

## VORLAGE 01/68/2022

### Alternative Antriebe im Norden von RLP

Beratungsfolge	TOP	Datum	Status	Art
Verbandsversammlung	8	13.05.2022	öffentlich	Entscheidung

#### Kurzbeschreibung:

Der am 2.7.2021 im Grundsatz beschlossene Start mit Wasserstofffahrzeugen auf der Lahn-Eifel-Pellenz-Bahn und mit Akkutriebwagen auf den Westerwaldstrecken kann voraussichtlich wie geplant umgesetzt werden. Die zentrale Förderung aus dem BMVI-Programm für alternative Antriebe konnte für die Beschaffung der Fahrzeuge bereits erfolgreich eingeworben werden. Für die Investition in die H2-Tankstelle steht der Zuwendungsbescheid noch aus, wird aber in nächster Zeit erwartet. Die indikativen Kostenschätzungen der Betreiber DB Regio und HLB bestätigen die Finanzierungsrechnung aus dem Sommer 2021, das Gesamtvorhaben bleibt mit dem bisherigen Haushaltsansatz finanzierbar.

Die Geschäftsstelle soll nunmehr ermächtigt werden, die notwendigen Vertragsergänzungen mit DB Regio bzw. der HLB einschließlich einer Übernahme von Vorlaufkosten bei unerwartetem Projektabbruch abzuschließen. Auch ist eine Vereinbarung mit DB Energie über die Errichtung und Betrieb der Tankstelle für Wasserstoff zu erarbeiten und abzuschließen.


#### Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung

1. begrüßt den erreichten Projektstand und dankt dem Bund ausdrücklich für die großzügige Unterstützung zum Start der alternativen Antriebe in Rheinland-Pfalz Nord.
2. ermächtigt den Vorsteher bzw. die Geschäftsstelle, die notwendigen Vertragsergänzungen mit DB Regio und HLB einschließlich einer Vereinbarung über mögliche Vorlaufkosten bei Projektabbruch abzuschließen, sofern die erwarteten Belastungen der Finanzplanung entsprechen.
3. ermächtigt den Vorsteher bzw. die Geschäftsstelle, eine Vereinbarung mit DB Energie über die Errichtung und Betrieb der Tankstelle für Wasserstoff zu erarbeiten und abzuschließen sofern die erwarteten Belastungen der Finanzplanung entsprechen.
4. beschließt die in den Haushalten ab 2021 geplanten und evtl. nicht verausgabten projektbezogenen Haushaltsmittel für die Folgejahre als Rückstellung zu bilden.
5. bittet die Geschäftsstelle um entsprechende Information zum vorgesehenen Zuschlag der Fahrzeugbeschaffung samt aktualisierten Zeit- und Finanzierungsplan.
6. beauftragt den Vorsteher bzw. die Geschäftsstelle, eine Ausschreibung der Beraterleistungen für den Zeitraum nach dem Abschluss der in Nr. 2 genannten Vereinbarungen vorzubereiten und durchzuführen.
7. wird regelmäßig über den Projektfortschritt unterrichtet.



Landrat Achim Hallerbach  
Verbandsvorsteher



Thorsten Müller  
Verbandsdirektor

## A. Sachverhalt/Vorhaben/Projekt

Die Verbandsverwaltung hat mit Unterstützung der technischen und wirtschaftlichen Berater von Ramboll die Umsetzung des Pilotbetriebs vorangetrieben und inzwischen wesentliche Meilensteine erreicht:

- Die Förderbescheide zur Förderung von je 3 Wasserstofftriebzügen (HYMU) und Akkuzügen (BEMU) liegen vor. Der Förderbescheid für DB Regio (3 HEMU) umfasst eine nicht rückzahlbare Zuwendung von bis zu 5,82 Mio. EUR, der Förderbescheid für die HLB (3 BEMU) von bis zu 3,54 Mio. EUR.
- Für die Errichtung der H<sub>2</sub>-Tankstelle in Limburg/Diez wurde von DB Energie ebenfalls ein Förderantrag gestellt. Hier liegt noch kein Förderbescheid vor, was aber lediglich an formalen Gründen liegt. Alle Anzeichen deuten auf eine zeitnahe Zusendung des Bescheids hin.
- Mit den beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind Ergänzungsvereinbarungen zu den laufenden Verkehrsverträgen weitgehend verhandelt. Hier wird festgelegt, über welche Kosten vorab Einvernehmen hergestellt wird, bei welchen Entscheidungen (z.B. Fahrzeugbeschaffung, Werkstattumbau etc.) ein Zustimmungsrecht des Verbandes besteht und zu welchen Zeitpunkten das Projekt wegen Kostenüberschreitung abgebrochen werden kann. In diesem Fall sind entsprechende Vorlaufkosten z.B. für die Fahrzeugbeschaffung oder Gutachten zum notwendigen Werkstattumbau zu erstatten. In den Ergänzungsvereinbarungen ist auch festgelegt, welche Berichtspflichten für den Pilotbetrieb gelten und wie laufende Kosten/Einsparungen nachgewiesen werden.
- Die vorliegenden Kalkulationen der EVU zu den Mehrkosten der Pilotbetriebe lassen eine Finanzierung der Projekte innerhalb dem von der Verbandsversammlung vorgegebenen finanziellen Rahmen von [3 Mio. EUR p.a. ab 7/2021] erwarten. Dabei sind einige Kostenpositionen, z.B. die Beschaffungspreise der Fahrzeuge, bislang mit Annahmen hinterlegt.
- Mit DB Energie besteht weitgehend Einvernehmen über Standort und Dimensionierung der Wasserstofftankstelle Diez bei Limburg. Ebenso herrscht Konsens, dass alsbald möglich grüner Wasserstoff verwendet werden soll.

Aufgrund der hochwasserbedingten Zerstörung der Ahrstrecke wurde hier von dem angedachten Wasserstoff-Betrieb abgerückt, zumal diese Strecke im Rahmen des Wiederaufbaus nun vollständig elektrifiziert werden soll. Ansonsten haben sich bei den Einsatzstrecken, im Einsatzumfang und im Charakter des Pilotbetriebs keine Änderungen gegenüber der Machbarkeitsstudie ergeben. Im westlichen Verbandsgebiet sind nach der Moselweinbahn und dem Wiederaufbau der Eifelstrecke ebenfalls mit Oberleitung alle Strecken elektrifiziert. Nach wie vor gilt:

- Zum ersten Mal werden beide sich aktuell aufdrängende Technologien für die vollständige Dekarbonisierung des Schienenverkehrs (Wasserstoff- und Akku-Züge) parallel nebeneinander im mehrjährigen Fahrgastbetrieb betrieben. Auch ist einmalig, dass eine vollständige Rückfallebene mit Dieselfahrzeugen bestehen bleibt.
- Die EVU werden umfangreiche Daten aus dem Pilotbetrieb an den SPNV-Nord liefern. Dadurch ist sichergestellt, dass weitere Technologieentscheidung zukünftig aus den Betriebserfahrungen heraus getroffen werden können.
- Die Wasserstoffstrecke Kaisersesch – Limburg ist mit 112 km die längste der aktuell in Deutschland geplanten Einsatzstrecken für Wasserstoffzüge.
- Die obere Westerwaldbahn ist mit ihrer Länge und v.a. der zu überwindenden Höhe von 350 m die anspruchsvollste Strecke für Akkuzüge, die derzeit in Deutschland projektiert ist. Auch stellen die Anforderungen im Winter besondere Herausforderungen dar.
- Bei beiden Strecken werden längere Streckenabschnitte, die heute noch mit Diesel unter Fahrdraht geleistet werden, auf elektrischen Antrieb umgestellt (Andernach – Niederlahnstein 23 km; Au – Siegen 42 km)

Die nun vorliegenden Förderbescheide über die Fahrzeuge i.H.v. bis zu 9,3 Mio. EUR sind die wesentliche Voraussetzung für die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Projektes. Sowohl mit HLB als auch mit DB Regio konnten alle Vorarbeiten abgeschlossen werden, so dass umgehend nach Abschluss der Ergänzungsvereinbarung die Fahrzeugbestellungen ausgelöst werden können. Die Ausschreibungen sind so ausgestaltet, dass die Fahrzeugindustrie die Möglichkeit hat, die Fahrzeuge bereits in laufende Bestellungen zu integrieren, so dass eine schnelle Lieferzeit in Aussicht gestellt werden kann. Ansonsten bestünde das Risiko, gar kein Angebot oder nur ein Angebot mit hohen Preisen und langen Lieferzeit zu bekommen. Die Ausstattung der Fahrzeuge entspricht denen der bereits eingesetzten Fahrzeuge. Aufgrund der inzwischen verschärften Normen – z.B. bei Barrierefreiheit – und der angestrebten Baugleichheit mit anderen Serien, werden die Fahrzeuge wahrscheinlich sogar über zusätzliche Ausstattungsmerkmale verfügen.

Gemäß Förderbescheid müssen die Fahrzeuge 10 Jahre bei den EVUs bzw. beim AT gehalten werden. Da die Verkehrsverträge aber nur noch eine Laufzeit bis 12/2030 haben, soll die Wirtschaftlichkeit der Fahrzeugbeschaffung über eine Restwertgarantie gesichert werden. Dies bedeutet, dass nach Ablauf der Verkehrsverträge die Fahrzeuge vom zukünftigen Betreiber der Strecken zum garantierten Restwert übernommen werden können. Entscheidet sich der AT gegen einen weiteren Einsatz – z.B. weil sich die Fahrzeuge wider Erwarten nicht bewähren –, so muss er den EVU den Restwert erstatten und kann z.B. die Fahrzeuge vermarkten, zu beachten ist in jedem Fall die einschlägige Zweckbindung der Fördermittel.

Für die Tankstelle wird die Zuteilung des Förderbescheides in den kommenden Wochen erwartet. Positive Anzeichen hierfür sind Verhandlungspunkte des Projektträgers Jülich zu Details sowie die grundsätzliche Verklammerung mit der Fahrzeugbeschaffung, die bereits positiv beschieden wurde. Die Verzögerung sei entstanden, da durch die Bearbeitung in 2022 der Bundeshaushalt noch nicht freigegeben ist.

Wie bereits in der Machbarkeitsstudie dargestellt, wird die vertragliche Umsetzung im Wege einer Zusatzbestellung im laufenden Verkehrsvertrag vorgenommen. Hierzu ist mit beiden EVU eine recht inhaltsgleiche Ergänzungsvereinbarung weitgehend abgestimmt. Diese regelt die Verpflichtung der EVUs zur Beschaffung von je drei Wasserstoff- bzw. Akkuzügen für den Pilotbetrieb sowie die Verpflichtung zum möglichst umfangreichen Einsatz. Ferner wird für die Wasserstoffzüge die Verpflichtung zum Bezug von grünem Wasserstoff aus der von DB Energie zu errichtenden/betreibenden Tankstelle in Diez bei Limburg vorgegeben. Für den Einsatz müssen die EVU Anpassungen in den Werkstätten und Abstellanlagen vornehmen. Werkstatt- und Triebfahrzeugpersonale sind im Umgang mit den neuen Fahrzeugen zu schulen. Hierfür werden die Kosten auf Nachweis erstattet. Im laufenden Betrieb entstehen Mehrkosten für die Vergrößerung des Fuhrparks für Abstellung und Wartung (Zeitfristen). Zwar bleibt die Laufleistung (Fahrplanangebot) insgesamt gleich, jedoch sind bestimmte Wartungsmaßnahmen zeitabhängig und fallen daher zusätzlich an. Diese Kosten sind im Kern fix und können zu Beginn des Betriebs festgelegt werden. Die direkten laufleistungsabhängigen Kosten (Energieverbrauch, laufleistungsabhängige Wartung) ergeben sich dagegen direkt aus dem Einsatz der Fahrzeuge. Speziell beim Akku-Fahrzeug wird es so sein, dass hier im Vergleich zum Dieselbetrieb Einsparungen entstehen, so dass hier ein umfangreicher Betrieb sich finanziell vorteilhaft auswirkt. Schließlich enthält die Ergänzungsvereinbarung eine Klausel für unvorhergesehene Kostensteigerungen, die ab 10% greift. Gleichwohl bleibt es Ziel, in den jeweiligen Projektstufen, die voraussichtlich anfallenden Kosten jeweils zu fixieren und daher auch ein enges finanzielles Controlling durchführen zu können.

Aufgrund der Neuheit der Technologien kann ein Abbruch der beiden Projekte zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Mögliche Abbruchpunkte sind insbesondere die Ergebnisse der Fahrzeug- und Tankstellenausschreibung (zu hohe Beschaffungspreise). Sollte sich der AT zum Abbruch entscheiden, wären den EVU bzw. DB Energie die entsprechenden Vorlaufkosten für das Projekt zu erstatten.

Alle Beteiligten eint das Ziel, den Betrieb auf einen möglichst umfassenden Fahrzeugeinsatz unter verschiedensten Betriebssituationen auszulegen. Die Einsatzplanung wird laufend abgestimmt. Sollten sich die Fahrzeuge bewähren, ist auch denkbar, die vorgehaltene Dieselreserve freizugeben und somit Fahrzeugengpässe an anderen Stellen ausgleichen zu können. In diesem Fall würde der Verband an entsprechenden Vermietungserlösen beteiligt. Zur Eingrenzung von Störungen sollen Vorkehrungen getroffen werden, dass das Abschleppen liegengebliebener Fahrzeuge leichter gelingt oder es morgens bei Betriebsstart leichter möglich ist, einsatzuntaugliche Fahrzeuge zu tauschen. Zur Beanreizung eines effektiven Störungsmanagements sollen die vertraglichen Regelungen dahingehend präzisiert werden, dass ein Ersatz innerhalb von 90 Min. – auch mit Taxi oder durch Abschleppen – nicht als Zugausfall gilt. Im Zusammenhang mit der Fahrzeugreinigung wird klargestellt, dass sich die Reinigungsvorgaben nur auf die in Einsatz befindlichen Fahrzeuge bezieht. Die Regelung in Bezug auf Ersatzfahrzeuge wird angepasst. Die heute bereits in Einsatz befindlichen verschiedenen Baureihen sind genauso vertragskonform wie zukünftig die Fahrzeuge mit alternativen Antrieben.

In beiden Anwendungsfällen sind die Verkehrsverträge mit weiteren Partnern (NWL und RMV) geschlossen. Deren Anteile an den betreffenden Linien sind relativ gering. Durch Beteiligung können sich leichte finanzielle Verbesserungen für den SPNV-Nord ergeben. Grundsätzlich stehen beide AT-Partner dem Projekt offen gegenüber.

Die weitere Zeitschiene ist so angedacht, dass nach dem erfolgreichen Beschluß in der Verbandsversammlung die Ergänzungsvereinbarungen gezeichnet werden können. Damit können beide EVU den Fahrzeugbeschaffungsprozess anstoßen. Die Auslieferung und damit auch der praktische Start werden dann individuell in den Jahren 2025/26 erfolgen.

Diese sehr zeitintensiven Arbeiten sind mit dem geringen Personalstamm nicht zu leisten gewesen. Ohne die sehr gute Leistung der Berater von Ramboll wäre der jetzige Projektstand nicht sicherzustellen gewesen. Die Berater sind gebunden bis zur Abwicklung dieser Stufe 2 – also der Zeichnung der Ergänzungsvereinbarung. Für die Stufe 3, also die Begleitung des AT bei der Beschaffung der Fahrzeuge durch das EVU, des Projektaufbaus bei den EVU und der Inbetriebnahme ist die fachliche Expertise eines externen Ingenieurbüros weiterhin empfehlenswert. In einer Stufe 4 wäre dann das laufende Monitoring erneut zu betrachten. Der zeitliche Umfang für Stufe 3 wird jedoch deutlich geringer ausfallen, als bei den bisherigen Initialarbeiten. Aus Sicht der Geschäftsstelle wäre die weitere Begleitung durch Ramboll sehr geeignet. Im Rahmen einer entsprechenden Vergabe ist der zukünftige Dienstleister zu binden.

In Zusammenarbeit mit dem Land durch das MKUEM wurden schon verschiedene langfristige Ausblicke geprüft. Eine untersuchte Möglichkeit war, jetzt bei der Beschaffung auch eine Option für einen kompletten Austausch der Flotte je Vertrag vorzusehen. Um die jetzige Projektphase weiterhin agil zu halten, wurde dies jedoch verworfen. In Vorbereitung auf die neuen Verkehrsverträge wird die Geschäftsstelle weitere Schritte nach dem hoffentlich erfolgreichen Start in die Klimawende auf der Schiene erarbeiten und dann der Verbandsversammlung unterbreiten.

## B. Regelung/Maßnahmen/Rechtsgrundlage

Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr vom 12. Februar 2021 (Nahverkehrsgesetz – NVG).

## C. Alternativen

Verzicht auf das Pilotprojekt

## D. finanzielle / personelle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen vorhanden:	X	Ja		Nein
Wenn ja:				
im Ergebnis-/Finanzhaushalt enthalten	X	Ja		Nein
überplanmäßige(r) Aufwand/Auszahlung		Ja	X	Nein
außerplanmäßige(r) Aufwand/Auszahlung		Ja	X	Nein
Personelle Auswirkungen vorhanden:		Ja	X	Nein

## E. Anlagen

-

## Erarbeitung

Bearbeitung: Beraterkonsortium, Holger Maier, Thorsten Müller  
Datum: 20.04.2022

## Abstimmungsergebnis

Beschlussvorschlag angenommen		Einstimmig		Abstimmungsergebnis		
Ja	Nein	Ja	Nein	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen

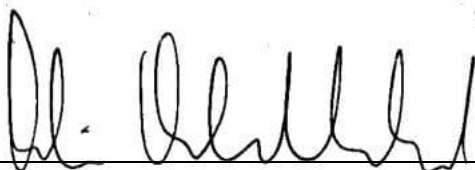
## VORLAGE 02/68/2022

### Grüner Strom für den SPNV im Norden von

Beratungsfolge	TOP	Datum	Status	Art
Verbandsversammlung	9	13.05.2022	öffentlich	Information

**Kurzbeschreibung:**

Das Land RLP verfolgt mit der Klimaneutralität 2035-2040 ambitionierte Klimaschutzziele. Aus diesem Grunde sind auch beide SPNV-Zweckverbände gebeten worden, Angebote von den EVU für alle Leistungen mit elektrischen Fahrzeugen hinsichtlich der Umstellung der Antriebsenergie auf Ökostrom einzuholen. Vor dem Krieg in Europa war das Ziel, diese Umstellung in 2022 durchzuführen. Das Ziel wurde in anderen Ländern schon umgesetzt, in Luxemburg z.B. fährt die CFL schon seit Jahren zu 100% mit Ökostrom. Der SPNV-Nord führt derzeit Gespräche mit allen EVU und lotet die Möglichkeiten aus. Es zeigt sich, dass hier zahlreiche fachlich sehr komplexe Fragestellungen zu lösen sind. Der Krieg in Europa und der extreme Anstieg der Energiekosten machen die Lösung dieser Aufgabe nicht einfacher. Die Umstellung wird zu erhöhten Energiepreisen führen. Diese Gelder müssen zusätzlich durch das Land bereitgestellt werden.



Landrat Achim Hallerbach  
Verbandsvorsteher



Thorsten Müller  
Verbandsdirektor

## A. Sachverhalt/Vorhaben/Projekt

Mit Schreiben vom 02.02.2022 hat Ministerin Eder den Auftrag erteilt, auch im SPNV Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele des Landes zu erreichen.

Was? Alle E-Netz Verträge auf Ökostrom umstellen  
Wann? Im Laufe des Jahres 2022  
Wie? Einholung von Angeboten und Vertragsnachträge  
Wer? EVU, AT und MKUEM  
Warum? Erreichung Klimaschutzziele 2035-40

Die Umstellung auf Ökostrom wurde grundsätzlich in den jüngeren Vergabeverfahren schon integriert, bislang aber noch nicht praktisch ausgestaltet. In Baden-Württemberg und Hessen ist man bei diesem Thema schon weiter, auch der DB Fernverkehr macht seit einigen Jahren Werbung mit grünen Strom. Auch unsere Nachbarn in Luxemburg setzen dies seit einigen Jahren schon um.

In dem Schreiben werden die nötigen Rahmenbedingungen und Definitionen für den Ökostrom benannt.

Das von Ministerin Eder beschriebene Ziel ist höchst SMART – spezifisch, meßbar, attraktiv, erreichbar und terminiert.

Zur Umsetzung hat der SPNV-Nord die Gespräche mit den EVU gestartet. Die konkreten Ergebnisse stehen noch aus, die Fachabteilung des MKUEM ist eng eingebunden. Die Lernkurve scheint hier für viele Beteiligte recht steil zu sein. Die Energiepreisentwicklungen des letzten Jahres und der Krieg in Europa erschweren aktuell die Umsetzung. Wichtig ist, dass die zusätzlich benötigten Finanzen auch zusätzlich vom Land bereitgestellt werden.

## B. Regelung/Maßnahmen/Rechtsgrundlage

Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr vom 12. Februar 2021 (Nahverkehrsgesetz – NVG).

## C. Alternativen

-

## D. finanzielle / personelle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen vorhanden:		Ja	X	Nein
Wenn ja:				
im Ergebnis-/Finanzhaushalt enthalten		Ja	X	Nein
überplanmäßige(r) Aufwand/Auszahlung		Ja	X	Nein
außerplanmäßige(r) Aufwand/Auszahlung		Ja	X	Nein
Personelle Auswirkungen vorhanden:		Ja	X	Nein

## E. Anlagen

-

## Erarbeitung

Fachbereich: Vertragsmanagement, Fahrzeugmanagement  
Bearbeiter: Silke Rutkowski, Holger Maier, Thorsten Müller,  
Datum: 23.04.2022

## Abstimmungsergebnis

Beschlussvorschlag angenommen		Einstimmig		Abstimmungsergebnis		
Ja	Nein	Ja	Nein	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen



## VORLAGE 03/68/2022

### Nachwahl in Rechnungsprüfungsausschuss

Beratungsfolge	TOP	Datum	Status	Art
Verbandsversammlung	10	13.05.2022	öffentlich	Entscheidung

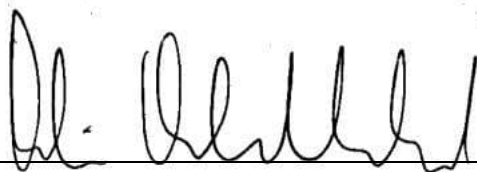
**Kurzbeschreibung:**

Die Verbandsversammlung hat am 25.05.2020 die Einrichtung eines Rechnungsprüfungsausschusses – RPA beschlossen.

Dieser orientiert sich am Querschnitt an der Art der Gebietskörperschaften und der geografischen Lage. So ist auch das Land im RPA vertreten. Die persönlich berufene Person steht durch einen Wechsel innerhalb der Landesorganisation nicht mehr zur Verfügung. Da das Land aber standardmäßig aufgrund des Querschnitts Mitglied ist, soll auf eine persönliche Benennung verzichtet werden. Das Land benennt der Geschäftsstelle zukünftig die Besetzung im RPA.

**Beschlussvorschlag:**

Die Verbandsversammlung beschließt, dass die Vertretung des Landes im Rechnungsprüfungsausschuß nicht persönlich berufen werden muss, sondern einseitig durch das Land, vertreten durch das zuständige Ministerium, benannt wird. Die Verbandsversammlung wird über die Benennung informiert.



Landrat Achim Hallerbach  
Verbandsvorsteher



Thorsten Müller  
Verbandsdirektor

## A. Sachverhalt/Vorhaben/Projekt

Die Verbandsversammlung hat am 25.05.2020 die Einrichtung eines Rechnungsprüfungsausschusses – RPA beschlossen. Die persönlich berufene Person steht durch einen Wechsel innerhalb der Landesorganisation nicht mehr zur Verfügung.

Der RPA orientiert sich am Querschnitt an der Art der Gebietskörperschaften und der geografischen Lage. So ist auch das Land im RPA vertreten. Da das Land aber standardmäßig aufgrund des Querschnitts Mitglied ist, soll auf eine persönliche Benennung verzichtet werden. Das Land benennt der Geschäftsstelle zukünftig die Besetzung im RPA.

## B. Regelung/Maßnahmen/Rechtsgrundlage

Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr vom 12. Februar 2021 (Nahverkehrsgesetz – NVG).

## C. Alternativen

Die Alternative wäre eine persönliche Benennung, da das Land jedoch gesetztes Mitglied im RPA ist, erscheint diese Regelung unbürokratischer.

## D. finanzielle / personelle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen vorhanden:		Ja	X	Nein
Wenn ja:				
im Ergebnis-/Finanzhaushalt enthalten		Ja	X	Nein
überplanmäßige(r) Aufwand/Auszahlung		Ja	X	Nein
außerplanmäßige(r) Aufwand/Auszahlung		Ja	X	Nein
Personelle Auswirkungen vorhanden:		Ja	X	Nein

## E. Anlagen

Keine

## Erarbeitung

Fachbereich: Verbandsdirektor  
Bearbeiter: Thorsten Müller  
Datum: 23.04.2022

## Abstimmungsergebnis

Beschlussvorschlag angenommen		Einstimmig		Abstimmungsergebnis		
		Ja	Nein	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen
Ja	Nein	Ja	Nein			