

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

66 Fachbereich Planen und Bauen für Grün, Straßen und Brücken

Beteiligt:

20 Stadtkämmerei

61 Fachbereich Stadtentwicklung, Planen und Wohnen

67 Fachbereich Grünanlagen-Straßenbetrieb

Betreff:

Ausbau der Ortsumgehung Boele, 2. BA

Beratungsfolge:

15.06.2005 Bezirksvertretung Hagen-Nord

28.06.2005 Stadtentwicklungsausschuss

Beschlussvorschlag:

1. Die Vorlage wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Ausbau der Ortsumgehung Boele, 2. BA wird gem. der vorliegenden Beschreibung sowie den Ausbauplänen beschlossen.



Auf der Grundlage des rechtsgültigen Bebauungsplanes Nr. 2/96 (481) Teil A soll die Ortsumgehung Boele im Abschnitt zwischen der Schwerter Straße und der Dortmunder Straße ausgebaut werden. Erst mit Fertigstellung dieses zweiten Bauabschnittes wird die Funktion der gesamten Ortsumgehung gewährleistet.

Da der Knotenpunkt Schwerter Straße/ neue Ortsumgehung bereits mit dem 1. Bauabschnitt hergestellt wurde, umfasst der Ausbaubereich vorwiegend die Gebiete der ehemaligen Grabeländer im Westen der Ortslage Boeles. Der Anschluss der Ortsumgehung im Bereich der Dortmunder Straße erfolgt in Form eines Kreisverkehrsplatzes.

Die Querungen der Turmstraße und der Straße „Hilgenland“ erfolgen einmal als „signalisierte Fußgängerschleuse“ (Turmstraße) einschl. eines sog. Bypasses für den motorisierten IV über die Lüdtkenheider Straße und mittels einer Fußgängerbrückenüberführung (Hilgenland).

Der Querschnitt der neuen Ortsumgehung zeigt eine Zweispurigkeit mit 3,50 m breiten Fahrspuren. Beidseitig schließt sich ein 1,50 m breites Bankett an, das durch eine 0,50 m breite Entwässerungsrinne von der durchgehenden Fahrbahn getrennt ist. Dieser damit ca. 2,00 m breit nutzbare Streifen fungiert als Pannestreifen und Revisionsstreifen für die Unterhaltung der Steilwälle.

Die genannten Steilwälle weisen eine Höhe von 5,00 m über Fahrbahnniveau auf. Sie werden analog zu den Wällen des 1. BA ausgebildet.

Die Kosten der Gesamtmaßnahme belaufen sich auf ca. 12,4 Mio €, wobei Bund und Land die Maßnahme mit einem Zuschuss von 9,35 Mio € fördern. Der Eigenanteil ist entsprechend mit 3,05 Mio € anzusetzen.

1. Vorbemerkungen

Bei dieser Verwaltungsvorlage handelt es sich ausschließlich um die Darstellung der technischen Ausführung der Ortsumgehung Boele, 2. BA.

Die „Vorgeschichte“ in Bezug auf die Bebauungspläne und ehemalige Planungen sind im Vorfeld ausführlich in den politischen Gremien diskutiert und im Bebauungsplanverfahren gewürdigt worden.

Zum aktuellen Stand der Grunderwerbsverhandlungen wird in der Sitzung seitens der Verwaltung eine Berichterstattung erfolgen, da diese Verhandlungen z.Z. stark „im Fluss“ sind und an dieser Stelle somit nur der augenblickliche Stand mit Datum der Erstellung dieser Vorlage wiedergeben werden kann.

Neben der Baubeschreibung enthält diese Vorlage einen Ausblick auf den geplanten Bauablauf sowie einen Finanzierungsteil.

Im Text wird die Abkürzung „OU“ für die Ortsumgehung Boele, 2. BA, verwendet.

2. Gegenwärtiger Zustand

Heute ist der Ortsteil Boele sehr stark geprägt von zwei Verkehrsstraßen, die den Ort zugleich erschließen und durchschneiden:

L 704: Dortmund- /Denkmal- /Hagener Straße

L 675: Schwerter Straße (Umleitungsstrecke U 42 und U 67 für die BAB A1)

Der Knotenpunkt beider Verkehrsstraßen befindet sich im Ortskern von Boele, im Bereich des Marktplatzes.

Die Fahrzeuge belasten die Umgebung im Kernbereich Boele erheblich und bilden für die Bewohner ein hohes Sicherheitsrisiko. Sie führen nicht nur durch gewachsene Wohn- und Geschäftsbebauung, sondern auch vorbei an zentralen Einrichtungen, wie dem Markt- und dem Kirchplatz.

Die heutigen Querschnittsbelastungen der Straßen im Boeler Zentrum liegen zwischen 14.500 Fz / 24 h auf der L 675 – Schwerter Straße und ca. 25.050 Fz / 24 h auf der L 704 – Hagener Straße zwischen Denkmal- und Helfer Straße. Etwa 75% des Verkehrs sind in Bezug auf das Boeler Zentrum Durchgangsverkehr.

Der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt bei mehr als 900 Fz / 24 h.

Nachdem der 1. BA der Ortsumgehung Boele von der Hagener Straße bis zur Schwerter Straße in den Jahren 2001 bis 2004 fertiggestellt wurde, soll nun der 2. BA ab Schwerter Straße bis zur Dortmunder Straße hergestellt werden.

Der Kreuzungsbereich Schwerter Straße/ OU ist bereits endausgebaut, so dass der 2. BA hier am nord-westlichen „Ast“ außerhalb der Schwerter Straße anschließen kann. Das Bau-feld erstreckt sich somit fast ausschließlich über die Bereiche der ehemaligen Grabeländer, die bereits im Zuge der Grundstücksneuordnung freigeräumt wurden.

Von der neuen Trasse sind die heutigen Ost- West- Verbindungsstraßen „Hilgenland“ und die

Turmstraße betroffen, wobei die Straße „Hilgenland“ nur für Fußgänger und Radfahrer durchgängig zu nutzen ist.

Der Bereich des nördlichen Anschlusses der OU an die Dortmunder Straße zeigt sich heute als signalgesteuerte Einmündung der Hengsteyer Straße in die Dortmunder Straße, wobei die Verkehrsströme der durchgehenden Dortmunder Straße dominieren.

Direkt hinter dem nördlichen Fußgängerüberweg der Dortmunder Straße beginnt die sog. „freie Strecke“, d.h. die Straßenbaulast des Landesbetriebes Straßen NRW. Hier sind für beide Fahrtrichtungen Bushaltestellen vorhanden.

3. Planung und künftiger Zustand

Der Straßenplanung liegt prinzipiell ein auf 11,00 m erweiterter Regelquerschnitt RQ 10,5 gemäß Richtlinie für die Anlage von Straßen - Querschnitte- (RAS- Q) zu Grunde. Dieser zweistreifige Querschnitt zeigt Fahrbahnbreiten von 3,50 m je Richtungsfahrbahn mit daran anschließenden Randstreifen von je 0,50 m, die hier gleichzeitig die Funktion als Entwässerungsrinne aufnehmen werden. Das äußere Bankett zeigt jeweils eine Breite von 1,50 m und dient zur Aufnahme der verkehrstechnischen Einrichtungen, der Beleuchtung sowie ggf. bei zweistreifigen Querschnitten (eingeschränkt) als Pannestreifen. In Fahrtrichtung Süden (zur Schwerter Straße/ Hagener Straße) weitet sich der Querschnitt um eine Spur auf (Spurbreiten hier nur 3,25 m) , um die zweispurige Fortsetzung jenseits des Knotenpunktes einzuleiten. Hierdurch wird die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erhöht.

Auf beiden Seiten der neuen OU sind Lärmschutzwälle vorgesehen. Diese zeigen eine Höhe von 5,00 m über Straßenniveau und werden mit 60° Neigung an der Straßenseite ausgebildet. Die straßenabgewandte Seite wird teilweise ebenfalls als Steilwall (bei beengten Platzverhältnissen), teilweise aber auch als „natürlicher“ Wall erstellt. Die Steilwälle werden analog zur Bauweise des 1. Abschnittes der OU ausgebildet und entsprechend begrünt.

Mit einer Prognosebelastung von ca. 19.500 Fz/ 24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von über 900 Fz/ 24 h ist dieser Querschnitt an der oberen Grenze der Leistungsfähigkeit. Er stellt allerdings einen vertretbaren Kompromiss aus Wirtschaftlichkeit, Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der Leistungsfähigkeit dar.

Der Straßenaufbau wird entsprechend der Bauklasse 1 der RStO mit einer Gesamtaufbaustärke von 70 cm ausgebildet. Auf einer zweilagigen bituminösen Tragschicht von 18 cm folgt die bituminöse Decke aus einer Binderschicht von 8 cm und einem 4 cm starken Splittmastix-Belag. Überlegungen zu einer offenporigen Deckschicht (sog. „Flüsterasphalt“) wurden wegen der Nichtanrechnungsfähigkeit bei der Lärmschutzberechnung gem. Gutachten Büro Müller- BBM vom Juli 2004, Seite 10, oben, verworfen. Nicht zuletzt die enormen Kosten bei der Herstellung, die auch nicht zuschussfähig sind, mit erforderlichen seitlichen Kastenrinnen einschl. Kanalanschlüssen sowie die erhöhte Unterhaltungsintensität zur Gewährleistung der Funktion führten zum Verzicht auf diese Ausführungsvariante.

Wegen des hoch anstehenden Grundwassers in Verbindung mit der schlechten Tragfähigkeit des Bodens muss unterhalb des Straßenoberbaus eine Flächendränage mit entsprechenden Wasserableitungsmöglichkeiten angeordnet werden. Daher werden beidseitig im Bankettbereich Dränagerohre verlegt, die ggf. das anstehende bzw. aufsteigende Grundwasser abführen können. Dieses „unbelastete“ Wasser wird über einen neu herzustellenden Kanal in der

BEGRÜNDUNG

Teil 3 Seite 3

Drucksachennummer:

0384/2005

Datum:

27.04.2005

Hengsteyer Straße bis zum Vorfluter geführt, wo es über ein heute schon vorhandenes Schachtbauwerk in den Bunkebach eingeleitet werden kann. Das anfallende Straßenoberflächenwasser wird über Straßeneinläufe in einen Kanal geleitet und letztlich an die vorhandene Kanalisation im Bereich der Dortmunder Straße angeschlossen.

Der Einmündungsbereich Dortmunder Straße/ Hengsteyer Straße wird künftig als Kreisverkehrsplatz ausgebildet. Der Durchmesser ist mit 35,00 m unter Berücksichtigung des hohen Schwerverkehrsanteil und des Busverkehrs gewählt. Die Fahrbahnbreite ist 6,00 m plus einem überfahrbaren, gepflasterten Innenkreis mit 1,75 m Breite. Die Mittelinselfläche wird begrünt. Die gewählte Geometrie des Kreisverkehrs erlaubt die Anordnung von Fahrbahnteilern in allen Zu- bzw. Ausfahrstreifen. Hierdurch kann eine erhöhte Sicherheit für den Fußgänger- bzw. Radverkehr gewährleistet werden.

Der nördliche Anschluss der Dortmunder Straße fällt in die Straßenbaulast des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein Westfalen, Straßen. NRW. Daher wurde mit dem Landesbetrieb eine Vereinbarung über den Ausbau der betroffenen Straßenflächen geschlossen, die Ende Mai 2005 rechtswirksam wurde. In diesen Bereich fallen auch zwei Bushaltestellen, die heute ebenerdig auf dem Bankett ausgewiesen sind und im Zuge des Straßenausbaus als Busbucht mit einem Buskapstein (16 cm Auftritt) und Blindenleitplatten ausgestattet werden.

Die neue OU quert, wie bereits oben erwähnt, die Straße „Hilgenland“. Diese ist heute nur für Fußgänger und Radfahrer zu nutzen, da Steinpoller die Durchfahrt für mehrspurige Fahrzeuge verhindern. Um diese Nutzung auch weiterhin zu ermöglichen, wird bei Straßenstation 550,000 eine Fuß- Radwegebrücke errichtet, die eine „planfreie“ Kreuzung mit der OU darstellt. Diese Brücke zeigt eine Spannweite von 17,70 m und wird in Stahlbetonbauweise ausgeführt. Zur Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Straße und Brücke von 5,10 m müssen beidseitig ca. 50 m lange Rampen vorgesehen werden, um eine behindertengerechte Neigung von max. 6% nicht zu überschreiten. Die Rampen werden harmonisch in die Lärmschutzwälle integriert.

Die zweite Straßenquerung der OU erfolgt im Bereich der Turmstraße bei Straßenstation 846,799. Hier kann aus lärmtechnischen und finanziellen Gründen keine Querung für den Gesamtverkehr mehr angeboten werden, so dass die Turmstraße im östlichen Teil an einer neuen Wendeplatte endet, während der westliche Teil über einen „Bypass“ zur Lüdtkenheider Straße umgeleitet wird. Für den Fuß- und Radverkehr wird ein signalisierter Überweg eingerichtet. Die „Unterbrechung“ der Lärmschutzwälle an dieser Stelle muss durch sog. Lärmschutzschleusen kompensiert werden. Die Ausbildung erfolgt aus jeweils zwei zueinander versetzten Lärmschutzwänden. Wegen der großen Höhe dieser Wände werden sie teilweise transparent ausgebildet.

Neben der Begrünung der neu entstandenen Pflanzflächen und der Lärmschutzwälle erfolgen auch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß Grünordnungsplan für die durch den Straßenbau hervorgerufenen Eingriffe in Natur und Landschaft. Diese werden im Bereich der Malmkestraße durchgeführt und bestehen inhaltlich aus der Umwandlung von ca. 4 ha Ackerfläche in eine Grünland- Brachfläche sowie der Anpflanzung von ca. 1,3 ha Feldgehölz aus Hainbuche, Hasel, Weißdorn u.ä. sowie 60 Alleebäumen.

4. Bauzeiten und Baudurchführung

Das EU- weite Ausschreibungsverfahren, für das überschlägig 3 Monate angesetzt werden muss, erfolgt in der zweiten Jahreshälfte 2005, so dass im Spätherbst diesen Jahres mit den Arbeiten begonnen werden kann.

Als erstes Gewerk werden nach dem Ende der Vegetationsperiode die Baumfällarbeiten ausgeführt, die seit Frühjahr diesen Jahres zurückgestellt wurden. Parallel dazu kann mit dem Abbruch der Häuser „Hengsteyer Straße 1“ so wie „Hilgenland 6“ begonnen werden. Danach stehen die Ver- und Entsorgungsarbeiten im Bereich des neuen Kreisel so wie der Drainagekanal Hengsteyer Straße an. Zeitgleich muss schon mit der neuen Brücke „Hilgenland“ begonnen werden, damit dieses Bauwerk schon vor dem Straßenbau der OU- Trasse errichtet ist.

Bei der Planung des Bauablaufes ist für die Erdarbeiten eine trockene Bauphase wichtig, da die anstehenden, wasserhaltigen Böden nur dann eine ausreichende Grundlage mit entsprechenden Tragfähigkeiten zeigen. Sollte diese Terminierung nicht möglich sein, muss mit aufwendigen Bodenstabilisierungsmaßnahmen gerechnet werden. Daher wird für die betroffenen Arbeiten der Sommer 2006 avisiert.

Der „eigentliche“ Straßenbau der OU wird ca. in der ersten Jahreshälfte 2007 ausgeführt. Danach werden die Lärmschutzwälle errichtet und begrünt. Die weitere Begrünung sowie die Beleuchtungsinstallation erfolgen im Winter 2007/ 2008, so dass ein Ende der Gesamtmaßnahme für Frühjahr 2008 möglich erscheint.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass es sich bei den dargestellten Bauphasen um Vorüberlegungen der Verwaltung handelt, die durch z.B. Sondervorschläge der anbietenden Firmen auch modifiziert werden können.

5. Kosten und Finanzierung

Die Kosten der Gesamtmaßnahme werden mit ca. 12,4 Mio € angesetzt. Darin ist ein Grunderwerbskostenanteil von ca. 1,75 Mio € enthalten. Außerdem sind die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie die Begrünungsarbeiten der Lärmschutzwälle mit ca. 460.000,- € enthalten. Die reinen Baukosten werden mit ca. 10,1 Mio € beziffert.

Von Bund und Land wird die Maßnahme mit 80 % gefördert. Das entspricht einer Summe von 9,35 Mio €. Es verbleibt ein Eigenmittelanteil von 3,05 Mio €.

Der Bewilligungsbescheid wird erteilt, sobald der Haushaltsplan 2005 und das Haushaltssicherungskonzept vom Rat der Stadt Hagen verabschiedet wurde und der Bezirksregierung Arnsberg zur Genehmigung vorliegt.

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Teil 4 Seite 1

Drucksachennummer:

0384/2005

Datum:

27.04.2005

☐ Es entstehen keine finanziellen und personellen Auswirkungen.

Hinweis: Diese und alle weiteren Zeilen in diesem Fall bitte löschen!

1. Rechtscharakter

- ☐ Auftragsangelegenheit
- ☐ Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung
- ☐ Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung
- ☒ Freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe
- ☐ Vertragliche Bindung
- ☐ Fiskalische Bindung
- ☒ Beschluss RAT, HFA, BV, Ausschuss, sonstige
- ☐ Dienstvereinbarung mit dem GPR
- ☐ Ohne Bindung

Erläuterungen:

2. Allgemeine Angaben

- ☐ Bereits laufende Maßnahme
 - ☐ des Verwaltungshaushaltes
 - ☐ des Vermögenshaushaltes
 - ☐ eines Wirtschaftsplanes
- ☒ Neue Maßnahme
 - ☐ des Verwaltungshaushaltes
 - ☒ des Vermögenshaushaltes
 - ☐ eines Wirtschaftsplanes
- ☒ Ausgaben
 - ☐ Es entstehen weder einmalige Ausgaben noch Ausgaben in den Folgejahren
 - ☒ Es entstehen Ausgaben
 - ☒ einmalige Ausgabe(n) im Haushaltsjahr 2005 ff
 - ☐ jährlich wiederkehrende Ausgaben
 - ☐ periodisch wiederkehrende Ausgaben in den Jahren _____

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Teil 4 Seite 2

Drucksachennummer:
0384/2005

Datum:
27.04.2005

3. Mittelbedarf

<input checked="" type="checkbox"/>	Einnahmen	9.350.000	EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	Sachkosten	12.410.000	EUR
<input type="checkbox"/>	Personalkosten		EUR

Die Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben verteilen sich auf folgende Haushaltsstellen:

HH-Stelle/Position	Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4
Einnahmen:					
660036117905	1.507.000	3.013.000	3.013.000	1.817.000	
Ausgaben:					
660095017904	2.000.000	4.000.000	4.000.000	2.410.000	
Eigenanteil:	493.000	987.000	987.000	593.000	

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Teil 4 Seite 3

Drucksachennummer:
0384/2005

Datum:
27.04.2005

4. Finanzierung

☐ Verwaltungshaushalt

☐ Einsparung(en) bei der/den Haushaltsstelle(n)

HH-Stelle/Position	Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4
Gesamtbetrag					

☐ Mehreinnahme(n) bei der/den Haushaltsstelle(n)

HH-Stelle/Position	Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4
Gesamtbetrag					

☐ Kein konkreter Finanzierungsvorschlag

Wird durch 20 ausgefüllt

☐ Die Finanzierung der Maßnahme wird den im Haushaltssicherungskonzept festgesetzten

☐ Haushaltsausgleich langfristig nicht gefährden

☐ Die Finanzierung der Maßnahme wird den Fehlbedarf im Verwaltungshaushalt in den nächsten Jahren um folgende Beträge erhöhen und damit das Zieljahr für den Haushaltsausgleich gefährden:

Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Teil 4 Seite 4

Drucksachennummer:
0384/2005

Datum:
27.04.2005

☒ **Vermögenshaushalt**

☐ Einsparung(en) bei der/den Haushaltsstelle(n)

HH-Stelle/Position	Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4
Gesamtbetrag					

☐ Mehreinnahme(n) bei der/den Haushaltsstelle(n)

HH-Stelle/Position	Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4
Gesamtbetrag					

☒ **Kreditaufnahme**

Wird durch 20 ausgefüllt

☐ Die Maßnahme kann im Rahmen der mit der Bezirksregierung abgestimmten Kreditlinie zusätzlich finanziert werden

☐ Die Maßnahme kann nur finanziert werden, wenn andere im Haushaltsplan/Investitionsprogramm vorgesehene und vom Rat beschlossene Maßnahmen verschoben bzw. gestrichen werden.

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Teil 4 Seite 5

Drucksachennummer:

0384/2005

Datum:

27.04.2005

☐ Folgekosten bei Durchführung der Maßnahme im Vermögenshaushalt

☐ Es entstehen keine Folgekosten

☐ Es entstehen Folgekosten ab dem Jahre _____

☐ Sachkosten ☐ einmalig in Höhe von EUR _____

☐ Jährlich in Höhe von EUR _____

☐ bis zum Jahre _____

☐ Personalkosten ☐ einmalig in Höhe von EUR _____

☐ Jährlich in Höhe von EUR _____

☐ bis zum Jahre _____

☐ Erwartete Zuschüsse bzw. Einnahmen zu den Folgekosten EUR _____

☒ Folgekosten sind nicht eingeplant

☐ Folgekosten sind bei der/den Haushaltsstelle(n) wie folgt eingeplant:

HH-Stelle/Position	Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4
Einnahmen:					
Ausgaben:					
Eigenanteil:					

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Teil 4 Seite 6

Drucksachennummer:
0384/2005

Datum:
27.04.2005

5. Personelle Auswirkungen

☐ Es sind folgende personalkostensteigernde Maßnahmen erforderlich:

5.1 Zusätzliche Planstellen

Anzahl	BVL-Gruppe	unbefristet/befristet ab/bis	Besetzung intern/extern	Kosten EUR *

5.2 Stellenausweitungen

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.3 Hebungen

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe bisher	BVL-Gruppe neu	Kosten EUR *

5.4 Aufhebung kw-Vermerke

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.5 Stundenausweitung in Teilzeitstellen

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.6 Überstunden bei Ausgleich durch Freizeit mit entsprechendem Zeitzuschlag

Anzahl	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.7 Überstunden bei Ausgleich durch vollständige Vergütung

Anzahl	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.8 Überplanmäßige Einsätze

BVL-Gruppe	Zeitdauer	Umfang in Wochenstunden	Kosten EUR *

Summe Kosten 5.1 bis 5.8	
--------------------------	--

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Teil 4 Seite 7

Drucksachennummer:
0384/2005

Datum:
27.04.2005

☐ Es sind folgende personalkostensenkende Maßnahmen möglich:

5.9 Stellenfortfälle

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.10 Abwertungen

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe bisher	BVL-Gruppe neu	Kosten EUR *

5.11 kw-Vermerke neu

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.12 ku-Vermerke neu

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.13 Stundenkürzung in Teilzeitstellen

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

Summe Kosten 5.9 bis 5.13	
---------------------------	--

* = Kostenermittlung auf der Basis der Durchschnitts-Personalkosten des jeweiligen Jahres (von 18/02) bzw. bei Überstunden auf der Grundlage der jeweiligen Überstundenvergütungen.

Veröffentlichung:

Ja
Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Stadtkämmerin

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

- 66 Fachbereich Planen und Bauen für Grün, Straßen und Brücken
- 20 Stadtkämmerei
- 61 Fachbereich Stadtentwicklung, Planen und Wohnen
- 67 Fachbereich Grünanlagen-Straßenbetrieb

Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:

