


Die Regionaldirektorin	
Drucksache Nr.: 14/1409	

	21.12.2023
Beschlussvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Mobilität	vorberatend	20.02.2024	
Betriebsausschuss RVR Ruhr Grün	vorberatend	23.02.2024	
Verbandsausschuss	vorberatend	04.03.2024	
Verbandsversammlung	beschließend	15.03.2024	

Betreff: Regionale Radwegpflege - Pilotprojekt zur Analyse möglicher zentraler Dienstleistungen durch den RVR

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beauftragt die Verwaltung das Pilotprojekt zu zentralen Dienstleistungen durch den RVR im Rahmen der Regionalen Radwegpflege fortzuführen. Ziel ist die Erarbeitung konkreter Pflegevereinbarungen und deren finanzielle Auswirkungen auf die entsprechenden Haushalte.

Begründung:

Angelehnt an die Empfehlungen der Gemeindeprüfungsanstalt zur überörtlichen Prüfung 2021 beabsichtigt der Regionalverband Ruhr (RVR) - hier den Bereich III mit dem Referat Mobilität - zu prüfen, inwiefern der RVR als Dienstleister für die regionale Familie bedeutsame Radwege in unterschiedlicher Baulast überregional pflegen und unterhalten kann, um die für den Tourismus und Alltagsverkehr geschaffenen Qualitäten zu sichern und zeitgemäß weiterzuentwickeln. (*Quelle: gpaNRW - Gesamtbericht Überörtliche Prüfung des RVR 2021, u.a. Seite 218*)

Die Radwegpflege ist im Fachbereich des Freiraumpflege- und Infrastrukturmanagements in der eigenbetriebsähnlichen Einrichtung Ruhr Grün organisiert, sodass die Ausarbeitungen auf Erfahrungswerten basieren, insbesondere aus dem seit 2007 laufenden Trägerschaftsvertrag Emscher Landschaftspark mit den Emscher Park Radwegen.

Von den insgesamt 53 kreisangehörigen und kreisfreien Städten und Gemeinden haben fünf ihr Interesse an einem Pilotprojekt bekundet. Mit den Städten Bochum, Haltern am See, Kamen, Witten und Duisburg sind zwei kreisfreie Städte und drei Kreise mit sehr unterschiedlichen Gegebenheiten und Nutzungs- und Unterhaltungsbedingungen vertreten.

Ausgangslage

Der RVR ist – anders als eine Stadt - sehr dezentral organisiert. Die Objekte sind zum Teil kleinflächig und liegen räumlich weit auseinander. Aufgrund dieser langen Rüst- und Fahrtzeiten sind die typischen Betriebshöfe zur Pflege und Unterhaltung bislang wenig wirtschaftlich und zielführend. Derzeit werden überwiegend Fremdfirmen zur Leistungserbringung beauftragt. Wären mehrere Objekte, Flächen, Strecken oder andere Grünanlagen von einem Betriebshof steuerbar, könnte sich diese Situation bezüglich der Abhängigkeit von Auftragnehmern positiver und im Gesamtkontext wirtschaftlicher gestalten.

Gleichzeitig melden die Städte und Gemeinden Interesse und Bedarf an Unterstützung bei der Radwegepflege. Die Nutzungsintensität und die Ansprüche an funktionierende Infrastruktur im Radverkehr hat in den letzten Jahren enorm zugenommen. Haushalterisch kann nicht vollumfänglich gegengesteuert werden. Anders als die typische Parkanlage mit ihren zentralen Hotspots sind Radwege vergleichsweise weitläufige, Müll- und Vandalismus-anfällige Pflegeobjekte mit hohem Kontroll- und Wartungsaufwand zur Wahrung der Verkehrssicherung und eines gepflegten Erscheinungsbildes.

Die Kostensituation ist für die regionale Familie vergleichbar. Gleichwohl ob Kreis, Stadt oder RVR: die Lohnkosten sind im TVÖD geregelt, die Kosten für Betriebsstoffe, Maschinen, Pflanzen, etc. sind für alle auf gleich hohem Niveau. Wirtschaftlicheres Handeln ist nur durch Synergien oder Kooperationen vor Ort vorstellbar.

Zudem hat sich die Marktlage, die Arbeitswelt, in den letzten Jahren verändert. Die Dienstleistungsunternehmen klagen über Fachkräftemangel und werben sich die Leistungsträger ab. Die Ausfallzeiten steigen seit Jahren an. Es gibt Lieferverzögerungen. Insgesamt ist eine Abnahme von Qualitäten externer Auftragnehmer zu beobachten.

Bei den Betriebshöfen ist die Situation ähnlich. Auch hier sind hohe Ausfallzeiten und Abwerbungen zu beobachten. Auch hier müssen Kostensteigerungen und Lieferverzögerungen kompensiert werden.

Es gilt einmal mehr die Frage: Eigenleistung oder Fremdleistung?

Mögliches Einsparpotenzial bei Eigenleistungen

Können kleinere spezialisierte Betriebshöfe von einem Standort aus mehrere Radwege pflegen und unterhalten, könnten Betriebskosten gemindert und Qualitäten vor Ort gesteigert werden. Das Fachwissen wächst und kann transferiert werden.

Mögliches Einsparpotenzial bei Fremdleistungen

Eine Regionale Radwegeunterhaltung könnte auf eine solche Entwicklung reagieren, indem beispielweise bei Ausschreibungen mehrerer Radwege, losweise gebündelt Ingenieurleistungen eingespart werden könnten

Ergebnisse des Pilotprojektes

Bei der Analyse der fünf Beispielkommunen werden Erfahrungswerte von Fremdleistungen berücksichtigt. Aufgrund der unsicheren derzeitigen Marktsituation sind die genannten Kostenstrukturen nur als Annahmen zu verwenden.

Die fünf Beispiele sind insgesamt sehr heterogen in ihren Wegestrukturen und geben ganzheitlich die unterschiedlichen Herausforderungen zur Qualitätssicherung und Weiterentwicklung eines regionalen Radwegenetzes wieder.

Im Folgenden sollen die fünf Exempel und der Umfang der Kostenermittlung kurz vorgestellt werden. Einige Abschnitte befinden sich auch auf RVR-Eigentumsflächen, welche i.d.R. Besitz überlassen sind. Auf pflegerelevante Besonderheiten, welche wesentlich zur Preisbildung beitragen, wird explizit hingewiesen. Von den Vegetationsstrukturen sind die Gehölzflächen die aufwendigsten, da hier neben den Schnittmaßnahmen auch regelmäßige wie unregelmäßige Kontrollleistungen erfolgen müssen. Im urbanen Bereich sind deutlich mehr Wegweisungen auf Vollständigkeit und Lesbarkeit zu kontrollieren als beispielsweise auf langen wasserbegleitenden Wegen.

Leistungsumfang

Alle Grundleistungen sind in einem Muster-Leistungsverzeichnis mit Kostenschätzung fixiert worden. Auf Basis dieser Arbeitsergebnisse wird mit den Kommunen die weitere Vorgehensweise im Rahmen des Pilotprojektes in den nächsten Monaten beraten. Neben einer inhalt-fachlichen Optimierung und Anpassung in den Kommunen wären auch mögliche Haushaltsgespräche zur Kostendeckung bei beabsichtigten Pflegeaufträgen in den Folgejahren denkbar und werden mit diesen Arbeitsergebnissen zur Diskussion gestellt.

Zur Qualitätssicherung von Radwegen sind im wesentlichen folgende Leistungsarten zu berücksichtigen:

- ✓ Wegweisung nach HBR NRW
- ✓ Grundpflege der Infrastruktur
- ✓ Verkehrssicherheitskontrollen
- ✓ Instandhaltung

- Winterdienst
- Grenzfreeschnitt
- Biotoppflege
- Instandsetzung I Neubau

Die ermittelten Kosten decken insbesondere die vier erstgenannten Leistungsarten ab. Im Rahmen der Grundpflege sind Leistungen wie Wartung der Wegweisung und Instandhaltung enthalten.

Kostenermittlung

Die ermittelten Kosten resultieren aus Erfahrungswerten vergleichbarer Leistungen für die Qualitätssicherung von Premiumradwegen. Das Niveau bewegt sich in Bezug auf die DIN 276 zwischen einer Kostenschätzung mit 30-40 v.H. Toleranz und einer Kostenberechnung zwischen 20-25 v.H. Toleranz. Aufgrund der derzeit angespannten Marktlage sind Abweichungen und Schwankungen nicht auszuschließen.

Eine flurstückscharfe Bearbeitung mag aus vertraglicher Sicht sinnvoll sein, nicht aber in der operativen Umsetzung. Manche Flächen sind so groß, dass eine vollständige Bearbeitung im Rahmen des Grünflächenmanagements deutlicher aufwendiger wäre als die eigentliche Radwegepflege. So liegt beispielsweise die Ruhrtalbahn, eine Museumsbahn, wegebegleitend in Witten mit steilen, bestockten Hängen auf demselben Flurstück wie der Radweg. Andernorts liegen Naturschutzflächen oder land- oder forstwirtschaftliche Flächen auf den Flurstücken des Radwegs. Hier ist anderes Expertenwissen mit anderen Lösungsansätzen gefragt.

Weiteres Vorgehen

Auf Basis der ermittelten Daten sollen nun mit den Projektpartnern die Qualitäten in Form der ausgewählten Radwegabschnitte, dem Leistungsumfang und dem Kostenrahmen beraten und weiter qualifiziert werden. Bei Interesse an einer Dienstleistung durch den RVR sind frühzeitig Pflegevereinbarungen und Haushaltsanmeldungen erforderlich.

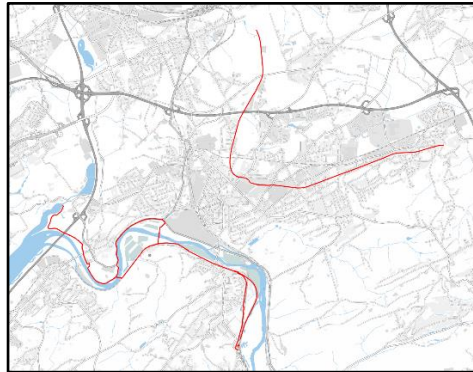
1 Witten

Die Stadt Witten hat mit dem RuhrtalRadweg (hauptsächlich Tourismus) und dem Rheinischen Esel (Alltag und Tourismus) zwei sehr abwechslungs- und erlebnisreiche Abschnitte in das Pilotprojekt eingebracht. Am Kemnader See geht es vom Freizeitbad Heveney durch Wiesen und Ortschaften über die Ruhrtalfähre Hardenstein beschattet und wassergebunden an der Zeche Nachtigall vorbei entlang der eingezäunten Ruhrtalbahn nach Wetter.

Der Rheinische Esel kommt östlich aus der Dortmunder freien Landschaft, führt nahezu zentral durch Witten hindurch, bis dieser im Nordwesten im Grünen auf Bochumer Stadtgebiet trifft. Sind die Abschnitte in der freien Landschaft eher extensiv zu pflegen, so ist im urbanen Raum durch mehr Ausstattung, aber auch durch Vermüllung und Vandalismus ein deutlich höherer Aufwand zu erbringen.

1.1: Grundinformationen

Strecke [m]	Beschreibung
4.878	Verbandsflächen
17.409	Fremdflächen
7.961	Gehölz einseitig
11.551	Gehölz beidseitig
31.063	Gehölz total
786	Kanal- Wasserbegleitung /
8.971	ländliche Struktur
11.878	Wohngebiete
1.438	Stadt



1.2 Kostenübersicht nach Leistungsarten und Radwegeabschnitten

Pos	Leistungsart	Rheinischer Esel	RuhrtalRadweg [RRW]	RRW Fährenumfahrung	RRW Hochwasserumfahrung
1	Wegweisung				
2	Grundpflege	58.631,09 €	26.863,96 €	554,61 €	6.615,57 €
3	Verkehrssicherheitskontrollen	16.958,83 €	13.718,56 €	4.124,06 €	1.874,96 €
4	Instandsetzung				
5	Winterdienst				
6	Grenzfreischnitt				
7	Biotoppflege				
8	Neubau				
	Gesamtlänge in m	8.812	8.775	2.800	1.900
	Kosten km/p.a.	8.578,07 €	4.624,79 €	1.670,69 €	4.468,70 €
	Gesamtkosten	75.589,92 €	40.582,52 €	4.678,68 €	8.490,53 €

1.3 Allgemeine Kostenübersicht

I	Gesamtlänge Streckennetz, in km	22,29
II	Kosten pro km, brutto	5.803,46 €
III	Gesamtkosten, brutto	129.341,71
	Ausarbeitungsstand:	29.01.2024

1.4 Fazit:

Es handelt sich um attraktive und wertvolle Routen mit besonderer Bedeutung für den Alltags- und Tourismusverkehr sowie Anbindung an urbane Räume. Die Abschnitte sind zusammenhängend und somit zielführend pflegbar.

2 Haltern am See

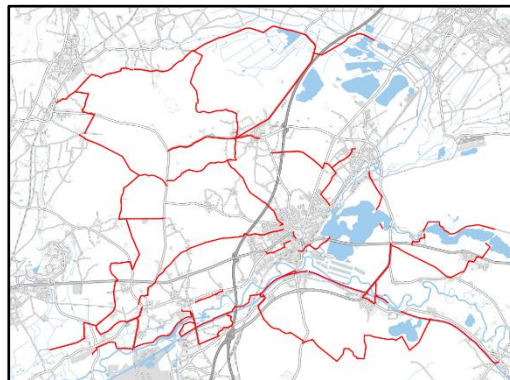
In Haltern am See sind fast alle radrelevanten Strecken für das Pilotprojekt gemeldet worden. Vom Innenstadtkern führen zahlreiche Routen über Straßen und/oder straßenbegleitend in den Freiraum.

Touristisch ist besonders der wasserbegleitende Radweg im Lippetal am Wesel-Datteln-Kanal und der Radweg auf der Hamburg-Venloer-Bahn von Bedeutung. Hier handelt es sich im Wesentlichen um West-Ost-Verbindungen.

Sehr viele Streckenabschnitte führen an Straßen vorbei oder durch verkehrsberuhigte Ortschaften. Neben dem Erhalt einer zuverlässigen Wegweisung gilt hier das Augenmerk auf Schäden der Fahrbahnoberflächen. Die Dienstleistungen beschränken sich auf Kontrollleistungen und Meldungen an den Baulastträger. An Straßen außerorts führt parallel ein Geh- und Radweg entlang. Neben den Kontrollleistungen sind Rückschnittarbeiten der Gehölzränder zur Qualitätssicherung zielführend und bei der Kostenermittlung berücksichtigt worden.

2.1: Grundinformationen

Strecke [m]	Beschreibung
8.543	Verbandsflächen
124.954	Fremdflächen
38.479	Gehölz einseitig
71.951	Gehölz beidseitig
182.381	Gehölz total
6.436	Kanal- Wasserbegleitung
	ländliche Struktur Wohngebiete Stadt



2.2 Kostenübersicht nach Leistungsarten und Radwegeabschnitten

Pos	Leistungsart	Römer-Lippe-Route	Kanaluferweg	Hamburg-Venloer-Bahn	Stadtnetz
1	Wegweisung				
2	Grundpflege	624,75 €	43.164,97 €	35.103,67 €	1.500,-?€
3	Verkehrssicherheitskontrollen	18.689,66 €	18.012,65 €	14.647,09 €	164.695,81 €
4	Instandsetzung				
5	Winterdienst				
6	Grenzfreeschnitt				
7	Biotoppflege				
8	Neubau				
	Gesamtlänge in m	10.534	9.422	6.588	106.953
	Kosten km/p.a.	1.833,53 €	6.493,06 €	7.551,72 €	1.567,94 €
	Gesamtkosten	19.314,41 €	61.177,61 €	49.750,76 €	167.695,81€

2.3 Allgemeine Kostenübersicht

I	Gesamtlänge Streckennetz, in km	133,50
II	Kosten pro km, brutto	2.209,33 €
III	Gesamtkosten, brutto	294.938,93 €
	Ausarbeitungsstand:	29.01.2024

2.4 Fazit:

Es gibt im Wesentlichen nur zwei touristisch interessante Abschnitte mit Naturerlebnis. Das übrige Netz führt über straßenbegleitende Radwege, über Wohnstraßen, Feldwege und ähnliche Strukturen. Im nächsten Schritt sollte mit den Baulastträgern und den derzeit zuständigen Stellen ein fachlicher Austausch über Möglichkeiten von Kooperationen mit finanzieller Beteiligung zur Qualitätssicherung stattfinden.

3 Bochum

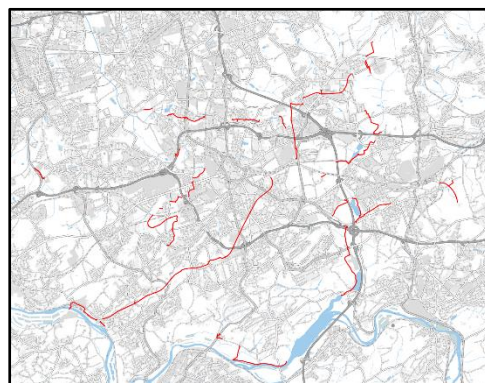
Die Stadt Bochum verfügt über ein verhältnismäßig großes Streckennetz auf ehemaligen Bahntrassen. Die Trassen sind größtenteils im Eigentum des RVR aber besitzüberlassen von der Stadt Bochum. (nicht „besitzüberlassen an die Stadt BO“?)

Von besonderer Bedeutung ist in Bochum die fast 12km lange, größtenteils sogar beleuchtete Springorum-Trasse, die sich von der Stadtmitte bis zum Eisenbahnmuseum und der Ruhr im Süd-Osten Bochums erstreckt und einer Vielzahl von Pendlern und Freizeitsuchenden eine ideale Strecke bietet.

Darüber hinaus bilden viele kleinere, aber gut ausgebaute Teilabschnitte, die über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind, ein großes Ganzes.

3.1: Grundinformationen

Strecke [m]	Beschreibung
11.443	Verbandsflächen
35.408	Fremdflächen
8.336	Gehölz einseitig
23.903	Gehölz beidseitig
56.142	Gehölz total
	Kanal- /
826	Wasserbegleitung
12.207	ländliche Struktur
34.644	Wohngebiete
0	Stadt



3.2 Kostenübersicht nach Leistungsarten und Radwegeabschnitten

Pos	Leistungsart	Springorum-Trasse	Kornharpen-Gerthe-Trasse	RuhrtalRadweg	Emscher Park Radwege
1	Wegweisung				
2	Grundpflege	72.191,09 €	48.387,55 €	12.083,68 €	106.900,25 €
3	Verkehrssicherheitskontrollen	19.771,68 €	11.459,51 €	503,51 €	51.067,85 €
4	Instandsetzung				
5	Winterdienst				
6	Grenzfreeschnitt				
7	Biotoppflege				
8	Neubau				
	Gesamtlänge in m	9.743	5.554	2.308	29.246
	Kosten km/p.a.	9.438,86 €	10.791,03 €	5.453,72 €	5.401,36 €
	Gesamtkosten	91.962,77 €	59.847,06 €	12.587,19 €	157.968,10 €

3.3 Allgemeine Kostenübersicht

I	Gesamtlänge Streckennetz, in km	46,85
II	Kosten pro km, brutto	6.880,65 €
III	Gesamtkosten, brutto	322.365,33
	Ausarbeitungsstand:	29.01.2024

3.4 Fazit:

Für eine Übernahme der Pflege wären ein zusammenhängendes Netz oder längere Radwegeabschnitte wirtschaftlich und zielführend. Die vorgeschlagenen Abschnitte der Stadt Bochum sind vielzählig und kleinteilig. Hier sollte mit der Stadt Bochum das Streckennetz noch weiter qualifiziert werden.

4 Kamen

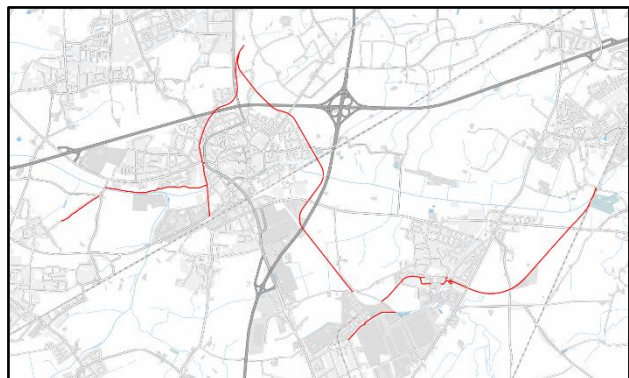
Die Stadt Kamen verfügt über 3 zusammenhängende Radwege (Klößnerbahn, Eilater Weg und Gartenstadtweg), die die Stadt Kamen mit den umliegenden Städten Bönen, Bergkamen, Unna, Dortmund und Lünen verbinden. Manche davon sogar ohne jegliche Unterbrechung durch Kraftverkehr.

Aktuell finden umfangreiche Baumaßnahmen am Gartenstadtweg statt, um die Streckenführung durch die Wohnbebauung zu verbessern.

Die gut ausgebauten Strecken liegen, wie auch in Bochum, auf ehemaligen Bahntrassen, die oft zu beiden Seiten von dichtem Gehölzbestand gesäumt sind. Hinzu kommen größere Abschnitte, die einen regelmäßigen Zaunfreischnitt erforderlich machen, z.B. der Abschnitt „Kaserne“.

4.1: Grundinformationen

Strecke [m]	Beschreibung
3.645	Verbandsflächen
13.056	Fremdflächen
1.427	Gehölz einseitig
11.675	Gehölz beidseitig
24.777	Gehölz total
	Kanal- /
0	Wasserbegleitung
5.529	ländliche Struktur
11.171	Wohngebiete
0	Stadt



4.2 Kostenübersicht nach Leistungsarten und Radwegeabschnitten

Pos	Leistungsart	Klöcknerbahn	Eilaterweg	Gartenstadtweg
1	Wegweisung			
2	Grundpflege	34.824,51 €	39.132,36 €	23.321,75 €
3	Verkehrssicherheitskontrollen	11.671,33 €	13.490,60 €	13.791,48 €
4	Instandsetzung			
5	Winterdienst			
6	Grenzfreeschnitt			
7	Biotoppflege			
8	Neubau			
	Gesamtlänge in m	5.004	5.784	5.913
	Kosten km/p.a.	9.291,73 €	9.098,02 €	6.276,55 €
	Gesamtkosten	46.495,84 €	52.622,96 €	37.113,23 €

4.3 Allgemeine Kostenübersicht

I	Gesamtlänge Streckennetz, in km	16,70
II	Kosten pro km, brutto	8.157,12 €
III	Gesamtkosten, brutto	136.232,06 €
	Ausarbeitungsstand:	29.01.2024

4.4 Fazit:

Drei längere lineare Strukturen wären für die Pflege gut organisierbar und von anderen Pflegeobjekten gut abgrenzbar. In der weiteren Pilotphase sollten die gewünschten Leistungen noch auf fachlicher Ebene zwischen Stadt und Ruhr Grün qualifiziert und finalisiert werden.

5 | Duisburg

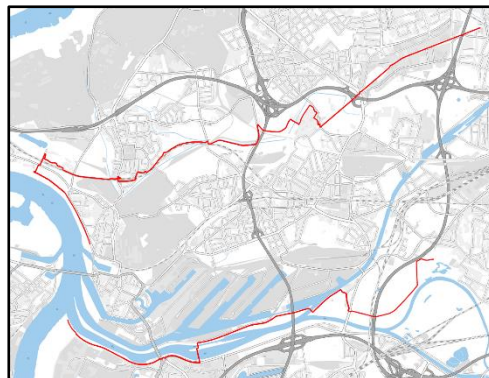
Im westlichsten Pilotprojekt sind überwiegend die ehemaligen Bahntrassen an den Rhein im Norden (Eigentum RVR / Besitz Stadt Duisburg) und der RuhrtalRadweg im Süden angegeben worden. Diese Abschnitte werden bereits im Rahmen des Trägerschaftsvertrags Emscher Landschaftspark vom RVR Ruhr Grün gepflegt und unterhalten und sind besonders perspektivisch zu betrachten, sofern der Trägerschaftsvertrag, welcher am 31.12.2026 endet, nicht verlängert werden würde.

Über den Grünen Pfad führt der nördliche Abschnitt überwiegend durch Gehölzstrukturen, ehe dann im Landschaftspark Duisburg-Nord offenere Flächen und Richtung Rhein waldähnliche Flächen folgen. Auf dem Rheindeich ist i.d.R. kein Gehölz zu pflegen. Fahrradstraßen bzw. innerstädtische Abschnitte, wo eine durchgehende Wegweisung von existentieller Bedeutung ist, fehlen noch in den Überlegungen.

Der Ruhrtalradweg führt durch die Ruhrwiesen und anschließend auf Deichen der Ruhr bis an den Rhein. Diese Abschnitte sind vergleichsweise gehölzarm.

5.1: Grundinformationen

Strecke [m]	Beschreibung
3.238	Verbandsflächen
17.128	Fremdflächen
5.769	Gehölz einseitig
10.063	Gehölz beidseitig
25.895	Gehölz total
4.092	Kanal- Wasserbegleitung
2.115	ländliche Struktur
18.251	Wohngebiete
0	Stadt



5.2 Kostenübersicht nach Leistungsarten und Radwegeabschnitten

Pos	Leistungsart	Route Industriekultur	RuhrtalRadweg
1	Wegweisung		
2	Grundpflege	47.547,50 €	22.439,89 €
3	Verkehrssicherheitskontrollen	22.063,74 €	13.762,40 €
4	Instandsetzung		
5	Winterdienst		
6	Grenzfreeschnitt	3.052,35 €	
7	Biotoppflege		
8	Neubau		
	Gesamtlänge in m	12.042	8324
	Kosten km/p.a.	6.034,18 €	4.349,14 €
	Gesamtkosten	72.663,59 €	36.202,29 €

5.3 Allgemeine Kostenübersicht

I	Gesamtlänge Streckennetz, in km	20,37
II	Kosten pro km, brutto	3.567,89 €
III	Gesamtkosten, brutto	72.663,65 €
	Ausarbeitungsstand:	29.01.2024

5.4 Fazit:

Die beiden linearen Wegestrukturen sollten westlich mit dem Service der Wegweisungsbetreuung in bebauten Stadtteilen verbunden werden. Ggf. sollte auch die HOAG-Bahn mit Anbindung an die Rheinfähre Orsoy im Duisburger Norden im Rahmen der Industriekultur mitgedacht werden.

ZUSAMMENFASSUNG DER KOSTENERMITTLUNG

Nr.	Stadt	Streckenlänge in km	Kosten brutto p.a.
1	Witten	22,29	129.341,71 €
2	Haltern am See	133,50	294.938,93 €
3	Bochum	46,85	322.365,33 €
4	Kamen	16,70	136.232,06 €
5	Duisburg	20,37	72.663,65 €
GESAMT			239,71
			955.541,68 €

Finanzielle und haushaltsmäßige Auswirkungen sowie Folgewirkungen:

1. Teilergebnisplan Kostenstelle _____; Kostenträger _____;

Teilergebnisplan	Lfd. HH- Jahr	2025	2026	2027	2028 ff.
Erträge					
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH- Jahr	2025	2026	2027	2028 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	2025	2026	2027	2028 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2025	2026	2027	2028 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:

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:

5. Klima-Check

(Leitfaden und Formular befinden sich im Intranet)

- Der Klima-Check wurde bei der Beschlussvorlage durchgeführt.
- Es ergeben sich keine klimarelevanten Auswirkungen.
- Es ergeben sich positive oder negative klimarelevante Auswirkungen.
Die Erläuterungen dazu werden im Klima-Check-Formular in der Anlage dargestellt.
- Durch einen Alternativvorschlag bei negativen Auswirkungen entsteht
 - kein Mehraufwand
 - Mehraufwand, und zwar: _____€.

Sachbearbeiter/in	Betriebsleiter Holger Böse	Beigeordnete IV Nina Frense	Regionaldirektorin Karola Geiß-Netthöfel
Marc Hennenberg			
Akt.zeichen			