


Die Regionaldirektorin	
Drucksache Nr.: 14/0796	

	20.10.2022
Berichtsvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Mobilität	zur Kenntnis	15.11.2022	4.6

Betreff: Sachstand und Arbeitsprogramm Radwegeninfrastruktur - Statusbericht 2022

Berichtsvorschlag

Der Ausschuss für Mobilität nimmt den Sachstand und das Arbeitsprogramm Radwegeninfrastruktur - Statusbericht 2022 zur Kenntnis.

Sachverhalt:

In den Sitzungen des Ausschusses für Mobilität vom 08.03.2022 (Drucksache 14/0473) und vom 24.05.2022 (Drucksache 14/0568) sind der Entwurf des Arbeitsberichtes zum Umsetzungskonzept des Regionalen Radwegenetzes zur politischen Beratung sowie der Endbericht zur Beschlussfassung vorgelegt worden. Mit einer Reihe weiterer Drucksachen wurde in den Sitzungen des Ausschusses für Mobilität inhaltlich zu einzelnen Radwegebauprojekten berichtet.

Außerdem wurde von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen mit Drucksache 14/0588 ein Antrag zum Thema IGA-Radwege in RVR-Trägerschaft gestellt. Das Thema IGA-Radwege wird hier aufgegriffen, die Beantwortung der Anfrage in der Drucksache 14/0588-1 enthält darüber hinaus gehende ergänzende Darstellungen.

Außerdem ist von den Koalitionsfraktionen SPD und CDU mit Drucksache 14/0641 ein Antrag zu dem Thema „Offene Planstellen beim Radwegbau in der Metropole Ruhr“ gestellt und von der Verbandsversammlung in der Sitzung vom 24.06.2022 beschlossen worden. Die Verwaltung bearbeitet mit der vorliegenden Drucksache abschließend auch die in dem Antrag enthaltenen Aufträge.

Die Förderung der Radmobilität mit der Konzeptentwicklung und der Realisierung regional bedeutsamer Radwegeinfrastruktur im Verbandsgebiet ist im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung ein besonders relevantes Thema. Ein Schwerpunkt dieser Aufgaben wird im Referat Mobilität bearbeitet. Weitere Organisationseinheiten des RVR und von RVR Ruhr Grün, aber auch der Ruhr Tourismus GmbH (RTG) sind durch liegenschaftliche, vertragsrechtliche Belange und Aufgaben der Pflege und Unterhaltung sowie Marketingaspekte ebenfalls eng mit diesen Themen befasst. Bezüge bestehen auch zum Projekt Internationale Gartenausstellung Metropole Ruhr 2027 (IGA 2027) und der zum Zwecke ihrer Durchführung gegründeten Gesellschaft. Im Rahmen dieser Vorlage steht insbesondere die Arbeit der Teams im Vordergrund, die sich im Referat Mobilität mit der Realisierung von Radwegebauprojekten befassen.

Künftig wird das Referat Mobilität in Form eines Statusberichtes über seine Arbeit und den Stand der von ihm bearbeiteten Radinfrastrukturprojekte regelmäßig berichten. Der erste Statusbericht ist Teil dieser Vorlage und als **Anlage** beigefügt.

Die Aufgaben Bau von Radwegen, Öffentlichkeitsarbeit, Beschwerdemonitoring, Ausschussbetreuung und Begleitung von Sonderbauprojekten und Radwegeinfrastrukturprojekten Dritter sowie CAD/Visualisierung sind im Detail aus der Darstellung der Arbeitsprofile der Teams 21-2 *Kompetenzzentrum Radwegebau Ruhr* und 21-3 *Realisierung von Radwegeinfrastruktur* zu entnehmen; auf die **Anlage** wird verwiesen.

Die von den beiden Teams zu bearbeitenden Projekte gehen auf verschiedene Grundlagen zurück. Neben einer Reihe von aktuellen Projekten, die bereits vor der Gründung des Referates Mobilität und der beiden Teams vorqualifiziert wurden, liegt dem Arbeitsprogramm vor allem das Freizeitradwegekonzept aus dem Jahre 2012 zugrunde (Drucksache 12/0590 „Regionales Radwegenetz“ (VV vom 25.06.12)).

Im Hinblick auf ein zu entwickelndes zukünftiges Arbeitsprogramm sind mit Bezug zur Alltagsradmobilität vor allem der *Endbericht zum Umsetzungskonzept Regionales Radwegenetz* (siehe auch Drucksache 14/0568) sowie der Bericht zur *Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr* (siehe Drucksache 13/1399) relevant. Das sich in Vorbereitung befindende Konzept zur Verschneidung von Alltags- und Freizeitradwegen wird ebenfalls wichtige Hinweise für das künftige Arbeitsprogramm liefern.

Insgesamt ergeben sich daraus schon jetzt eine Reihe vielfältiger Aufgaben und Projekte, die aufgrund verfügbarer personeller Ressourcen, derzeitigem Projekt-Qualifizierungsgrad sowie nach Aufwand und verfügbaren Fördermitteln priorisiert wurden (siehe Projektübersicht im Statusbericht - **Anlage**). Dementsprechend ist derzeitiger Schwerpunkt die Realisierung von Projekten, die bereits vor der Gründung des Teams qualifiziert wurden. Zum einen sind dies Projekte mit rechtskräftigen Fördermittelbescheiden oder die als Maßnahmen „zur Verbesserung der Infrastruktur im Emscher Landschaftspark“ bereits angelaufen waren. Darüber hinaus werden auf Grundlage entsprechender Planungsvereinbarungen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW (Upgrade Rheinische Bahn/RS1) und mit der Stadt Bochum (EmscherPark Radweg EPR in Bochum) Radinfrastrukturprojekte realisiert. Ausführliche Projektbeschreibungen sind dem Statusbericht zu entnehmen (**Anlage**).

A) Radwegebauprojekte

Die Projekte wurden dazu in fünf Kategorien eingeteilt:

- In Bearbeitung
- In Vorbereitung
- Derzeit keine Bearbeitung
- Begleitung und Beratung
- Abgeschlossen

I. Projekte in Bearbeitung

Dabei handelt es sich um Projekte, die auf der Grundlage eines rechtskräftigen Förderbescheides oder anderer vertraglicher Verbindlichkeiten systematisch und kontinuierlich durch Fachpersonal entsprechend der Leistungsphasen (Lph 1 - 9) der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) bearbeitet werden.

- Hoesch-Hafenbahn-Weg 1. Bauabschnitt – 1. BA (ehem. Gartenstadtradweg), Dortmund
- S-Bahn-Brücke Massener Weg, Dortmund
- Upgrade Rheinische Bahn (Abschnitt Universität Essen bis Hbf Mülheim a.d.R) auf Radschnellwegstandard (RS 1)
- Emscher Park Radweg Rampe In der Grume, Bochum

II. Projekte in Vorbereitung

Diese Projekte können aufgrund zahlreicher bereits laufender Projekte, mangelnder Grundstücksverfügbarkeit und aus personellen Gründen bislang nicht kontinuierlich bearbeitet werden können.

- Hoesch-Hafenbahn-Weg 2. BA (ehem. Gartenstadtradweg), Dortmund
- Brücke Prosperstraße, Bottrop
- Tunnelöffnung Halde Hoheward, Herten
- Verbindung Halde Hoheward - Emscherpromenade „Alte Bahntrasse“, Herten
- König-Ludwig-Trasse 3. BA, Castrop-Rauxel/Datteln/Oer-Erkenschwick

III. Derzeit keine Bearbeitung

Unter dieser Kategorie werden Projekte aufgeführt, für welche zunächst Personalkapazitäten aus anderen Projekten verlagert bzw. neue Projektstellen bewilligt werden müssen und daher weder punktuell noch systematisch entwickelt und bearbeitet werden können, für die aber eine Erwartungshaltung besteht.

- Zechenbahntrasse Herten Westerholt - "Allee des Wandels" BA 1, Herten
- Zechenbahntrasse Herten Westerholt - "Allee des Wandels" Bauabschnitt 4.1, Gelsenkirchen
- Lohbergbahn, Dinslaken/ Duisburg
- Hoesch-Hafenbahn-Weg 3. BA (ehem. Gartenstadtradweg), Dortmund

IV. Begleitung und Beratung

Neben der Durchführung eigener Planungen und der Umsetzung von Rad- und Fußweginfrastrukturprojekten erfolgt auch die technische oder finanzielle Beteiligung an Bauprojekten Dritter. Diese Projekte, die zum Teil auf RVR-Flächen realisiert werden, liegen dann in der Federführung der betroffenen Kommunen. Es handelt sich dabei vorrangig um Erweiterungs- oder Qualifizierungsprojekte, deren Umsetzung von besonderem Interesse für die jeweilige Kommune sowie von regionaler Bedeutung sind. Dabei sind insbesondere die bisherigen förderrechtlichen Rahmenbedingungen, Zweckbindungsfristen sowie Ausbaustandards zu berücksichtigen. Für den RVR ist die Begleitung solcher Projekte mit nicht unerheblichen Personalkapazitäten und zum Teil mit umfänglichen Kostenbeteiligungen verbunden. Beispielhaft zu nennen sind:

- die geplante Asphaltierung und Ausbau der Grugatrasse in Essen und Mülheim,
- Klöcknertrasse/Zubringer RS 1, Kamen,
- die Asphaltierung der HUGO-Bahn in Gelsenkirchen,
- die Erhaltung der Hubbrücke am Rheinpreußenhafen in Duisburg,
- der RS 1-Ausbau Mülheim Hbf bis Hochschule Ruhr West.

V. Abgeschlossene Projekte

Darunter werden Projekte aufgeführt die der RVR im Jahr 2022 baulich umgesetzt hat, für die aber teilweise noch „Aftersales“-Aufgaben zu erledigen sind.

- Emscher Park Radweg, Bochum,
- Lückenschluss Brakerstr, Bottrop.

B) Querschnittsaufgaben

Fachkommunikation / Information / Beteiligung

Aufgrund der Komplexität der Projekte, der sich ständig ändernden Rechtsgrundlagen für die Planung und den Bau von Radwegen und insbesondere wegen des allgemein sehr großen öffentlichen Interesses an den konkreten Radmobilitätsprojekten wird eine enge kommunikative Begleitung der Mobilitätsprojekte des RVR immer wichtiger. Insoweit muss die fachkommunikative Begleitung von Projekten durch frühzeitige Beteiligung von Bürger:innen, Verbänden, Initiativen und Politik kurzfristig auf- und ausgebaut werden. Derzeit ist dies nur mit vorhandenem Personal durchzuführen, welches dann im Einzelfall für die originäre ingenieurseitige Projektbearbeitung nicht mehr verfügbar ist und überdies diese Aufgabe mangels Fachqualifikation nicht auf dem erwünschten Qualitätsniveau wahrnehmen kann.

Neben den baulichen Aufgaben werden weitere Dauer- bzw. Querschnittsaufgaben bearbeitet, die im Folgenden kurz dargestellt werden.

Ausschuss für Mobilität

Der Ausschuss für Mobilität ist ein der Verbandsversammlung (VV) vorgelagertes politisches Gremium des RVR und wird seit seiner Konstituierung im Jahr 2021 durch das Referat 21 betreut. Der Ausschuss ist für die Vorberatung aller mobilitätsbezogenen Entscheidungen der VV zuständig. Die öffentlichen Sitzungen finden quartalsweise statt.

Die Betreuung des Ausschusses für Mobilität erfolgt derzeit mit Personal, welches dem Referat für andere Aufgaben zugewiesen worden war.

Referatscontrolling, Haushaltsplanung, Berichtswesen, Fördermittelmanagement

Haushälterische, finanztechnische Belange der Projektentwicklungen werden durch gezieltes Controlling gesteuert. Die Übernahme der für die erfolgreiche Bewirtschaftung der Finanz- und Fördermittel entstehenden Aufgaben durch eigens geschultes Personal, soll für Effizienz und Verlässlichkeit sorgen und die (Fach-)Arbeit des Projektpersonales im Team und im Referat entlasten. Seit der Zuweisung einer neuen Zeitstelle Mitte 2022 (mit der Perspektive der Entfristung in 2023) können diese Aufgaben in der gebotenen Breite und Tiefe bearbeitet werden.

Ebenso verhält es sich mit dem perspektivischen Aufbau eines regionalen Fördermittelmonitorings und eines regionalen Wissensmanagements für Fördermittelakquisition und -bewirtschaftung mit Bezug auf den Radwegebau.

Routen- und Qualitätsmanagement

In Kooperation mit den Mitgliedskommunen, weiteren Baulastträgern und RVR Ruhr Grün wird das Routen- und Qualitätsmanagement von über 1.200 km Radwegen im radrevier.ruhr (Wege-Infrastruktur/Wegweisung, „PIA-Rangerprojekt“, RVR-Radwegepaten) koordiniert und gesteuert.

Hierunter fällt auch die Leitung der Arbeitskreise Infrastruktur RuhrtalRadweg und radrevier.ruhr in Kooperation mit der RTG (Ruhr Tourismus GmbH).

Eine weitere Aufgabe ist – in Zusammenarbeit mit dem Geonetzwerk.metropleRuhr innerhalb des Referates 9 Geoinformation und Raumbewachung – die ständige Pflege des „Radroutenspeichers“. Dieser ist u. a. Datengrundlage für den *www.radtourenplaner.ruhr* sowie für die Baustellen-Informationen auf den Seiten der RTG zum RuhrtalRadweg, zur Römer-Lippe-Route und zum radrevier.ruhr. Inzwischen können diese Daten auch zur Pflege des RVR-Wegweisungskatasters und somit in Zukunft auch zur (für die Kommunen verpflichtenden) Meldung von Änderungen an das Landesradverkehrsnetz genutzt werden.

C) Sachstand Personal

Mit Wirkung ab 01.04.2020 ist innerhalb des Bereichs III Planung das Team 8-3 Kompetenzzentrums Radmobilität Ruhr im Referat 8 Regionalentwicklung eingerichtet worden. Zu diesem Zeitpunkt existierte im Referat 8 bereits das Team 8-2 Mobilität, in welchem verkehrsträgerübergreifend Mobilitätsanalysen und -konzepte, Radwegekonzepte sowie Modellprojekte erstellt bzw. bearbeitet wurden. Diese beiden Teams wurden mit Wirkung ab 01.09.2021 aus dem Referat 8 herausgelöst und zu dem neuen Referat 21 Mobilität zusammengeführt. Neben der Realisierung von Radwegetrassen werden im Referat Mobilität

u.a. komplexe Sondervorhaben (Eisenbahnbrücken mit Radwegen, Baumaßnahmen Dritter auf RVR-Radwegen) bearbeitet und engmaschig begleitet; für diesen Zweck ist das Team 21-3 Realisierung Radwegeinfrastruktur angelegt worden. Mit Stand Oktober 2022 stellt sich die Struktur des Referates Mobilität wie folgt dar:

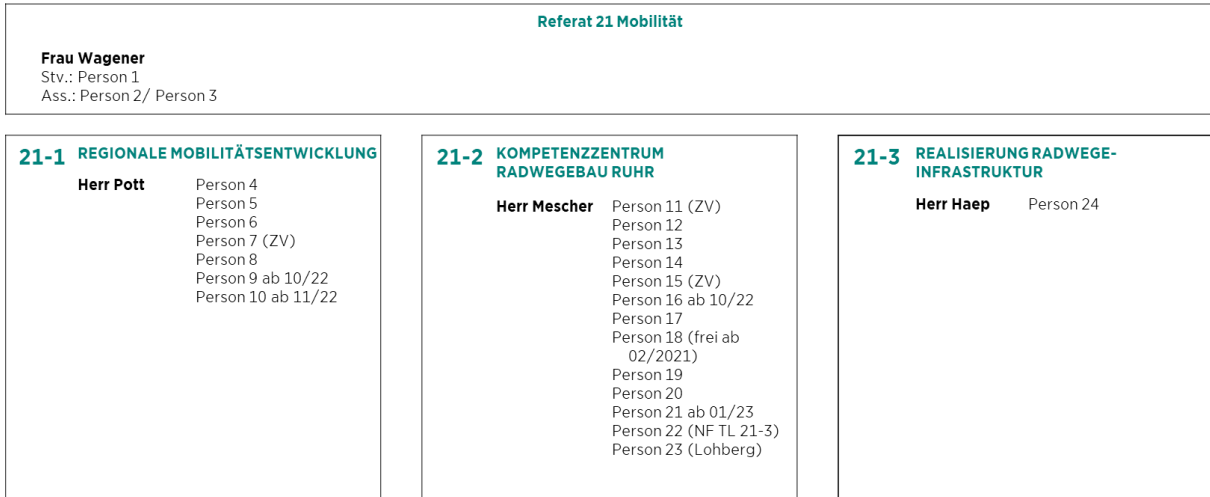


Abbildung 1 Stand Oktober 2022

Ausgehend von der Startkonstellation wurden für 2022 insgesamt fünf Planstellen und vier Zeitverträge sowie für 2023 eine Planstelle, vier Zeitverträge und zwei Zeitvertragsverlängerungen beantragt. Die Haushaltssituation ermöglichte für 2022 die Genehmigung von drei Planstellen und einem Zeitvertrag sowie für 2023 einer Planstelle, zweier Zeitverträge und zweier Zeitvertragsverlängerungen. Festzustellen ist, dass sich das Referat Mobilität noch im Aufbau befindet und weitere Stellen für eine verbesserte Personalausstattung bedarfsgerecht und wünschenswert wären (z.B. Fachkommunikation/Öffentlichkeitsbeteiligung). Weiterhin orientiert sich die tatsächliche Personalausstattung der jeweiligen Radwegeinfrastrukturprojekte beim RVR noch nicht an der auch bei anderen öffentlichen Stellen vergleichbaren Größenordnung.

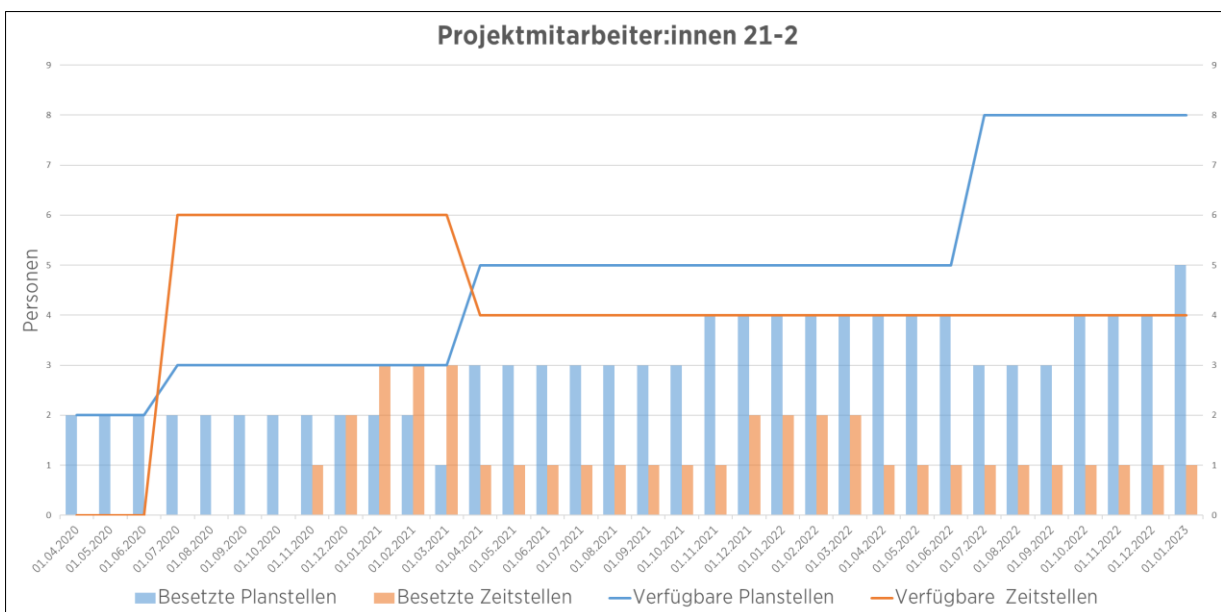


Abbildung 2

Der vorstehende Soll-Ist-Abgleich stellt ausschließlich den Sachstand des Soll-Personalbedarfs für die laufenden und die in Vorbereitung befindlichen Projekte dar. Wie der Tabelle zu entnehmen ist, bleibt die Ist-Personalstärke insbesondere aufgrund der angespannten Arbeitsmarktlage deutlich hinter dem Soll zurück.

Für die obenstehend als „derzeit keine Bearbeitung“ und teilweise auch als „in Vorbereitung“ gekennzeichneten Projekte konnten aufgrund der Haushaltssituation und der Arbeitsmarktlage die Planstellen und Zeitverträge nicht oder nicht in vollem Umfang genehmigt bzw. besetzt werden; diese Umstände tragen letzten Endes zu der entsprechenden Kategorisierung der Projekte – teilweise trotz entgegenstehender politischer Erwartungen vor Ort – bei.

Nicht berücksichtigt sind in dieser Betrachtung zwei Stellen für Werkstudierende, die in Teilzeit (40 % der regelmäßigen wöchentlichen Arbeitszeit) und zeitlich befristet (für 36 Monate) vorgesehen waren. Hierdurch sollte eine Entlastung des Projektpersonals von Zusammenhangstätigkeiten bei der Projektbearbeitung erfolgen sowie im Studium befindliches Personal frühzeitig an den RVR gebunden werden. Von diesen beiden Stellen war eine für unterstützende Arbeiten bei der Prä-Qualifizierung künftiger Radwegeinfrastrukturprojekte eingeplant, konnte aber im Zuge der bisherigen Beratungen zum Haushalt 2023 nicht berücksichtigt werden.

Auf den Radwegebau wirkt sich diese Personalsituation selbstverständlich aus. Zeitgerechte Projektrealisierungen sind dadurch gefährdet. In der momentanen Arbeitsmarktlage hat der RVR als Projektträger und Arbeitgeber nur eingeschränkte Möglichkeiten, dem entgegen zu wirken. Die Verwaltung geht allerdings davon aus, dass alle Projektrealisierungen der Kategorien I und II zumindest hinsichtlich der Personalkapazität sichergestellt werden können, sofern die genehmigten Planstellen und Zeitverträge in absehbarer Zeit besetzt werden können.

Abgesehen von den haushalterischen Rahmenbedingungen ist die Bewerber:innensituation unter Landschaftsarchitekt:innen und Bauingenieur:innen für den Radwegebau aufgrund des Fachkräftemangels äußerst angespannt. Das äußert sich nicht zuletzt darin, dass trotz einer Reihe von zusätzlichen Maßnahmen des Personalreferates (Verlängerung von Ausschreibungsfristen, proaktiver und kreativer Umgang mit Initiativbewerbungen, Direktansprache von Kooperationspartnern, Hochschulen, Multiplikator:innen, Dienstleistern etc.) in der jüngeren Vergangenheit bei einer signifikanten Anzahl von Stellenausschreibungsverfahren keine erfolgreichen Besetzungen realisiert werden konnten. Exemplarisch seien nachfolgend einige Beispiele über erfolglos verlaufene Stellenbesetzungen aufgeführt.

Nr.	Titel	EG	Befristung	Anzahl Klicks	Anzahl Bewerbende	besetzt
287/22	Projektleitung im Bereich „Planung“ (Krankheitsvertretung)	11	Befristete Krankheitsvertretung m. d. Perspektive der Entfristung (Haushaltsvorbehalt)	366	0	Nicht besetzt
960/21	Landschaftspfleger/ Landschaftsarchitekt für das Projekt RS 1	11	Befristet bis 30.06.2024	319	2	Nicht besetzt

Nr.	Titel	EG	Befristung	Anzahl Klicks	Anzahl Bewer-bende	besetzt
779/20	Projektmitarbeiter für das Kompetenzzentrum Rad-mob. Ruhr (Allee des Wandels)	11	Befristet 2 Jahre	561	1	Nicht besetzt
778/20	Projektmitarbeiter für das Kompetenzzentrum Rad-mob. Ruhr (Hoesch-Ha-fenbahn)	11	Befristet 3 Jahre	582	3	Nicht besetzt

Ausblick und Bedarfe Personal

Um zu vermeiden, dass zukünftig – wie leider bereits geschehen – Fördermittelbescheide zurückgegeben werden müssen, ist ein Strategiewechsel in der Projektbearbeitung aus fachlicher Sicht unumgänglich.

Aus den Erfahrungen bei dem Projekt „Allee des Wandels“, aber auch im Zusammenhang mit der Bearbeitung weiterer Radwegeinfrastrukturprojekte (z.B. Hoesch-Hafenbahn-Weg 1. BA) leitet sich die Erkenntnis ab, dass Projekte einer umfangreichen Präqualifikation bedürfen, bevor sie einer Fördermittelakquise zugeführt werden. Dies setzt die tatsächliche und vertraglich gesicherte Grundstücksverfügbarkeit und eine durchgearbeitete Entwurfs- bzw. Genehmigungsplanung noch vor einem Fördermittelantrag voraus. Eingedenk der äußeren Rahmenbedingungen mit Fachkräftemangel, hoher Auslastung externer Büros, erheblichen Preissteigerungen im Bau bei gleichzeitig eigener knapper Personalausstattung einer im Aufbau befindlichen Organisation ist eine gegenüber Dritten frühzeitige und realistische Einschätzung des tatsächlich zu erbringenden Leistungsumfangs unerlässlich. Hierzu ist eine veränderte Praxis in der Personaldisposition bei Fördermittelprojekten erforderlich: Geförderte Zeitvertragsstellen können aus rechtlichen Gründen erst mit positivem Fördermittelbescheid ausgeschrieben und zeitverzögert eingerichtet werden. Ob diese zeitlich befristeten Stellen erfolgreich zu besetzen sind, bleibt vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels abzuwarten.

Nicht nur für die reine Bearbeitung laufender Projekte wird Personal benötigt, sondern auch für die vorgelagerte separate Qualifizierung zukünftiger Projekte. Der fachliche Projekt-Qualifizierungsprozess wird aufgrund der sich ständig wandelnden Planungs- und Bauvorschriften und der im Einzelfall meist langwierigen Grundstücksverhandlungen außerdem zunehmend komplexer. Dies macht eine Projektqualifizierung parallel zur Bearbeitung eines laufenden Planungs- und Bauprojektes kaum bis gar nicht möglich. Das bedeutet, dass künftig zusätzlich unbefristet beschäftigtes Stammpersonal zur Erarbeitung der umfangreichen Vorarbeiten im Zusammenhang mit einer Fördermittelbeantragung benötigt wird. Die Bearbeitung von Vorhaben in Förderprojekten durch „mitgefördertes“ Personal wird in der gegenwärtigen Arbeitsmarktlage voraussichtlich nur sehr punktuell möglich sein.

Derzeit befindet sich die zukünftige Organisationsentwicklung unter dem Titel „Referat 21 - 3-Säulen-Modell“ eine angepasste Organisationsstruktur in der Umsetzung. In dieser Zielkonstellation sind im Radwegebau zwei Teams erforderlich: ein Team, welches die Projektvorbereitung und -realisierung von Radwegetrassen übernimmt, und ein weiteres Team

mit Zuständigkeit für die Projektqualifizierung und die Realisierung von komplexen Sondervorhaben, wie z.B. Eisenbahnquerungen mit Radwegen, Querungen im innerstädtischen Bereich und die Begleitung von Bauvorhaben Dritter auf Radwegetrassen des RVR. Als lernende Organisation wird im Rahmen einer Evaluation überprüft, wie sich dieser Ansatz bewährt und welche Anpassungen ggfs. erforderlich sind. Dazu soll der zweite Statusbericht erste Einschätzungen enthalten.

Anlage: **Sachstand und Arbeitsprogramm Radwegeninfrastruktur – Statusbericht 2022**

Finanzielle und haushaltmäßige Auswirkungen sowie Folgewirkungen:

1. Teilergebnisplan Kostenstelle _____; Kostenträger _____;

Teilergebnisplan	Lfd. HH-Jahr	2023	2024	2025	2026 ff.
Erträge					
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2023	2024	2025	2026 ff.
Erträge					
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe					
Abweichungen ¹					

2. Teilfinanzplan Kostenstelle _____; Kostenträger _____; Investitions-Nr. _____

Teilfinanzplan	Lfd. HH-Jahr	2023	2024	2025	2026 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2023	2024	2025	2026 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe					
Abweichungen ¹					

¹ Positiver Wert = Nachveranschlagung bzw. Deckung erforderlich

3. Auswirkungen

- Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist nicht erforderlich (**Haushaltsverbesserung/-neutralität**).
- Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist erforderlich (**Haushaltsverschlechterung**). Erläuterungen siehe unten.
- Folgewirkungen sind in dem o. g. Bedarf berücksichtigt.

Erläuterungen: Für nähere Informationen zu den einzelnen Projekten wird auf den Haushaltsplanentwurf 2023 sowie das fortlaufende unterjährige Berichtswesen verwiesen.

4. Bilanz

Veräußerungsgewinne bzw. -verluste können gemäß § 44 Abs. 3 KomHVO NRW zu zusätzlichen finanziellen Auswirkungen in der Bilanz führen.

- Keine Auswirkungen, weil keine Veräußerungsgewinne bzw. -verluste entstehen.
- Die finanziellen Auswirkungen aus Veräußerungsgewinnen bzw. -verlusten werden in den Erläuterungen dargestellt.

Erläuterungen:

Sachbearbeiter/in	Referat / Referatsleiter/in	Bereich / Beigeordnete/r	Regionaldirektorin Karola Geiß-Netthöfel
Mescher, Dennis Haep, Christoph Gabryszczak, T.	Wagner, Maria	Bereich III Planung	
Akt.zeichen		Kuczera, Stefan	