

Hinweis für die Presse: Bitte nicht vor dem Sitzungstag veröffentlichen.

**Beschlussvorlage FB 3/049/2020
TOP Nr. 6 (Bau- und Werkausschuss)**

Gremium
Bau- und Werkausschuss

Beschluss
Entscheidung

Ö-Status
öffentlich

Sitzungstag
28.07.2020

Bezeichnung des Tagesordnungspunktes:

**Orts- und Verkehrsplanung;
Ganzheitliche Verkehrsuntersuchung für das Stadtgebiet Grafing;
Vorstellung der Bestands- und Defizitanalyse für den Fachbeitrag Radverkehr und
Beauftragung eines Radverkehrskonzeptes**

Sachverhaltsdarstellung / Begründung

A. Grundlagen:

Das Radverkehrskonzept, für das mit der Bestandsaufnahme / Defizitanalyse die fachliche Grundlage geschaffen wird, ist mit der Verkehrsuntersuchung dann Teil des 2017 beauftragten Gesamtverkehrskonzeptes für Grafing. Die Beurteilung setzt zusammenhängende Kenntnisse über die Verkehrsplanung der Stadt voraus. Zum besseren Verständnis der umfangreichen Thematik wird deshalb eine stark verkürzte Darstellung über die Abläufe und vielfältigen Zusammenhänge der Verkehrsplanung der Stadt Grafing b.M. vorangestellt.

Vorgeschichte:

Das Stadtzentrum von Grafing war und ist gekennzeichnet durch mehrere Staats- und Kreisstraßen (St 2080, St 2089, St 2351, EBE 9, EBE 13), die radial auf den Marktplatz zulaufen. Die hohe Verkehrsbelastung, die räumliche Enge, die verwinkelte Straßenführung, die Konzentration des Einzelhandels am Marktplatz und der starke Park-Suchverkehr führen dort zu massiven Beeinträchtigungen der städtebaulichen Qualität und des Funktionsgefüges. Diese Gründe haben die Stadt Grafing b.M. veranlasst, zu Behebung dieser städtebaulichen Missstände im Jahr 1978 in das städtebauliche Sanierungsverfahren (Altstadtsanierung) einzutreten.

Ursachen für die massive Verkehrsbelastung des Marktplatzes ist das Fehlen von Umfahrungsmöglichkeiten, und zwar von äußeren Umfahrungen und auch im engeren Innenstadtbereich. Untersuchungsauftrag war deshalb, im Rahmen der Altstadtsanierung Vorschläge für die Entlastung des Stadtkerns zu finden. Im Rahmen der Grundlagenermittlung wurde dafür im Jahr 1979 durch das Fachbüro Billinger (Stuttgart) das erste Verkehrskonzept für Grafing erstellt. Das war der Auftakt in den langjährigen Untersuchungs- und Planungsprozess der „Verkehrsplanung Grafing“, eine der fraglos schwierigsten und bedeutendsten Aufgabe in der Stadtentwicklung. In der Folge wurde dann 1986/1987 die gemeinsame Verkehrsuntersuchung Ebersberg/Grafing durch Prof. Kurzak durchgeführt. Im unmittelbaren Zusammenhang dazu steht der Verkehrsentlastungsplan 1989 für die Altstadt, erarbeitet von Prof. Dr. Ing. Kurzak.

Ergebnis der Untersuchungen war die Errichtung einer innerörtlichen Umfahrung des Marktplatzes an der Westseite. Hinsichtlich des überörtlichen Straßennetzes wurde dabei stets der Bau der Ostumfahrung von Grafing (St 2080 neu) unterstellt, die dann auch am 20.06.1990 in einem Raumordnungsverfahren eine positive landesplanerische Beurteilung erfahren hat.

Auf der Erkenntnisgrundlage des Verkehrskonzeptes 1979 wurde dann - neben lokalen Verkehrsuntersuchungen (nördlicher Randbereich Altstadt 1985) – durch den Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München das noch sehr bekannte „integrierte Verkehrskonzept Grafing 1991“ erarbeitet. Von diesem mit enormer Vehemenz öffentlich diskutierten und heftig umstrittenen Verkehrskonzept wurde letztlich alleine das Teilkonzept „Nordtangente“ vom Stadtrat 22.05.1995 beschlossen.

Diese „Nordtangente“ als einzige verbliebene Teilmaßnahme aus den früheren Verkehrskonzepten wurde dann wiederum am 15.02.2005 im Vorfeld der Planung zur Ostumfahrung überraschend von der Stadt Grafing wieder aufgegeben. Mit der Entscheidung gegen diese Nordanbindung war die bis dahin in der Netzplanung unterstellte Unterbrechung der Kapellenstraße (nur Anschluss der äußeren Kapellenstraße an die Ostumfahrung; keine innere Verbindung der inneren Kapellenstraße) nicht mehr umsetzbar, da eine verkehrliche Überlastung der Rotter Straße – als dann wichtigste Anbindungsstraße zur Ostumfahrung - prognostiziert wurde. Zur Lösung wurde dann die Kapellenstraße als regionale Verbindungsstraße erhalten und mit einer Brücke über die Ostumfahrung geführt. Durch diese Entlastungswirkung konnte eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Rotter Straße erreicht werden. Mit dem Bau der Nördlichen Sportstättenanbindung– kann dann wiederum eine Verkehrsentslastung der Kapellenstraße erreicht werden, die aus der Entscheidung gegen die Nordanbindung resultiert und gerade für das Schulzentrum und Schulwegen einen erheblichen Nachteil bedeutet hat. Damit erklärt sich u.a. diese umstrittene Straßenbaumaßnahme, mit deren Bau im September 2020 begonnen wird.

Neubeginn der Verkehrsplanung 1996:

Aufgrund der fehlenden Planungsfortschritte und nach dem fast vollständigen Scheitern des langjährige vorbereiteten „Integrierten Verkehrskonzept 1991“ hat sich die Stadt Grafing b.M. dann ab 1996 zu einem Neuanfang bei der Stadt- und Verkehrsplanung und einem Wechsel der beauftragten Sachverständigen entschlossen. Hierfür wurde nach umfangreichen vorbereitenden Untersuchungen der städtebauliche Rahmenplan (Arch.Büro Immich) zur Altstadtsanierung 2003 beschlossen (entspricht dem heutigen ISEK) nebst dem zugrunde liegenden Fachbeitrag Verkehr (Prof. Lang, 2000). Der städtebauliche Rahmenplan zeigt (verkürzt) hinsichtlich des Fachbeitrages Verkehr folgendes Konzept auf:

Nur eine Vielzahl von Maßnahmen entlasten schrittweise den überlasteten Marktplatz:

- a) Bau der Ostumfahrung als wichtigste Teilmaßnahme, insbesondere zur Entlastung des Durchgangsverkehrs und des Schwerlastverkehrs.
- b) Verbesserung der Leistungsfähigkeit einer westlichen Umfahrung auf dem bestehenden Straßennetz.
- c) Nutzung aller Möglichkeiten zur Schaffung einer Querverbindung am Innenstadtrand, vor allem aber einer Verbindungsstraße zwischen Bahnhofstraße und Glonner Straße („Neue Gartenstraße“) und die Verbesserung der Straßenführung von der Rotter Straße/Thomas-Mayr-Straße/Leonhardstraße/Münchener Straße.
- d) Als erweiterter Teil des innerstädtischen Verkehrskonzeptes wurde dann nach weiteren Feinuntersuchungen am 07.06.2011 noch das Bau- und Verkehrskonzept für die Umgestaltung des Marktplatzes und die Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich beschlossen]

Betrachtet man den Handlungsauftrag aus dem Rahmenplan 2003, dann sind die Teilaufgaben „Verkehrsplanung“ trotz der fast unüberwindlichen Widerstände sukzessive in den letzten 17 Jahren umgesetzt bzw. vorbereitet worden:

Ostumfahrung:

Die Ostumfahrung stellt den zentralen Baustein aller bisherigen Verkehrsplanungen dar und ist die wichtigste Teilmaßnahme, insbesondere zur Entlastung des Durchgangsverkehrs und des Schwerlastverkehrs. Auf der Grundlage eines positiven Bürgerentscheides (Ratsbeschluss) der Stadt Grafing b.M. vom 07.12.2008 wurde am 22.12.2010 der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der Ostumfahrung Grafing erlassen; die Anfechtungsklagen gegen den Planfeststellungsbeschluss wurden abgewiesen. Am 02.09.2017 erfolgt die Verkehrsfreigabe (Inbetriebnahme) der Ostumfahrung.

Mit dem Bau der „nördlichen Sportstättenanbindung“ wird eine 2008 beschlossene Folgemaßnahme im Herbst 2020 umgesetzt, ebenso die Verlegung und Ampelsicherung des Fußgängerüberweges an der Bürgermeister-Schleuderer-Straße.

Westumfahrung:

Bereits umgesetzt:

- Neubau der EBE 8 zwischen Glonner Straße EBE 13 und Grafing-Bahnhof St 2351
- Neubau der Bahnbrücken in Grafing-Bahnhof mit Bevorrechtigung der Kreisstraße (2004)
- Ausbau der OD Nettelkofen und Fahrbahnerneuerung Grafing-Bhf–Nettelkofen (2013)
- Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes an der Einmündung Seeschneid (2018)
- Errichtung des Kreisverkehrsplatzes an der Kreuzung Schammach (2019)
- Ausbau des Teilstückes Nettelkofen-Seeschneid (2020 im Bau)

Innerstädtische Querverbindungen:

- Verbindung der Straße Oberanger zur Von-Hazzi-Straße; für die Verlängerung dieser Querverbindung bis zur Bahnhofstraße wurde Grunderwerb abgeschlossen.
- Verbindung Bahnhofstraße – Münchener Straße (BayWa-Gelände)
- Ertüchtigung der Straßenverbindung Thomas-Mayr-Straße / Leonhardstraße mit Bevorrechtigung gegenüber der Kapellenstraße

Neue Gartenstraße / Marktplatz:

Der Bau einer Querverbindung zwischen der Glonner Straße (St 2089) und der Bahnhofstraße (St 2351) zur Marktplatzentlastung war bereits ein Lösungsvorschlag der ersten Verkehrsuntersuchung (Billinger 1979) und wurde auch in den folgenden Verkehrsuntersuchungen als verkehrswirksame Maßnahme bestätigt. Ausgelöst durch ein Neubauvorhaben für das Anwesen „Hut-Mayr“, Jahnstraße 1 (mittlerweile beseitigt), war die Stadt Grafing b.M. zu einer Entscheidung gezwungen. Durch Aufstellung eines isolierten Straßenführungsplanes (einfacher Bebauungsplan; Straßenklasse „Ortsstraße“) und der Sicherung dieser Planung durch eine Veränderungssperre konnte eine Neubebauung innerhalb der einzig möglichen Trasse (und damit letztendlich die Verhinderung dieser Straßenplanung) unterbunden werden. Der Straßenführungsplan ist am 01.10.2005 in Kraft gesetzt worden. Später ist es gelungen, unter Abwendung eines Enteignungsverfahrens das betreffende Grundstück zu erwerben. Auch das nach Süden folgende Straßengrundstück bis zur Urtel konnte 2012 freihändig erworben werden. 2019 wurde die Verfügbarkeit der Flächen zur Aufweitung der Glonner Straße und der Gartenstraße (Südabschnitt) straßenrechtlich gesichert.

Später wurde dann der Bau der Gartenstraße als „Staatsstraße“ vorbereitet. Damit wäre eine Finanzierung mit staatlichen Zuwendungen für Knotenpunktentlastungen (Einmündung Marktplatz) möglich. Die entsprechende Bauvereinbarung mit dem Freistaat Bayern wurde am 24.03.2015 beschlossen. Damit wäre die Stadt Grafing b.M. aufgrund der vertraglichen Baulastverantwortung berechtigt, das Bebauungsplanverfahren für eine geänderte Straßenklasse (Staatstraße) durchzuführen. Für diese Verkehrsfunktion bedarf es aber einer entsprechenden Ermittlung der Verkehrszahlen (Verkehrsuntersuchung), auf deren Grundlage dann die Verkehrslärberechnungen durchgeführt werden können. Aufgrund der notwendigen Zukunftsprognose ist ein aktualisiertes Verkehrsgutachten mit einem Planungshorizont 2030-2035 erforderlich. Dafür dient die jetzt 2017 beauftragte Verkehrsuntersuchung.

Anzumerken ist, dass derzeit aufgrund der Überlegungen (Landkreis Ebersberg) für die Abstufung der St 2351 (Bahnhofstraße / Ebersberger Straße) zur Kreisstraße das im nächsten Schritt notwendige Bebauungsplanverfahren zur Änderung des Straßenführungsplanes „neue Gartenstraße“ nicht durchgeführt werden kann. Auch die Hochwasserentlastung Grafing ist nach bisherigen Rechtsstand vor dem Bau der Neuen Gartenstraße durchzuführen.

B) Durchführung einer Gesamtverkehrsuntersuchung

Am 26.07.2016 hat die CSU-Stadtratsfraktion und Ortsverband Grafing verlangt, sich eingehend mit einem „allumfassenden“ Verkehrskonzept für Grafing – insbesondere für die Verkehrsströme im Marktplatz und der Einmündung an der Rotter Straße – auseinanderzusetzen.

Ausgangspunkt waren die Planungen für den Neubau des früheren Brauereigeländes an der Roter Straße mit einer zentralen öffentlichen Tiefgarage und der dafür notwendigen Linksabbiegespur mit Querungshilfe. Um die dort geplante Fußgängerampel errichten zu dürfen, war der Nachweis zu liefern, dass die Einmündung der Rotter Straße in den Marktplatz ausreichend leistungsfähig ist. Zu diesem Zeitpunkt (Ostumfahrung war noch im Bau) war die Kreuzungslösung Rotter Straße / Marktplatz noch nicht abschließend geklärt. Das Staatliche Bauamt Rosenheim hatte sich aufgrund der Ergebnisse einer Verkehrssimulation den Umbau zur Ampelkreuzung entschieden; die Lederergasse sollte geschlossen werden. Erst im Rahmen einer von der Stadt Grafing b.M. beauftragten Gesamtbetrachtung der Verkehrssituation am Marktplatz wurde dann in einer erweiterten Verkehrssimulation aufgezeigt, dass auch durch die geplante Regelung mit einer Lichtsignalanlage (Ampel) die geforderte Leistungsfähigkeit der Kreuzung nicht erreicht wird.

Auf Initiative der Stadt Grafing b.M. wurde dann unter Verweis auf die vielfältig sich ändernden Verkehrsbeziehungen erreicht, dass erst nach der Inbetriebnahme der Ostumfahrung und der dann erkennbaren Realbelastungen über die geforderte Ampellösung (und der Schließung der Lederergasse) entschieden wird. Das Ergebnis war überraschend: Entgegen den Ergebnissen der Verkehrssimulation erfolgt der Verkehrsablauf derzeit ohne Störungen. Ein schon entschiedener Umbau der Kreuzung Rotter Straße / Marktplatz wurde ersatzlos aufgegeben.

Aufgrund der vielfältigen Veränderungen der Verkehrsabläufe, die durch den Bau der Ostumfahrung und dem Ausbau der EBE 8 (Westumfahrung) eingetreten sind, hat sich die Stadt in der Folge des CSU-Antrages vom 26.07.2016 am 21.02.2017 für die Durchführung einer ganzheitlichen Verkehrsuntersuchung entschieden. Nicht nur die Verkehrsabwicklung des Marktplatzes und der dortigen Anschlussstraßen, sondern eine Betrachtung des gesamten Verkehrsnetzes ist notwendig als Grundlage für die Entscheidungen in der zukünftigen Verkehrsplanung. Dafür wurde auch ein aktualisiertes Verkehrsmodell (makroskopisches Verkehrsmodell) als Datengrundlage beauftragt. Dabei sind auch verschiedene Straßenplanungen auf ihre Verkehrswirksamkeit und Auswirkungen zu untersuchen, insbesondere

- Neue Gartenstraße
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Marktplatz
- Verlegung Aiblinger Straße
- Durchbindung Oberanger - Bahnhofstraße
- Erweiterung Gewerbegebiet Grafing-Schammach und Berufsschule Grafing-Bahnhof

Eine Aktualisierung der Verkehrsprognosen für Grafing sind allein schon für die planerische Vorbereitung und das dann notwendige Planfeststellungs-/genehmigungsverfahren für die geplante Verlegung der Aiblinger Straße notwendig. Sie sind auch unverzichtbar für die anstehende Änderung des Straßenführungsplanes „Neue Gartenstraße“, insbesondere als Grundlage für die Verkehrslärmuntersuchungen. Auch die Entwicklung der Verkehrsbelastungen auf der Rotter Straße sind zu überprüfen, vor allem hinsichtlich der Einmündung zum Marktplatz. Ebenso die Verkehrsführung auf der Griesstraße / Glonner Straße mit der dort jetzt eingerichteten abknickenden Vorfahrtsstraße zur Glonner Straße. Hierfür wurde am 21.02.2017 das Planungsbüro OBERMEYER PLANEN + BAUEN GMBH beauftragt.

Mit Schreiben vom 02.11.2017 der Fraktion Bündnis für Grafing (BfG) wurde der o.g. Antrag der CSU-Fraktion dahingehend erweitert, zusätzlich ein Radwegekonzept und Stellplatzkonzept für Fahrräder für das Gesamtgebiet Grafing zu erarbeiten. Für die Radwegeplanung bestand bisher keine vom Stadtrat bestimmte Handlungsrichtlinie (Planungskonzept). Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sind aber die Handlungsmöglichkeiten für ein Radwegnetz weitgehend selbsterklärend. Aus diesem Ansatz heraus wurde in den letzten 20 Jahren von der Stadt in Abstimmung mit den weiteren Straßenbaulastträgern der Staats- und Kreisstraßen ein funktionierendes Radwegenetz entwickelt. Beispielhaft wurden in dieser Zeit die Radwege an der Aiblinger Straße, der Glonner Straße bis nach Pienzenau bzw. nach Grafing-Bahnhof, den Gindlkofener Weg, der Radweg nach Straußdorf und (mit dem Bau der Ostumfahrung) bis nach Ebersberg, die Radwegverbindung von Oberelkofen nach Eisendorf, die Radwegverbindung über die Forellenstraße zu den Wohngebieten an der Wasserburger Straße, der Geh- und Radweg an der Wasserburger Straße und (jetzt im Bau) bis nach Wiesham. Eine besondere Herausforderung ist das innerstädtische Wegenetz. Hier arbeitet die Verwaltung an einer Radweghauptverbindung zwischen der Griesstraße und der Aiblinger Straße, die abseits der nach wie vor stark befahrenen Hauptstraßenzüge führt. Im Übrigen sollen verkehrsarme Nebenstraßen als Radwege genutzt werden.

Das bestehende Radwegenetz und die hausinternen Netzkonzepte sollen jetzt im Zusammenhang mit der ganzheitlichen Verkehrsuntersuchung auf mögliche Optimierungen untersucht werden. Ziel ist die Schaffung eines lückenlosen, attraktiven und verkehrssicheren Radwegekonzeptes. Hierfür wurde am 24.04.2018 ebenfalls das Planungsbüro OBERMEYER PLANEN + BAUEN GMBH beauftragt (stufenweise Beauftragung Bestandsaufnahme).

Die Verkehrserfassung und das dann zu erarbeitende Gesamtverkehrskonzept erfolgen jeweils gemeinsam. Auch die Ergebnisse der Teilkonzepte (Fahrzeug- und Radverkehr) sind aufeinander abzustimmen und werden gemeinsam erstellt. Allein beim Fachbeitrag Radverkehrskonzept erfolgt eine stufenweise Herangehensweise, in dem vorab eine Bestands- und Defizitanalyse erarbeitet wurde. Bisher wurden alleine für die Bestands- und Defizitanalyse die Ingenieurleistungen beauftragt (Bau-, Werk- und Umweltausschuss vom 24.04.2018 mit 35.500,- € netto). Im Rahmen der Bearbeitung zeigte sich die Notwendigkeit zusätzlicher Verkehrserhebungen. Mit Beschluss vom 24.09.2019 wurden dann die Leistungen für 20 weitere Knotenpunkterhebungen mit 16.000,- € beauftragt.

Das auf der Grundlage der Bestands- und Defizitanalyse dann zu erstellende Radverkehrskonzept ist wegen der stufenweise erfolgenden Leistungserbringung noch nicht beauftragt. Die schon am 24.01.2020 erstellte Bestands- und Defizitanalyse konnte aber von der Stadt Grafing b.M. bisher aufgrund der Arbeitsüberlastung dem zuständigen Bau-, Werk- und Umweltausschuss nicht vorgestellt werden.

Aufgrund der parallelen Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes und der Verkehrsuntersuchung (Gesamtverkehrskonzept) wurden aber auch die Leistungen des Radverkehrskonzeptes schon weitgehend erbracht, um den ohnehin schon erheblich verspäteten Abschluss der Verkehrsuntersuchung nicht noch weiter zu verzögern. Das Gesamtverkehrskonzept kann voraussichtlich in den nächsten 2 – 3 Monaten abgeschlossen und dann vorgestellt werden.

Mit der Entscheidung (Billigung) der Bestands- und Defizitanalyse zum Radverkehrskonzept ist deshalb auch über die Beauftragung zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes zu entscheiden (17.200 € netto).

C. Bestands- und Defizitanalyse:

Durchgeführt wurden umfangreiche Erhebungen des gesamten Straßen- und Wegenetzes und der Fahrrad-Abstellplätze. Damit wurden die Datengrundlagen ermittelt, um das bisher aufgebaute Radwegenetz bewerten und Konzeptvorschläge für ein durchgängiges und möglichst einheitlich gestaltetes Radwegenetz erarbeiten zu können. Offensichtliche Schwachstellen wurden bereits aufgezeigt, dabei vorwiegend aber bekannte Netzlücken, für die aber noch Umsetzungshindernisse (Grunderwerb) bestehen. Insgesamt wurde das bisher von der Stadt eigenständig entwickelte Radverkehrsnetz und das Netzkonzept aber inhaltlich bestätigt. Größerer Handlungsbedarf wurde vor allem bei den Markierungen, Beschilderungen und den Querungen erkannt.

Von ganz entscheidender Bedeutung ist die bestätigende Feststellung, dass im Marktplatzbereich nur mit einer flächendeckenden Geschwindigkeits-Zonenbeschränkung eine verkehrssichere Radwegeführung möglich ist. Damit wird auch hier die bereits 2011 getroffene Entscheidung des Stadtrates über die Ausweisung des Marktplatzes als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich bestätigt. Das setzt aber (vgl. § 45 Abs. 1 Buchstabe d StVO) die Abstufung aller den Marktplatz noch querenden klassifizierenden Straßen (St 2089, St 2351, EBE 9) voraus. Hier zeigt sich die Untrennbarkeit mit dem gleichzeitig zu erstellenden Gesamtverkehrskonzept, das dafür wichtige Entscheidungsgrundlagen liefern wird.

Entscheidend kommt es also auch hier wieder darauf an, das bereits im Städtebaulichen Rahmenplan 2003 beschlossene Verkehrskonzept beharrlich fortzuführen. Die entscheidenden Grundlagen wurden mit dem Bau der Ostumfahrung und der zur Westumfahrung ertüchtigten Kreisstraße EBE 8 bereits geschaffen. Jetzt liegt es in der Verantwortung des jetzigen Stadtrates, im nächsten Schritt in den kommenden Jahren die inneren Umfahrungsmöglichkeiten des Marktplatzes umzusetzen und vor allem einen äußeren Netzverbund der klassifizierten Straßen herzustellen (Art. 3 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 BayStrWG), der dann eine Abstufung der bisherigen Ortsdurchfahrten zu Ortsstraßen ermöglicht. Dann erst sind sprichwörtlich „die Wege frei“, um das lange ersehnte und über Jahrzehnte vorbereitete Ziel der „Verkehrsberuhigung Marktplatz“ anzugehen.

Beschlussvorschlag

Der Bau-, Werk- und Umweltausschuss billigt die Bestandsaufnahme mit Defizitanalyse vom 07.07.2020, Obermeyer Planen + Bauen GmbH, München und bestimmt es als Grundlage für das noch zu erarbeitende Radverkehrskonzept.

Obermeyer Planen + Bauen GmbH, München, wird mit den Leistungen für die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes gemäß Angebot vom 03.02.2020 in Höhe von netto 17.200 € zzgl. den Kosen für die Präsentation (1.800,-- € netto) beauftragt.

Finanzielle Auswirkungen:

Ja Nein Verw.HH / Verm.HH Ansatzüberschr. Nachtragsvormerkung

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Ja, positiv Ja, negativ Nein

Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen? Ja Nein

Anlagen:

01 Bestandsaufnahme 07.07.20