

# ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

**Amt/Eigenbetrieb:**

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

**Beteiltigt:**

VB 5/P Projektmanagement

60 Fachbereich Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

20 Fachbereich Finanzen und Controlling

**Betreff:**

Westside Hbf - Ergebnisse der Machbarkeitsstudie "Revitalisierung EÜ Werdestraße Hagen" sowie Darstellung und Bewertung der Erschließungsvarianten zur Entwicklungsfläche Westside Hbf

**Beratungsfolge:**

29.04.2021 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

16.06.2021 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

17.06.2021 Ausschuss für Stadt-, Beschäftigungs- und Wirtschaftsentwicklung

24.06.2021 Rat der Stadt Hagen

**Beschlussfassung:**

Rat der Stadt Hagen

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Rat der Stadt Hagen nimmt die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Revitalisierung EÜ Werdestraße Hagen“ zur Kenntnis.
2. Der Rat der Stadt Hagen priorisiert die Aufwertung der Unterführung Werdestraße gemäß Baustein „Verkehrsraum und Gestaltung Unterführung“ inkl. der Herstellung der provisorischen Tunnelzugänge als vorrangige Maßnahme und beauftragt die Verwaltung, hierfür die Planungen voranzutreiben und damit nach Möglichkeit die Voraussetzungen für eine Förderung zu schaffen.
3. Der Rat der Stadt Hagen beschließt, dass in einem nächsten Schritt die Planungen für die Herstellung von Bahnsteigzugänge aus der Unterführung Werdestraße voranzutreiben sind. Insbesondere die erforderlichen Kosten sind durch weiterführende Gutachten zu ermitteln und in die mittel- bis langfristige Finanzplanung einzustellen.
4. Der Rat der Stadt Hagen beauftragt die Verwaltung, die Rahmenplanung „Westside Hbf“ weiterhin mit beiden Unterführungsvarianten fortzuführen.

## Kurzfassung

Der Haupt- und Finanzausschuss hat aufgrund der in der Ratssitzung vom 26.03.2020 beschlossenen Delegierung (0274-1/2020) die Verwaltung beauftragt, die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für die Revitalisierung der Unterführung Werdestraße an ein externes Ingenieurbüro zu vergeben. Zusätzlich sollen die beiden Varianten „Reaktivierung Unterführung Werdestraße“ und „Verlängerung Personenunterführung im Hbf“ für die Radverkehr- und Fußgängererschließung zwischen Westside und Eastside dargestellt und bewertet werden. Diesen Aufträgen wird vorliegend nachgekommen.

## Begründung

### Anlass

Mit Beschluss aus 2018 ist die Rahmenplanung „Westside Hbf“ fortgeschrieben worden (vgl. 0164/2018). Als „Filetstück“ im Zentrum der Stadt Hagen ist sie eine der bedeutendsten Entwicklungsflächen im Stadtgebiet. Gelegen zwischen Hauptbahnhof und Bahnhofshinterfahrung und am Zusammenfluss von Ennepe und Volme wird die Verwertung dieser Fläche für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt und damit auch der Gesamtstadt von zentraler Bedeutung sein.

Eine entscheidende Qualität dieser Fläche ist die unmittelbare Lage am Hauptbahnhof, welche die Fläche für Investoren sehr interessant macht. Um diese auszuschöpfen, fehlt allerdings ein attraktiver, unmittelbarer Zugang zum Hauptbahnhof, zu den Bereichen östlich des Hauptbahnhofes („Eastside“) und weiter in Richtung Hagener Zentrum.

Für die erwünschte und notwendige Verbindung der Gebiete westlich und östlich des Hauptbahnhofes und deren Anbindung an den Hauptbahnhof selbst kommen zwei Unterführungen in Frage. Dabei handelt es sich zum einen um eine mögliche Verlängerung der Personenunterführung im Hauptbahnhof („Personentunnel“) und zum anderen um die zu reaktivierende Unterführung Werdestraße („Werdetunnel“). Für beide Alternativen sind Machbarkeitsstudien eingeholt worden. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Personenunterführung im Hauptbahnhof liegen seit 2016 vor und wurden bereits den politischen Gremien vorgestellt.

Die Machbarkeitsstudie zur Revitalisierung der Unterführung Werdestraße ist im Januar 2020 nach dem Beschluss des Haupt- und Finanzausschusses (vgl. 0300/2020) an die Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH vergeben worden. Die Ergebnisse liegen der Verwaltung seit Dezember 2020 vor und sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Angesichts der Dimension der Aufgaben in finanzieller und zeitlicher Hinsicht empfiehlt die Verwaltung ein schrittweises Vorgehen. Beide Verbindungen sind im engen Kontext der beabsichtigten Entwicklungen auf der West- und Eastside zu betrachten und haben unterschiedliche Qualitäten, Restriktionen und zeitliche Entwicklungsperspektiven. **Für den Endausbauzustand hält die Verwaltung beide**

**Unterführungen ausgerichtet auf die verschiedenen Funktionen der angrenzenden Bereiche und einer optimalen Nutzung, Erreichbarkeit und Rendite für erforderlich.** Es erscheint aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht und mit Blick auf die gewünschte Vermarktung der Brachflächen unerlässlich, auf beide vorhandenen Alternativen der Anbindung aufzusatteln, um die angestrebte Qualität und die anvisierte hochwertige Entwicklung auf der Westseite zu erreichen und zu etablieren (vgl. Anlage 2). Die einzelnen Schritte dorthin werden wie folgt priorisiert:

**Schritt 1: Reaktivierung Unterführung Werdestraße (nur Verkehrsbereich)**

Die Verwaltung empfiehlt, prioritär die Werdestraße als Personenunterführung für Fußgänger und Radfahrer zu ertüchtigen. Insbesondere die Anbindung der Innenstadt an den Ennepe-Volme-Radweg ist auf lange Sicht unverzichtbar. Die Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Unterführung Werdestraße schlägt verschiedene Bausteine zur Revitalisierung der Unterführung vor. Die Bausteine sind folgendermaßen unterteilt: „Verkehrsraum und Gestaltung Unterführung“, „Zugang Westseite“, „Zugang Ostseite“ und „Bahnsteigzugänge (ohne Bahnsteig 4)“.

Bei Realisierung der ersten Ausbaustufe der Unterführung Werdestraße sind weniger Restriktionen und Verzögerungen im Abstimmungsprozess als bei der Maßnahme Personentunnel zu erwarten, so dass mit einer zügigeren Umsetzung gerechnet werden kann.

In einem ersten Schritt empfiehlt die Verwaltung daher, die Unterführung Werdestraße gemäß dem Baustein „Verkehrsraum und Gestaltung Unterführung“ zu revitalisieren. Dadurch kann die städtebaulich wichtige Verbindung zwischen der Eastside und der Westside für den Fuß- und Radverkehr hergestellt werden. Die Zugänge auf der östlichen und westlichen Seite sollen zunächst provisorische Interimslösungen erfahren. Die Endausbaustufe ist in die städtebauliche Planung der Westseite und Eastside zu integrieren und im Zuge der Umsetzung der entsprechenden Projekte auf der Westseite und Eastseite zu realisieren.

Die Entwicklung der städtebaulichen Konzepte für die Bereiche östlich und westlich des Hauptbahnhofes sind demnach voranzutreiben. Wenn sich diese Planungen verfestigen, sind die Ausbauplanungen für die endgültigen Zugänge der Unterführung diesen Vorgaben anzupassen.

Gemäß Machbarkeitsstudie liegen die Bruttokosten für den Baustein „Verkehrsraum und Gestaltung“ je nach Variante bei ca. 1,6 Mio. Euro. Hinzu kommen die Kosten der Interimslösung für den Ostzugang. Diese werden sich laut Grobkostenschätzung in der Machbarkeitsstudie auf ca. 800.000 Euro belaufen. Zu diesen Kosten in Höhe von ca. 2,4 Mio. Euro kommen noch die Kosten für die Herstellung einer Interimslösung für den Zugang auf der Westseite. Der Zugang zur Unterführung Werdestraße kommt im derzeitigen unbebauten Zustand auf der Westseite niveaugleich an. Eine Interimslösung zum Anschluss an die Fläche kann daher einfacher Bauart sein. Diese Interimslösung ist allerdings nicht Bestandteil der Machbarkeitsstudie und die Kostenschätzung steht somit zum aktuellen Zeitpunkt noch aus. Besteinfalls fällt der Zeitpunkt des Abschlusses der im Vorhinein genannten städtebaulichen Planungen auf East- und Westseite zeitlich mit der

geplanten Realisierung der Unterführung zusammen, so dass ggf. auch auf die Herstellung von Provisorien für die Zugänge verzichtet werden kann.

### Finanzierung

Die Reaktivierung der Verkehrsfläche für den Radwegeanteil kann voraussichtlich über das Förderprogramm Nahmobilität mit 85% der zuwendungsfähigen Kosten bezuschusst werden. Voraussetzung für einen Förderzugang ist, dass die Maßnahme, oder zumindest ein Verweis auf die Verbindung der Innenstadt mit dem Enneperadweg und dem Hagener Norden im Radwegekonzept der Stadt Hagen enthalten ist.

Als förderfähig ist die Reaktivierung der Unterführung jedoch nur anzusehen, wenn in Richtung Enneperadweg (über die Westside) und in Richtung Innenstadt eine Anschlussmöglichkeit entweder direkt mit beantragt oder als weiterer Bauabschnitt zeitnah realisiert wird.

Alternativ ist grundsätzlich eine Finanzierung aus Städtebauförderungsmitteln, die sich aufgrund der städtischen Haushaltslage auf 80 % belaufen wird, denkbar.

Voraussetzung hierfür ist, dass ein Programmgebiet beschlossen wird, welches die Unterführung und zumindest Teile der Westside umfasst. Weiterhin sind die auf dieses Gebiet bezogenen Maßnahmen durch das Land NRW als förderfähig anzuerkennen und die Förderung zu bewilligen. Hierzu bedarf es eines planerischen Vorlaufs zur Erarbeitung eines Integrierten Stadtteilentwicklungskonzepts (InSEK) und / oder einer vorbereitenden Untersuchung für ein städtebauliches Sanierungsgebiet (VU). Aufgrund der dafür erforderlichen Bearbeitungszeiten sowie dem sich anschließenden Antragsverfahren wird eine Bauausführung nicht zeitnah erfolgen können.

Demnach ist für die Bruttobaukosten von ca. 2,4 Mio. Euro zzgl. der Kosten für die Interimslösung des Westzugangs eine Baupreisindizierung auf das Ausführungsjahr durchzuführen. Aufgrund der gesteigerten Baukonjunktur und Erfahrungswerte ist von einer jährlichen Kostensteigerung von mind. 5% auszugehen.

In diesem Schritt ist anzumerken, dass die Förderung und damit die Umsetzung des Endausbaus nicht durch vorangegangene Zuwendungen konterkariert und blockiert werden sollte. Auf die Beantragung von Fördermitteln zur Realisierung der Interimslösungen der Zugänge sollte daher verzichtet werden. Die Zwischenlösung sollte im Zweifelsfall in Gänze aus dem städtischen Haushalt finanziert werden.

### Schritt 2: Anschluss Westside an die Bahnsteige des Hauptbahnhofes

Erst durch den Anschluss der Westside an die fünf Personenbahnsteige des Hauptbahnhofes können die Standortpotentiale der Westside voll ausgeschöpft werden (vgl. Anlage 2).

Die Verwaltung empfiehlt im zweiten Schritt, einen möglichst direkten Anschluss der Westside an den Hauptbahnhof herzustellen. Dieser kann durch die Verlängerung der Personenunterführung im Hauptbahnhof und / oder durch die Herstellung von Bahnsteigzugängen in der Unterführung Werdestraße erfolgen.

Die Rahmenplanung zur Westseite basierend auf dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) „Hagen plant 2035“ sieht auf dieser Fläche die

Herstellung eines hochwertigen Dienstleistungsquartiers vor. Die unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhof, die Anbindung an die Bahnhofshinterfahrung als auch an den benachbarten Naturraum im Mündungsbereich Ennepe / Volme offenbaren dem Areal ein hohes Entwicklungspotential. Die vorhandenen Standortvorteile können bei optimaler Ausschöpfung die Vermarktungschancen steigern und zu einer hochklassigen Entwicklung der Westside sowie einer qualitätsvollen Aufwertung des gesamten Bahnhofsumfeldes führen. Die Verbindung der Westside mit der Eastside durch den vorhandenen Personentunnel ermöglicht eine enge Verzahnung des geplanten Dienstleistungsquartiers und des Bahnhofsquartiers mit der Innenstadt.

Die Anknüpfung des Hauptbahnhofes über die Verlängerung der Personenunterführung im Bahnhof an die Westseite hat den Vorteil, dass sowohl Kunden der DB als auch Besucher der Westseite ihre Ziele auf kürzestem Wege – und bei Regen sogar trocken - erreichen können. Die Nutzer beleben den Bahnhof und können auf seine Angebote zugreifen. Zudem sind über den Personentunnel alle Bahnsteige an die Unterführung angeschlossen (vgl. Anlage 2).

Die Kosten für die Verlängerung des Personentunnels sind im Rahmen der Erstellung der Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Unterführung Werdestraße durch das Ingenieurbüro Schüßler-Plan aktualisiert worden. Auf Grundlage von Erfahrungswerten im Ingenieurbau geht das Büro Schüßler-Plan von einer Preissteigerung von 2016 auf 2020 von ca. 30% aus, sodass zu einem Ausführungszeitpunkt 2020 die Brutto-Herstellungskosten auf ca. 10,1 Millionen Euro (netto 8,49 Millionen Euro, vgl. Anlage 3) geschätzt werden. Auch bei dieser Maßnahme ist aufgrund der erforderlichen Vorläufe und Abstimmungen insbesondere mit den Organen der DB davon auszugehen, dass sie keinesfalls zeitnah realisiert werden kann. Es ist daher auch bei diesen Baukosten mit einer Kostensteigerung von min. 5% p. a. auszugehen, da aufgrund der umfangreich erforderlichen baulichen Tätigkeiten unter dem Gleisbereich insbesondere bahnrechtliche Genehmigungsverfahren und das Einrichten von Sperrzeiten zu Verzögerungen führen können. Zusätzlich ist für die Bauausführung nicht nur im Einvernehmen mit der Deutschen Bahn zu erzielen, sondern auch mit dem Grundstückseigentümer des Erbbaugrundstücks nördlich der DB-Gleise.

Die Zugänglichkeit des Hauptbahnhofes kann weiterhin über die Herstellung von Bahnsteigzugängen aus der Unterführung Werdestraße erreicht werden. Anders als im Personentunnel des Hauptbahnhofes werden im Werdetunnel selbst bei optimistischer Einschätzung der Entwicklung im Bahnhofsgebiet die Nutzerraten geringer sein und die damit einhergehende soziale Kontrolle weniger ausgeprägt sein. Ohne diese kann die Unterführung zum Angstraum werden. Die durch das ungünstige Längen-Breiten-Verhältnis der Unterführung entstehende Schlauchwirkung kann durch Aufbrüche in Form von Bahnsteigzugängen verringert werden. Darüber hinaus wird durch die Anbindung der Bahnsteigzugänge in der Unterführung Werdestraße mit höheren Nutzerströmen zu rechnen sein, die zu einer Steigerung der sozialen Kontrolle und damit des Sicherheitsempfindens innerhalb der Unterführung führen können (vgl. Anlage 2).

Die Bahnsteigzugänge aus der Unterführung Werdestraße heraus werden gemäß Grobkostenschätzung der Machbarkeitsstudie ca. 4,6 Mio. Euro kosten. Dabei ist zu



beachten, dass der Bahnsteig 4 aufgrund seiner Lage nicht an die Unterführung angeschlossen werden kann. Zusätzlich unterliegt diese Kostenschätzung noch erheblichen Risiken, da noch nicht alle Rahmenbedingungen geklärt werden konnten. Insbesondere die Herstellung von Zugängen zu den Personenbahnsteigen 2 und 3 unterliegen noch Unsicherheiten, da die Aufzugsschächte im Rahmen der Erstellung der Machbarkeitsstudie aufgrund konstruktionsbedingter Restriktionen nicht begutachtet und Gründe für konstruktive Veränderungen nicht abschließend aufgeklärt werden konnten. Auch diese Maßnahmen werden realistisch betrachtet nicht kurzfristig realisiert werden können, so dass auch diese Baukosten mit einer Steigerung von ca. 5% p. a. hochzurechnen sind.

### Finanzierung

Im Rahmen von Abstimmungen mit der Bezirksregierung Arnsberg und dem Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen (MHK BG NRW) wurden die Möglichkeiten der Förderung der genannten Maßnahmen erörtert. Demnach ist eine Förderfähigkeit im Kontext der Städtebauförderung sowohl für die Verlängerung der Personenunterführung in Richtung Westseite als auch für die Herstellung der Bahnsteigzugänge in der Unterführung Werdestraße nicht gegeben.

Alternativ wäre eine Förderung über die ÖPNV-Förderung denkbar. Eine Abstimmung mit dem VRR als Bewilligungsbehörde für Infrastrukturmittel ÖPNV hat ergeben, dass bei der Möglichkeit, dass die DB Station & Service AG die Baumaßnahme für die Stadt Hagen und auf Kosten der Stadt Hagen durchführt, der Vorteil entsteht, dass die Bruttobausumme gefördert wird. Allerdings wird dies seitens DB Station & Service abgelehnt.

Bei einem Auftreten der Stadt Hagen als Bauherrin müssen im Rahmen eines Gutachtens die Anteile von DB- bzw. ÖPNV-Nutzern und Nutzern der städtebaulichen Verbindung festgestellt werden. Für die Anteile der ÖPNV-Nutzung kann eine Förderung in Höhe von 90% der zuwendungsfähigen Kosten erlangt werden

### Zusammenfassende Gegenüberstellung der Bruttobaukosten (Stand 2020) der beiden Erschließungsvarianten:

	Reaktivierung Unterführung Werdestraße	Verlängerung Perso- nenunterführung HBF
Verkehrsfläche und Gestaltung	ca. 1,6 Mio. €	
Zugang Ost	Interimslösung: 0,8 Mio. € (zur Info: Endausbau: 1,6 – 2,2 Mio. €)	10,1 Mio. €
Zugang West	Interimslösung: ? (zur Info: Endausbau: 2,0 – 2,6 Mio. €)	
Bahnsteigzugänge	4,6 Mio. €	
<b>Summe:</b>	<b>Interimslösung (inkl. Bahnsteigzugänge): 7 Mio. € zzgl. Kosten für Interimslösung Zugang West (zur Info: Endausbau 9,8 – 11 Mio.)</b>	<b>10,1 Mio. €</b>

**Anmerkung:** Um eine Vergleichbarkeit der Bruttobaukosten herzustellen und weil die voraussichtlich tatsächlichen Ausführungszeitpunkte der einzelnen Bausteine noch nicht belastbar zu beziffern sind, wurden keine zeitabhängigen, pauschal geschätzten Kostensteigerungen von min. 5% p. a. zu den Werten in der Tabelle hinzugerechnet.

#### Weiteres Vorgehen – Zusammenfassung

Zum weiteren Vorgehen empfiehlt die Verwaltung, dass

1. bei der Fortführung der Rahmenplanung „Westside Hbf“ weiterhin **beide** Unterführungen berücksichtigt werden und die städtebauliche Planung darauf abgestellt wird. Dies betrifft insbesondere die Sicherung der Anschlussmöglichkeiten und Erschließungswege sowie die Höhenentwicklung des Geländes Westside.
2. zunächst vorrangig die Planungen für die Unterführung Werdestraße inkl. der Tunnelzugänge vorangetrieben werden.
3. die erforderlichen Gutachten und weiteren Planungsschritte für die Realisierung der Bahnsteigzugänge aus der Unterführung Werdestraße mit dem Ziel der Abklärung der Fördermöglichkeiten vergeben werden.

Die geschätzten Kosten für alle Maßnahmen sind in die mittel- und langfristige Finanzplanung aufzunehmen. Für die in diesem Jahr anfallenden Planungskosten sind Haushaltsmittel in Höhe von 100.000 € vorhanden.

#### Anlagen:

- Anlage 1: Machbarkeitsstudie „Reaktivierung EÜ Werdestraße Hagen“ mit Anlagen
- Anlage 2: Ausführliche Darstellung und Bewertung der Erschließungsvarianten
- Anlage 2a): Wertungsmatrix ausführlich
- Anlage 3: Anpassung Kosten Verlängerung Personenunterführung 2020

#### **Belange von Menschen mit Behinderung**

sind betroffen (hierzu ist eine kurze Erläuterung abzugeben)

Kurzerläuterung:

Die Zugänglichkeit zur Entwicklungsfläche „Westside“ soll für alle Bürgerinnen und Bürger geschaffen werden. Deshalb ist eine barrierefreie Gestaltung der Erschließungsvariante zwingend zu erzielen.

#### **Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung**

keine Auswirkungen (o)

### Kurzerläuterung:

Die weiterführenden Planungen selbst haben noch keine Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung. Bei den weiterführenden Planungen sind die Auswirkungen auf den Klimaschutz zu beachten und zu bewerten.

### Finanzielle Auswirkungen

Es entstehen folgende Auswirkungen:

#### 1. Auswirkungen auf den Haushalt

##### Kurzbeschreibung:

Die Realisierung beider Unterführungsvarianten wird nach aktuellem Kenntnisstand im stadtplanerisch wünschenswerten Fall (=Vorzugsvariante Unterführung Werdestraße gem. Machbarkeitsstudie und Verlängerung Personentunnel Hbf.) ca. 20,7 Mio. € zzgl. der noch nicht ermittelten Kosten für den provisorischen Tunnelzugang West kosten (Stand 2020). Diese Kostensumme basiert z.T. auf Grobkostenschätzungen und bedarf zur Verifizierung weiterführender Untersuchungen und vertiefender Planungen. Der genaue Kostenrahmen ist somit noch nicht bekannt und kann noch nicht beziffert werden, ebenso wie die Fördermöglichkeiten und der Umsetzungszeitraum.

Im Rahmen dieser vertiefenden Planungen wird es als wahrscheinlich angesehen, dass weiterführende und bauvorbereitende Gutachten zu vergeben sind. Der Umfang der Gutachten und die Höhe der Kosten sind ebenfalls noch nicht bekannt.

Die Höhe der finanziellen Auswirkungen, ebenso wie der Umsetzungszeitraum sind noch nicht bekannt.

Voraussichtlich werden lediglich die möglichen Gutachten den Haushalt im Haushaltsjahr 2021 belasten. Da es sich hierbei -wie bei der Machbarkeitsstudie Unterführung Werdestraße auch- um bauvorbereitende Gutachten handelt, sind diese als Investive Maßnahmen in der Vorplanung, Sachkonto 785200, PSP Element 4000001705, zu betrachten. Die Deckung kann bis zu einem Betrag von 100.000 Euro aus Mitteln des FB 61 (Vorplanung Modellprojekt Delstern) erfolgen. Übersteigen die Kosten diese Deckung, muss innerhalb des Vorstandsbereiches 5 eine Deckung gewährleistet werden. Die Deckung der Kosten für den Eigenanteil der Bauausführungen der Unterführungen wäre im Rahmen der Haushaltsgespräche in den Haushalten der folgenden Jahre zu berücksichtigen.

#### 1.2 Investive Maßnahme in Euro

Teilplan:	5410	Bezeichnung:	Öffentliche Infrastruktur			
Finanzstelle:	4000001705	Bezeichnung:	Vorplanung			
Finanzposition:	785200	Bezeichnung:	Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen			
		Bezeichnung:				
Finanzposition <i>(Bitte überschreiben)</i>	Gesamt	2020	2021	2022	2023	2024
Einzahlung (-)			0			
Auszahlung (+) 785200			100.000 €			
Eigenanteil			100.000 €			

#### 2. Steuerliche Auswirkungen

Es entstehen keine steuerlichen Auswirkungen.

### 3. Rechtscharakter

- Beschluss RAT, HFA, BV, Ausschuss, sonstiges

gez. Erik O. Schulz

gez. Henning Keune

Technischer Beigeordneter

Bei finanziellen Auswirkungen:

gez. Christoph Gerbersmann

Erster Beigeordneter und Stadtkämmerer

## Verfügung / Unterschriften

### Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich \_\_\_\_\_

---

Oberbürgermeister

Gesehen:

---

**Erster Beigeordneter  
und Stadtkämmerer**

---

**Stadtsyndikus**

---

**Beigeordnete/r**

**Die Betriebsleitung  
Gegenzeichen:**

---

per Workflow am 24.03.21

---

per Workflow am 06.04.21

---

per Workflow am 24.03.21

---

per Workflow am 16.04.21

**Amt/Eigenbetrieb:**

**61** Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

**VB5/P** Projektmanagement

**60** Fachbereich Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

**20** Fachbereich Finanzen und Controlling

**Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:**

**Amt/Eigenbetrieb:** **Anzahl:**

---

**VB5/P**

---

**1**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---