

Beschlussvorschlag:

Der Haupt- und Finanzausschuss beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss den Ausbau der Erschließungsstraßen im Bebauungsplangebiet Nr. 254 - Mehrgenerationensiedlung und die Verlegung der Schmutz- und Regenwasserkanäle, einschl. Regenwasserversickerung und stimmt den nach § 14 GemHVO vorgelegten Unterlagen und den ermittelten Gesamtkosten in Höhe von:

Straßenausbau	1.620.000,00 €	
+ akt. Eigenleistung	70.000,00 €	
SW-Kanal und		
RW-Kanal u. Versickerung	1.297.000,00 €	
+ akt. Eigenleistung	70.000,00 €	zu.

Nach dem Bauzeitenplan unter Beachtung des Kassenwirksamkeitsprinzips sollen die Gesamtkosten wie folgt veranschlagt werden:

SW-Kanal u. RW-Kanal u. RW-Versickerung:

bisher bereitgestellt	Ansatz 2013-2015	-	47.000,00 €	(Planung)
	Ansatz 2017	-	30.000,00 €	(Planung)
	VE 2017	-	1.220.000,00 €	
	Ansatz 2018		540.000,00 €	(Baukosten)
	Ansatz 2019		680.000,00 €	(Baukosten)

Gesamtkosten: 1.297.000,00 €

Straßenausbau :

bisher bereitgestellt:	Ansatz 2013-2015		48.000,00 €	(Planung)
	Ansatz 2017		42.000,00 €	(Planung)
	VE 2017		823.000,00 €	
	Ansatz 2018		823.000,00 €	(Baukosten)
	Ansatz 2020		307.000,00 €	(Baukosten)
	Ansatz 2021		400.000,00 €	(Baukosten)

Gesamtkosten: 1.620.000,00 €

Erläuterungen und Begründungen:**1. Anlaß und Vorbemerkungen**

Die Stadt Hilden plant die Errichtung von Wohnbebauung im Bereich der ehemaligen „Albert-Schweitzer-Schule“ (Kunibertstr. / Am Wiedenhof / Lindenstraße / Am Lindengarten). Der diesbezügliche Bebauungsplan 254 ist rechtskräftig seit dem 2.4.2015.

Hierzu wird mit der Sitzungsvorlage die Erschließungsplanung (Straßen, Entwässerung, Beleuchtung) zur Beschlussfassung vorgelegt.

Das Plangebiet umfasst ca. 2,96 ha Fläche, die im Westen von der Straße „Am Wiedenhof“, im Norden von der Kunibertstraße, im Osten durch die Lindenstraße und im Süden durch die Stichstraße „Am Lindengarten“ bzw. einem Abschnitt des Garather Mühlenbaches begrenzt wird.

Es handelt sich überwiegend um das Schulgelände der aufgegebenen Albert-Schweitzer-Schule mit Gebäuden und Freiflächen (Schul- und Innenhöfe) sowie der ehem. Fabricius-Sporthalle. Zwischen beiden Komplexen erstreckt sich eine Rasenfläche mit Sportanlagen (z.B. Kleinspielfeld).

Im Süden des Plangebietes befindet sich zwischen „Am Lindengarten“ und dem Garather Bach eine öffentliche Grünfläche mit Kinderspielfeld.

Das geplante Wohngebiet weist insgesamt 5 Baufelder aus, die sowohl verkehrstechnisch als auch entwässerungstechnisch erschlossen werden müssen. Die Anbindungen erfolgen von den umgebenen vorhandenen Erschließungsanlagen aus.

2. Entwässerungstechnische Erschließung

2.1 Vorhandene Entwässerungseinrichtungen

Die Abwässer im B-Plangebiet werden derzeit über die vorh. Kanäle der umliegenden Straßen abgeleitet. Das Gesamteinzugsgebiet wird ausschließlich im Trennsystem entwässert. Derzeit ist das Kerngebiet des B-Plangebietes mit der Albert-Schweitzer-Schule „Am Wiedenhof“ bebaut. Das Regenwasser der befestigten Gebäude- und Hofflächen wird derzeit über die vorh. RW-Kanalisation in den Garather Mühlenbach über die Einleitung DE-11-G „Am Wiedenhof“ und DE-12-G „Am Lindengarten“ eingeleitet, das Schmutzwasser der Schule in den städt. SW-Kanal „Am Wiedenhof“. In der Kunibertstraße befindet sich kein Schmutzwasserkanal und im östl. Abschnitt auch kein Regenwasserkanal. Die vorh. Kanäle sind im Kanalbestandplan (**Anlage 2.1**) dargestellt.

2.2 Geplante Entwässerungseinrichtungen

Das geplante Baugebiet wird, wie im Stadtgebiet üblich, auch weiterhin nach dem Trennsystem entwässert. Die geplanten Kanäle liegen auf ganzer Länge im Bereich der geplanten Straßen und Wege. Die Kanäle sind soweit möglich vernetzt. (**Anlage 2.3 Übersichtslageplan**)

2.2.1 Regenwasserableitung

Die geplante städt. Regenwasserableitung umfasst nur die Niederschlagsabflüsse von den geplanten Straßen im B-Plangebiet und dem östl. Abschnitt der Kunibertstraße. Diese werden einer zentralen Versickerungsanlage in der Grünanlage zwischen WA4 und WA5 zugeführt.

Die Niederschlagsabflüsse von den einzelnen privaten Baufeldern werden im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren von den Bauherren geplant und auf den Grundstücken in dezentralen Versickerungsanlagen versickert.

Hierdurch wird die derzeitige Einleitungsstelle (DE-12-G Am Lindengarten) in den Garather Mühlenbach überflüssig und die Einleitungsmenge der Einleitungsstelle DE-11-G Am Wiedenhof zur Entlastung des Garather Mühlenbaches reduziert.

Die neuen Regenwasserkanäle werden nach dem Abriss der Schulgebäude in offener Bauweise in den geplanten Straßenverbindungen verlegt. Es kommen wandverstärkte Betonrohre mit Fuß mit Durchmessern DN 300 – DN 400 zur Anwendung.

Die Versickerungsanlage wird aus sog. Füllkörperrigolen erstellt. Diese bestehen aus einer Anordnung von einzelnen Kunststoffkästen mit einem Porenvolumen von über 90 %, was eine optimale Ausnutzung von Speichervolumen bedeutet.

Vor Einleitung in die Versickerungsanlage werden die Sink- und Schwimmstoffe zum Schutz des Grundwassers in einer Abscheideanlage zurückgehalten.

2.2.2 Schmutzwasserableitung

Das auf dem B-Plangelande anfallende Schmutzwasser von 2,9 l/s (12 h Mittel) wird in der Straße Am Wiedenhof über Anschlussschacht 19 (S1608) in das städtische Schmutzwasserkanalnetz

eingeleitet.

Die neuen Schmutzwasserkanäle werden nach dem Abriss der Schulgebäude in offener Bauweise in den geplanten Straßenverbindungen verlegt. Als Rohrdurchmesser wird durchweg DN 250 eingebaut.

Weitere technische Angaben sind dem Erläuterungsbericht des Ing.-Büros Rupprechter u. Kröber zu entnehmen (**Anlage 2.2**).

Der Verlauf der Schmutz- und Regenwasserkanäle ist den Entwurfslageplänen der **Anlagen 2.4 – 2.6** dargestellt.

2.2.3 Niederschlagswasserversickerung

Das Niederschlagswasser der öffentlichen Straßen und Plätzen soll über eine zentrale Versickerungsanlage in den den Untergrund / Grundwasser eingeleitet werden. Der Anschluss an die Versickerungsanlage erfordert entsprechend DWA M 153 eine Vorbehandlung. Um sicher zu sein, auch im Falle von Ölunfällen und Löschwasseranfall eine zukunftssichere Abscheideanlage installiert zu haben, wurde außer einem Zulaufschieber DN 400 eine Sedimentationsanlage mit einer Oberflächenbeschickung von max. 10 m/h und Sink- und Schwimmstoffabscheidung geplant.

Die anfallenden Sink- und Schwimmstoffe werden zurückgehalten und bei Bedarf und nach Reinigungsplan durch eine regelmäßige Kanalspülung gereinigt werden.

Die Versickerungsanlage soll nach Art einer Rigole, jedoch statt mit Kiesfüllung aus PP-Kastenelementen (sog. Füllkörperrigole) erstellt werden. Um das entsprechende Speichervolumen, welches die Differenz zwischen Zuflußmenge und Versickerungsmenge ($k_f = 4 \cdot 10^{-5}$) ausgleicht, zu erreichen müssen ca. 325 Stück Sickerkörbe in den Abmessungen 80/80/66, in zwei Schichten übereinander angeordnet, eingebaut werden. (**Anlage 2.7 Entwurfslageplan Versickerung**)

Die Gesamtkosten für den Bau der entwässerungstechnischen Erschließung betragen gemäß beigefügter Kostenberechnung (**Anlage 2.8**):

SWK-Neubau:

RWK-Neubau:

Versickerung

bisher bereitgestellt	Ansatz 2013-2015	-	47.000,00 € (Planung u. Planungsvorbereit.)
	Ansatz 2017		30.000,00 € (Planung)
	Ansatz 2018		540.000,00 € (Baukosten + örtl. Bauleitung)
	Ansatz 2019		580.000,00 € Baukosten + örtl. Bauleitung)

Gesamtkosten:			1.297.000,00 €

Von den bisher in den Vorjahren bereitgestellten Mitteln (47.000,- €) wurden als Haushaltreste ein Betrag in Höhe von 31.430,79 € nach 2016 übertragen.

Von den bis dahin verausgabten Mitteln wurden Leistungen für die Entwurfsplanung Bodengutachten und die Untersuchung von Sinkkasten- und Grundstücksanschlüssen im Straßenbereich abgewickelt. Die übertragenen Reste werden benötigt um nach Beschlussfassung die weiteren Planungsphasen und notwendigen Arbeiten beauftragen zu können.

Der Sitzungsvorlage sind folgende Anlagen beigelegt:

Anlage 2.1:	Lageplan - Auszug aus dem Kanalbestandsplan
Anlage 2.2:	Erläuterungsbericht
Anlage 2.3:	Übersichtslageplan
Anlage 2.4-2.6:	Entwurfslagepläne
Anlage 2.7:	Entwurfslageplan Versickerung.

Anlage 2.8:	Kostenberechnung
Anlage 2.9:	Folgekostenberechnung

3. verkehrstechnische Erschließung

Das neue Wohngebiet wird durch die Lindenstraße, die Straßen Am Lindengarten und Am Wiedenhof und durch die Kunibertstraße lagemäßig festgelegt. Diese Straßen bilden die äußere Begrenzung des Wohngebietes und dienen der verkehrlichen Anbindung an das übrige städtische Straßennetz.

Der Lindenstraße, als wichtige innerörtliche Erschließungsstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. In der Lindenstraße verkehrt die Buslinie 741 und es besteht eine gute fußläufige Verbindung zum ÖPNV Verknüpfungspunkt Hilden Süd / Lindenplatz.

Die Lindenstraße wird bis auf den westlichen Bürgersteig zwischen Kunibertstraße und Am Lindengarten nicht baulich verändert. Der Bürgersteig muss der neuen baulichen Situation wegen der geplanten Reihenhausbebauung angepasst werden. Bisher sind hier noch Senkrechtparkplätze im Bereich der ehemaligen Fabricius-Sporthalle vorhanden.

Die Kunibertstraße wird bereits bisher als Anliegerstraße für die nördlich angrenzende Wohnbebauung und einen Gewerbebetrieb genutzt.

Südlich der Kunibertstraße wird das neue Wohngebiet entstehen. Neben den Anbindungen der Planstraßen 2 und 3 sind auch direkte Grundstückszufahrten vorgesehen. Die Kunibertstraße bleibt Bestandteil einer Tempo-30-Zone und wird im Trennprinzip grundhaft ausgebaut. Es werden also Fahrbahn und Bürgersteige angelegt – Fahrzeugverkehr und Fußgänger werden flächenmäßig getrennt.

Die weitere innere Erschließung wird durch 7 „Wohnwege“ gewährleistet, die als Verkehrsberuhigte Bereiche (VBB) im Mischprinzip ausgebaut werden. Dabei ist die Linienführung der Planstraßen 1, 5 und 7 mit der vorhandenen Straße Am Lindengarten identisch. Die Planstraßen 2, 3, 4 und 6 werden neu angelegt und gliedern das Wohngebiet in die einzelnen Baufelder.

Durch die verkehrliche Gestaltung der Planstraßen, die teilweise nur für Fußgänger, Radfahrer und Müllabfuhr (Planstraße 7 und teilweise Planstraße 4) zugelassen sind, wird der durch das Wohngebiet generierte Verkehr gleichmäßig auf das vorhandene Straßennetz verteilt und Durchgangsverkehr im Wohngebiet geschickt vermieden.

Zur barrierefreien Straßengestaltung soll hier auf eine Besonderheit hingewiesen werden.

Bisher wurde die Längsführung von blinden Personen in Hilden immer entlang der Grundstücksgrenze durch einen geringen Höhenunterschied bei der äußeren Straßenbegrenzung oder durch die angrenzende Bebauung (Sockelmauer, Gebäude) selbst gewährleistet.

Im vorliegenden Fall wurde in enger Abstimmung mit dem Behindertenbeirat eine neue Lösung gefunden, die, nach entsprechender Praxisbewährung, auch zukünftig in Verkehrsberuhigten Bereichen zum Einsatz kommen soll.

Die gleichzeitig zur Straßenentwässerung dienende Mittelrinne wird mit entsprechenden Bodendekorationen (Rillensteine und Kontraststeine) zur Orientierung für blinde und sehbehinderte Personen ausgestattet. Das bietet den Vorteil, dass die Längsführung nicht durch parkende Fahrzeuge behindert wird, was bei Führung entlang der Grundstücksgrenze der Fall gewesen wäre. Da die Parkplätze bis auf einen Aussteigebereich von 0,65 m direkt an der Grundstücksgrenze angeordnet sind, müssten diese durch blinde Personen immer umlaufen werden. Selbst bei der entsprechenden Aufkantung ($h=2$ cm) der Parkplätze ein mühevolleres und unübersichtliches Unterfangen für die Betroffenen. Würden dann noch falsch geparkte Fahrzeuge hinzukommen, könnte die Orientierung in Gänze verloren gehen.

Dennoch gab es auch einige Bedenken, die hier zur Abrundung der Informationen nicht unerwähnt bleiben sollen.

Bei Verkehrsbeobachtungen konnte festgestellt werden, dass Fußgänger in VBB unabhängig von der Gestaltung des Verkehrsraums eher die Randbereiche nutzen. Dieses Verhalten wurde auch dann beobachtet, wenn Fußgänger aufgrund von Hindernissen gezwungen wurden, in die mittleren Flächen auszuweichen. Im Anschluss daran orientierten sie sich zurück in die Randbereiche, die eine subjektive Sicherheit darstellen, insbesondere, wenn sie von Kfz überholt werden.

Die hier festgelegte Lösung der Führung von sehbehinderten und blinden Personen in Straßenmitte entspricht demnach nicht dem üblichen Verhalten der meisten Fußgänger. Für den Fall des Begegnens und Überholens von blinden und sehbehinderten Personen durch Kfz muss also auf die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer in VBB und auch den Paragraphen 1 der StVO vertraut werden.

Auszug aus der StVO:

§ 1 Grundregeln

(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

(2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Auch aus Gründen des Komforts gab es Bedenken, da sich im Bereich der Mittelrinne das Wasser sammelt und im Winter auch die Gefahr von Glatteisbildung bestehen könnte.

Dennoch wurde einvernehmlich mit dem Behindertenbeirat eingeschätzt, dass hier die Vorzüge der Längsführung von blinden und sehbehinderten Personen in Mittellage deutlich überwiegen.

Aufgrund der gepl. neuen Bebauung an der Lindenstraße wurde über den Standort der vorhandenen Fußgängerampel (LSA) nachgedacht. Es gab Überlegungen, ob aufgrund der neuen Grundstückszufahrten (Garagen in den geplanten Reihenhäusern) unmittelbar vor und hinter der LSA ein neuer Standort für die LSA gefunden werden muss.

Der vorhandene Standort ist aus der Perspektive der meist Fußgänger sehr gut gewählt. So liegt er doch in der Schulwegverbindung vom neuen Wohngebiet zum Schulzentrum Holterhöfchen. Weiterhin ist mit dieser LSA die Fahrbahnquerung vom Wohngebiet zur Bushaltestelle für die Linie 741 gesichert.

Generell ist der Befahrungskomfort der neuen Hauszufahrten zwar dadurch eingeschränkt, dass man ggf. auf die im Aufstellbereich der LSA wartenden Fußgänger achten muss. Die Sichtverhältnisse sind allerdings gut, so dass keinerlei Sicherheitsbedenken vorliegen.

Unter Abwägung aller Vor- und Nachteile sollte hier der Standort beibehalten werden.

Die neuen Verkehrsanlagen grenzen auch an vorhandene Bebauung und dienen damit der verkehrlichen Erschließung der Anlieger. Dies betrifft den Bereich nördlich der Kunibertstraße und südlich der Straße Am Lindengarten. Diese Straßen haben nur eine provisorische Befestigung und sind bisher noch nicht erstmalig endgültig hergestellt.

Im Zuge der verkehrlichen Erschließung werden beide Straßen nun erstmalig endgültig hergestellt und somit fallen für die Altanlieger Erschließungsbeiträge an. Aus diesem Grund wurde zur Information und Beteiligung der Anlieger am 27.10.2015 eine Bürgerinformation durchgeführt.

Die Rechtsgrundlage zur Erhebung der Erschließungsbeiträge sind die §§127 ff BauGB in Verbindung mit der Satzung der Stadt Hilden über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen vom 07.11.88. Es besteht eine Beitragserhebungspflicht nach den beitragsrechtlichen und haushaltsrechtlichen Vorschriften in Höhe von höchstens 90% der beitragsfähigen Aufwendungen.

In der Diskussion mit den Anliegern gab es vor allem Fragen zur Beitragserhebung und zur Durchführung und zeitlichen Umsetzung der Baumaßnahmen für das neue Wohngebiet.

Die geplante Straßengestaltung war kaum Anlass zur Diskussion und somit kann von einer Zustimmung zur Straßenplanung ausgegangen werden.

Das Protokoll zur Bürgerinfo liegt als Anlage bei.

Der zeitliche Rahmen für die Durchführung der Erschließungsarbeiten ist im Projektzeitplan (Stand Juni 2016) festgelegt und ist letztlich insbesondere davon abhängig, wie lange die ehemalige Schule noch als Flüchtlingsunterkunft benötigt wird.

Derzeitig ist geplant, dass die Erschließungsarbeiten ab Februar 2018 durchgeführt werden. In der

ersten Baustufe werden sämtliche Straßen zunächst als Baustraßen hergestellt.

Nach Verlegung aller Haupterschließungsleitungen wird der Straßenunterbau und die Straßenentwässerung vollständig hergestellt und eine provisorische Oberfläche als bituminöse Tragdeckschicht (10 cm dick) eingebaut.

Diese Vorgehensweise hat sich bewährt, um den endgültigen Ausbauzustand mit Pflasterdecke, Randeinfassungen und taktilen Sondersteinen vor der Zerstörung durch den intensiven Baustellenverkehr und Wiederaufgrabungen für Hausanschlussleitungen in der Hochbauphase zu schützen.

Lediglich der nördliche Gehweg in der Kunibertstraße wird bereits endgültig in der Baustufe 1 hergestellt, da dieser nicht durch Baustellenverkehr belastet wird. Damit haben die nördlichen Anlieger der Kunibertstraße während der gesamten Bauphase des Wohngebietes eine sichere Fußwegverbindung.

Die Hochbauphase wird sich über mehrere Jahre erstrecken und es ist heute noch nicht absehbar, wann und in welchen Abschnitten der endgültige Straßenausbau erfolgen kann. Aus diesem Grund ist es vorgesehen den Baustraßenzustand mit bituminöser Tragdeckschicht in voller Straßenbreite herzustellen. Damit sind die Straßen auch für bereits fertiggestellte Baufelder mit bezogenen Gebäuden für einen Übergangszeitraum nutzbar.

Der Endausbau (Baustufe 2) kann dann ohne Hochbau-Baustellenverkehr und in wirtschaftlich sinnvollen Abschnitten durchgeführt werden.

Die Kosten für den Straßenbau belaufen sich auf insgesamt 1.620.000 €. Dabei fallen 913.000 € auf die Baustufe 1 (Baustraße) und 707.000 € auf die Baustufe 2 (Endausbau).

Wegen der oben beschriebenen schwer kalkulierbaren zeitlichen Einordnung der Baustufe 2 kann die Preisentwicklung bei der Kostenberechnung nur sehr ungenügend berücksichtigt werden. Aus diesem Grund müssen die Kosten für die Baustufe 2 unmittelbar vor der Realisierung ggf. angepasst und bei Bedarf nochmals beschlossen werden.

Die Gesamtkosten für den Bau der verkehrstechnischen Erschließung betragen gemäß beigefügter Kostenberechnung (**Anlage 3.4**): **1.620.000,00 €**.

bisher bereitgestellt:	Ansatz 2013-2015	48.000,00 € (Planung)
	Ansatz 2017	42.000,00 € (Planung)
	VE 2017	823.000,00 €
	Ansatz 2018	823.000,00 € (Baukosten)
	Ansatz 2020	307.000,00 € (Baukosten)
	Ansatz 2021	400.000,00 € (Baukosten)

Gesamtkosten: 1.620.000,00 €

Von den bisher in den Vorjahren bereitgestellten Mitteln (47.000,- €) wurden als Haushaltreste ein Betrag in Höhe von 31.499,29 € nach 2016 übertragen.

Von den bis dahin verausgabten Mitteln wurden Leistungen für die Entwurfsplanung und Bodengutachten abgewickelt. Die übertragenen Reste werden benötigt um nach Beschlussfassung die weiteren Planungsphasen und notwendigen Arbeiten beauftragen zu können.

Weitere Angaben können den beiliegenden Anlagen entnommen werden.

Zur verkehrlichen Erschließung sind folgende Anlagen beigefügt.

Anlage 3.1:	Lageplan Straßenbau
Anlage 3.2:	Erläuterungsbericht Straßenbau
Anlage 3.3:	Protokoll Bürgerinfo
Anlage 3.4:	Kostenberechnung Straßenbau
Anlage 3.5:	Folgekostenermittlung Straßenbau

Birgit Alkenings

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer / -bezeichnung	120101	Verkehrsflächen
Investitions-Nr./ -bezeichnung:	I661300179	B-Plan 254 - Straßenbau
Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme	Pflicht-aufgabe	X (hier ankreuzen)
		freiwillige Leistung (hier ankreuzen)

Folgende Mittel sind im Ergebnis- / Finanzplan veranschlagt:**(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €
2013	1201010010 / I661300179	096010	Straßenbau	13.000
2014	1201010010 / I661300179	096010	Straßenbau	20.000
2015	1201010010 / I661300179	096010	Straßenbau	15.000
2017	1201010010 / I661300179	096010	Straßenbau	42.000
2017 VE	1201010010 / I661300179	096010	Straßenbau	823.000
2018	1201010010 / I661300179	096010	Straßenbau	823.000
2020	1201010010 / I661300179	096010	Straßenbau	347.000
2021	1201010010 / I661300179	096010	Straßenbau	400.000
+ aktivierte Eigenleistungen			Straßenbau	70.000

Aus der Sitzungsvorlage ergeben sich folgende neue Ansätze:**(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €
2013	1201010010 / I661300179	096010	Straßenbau	13.000
2014	1201010010 / I661300179	096010	Straßenbau	20.000
2015	1201010010 / I661300179	096010	Straßenbau	15.000
2017	1201010010 / I661300179	096010	Straßenbau	42.000
2017 VE	1201010010 / I661300179	096010	Straßenbau	823.000
2018	1201010010 / I661300179	096010	Straßenbau	823.000
2020	1201010010 / I661300179	096010	Straßenbau	307.000
2021	1201010010 / I661300179	096010	Straßenbau	400.000
+ aktivierte Eigenleistungen			Straßenbau	70.000

Bei über-/außerplanmäßigem Aufwand oder investiver Auszahlung ist die Deckung gewährleistet durch:

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Stehen Mittel aus entsprechenden Programmen des Landes, Bundes oder der EU zur Verfügung? (ja/nein)

ja

(hier ankreuzen)

nein

X

(hier ankreuzen)

Freiwillige wiederkehrende Maßnahmen sind auf drei Jahre befristet.
Die Befristung endet am: (Monat/Jahr)

Wurde die Zuschussgewährung Dritter durch den Antragsteller geprüft – siehe SV?

ja

(hier ankreuzen)

nein

(hier ankreuzen)

Finanzierung/Vermerk Kämmerer

Produktnummer / -bezeichnung	110302	Stadtentwässerung
Investitions-Nr./ -bezeichnung:	I661300180	B-Plan 254 - Kanalbau
Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme	Pflichtaufgabe	X (hier ankreuzen)
		freiwillige Leistung (hier ankreuzen)

Folgende Mittel sind im Ergebnis- / Finanzplan veranschlagt:**(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €
2013 - 2015	1103020010 / I661300180	096010	Kanalbau	47.000
2017	1103020010 / I661300180	096010	Kanalbau	30.000
2017 VE	1103020010 / I661300180	096010	Kanalbau	1.220.000
2018	1103020010 / I661300180	096010	Kanalbau	540.000
2019	1103020010 / I661300180	096010	Kanalbau	680.000
+ aktivierte Eigenleistungen			Kanalbau	51.880

Aus der Sitzungsvorlage ergeben sich folgende neue Ansätze:**(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Bei über-/außerplanmäßigem Aufwand oder investiver Auszahlung ist die Deckung gewährleistet durch:				
Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Stehen Mittel aus entsprechenden Programmen des Landes, Bundes oder der EU zur Verfügung? (ja/nein)	ja (hier ankreuzen)	nein X (hier ankreuzen)
Freiwillige wiederkehrende Maßnahmen sind auf drei Jahre befristet. Die Befristung endet am: (Monat/Jahr)		
Wurde die Zuschussgewährung Dritter durch den Antragsteller geprüft – siehe SV?	ja (hier ankreuzen)	nein (hier ankreuzen)
Finanzierung/Vermerk Kämmerer Gesehen Klausgrete		

Birgit Alkenings