten des genannten Grundstücks und auf der Insel erweiterbar.

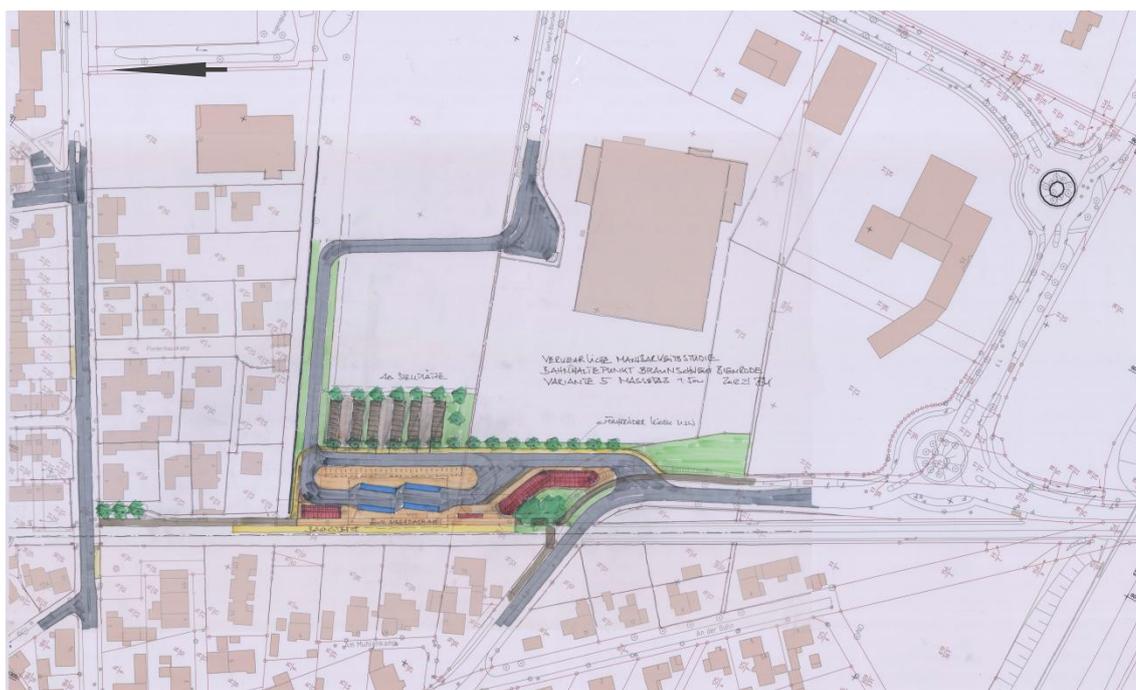


Abbildung 34: Variante 3

Die Linienbusse halten hier nach Fahrtrichtungen getrennt gegenüber dem Bahnsteig in Sägezahnaufstellung. So ist zumindest für eine Fahrtrichtung das Umsteigen am gemeinsamen Bus-/Bahnsteigs möglich. Die Variante 3 zeichnet sich durch kurze Umsteigewege zwischen den Verkehrsmitteln aus.

Bei großzügigen und breit angelegten Wartebereichen auf Seiten des ÖPNVs und SPNVs ist eine Führung des Radverkehrs auf einem gemeinsamen Geh-/Radweg vertretbar. Da Quell- und Zielverkehr am Haltepunkt zeitlich versetzt zum Fahrgastwechsel auftritt (in der Regel von und nach Eintreffen des Zuges/Busses) und der Durchgangsradverkehr, der diese Verbindung ebenso nutzen kann, durchaus gering ausgeprägt ist, werden diesbezüglich keine schwerwiegenden Konflikte zwischen Fahrgästen und Radfahrenden gesehen.

Die Mobilitätsstation befindet sich bei dieser Variante am südlichen Bahnsteigende. Das Gebäude kann mit einer Fahrradabstellanlage kombiniert werden. Eine weitere Fahrradabstellanlage ist am nördlichen Bahnsteigende vorgesehen. Flächen für Kiss+Ride und Taxen können gegenüber der Mobilitätsstation am Fahrbahn als Längsparkstreifen eingerichtet werden.

4.1.4 Variante 4

Die Variante 4 ist im Vergleich zu den zuvor vorgestellten Varianten 1-3 für Busse besser und schneller befahrbar. Allerdings bringt die Geometrie Defizite bezüglich der Nutzung des Restgrundstücks mit sich. Eine Nutzung für ein Regenrückhaltebecken oder für Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen wäre denkbar.

Für jede Fahrtrichtung sind zwei Haltestellen in Sägezahnordnung vorgesehen, die Umsteigewege zwischen den Verkehrsmitteln sind kurz.

Die Fahrgassen des P+R-Parkplatz sind parallel zueinander ausgerichtet und orientieren sich an der Ausrichtung der Bushaltestelle. Die westlichste Fahrgasse dient gleichzeitig auch als Wendemöglichkeit für Linienbusse. Eine mögliche spätere Nutzung als Endhaltestelle ist damit offengehalten. Taxenstände und K+R-Plätze sind beidseitig in der Zufahrtsstraße angeordnet. Abstellanlagen für Fahrräder werden im Süden unterhalb der schützenswerten Bäume und im Norden auf der Stirnseite der Buswendeanlage vorgesehen. Die Mobilitätsstation kann in einem Gebäude auf der Insel untergebracht werden. Der Radverkehr wird auch hier auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg parallel zum Bahnsteig geführt.

Zur Abgrenzung des Verknüpfungspunkt zur angrenzenden Gewerbefläche ist hier ein ausreichend breiter Grünstreifen geplant, der mit Bäumen bepflanzt werden kann. Ein durchgängiger, wie im B-Plan geforderter Grünstreifen entlang der Lärmschutzwand ist vorhanden.

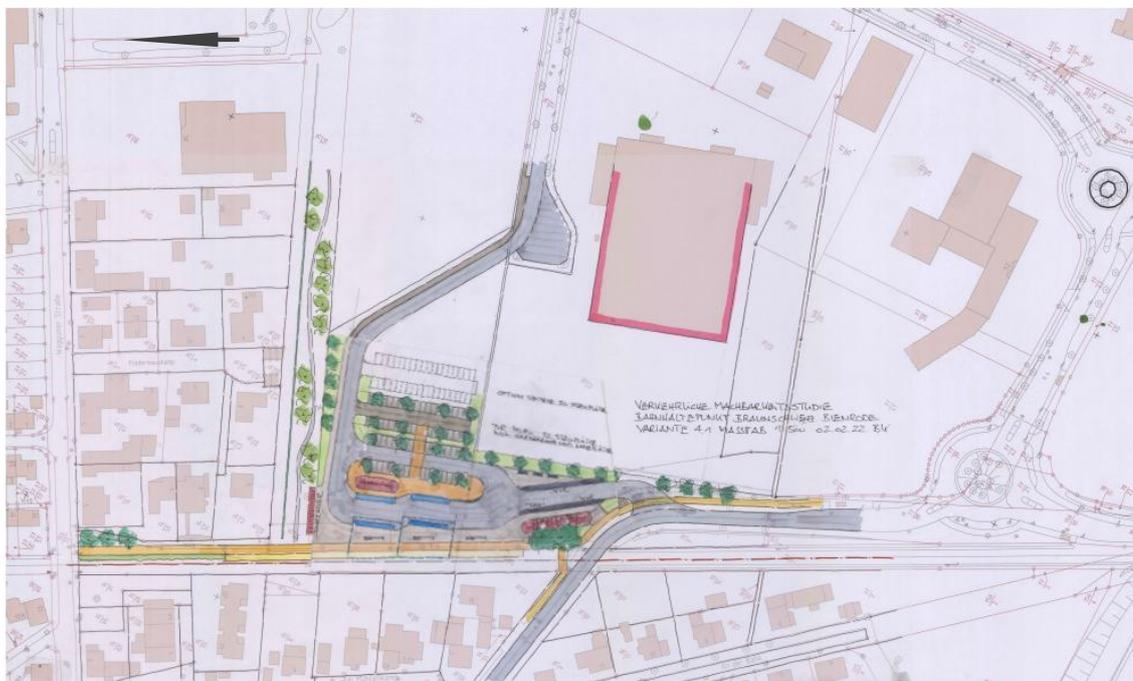


Abbildung 35: Variante 4

4.1.5 Variante 5

Bei dieser Variante wird die Gerhard-Borchers-Straße über den Wendehammer hinaus verlängert und mündet in einem großzügigen Bogen in der Anlage. Die ganze Anlage ist parallel zum Gleis und dem Bahnsteig angeordnet. Die Haltepositionen sind bei dieser Variante parallel angeordnet, also nicht im Sägezahn und dadurch noch besser anfahrbar. Ein Dach kann sich vom Bahnsteig bis über die Haltepositionen der Busse spannen. Die Dachgröße und -anordnung ist im weiteren Planungsprozess in Abstimmung mit der DB festzulegen. Gemeinsame Wetter- und Windschutzeinrichtungen sind auch unter dem hohen Dach notwendig. Die Insel der Wendeanlage bietet Platz für einen Kiosk/Mobilitätsstation mit diversen Funktionen. Der P+R-Platz ist auf der Ostseite der Anlage angeordnet. Hier wurden Stellplätze für 56 PKW vorgesehen. Durch den Bau eines Parkdecks kann die Stellplatzanzahl erweitert werden. Der rechteckige Abschluss der Anlage ermöglicht eine gute Ausnutzung des verbleibenden Grundstücks.

Fahrradabstellanlagen werden auch hier wegen der kurzen Wege im Norden und Süden der Anlage vorgesehen. Eine attraktive Wegeverbindung von der Waggumer Straße zu dem Haltepunkt ist auch bei dieser Variante gegeben.

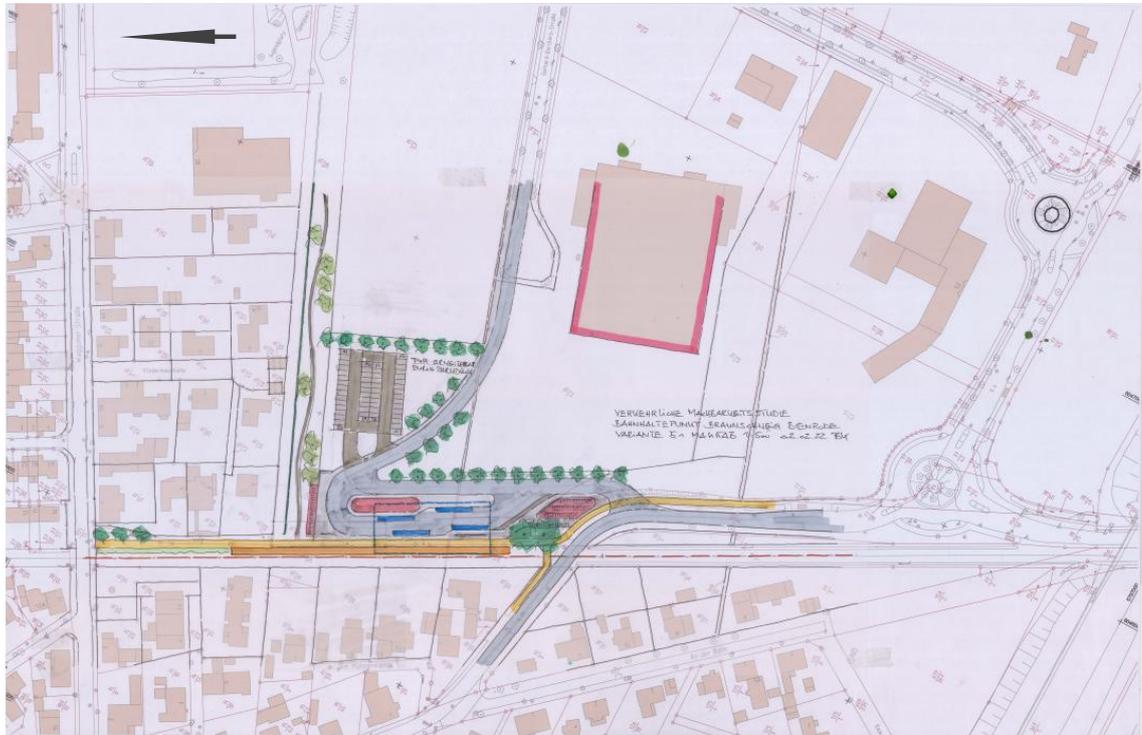


Abbildung 36: Variante 5

4.2 Ausschlussverfahren

Aus Gründen der Planungsökonomie wurde bei der Ermittlung der Vorzugsvariante eine zweistufige Bewertung durchgeführt. In der ersten Bewertungsstufe wurde zunächst eine verbale Beurteilung im Rahmen der Jour-fixe-Termine bei der Vorstellung der Varianten vorgenommen und eine erste Bewertung durchgeführt. Auf diese Weise konnten Varianten, die sich in der Betrachtungstiefe bereits als eindeutig nachteilig herausgestellt haben, aus dem weiteren Auswahlverfahren ausgeschieden werden.

Als Ausschlussgrund zählten u.a.:

- Schlechter Betriebsablauf (viele enge Radien, kein unabhängiges Ein-/Ausfahren von Linienbussen)
- Großer Flächenverbrauch bzw. schlecht nutzbare Restflächen zur Vermarktung

- Geringes Potenzial für den Betrachtungshorizont 2. Ausbaustufen/Vision (kaum Möglichkeit zur Erweiterung für multimodalen Verknüpfungspunkt)

Die Varianten 1 und 2 wurden im ersten Schritt wieder verworfen und flossen nicht in die Endbewertung in der Matrix mit ein.

Ausschlussgrund Variante 1:

- schlechter Betriebsablauf mit vielen engen Radien
- letzte Haltestelle in ihrer Lage kaum anfahrbar
- Versiegelung des freizuhaltenden Grünstreifens parallel der Lärmschutzwand

Ausschlussgrund Variante 2:

- schlechte Anfahrbarkeit für Busse
- längere Umsteigewege
- keine gemeinsame Überdachung von Bus- und Bahnsteig möglich
- Versiegelung des freizuhaltenden Grünstreifens parallel der Lärmschutzwand

4.3 Bewertungsmatrix

Ziel des Variantenvergleichs ist die Ermittlung einer Vorzugsvariante für den neuen Verknüpfungspunkt in Bienrode. Mit Hilfe der Bewertungsmatrix sollten die drei verbliebenden Varianten unter betrieblichen, verkehrlichen, wirtschaftlichen, städtebaulichen und umweltrelevanten Rahmenbedingungen einer Bewertung unterzogen werden. Die Beurteilung der Varianten erfolgt aus Sicht der verschiedenen Nutzungsansprüche bzw. Zielfelder:

1. ÖPNV
2. MIV
3. Radverkehr
4. Fußverkehr
5. Verkehrssicherheit
6. Städtebau/ Raumstrukturelle Wirkung
7. Nutzungen
8. Umwelt
9. Wirtschaftlichkeit und Kosten

Zunächst wurde dafür ein Kriterienkatalog erstellt, anhand dessen die Wirkung der jeweiligen Variante auf die ausgewählten Zielfelder beurteilt werden können. Der Kriterienkatalog ist so gestaltet, dass alle maßgeblichen Wirkungen betrachtet und deren Ausprägungen eingeschätzt (beurteilt) werden können, so dass anschließend eine Bewertung nach einer festgelegten Bewertungsskala vorgenommen werden kann.

4.4 Bewertungsmethodik

Für jedes Zielfeld sind unterschiedliche Kriterien für die Entscheidung ausschlaggebend, welche Variante am besten geeignet ist. In den nachfolgenden Abschnitten werden diese Kriterien kurz beschrieben. Jedes Kriterium ist eindeutig nur einem Zielfeld zugeordnet, um eine Doppelbewertung auszuschließen. Bei der Bewertung werden die Wirkungen der Varianten anhand der im Abschnitt 4.5.1 bis 4.5.9 beschriebenen Kriterien und Unterkriterien gegenübergestellt und bewertet. Die Gegenüberstellung erfolgt einzeln zunächst für jedes Unterkriterium. Die Ermittlung der Vorzugsvariante wird mit Vergabe von Punkten (1 = „ungenügend/Ziel wird nicht erreicht“ bis 5 = „sehr gut/Ziel voll erfüllt“) für die Zielerreichung in einem Rangordnungsverfahren vorgenommen.

Die Bewertung erfolgt relativ. Ob eine Eigenschaft als gut oder schlecht bezeichnet wird, ergibt sich aus dem Kontext und dem Wertebereich der Eigenschaften der Varianten, die zum Vergleich anstehen. So wird gewährleistet, dass eine hinreichende Differenzierungsmöglichkeit besteht. Entscheidend für den Vergleich ist einzig der Abstand in der Bewertungsskala.

Die Bewertung stellt keine Rangreihung dar. Ein und dieselbe Bewertung kann für verschiedene Varianten herangezogen werden, das Benutzen aller Skalenelemente zwischen „sehr gut“ und „ungenügend“ ist nicht erforderlich. Die Bewertung soll eine Proportionalität zur verbalen Beurteilung aufweisen. Wenn sich zwei Varianten in einer Eigenschaft nur geringfügig unterscheiden, der Unterschied zu den anderen Trassenvarianten jedoch sehr groß ist, kann es angebracht sein, die ersten zwei Varianten in der Punkteskala gleichzusetzen. Falls durch die Gleichsetzung bei mehreren Kriterien eine Verzerrung des Vergleiches zweier Varianten entsteht, werden die betroffenen Varianten nochmals paarig gegenübergestellt.

Nach der Beurteilung der verschiedenen Varianten anhand der Unterkriterien wird eine vergleichende Bewertung durchgeführt. Das Gesamturteil ergibt sich aus der „Summe“ der Einzelbewertungen.

4.5 Zielfelder

4.5.1 Zielfeld Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Nutzer
 - o Erschließungsqualität/Verknüpfungspunkte
 - Kurze Umsteigewege, gute Erreichbarkeit der Haltestellen
 - Gute Verknüpfung zwischen Bahn und Bus
 - Hohe Aufenthaltsqualität am Bussteig
 - Ausreichend große Wartebereiche, wenig Verkehr direkt am Wartebereiche, Barrierefreiheit
- Betrieb
 - o Leistungsfähigkeit
 - Anfahrbarkeit der Haltestellen
 - Leistungsfähige Knotenpunkte, gleichzeitiges Ein- und Ausfahren von Bussen
 - o Streckenqualität/Linienführung
 - Klare direkte Linienführung, großzügige fahrdynamische Trassierung für geringe Reisezeitverluste und hohen Fahrkomfort

4.5.2 Zielfeld Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- MIV
 - o Erschließungsqualität
 - Direkte Linienführung, gute Trassierung, kurze Wege
 - Leistungsfähige Knotenpunkte
- Ruhender Verkehr
 - o Erschließungsqualität
 - Konfliktfreie Erreichbarkeit des P+R-Platzes aus/in allen Richtungen
 - Qualität der Erreichbarkeit
 - Ausreichende Anzahl der Stellplätze
 - Ausbaureserve, Erweiterbarkeit gegeben
- Kiss+Ride

- Erschließungsqualität
 - Kurze Wege zum Bus- und Bahnsteig
 - Konfliktfreie Erreichbarkeit des K+R-Platzes aus/in allen Richtungen

4.5.3 Zielfeld Radverkehr

- Längsverkehr
 - Verkehr (Betrieb)
 - Ausreichende Querschnittsbreiten, keine Einengungen
 - Geradlinige Linienführung, schnelle Radwegeverbindung
 - Anbindung vorhandener und neuer Radwegeverbindungen
- Ruhender Verkehr
 - Aufenthaltsqualität
 - Gute Aufenthaltsqualität, hohe soziale Sicherheit (keine Angsträume), freie Sichtachsen
 - Erschließungsqualität
 - Gute direkte Anbindung/Erreichbarkeit der Abstellanlagen
 - Abstellanlagen
 - Hohe Qualität (Überdachungen, Schließanlagen), ausreichende Anzahl an Abstellmöglichkeiten

4.5.4 Zielfeld Fußverkehr

- Längsverkehr
 - Erschließungsqualität
 - Gute Zugänglichkeit/Erreichbarkeit der Bus- und Bahnsteige aus allen Richtungen
 - Aufenthaltsqualität
 - Gute Aufenthaltsqualität, hohe soziale Sicherheit (keine Angsträume), freie Sichtachsen

4.5.5 Zielfeld Verkehrssicherheit

- Begreifbarkeit
 - Für alle Zielgruppen gute Erkennbarkeit und Begreifbarkeit
- Technische Verkehrssicherheit
 - Für alle Zielgruppen vermeiden von Konflikten und gegenseitiges Behindern

4.5.6 Zielfeld Städtebau/ Raumstrukturelle Wirkung

- Stadtbild
 - o Entwicklungspotenzial
 - Potenzial für Entwicklung von Mobilitätsstation, Kiosk etc.
 - Integration eines gemeinsamen Daches über Bus- und Bahnsteig

4.5.7 Zielfeld Nutzungen

- Privatgrundstücke
 - o Eingriff in vorhandenes Gewerbegrundstück
 - Kein Grunderwerb, keine Beeinträchtigung des privaten Regenrückhaltebeckens
 - o Möglichkeit zum Flächentausch bei Eingriff
 - Sinnvoller Grundstückstausch
- Zukünftiges Gewerbegebiet
 - o Nutzung
 - Große, verbleibende Grundstücksfläche mit rechteckigem Zuschnitt

4.5.8 Zielfeld Umwelt

- Umwelt
 - o Versiegelung
 - Vermeidung von Versiegelungen, Bodenumlagerungen, Erosionsgefährdungen und hydrologischen Standortveränderungen
 - o Bäume
 - Berücksichtigung von raumbildenden Bäumen und Gehölzen im Entwurf

4.5.9 Zielfeld Wirtschaftlichkeit und Kosten

- Wirtschaftlichkeit/ Investitionskosten
 - o Bewertung anhand der zu erwartenden Kosten gem. Kostenschätzung
- Unterhaltungskosten/ Betriebskosten
- Zusatz-/Folgekosten

- Geringe Kosten für Stellplatzenerweiterung (Vision) auf der Fläche oder als Parkpalette

4.6 Vorzugsvariante

Aus der Bewertungsmatrix gehen die Varianten 4 (71,2 %) und 5 (71,3 %) als vergleichbar hervor. Es gibt folglich nicht eine Vorzugsvariante, sondern zwei Varianten, die im weiteren Prozess den politischen Gremien zur Abstimmung vorgelegt werden.

5. Haltestellen Waggumer Straße

Im Rahmen der verkehrlichen Machbarkeitsstudie sollte die Einrichtung von Haltestellen an der Waggumer Straße unter Berücksichtigung der Vorgaben der DB untersucht werden. Zu den Vorgaben der DB vgl. Abschnitt 3.5.

Wie bereits in Abschnitt 3.1 zusammengefasst sind die bestehenden Gehwege in der Waggumer Straße unterdimensioniert (2,00 m südlich des BÜ und 2,80 m bis 3,40 m nördlich des BÜ) und für eine vom Gehweg getrennte Wartefläche nicht ausreichend breit. Auch das Aufstellen von Wetterschutzhäusern ist aufgrund der zu geringen Querschnittsbreiten voraussichtlich nur eingeschränkt möglich. Im weiteren Planungsprozess ist zu prüfen, ob Wartehallen mit schmalen Seitenwänden aufgestellt werden können (vgl. Abbildung 39). Es muss dabei sichergestellt werden, dass sowohl die Barrierefreiheit als auch der Ein-/Ausstieg ohne Einschränkungen gewährleistet wird. Viele Grundstückszugänge und -zufahrten erschweren zusätzlich die Suche nach einem geeigneten Standort.

Die Machbarkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass sich eine Bushaltestelle westlich des Bahnübergangs nicht mit den Planungszielen vereinbaren lässt. Es können folgende Gründe genannt werden.

1. Für eine attraktive Umsteigeverbindung zum ÖPNV/SPNV am neuen Haltepunkt Bienrode muss ein Umstieg schnell, unkompliziert und mit kurzen Wegen verbunden sein. Der Fall, dass Umsteigende im wartenden Bus (bei Verspätung des Busses) oder vor der geschlossenen Schranke stehen während der Zug einfährt, muss bei der Standortsuche möglichst ausgeschlossen werden. Aus diesem Grund ist eine Lage der Bushaltestellen westlich des Bahnübergangs von Nachteil.
2. Des Weiteren muss die Haltestelle in Richtung Waggum am südlichen Fahrbahnrand vor dem bestehenden Fußgängerüberweg (FGÜ) eingerichtet werden, da

gemäß den R-FGÜ des FGSV-Verlags Bushaltestellen immer in Fahrtrichtung vor dem FGÜ liegen müssen. Ein Vorbeifahren am haltenden Bus muss durch bauliche Maßnahmen verhindert werden. (vgl. Abbildung 37)

3. Die gegenüberliegende Haltestelle darf dann nicht auch am FGÜ liegen. Durch diese Vorgabe verlängert sich der Umsteigeweg zum Verknüpfungspunkt erheblich.
4. Die vorhandenen Gehwege westlich des Bahnübergangs weisen geringe Breiten von 2,00 m auf. Dieses Maß unterschreitet die Mindestbreite für Gehwege nach den aktuellen Regelwerken. Das Einrichten einer Bushaltestelle mit Wartehalle wäre hier nicht möglich.

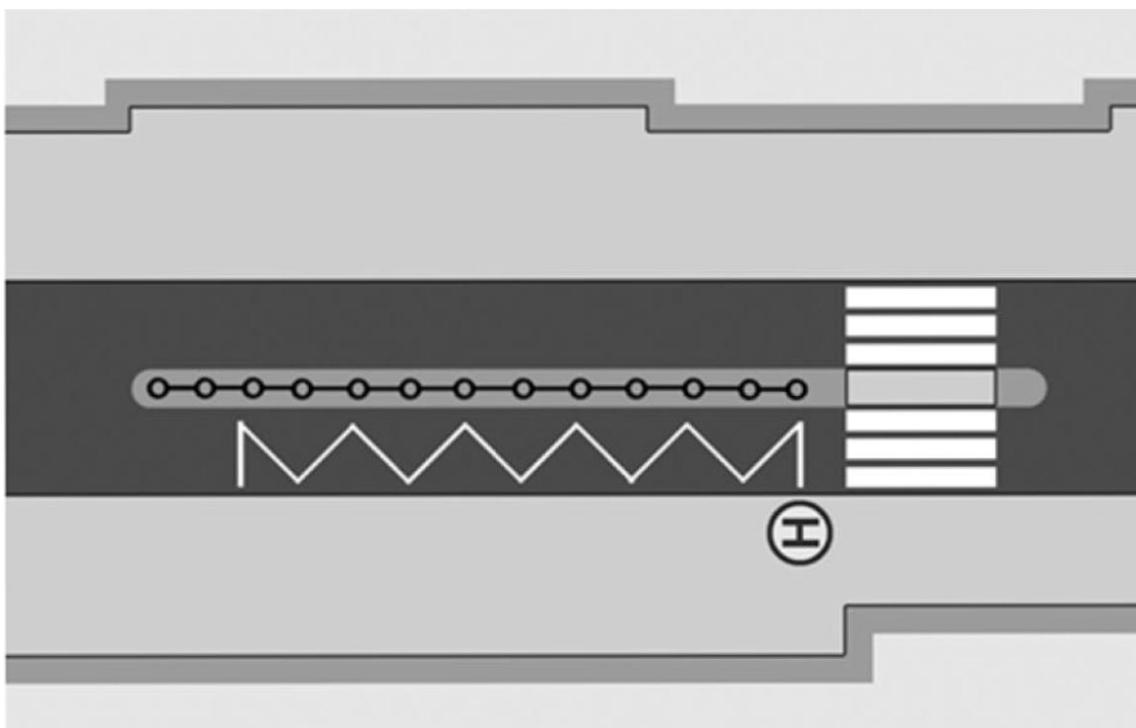


Abbildung 37: Bild 2b, R-FGÜ, FGSV 2002

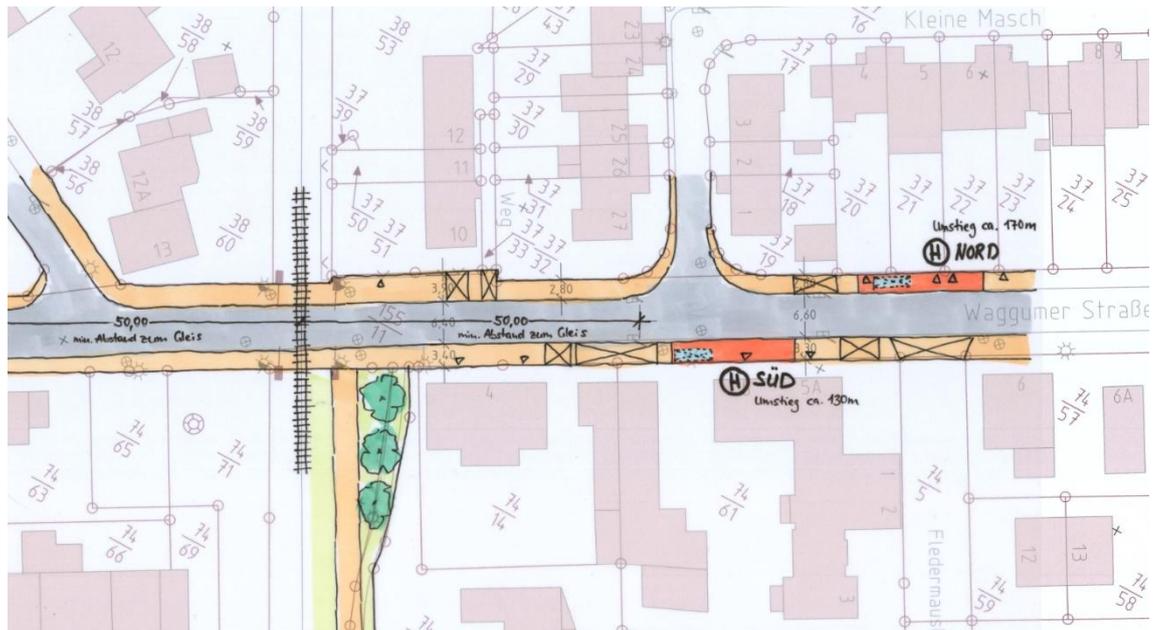


Abbildung 38: Lageplanausschnitt Haltestellen Waggumer Straße

Unter Berücksichtigung der Mindestabstände zur Gleisachse und der vorhandenen Grundstückszufahrten kann die südliche Haltestelle vor dem Doppelhaus Waggumer Straße 5/5a realisiert werden. Der Umstiegeweg von der Haltestelle bis zum nördlichen Bahnsteig beträgt ca. 130 m. Durch die Einmündung der Straße Kleine Masch ist die gegenüberliegende nördliche Haltestelle um weitere 30 m von der Gleisachse abgerückt. Der Weg bis zum Bahnsteig ist dadurch etwas länger (ca. 170 m).

Die Haltestellenlänge beträgt 18 m für den Halt eines Gelenkbusses. Eine Querungshilfe ist aufgrund der geringen Kfz- und Fußverkehrsstärke (Prognosefalle 2030: 4840 Kfz/24h, 484 Kfz in der Spitzenstunde, vgl. Abbildung 5) nicht erforderlich. (vgl. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, FGSV 2002, Bild 6). Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.



Abbildung 39: Visualisierung Haltestelle Nord mit schmalem Fahrgastunterstand

6. Kosten

Zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit wurden die Realisierungskosten der einzelnen Varianten grob geschätzt.

Variante 3:	3,9 Mio. €
Variante 4:	3,6 Mio. €
Variante 5:	3,8 Mio. €

In den Kosten sind folgende Leistungen nicht enthalten:

- Baunebenkosten, Verwaltungselbstkosten, Planungskosten
- Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen
- Leitungen im Untergrund
- Kampfmittelräumung, Archäologische Untersuchungen
- Anpassung des privaten Regenrückhaltebeckens (Variante 5)

Die unsichere politische Lage hat zurzeit massiv Einfluss auf die Preisentwicklung von Baustoffen und Energie. Die Grobkostenschätzung wurde auf Basis des derzeitigen

Preisniveaus (Stand Juni 2022) erstellt. Eine qualifizierte Prognose auf die weitere Preisentwicklung kann nicht gegeben werden.

7. Quellen

Folgende Quellen wurden verwendet:

- | | |
|---------------------------|---|
| [Stadt Braunschweig 2018] | Stadt.Bahn.Plus
Bringt Braunschweig weiter!
Internetseite der Stadt Braunschweig
URL: https://www.stadt-bahn-plus.de
Abruf am 22.03.2018 |
| [BPS] | KNOBEL: Programm zur Berechnung der Kapazität und der Verkehrsqualität an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten, Version 7.1, BPS GmbH, Karlsruhe |
| [FGSV 2015] | Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Ausgabe 2015
Köln, 2015 |
| [FGSV 2006] | Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Ausgabe 2006
Köln, 2006 |
| [FGSV 2002] | Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Ausgabe 2002
Köln, 2001 |
| [FGSV 2001] | Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen – R-FGÜ
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Ausgabe 2001
Köln, 2001 |
| [WVI 2012] | Verkehrserhebungen 2012 im Bereich des Flughafen BS-WOB,
Knotenstromzählungen und Kennzeichenerfassung |

WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsfor-
schung und Infrastrukturplanung GmbH
im Auftrag der Flughafen Braunschweig-
Wolfsburg GmbH
Braunschweig, Juli 2012

[WVI 2014] Verkehrserhebungen 2014 im Bereich
des Flughafen BS-WOB,
Knotenstromzählungen und Kennzei-
chenerfassung
WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsfor-
schung und Infrastrukturplanung GmbH
im Auftrag der Flughafen Braunschweig-
Wolfsburg GmbH
Braunschweig, September 2014

[WVI 2018] Verkehrsmodell Stadt Braunschweig: Ak-
tualisierung des Verkehrsmodells Braun-
schweig, für Analyse 2016 und Prognose
2030
WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsfor-
schung und Infrastrukturplanung GmbH
im Auftrag der Stadt Braunschweig
Braunschweig, März 2018

8. Anhang

- Bewertungsmatrix
- Lagepläne Varianten
- Lageplan Waggumer Straße
- Morgenspitze Knoten 1 [Durchfahrt für Bus + MIV]
- Morgenspitze Knoten 2 [Durchfahrt für Bus + MIV]
- Morgenspitze Knoten 1 [Durchfahrt nur für Busverkehr]
- Nachmittagsspitze Knoten 1 [Durchfahrt für Bus + MIV]
- Nachmittagsspitze Knoten 2 [Durchfahrt für Bus + MIV]
- Nachmittagsspitze Knoten 1 [Durchfahrt nur für Busverkehr]
- Kombinierte Spitze Knoten 1 [Durchfahrt für Bus + MIV]
- Kombinierte Spitze Knoten 2 [Durchfahrt für Bus + MIV]
- Kombinierte Spitze Knoten 1 [Durchfahrt nur für Busverkehr]
- Grobkostenschätzung

Absender:

SPD-Fraktion im Rat der Stadt**23-20661-02**
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Anfrage zur Vorlage 23-20661 - Celler Straße: Verbesserte Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

19.04.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

02.05.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Anfrage bezieht sich auf die Vorlage 23-20661 und die dort vorgestellten Varianten 1 und 2. Mit der Anfrage soll unter anderem ermittelt werden, welche weiteren Alternativen zur Planung mit einer 4 Meter breiten Fahrradstraße außer der in der Vorlage dargestellten Variante 2 noch möglich sind.

In diesem Zusammenhang fragen wir an:

1. Welche Möglichkeiten zur Kompensation des Parkplatzverlustes bei Umsetzung der Variante 2 gibt es im Umfeld, können zum Beispiel Längsparkplätze mit überschaubarem Aufwand in schräg oder senkrecht zur Fahrbahn angeordnete Parkplätze gewandelt werden, sodass die entfallenden Längsparkplätze der Variante 1 im näheren Umfeld zumindest teilweise kompensiert werden könnten?
2. Was würde es baulich, finanziell und umweltpolitisch heißen, wenn die Parkplätze um etwa 1 m nach rechts in Richtung Fußweg verschoben würden, der dann schmaler werden würde? - Auf diese Weise könnten unter Umständen Parkplätze in einer Breite von etwa 2,25 m entstehen, der Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn könnte weiterhin 0,75 m breit sein und die Fahrbahn hätte die Sollbreite von 4,00 m. Die aktuelle Fußwegbreite ist üppig und der Fußverkehr würde wohl kaum spürbar beeinträchtigt. Es sollte auch eine Aussage dazu gemacht werden, wie viele der vorhandenen Parkplätze unter diesen Umständen erhalten werden könnten.
3. Welche Auswirkungen wird nach Einschätzung der Stadtverwaltung eine zukünftige Bewirtschaftung der dann kostenpflichtigen Parkplätze im Bereich der Veloroute Inselwall/Petritorwall auf die Parkplatznachfrage in diesem Bereich haben?

Gez. Detlef Kühn

Anlagen:

keine

Betreff:

Celler Straße: Verbesserte Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

26.04.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 02.05.2023

Sitzungstermin

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Anfrage der SPD-Fraktion vom 19.04.2023 beantwortet die Verwaltung wie folgt:

Zu 1.: Es gibt im näheren Umfeld keine Möglichkeiten zur Kompensation des Parkplatzverlustes bei der Umsetzung von Variante 2. Eine Umwandlung der Längsparkplätze in Senkrecht- oder Schrägparkplätze würde zu Lasten von Fußwegen gehen und insbesondere in Fahrradstraßen beim Ausparken zu Gefährdungen führen.

Zu 2.: Wenn die Parkplätze um 0,75 m (Breite des erforderlichen Sicherheitstrennstreifens) in Richtung Gehweg verschoben würden, könnten insgesamt sechs Parkplätze mit einer Breite von 2,00 m erhalten werden. Allerdings würde die Gehwegbreite neben den Parkplätzen dann nur noch ca. 1,80 m betragen. Aus umweltpolitischen Aspekten ist die Reduzierung der Gehwegbreite unter das Mindestmaß von 2,50 m negativ einzuschätzen, da hiermit ein Attraktivitätsverlust des Gehwegs eintreten würde. Außerdem müsste weiträumig in den Wurzelraum der Bestandsbäume eingegriffen werden, was zu Schädigungen an den Bäumen führen würde. Finanziell würde die Änderung der Planung gegenüber der ursprünglichen Variante 2 keine wesentlichen Auswirkungen haben.

Wegen der Schädigung der Bäume ist von der Idee abzuraten.

Zu 3.: Nach Einschätzung der Verwaltung wird eine zukünftige Bewirtschaftung der Parkplätze die Parkplatznachfrage in diesem Bereich verringern.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

**Bauliche Gestaltung von Velorouten und neu geplanten Radwegen
im Hinblick auf Winterdienst für den Radverkehr**

Empfänger:

 Stadt Braunschweig
 Der Oberbürgermeister

Datum:

12.04.2023

Beratungsfolge:

 Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
 Beantwortung)

02.05.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Ein aktuelles Positionspapier des GALK e.V. (Deutsche Gartenamtsleiterkonferenz) fasst eindrücklich das Problem des Winterdienstes mit Einsatz von Streusalz auf Geh - und Radwegen zusammen: "Ein Hamburger Forschungsvorhaben zur Salzbelastung sensibler Straßenbäume und Straßenrandböden an ausgewählten Standorten hatte über einen Zeitraum von 5 Jahren nicht nur die bekannten Folgen für Vegetation und Boden bestätigt, die Ergebnisse belegen zudem, dass gerade Salzgaben auf der straßenabgewandten Seite einen erheblichen Anteil an den Salzschäden bei Straßenbäumen verursachen. Vom Fußweg kann der Salzeintrag ungehindert in die Baumscheiben gelangen, während straßenseitig der Bordstein zumindest einen Teil des salzbelasteten Schmelzwassers ableitet."

In Braunschweig hat man schon vor Jahren versucht, zum Schutz der Bäume auf den Einsatz von Streusalz auf Radwegen zu verzichten und diese lediglich mechanisch zu räumen. Zwar waren die letzten Winter im Schnitt mild und es gab, von wenigen Ausnahmen abgesehen, vergleichsweise wenig Wetterlagen, bei denen die winterdienstliche Behandlung von Radwegen zwingend notwendig gewesen wäre. Dennoch haben die Erfahrungen gezeigt, dass durch ein bloßes Räumen der Radwege keine ganzjährige Benutzbarkeit der Radwege sichergestellt werden kann, da bei Frost gefährliche Glätte entsteht.

Uns ist bewusst, dass für die Organisation und Durchführung des Winterdienstes der Fachbereich 67 Stadtgrün zuständig ist. Aus unserer Sicht hat das Thema Winterdienst auf Radwegen allerdings auch eine bauliche bzw. planerische Dimension, die in die Verantwortung des Fachbereichs 66 Tiefbau und Verkehr fällt.

Das oben vom GALK e.V. beschriebene Problem, dass insbesondere von Radwegen auf Hochborden beim Einsatz von Streusalz oder Flüssigkeiten mit Tauwirkung eine Gefahr für Straßenbäume und -vegetation ausgeht, ist einleuchtend. Von den Mobilitätsverbänden ist deshalb die Forderung geäußert worden, neu zu bauende Radwege und insbesondere die Velorouten so zu planen, dass bei Glätte Taumittel eingesetzt werden kann. Dies kann durch Bordsteine mit Rinnen und Abläufen zu den Bäumen hin erreicht werden, die ein Abfließen des Schmelzwassers in die Baumscheiben verhindern. Grundsätzlich sind hier auch geschützte Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau geeignet.

Gerade bei der Neuplanung der Velorouten in Braunschweig ist es aus Sicht der Grünen Ratsfraktion zwingend notwendig, eine Radverkehrsinfrastruktur vorzusehen, die den Radfahrenden verlässlich das ganze Jahr über zur Verfügung steht. Dies beinhaltet auch die Notwendigkeit, diese Routen im Bedarfsfall winterdienstlich ggf. auch durch den Einsatz von Taumitteln behandeln zu können.

Wobei natürlich auch hier der Grundsatz gilt, dass der Einsatz von Taumitteln nur bei Glättegefahr erfolgen sollte.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie beurteilt die Verwaltung die Forderung der Mobilitätsverbände, in Zukunft Radwege, und insbesondere die Velorouten, so zu bauen, dass sie bei Glätte mit Taumitteln behandelt werden können?
2. Welche baulichen Maßnahmen sieht die Verwaltung, um auf Velorouten und bei anderen neu geplanten Radverkehrsverbindungen, eine ganzjährige Befahrbarkeit sicherzustellen?
3. Welche Rolle spielt dieses Thema bei aktuell laufenden Planungsvorhaben zum Radverkehr (z.B. Veloroute Schlossplatz-Schöppenstedter Turm, Umgestaltung Bienroder Weg, Radwegeneubau im Rahmen des Stadtbahnausbaus etc.)?

Anlagen:

keine