

Vorlageart: Beschlussvorlage
Federführung: Mobilität
Verantwortung: Frau Mauksch, Dr. Palotz

Verlängerung der Schnellbuslinie 94 von Essen-Unterstraße über Essen-Frintrop nach Oberhausen-Borbeck zum Fahrplanwechseltermin im Januar 2027

Beratungsfolge

24.06.2026	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	Anhörung
08.07.2026	Stadtplanungs- und Umweltausschuss	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

Der Stadtplanungs- und Umweltausschuss der Stadt Oberhausen stimmt der Verlängerung der Schnellbuslinie 94 (SB 94) von Essen-Unterstraße über Essen-Frintrop nach Oberhausen-Borbeck zum Fahrplanwechseltermin im Januar 2027, gemäß Nahverkehrsplan 2017, zu. Die Umsetzung der Linienverlängerung wird durch innerbetriebliche Einsparungen der STOAG kompensiert. Eine Belastung des städtischen Haushalts erfolgt nicht.

Bezug

A/15/3300-01 – Antrag der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Alt-Oberhausen gemäß § 2 der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt Oberhausen zur Verlängerung der Linie SB 94 in den Ortsteil Borbeck

M/16/0306-01 – Prüfung einer möglichen Verlängerung der Linie SB94 bis zum Ortsteil OB-Borbeck und E-Dellwig Bf. Anträge der CDU- (Drucksache A/15/3300-01) und SPD-Fraktion, DIE GRÜNEN und FPD (Drucksache A/15/3382-01) Fraktion in der Bezirksvertretung Alt-Oberhausen am 26.03.2014

A/17/5177 – Antrag der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Alt-Oberhausen gemäß § 2 der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt – Busanbindung Borbeck

M/17/5597 – Beantwortung des Antrags (A/17/5177) der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Alt-Oberhausen gemäß § 2 der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt – Busanbindung Borbeck

B/17/4175-01 – „Regionales Aktionsprogramm zur Verbesserung des interkommunalen ÖPNV in der Metropole Ruhr – Mobilitätsimpuls.RUHR 2023“

A/18/0361 – Antrag der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Alt-Oberhausen gemäß § 2 der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt - ÖPNV-Anbindung des Ortsteils Oberhausen-Borbeck

Konsequenzen

Drucksache hat keine finanziellen Konsequenzen

Drucksache hat klimatische Konsequenzen (siehe Anlage "Klimacheck")

Sachverhalt

Die verkehrliche Erreichbarkeit des Stadtteils Oberhausen-Borbeck hat sich in den vergangenen Jahren infolge fortdauernder Baumaßnahmen im Stadtteil selbst sowie auf den wesentlichen Zufahrtsachsen spürbar verschlechtert. Besonders gravierend wirkt sich die seit April 2024 bestehende Sperrung der Rhein-Herne-Kanalbrücke in der Einbleckstraße für den Busverkehr aus. Seither erfolgt die ÖPNV-Anbindung ausschließlich über die Linie 957 mit Führung über die Ripshorster und Osterfelder Straße. Diese Erschließung mit nur einer Buslinie stellt weder hinsichtlich der Kapazität noch der betrieblichen Stabilität eine zukunftsfähige Lösung dar.

Die Verlängerung der SB 94 ist **keine** optionale Angebotsausweitung, sondern eine notwendige strukturelle Stabilisierungsmaßnahme, die bereits im Nahverkehrsplan 2017 beschlossen wurde. Vor diesem Hintergrund verfolgt die Stadt Oberhausen seit 2014 konsequent das Ziel, die ÖPNV-Anbindung Borbecks strukturell und nachhaltig zu verbessern. Grundlage hierfür ist ein politischer Antrag der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Alt-Oberhausen aus dem Jahr 2014 (A/15/3300-01), mit dem die Verwaltung im Einvernehmen mit der STOAG beauftragt wurde, die Verlängerung der Schnellbuslinie SB 94 bis nach Oberhausen-Borbeck zu prüfen. Die Maßnahme wurde folgerichtig in den Nahverkehrsplan (NVP) 2017 aufgenommen und darüber hinaus im interkommunalen Kontext im Endbericht „Mobilitätsimpuls.RUHR 2023“ (B/17/4175-01) berücksichtigt. Damit besteht seit Jahren ein klar dokumentierter verkehrspolitischer Entwicklungsauftrag.

Die Verlängerung der SB 94 stellt verkehrlich wie strukturell einen erheblichen Mehrwert für Oberhausen-Borbeck, Essen-Frintrop und Alt-Oberhausen dar. Durch die direkte Linienführung entsteht eine schnelle, umsteigefreie Verbindung zwischen Borbeck und dem östlichen Bereich Alt-Oberhausens. Die Linienverlängerung der SB 94 ist in Abbildung 1 dargestellt.

29

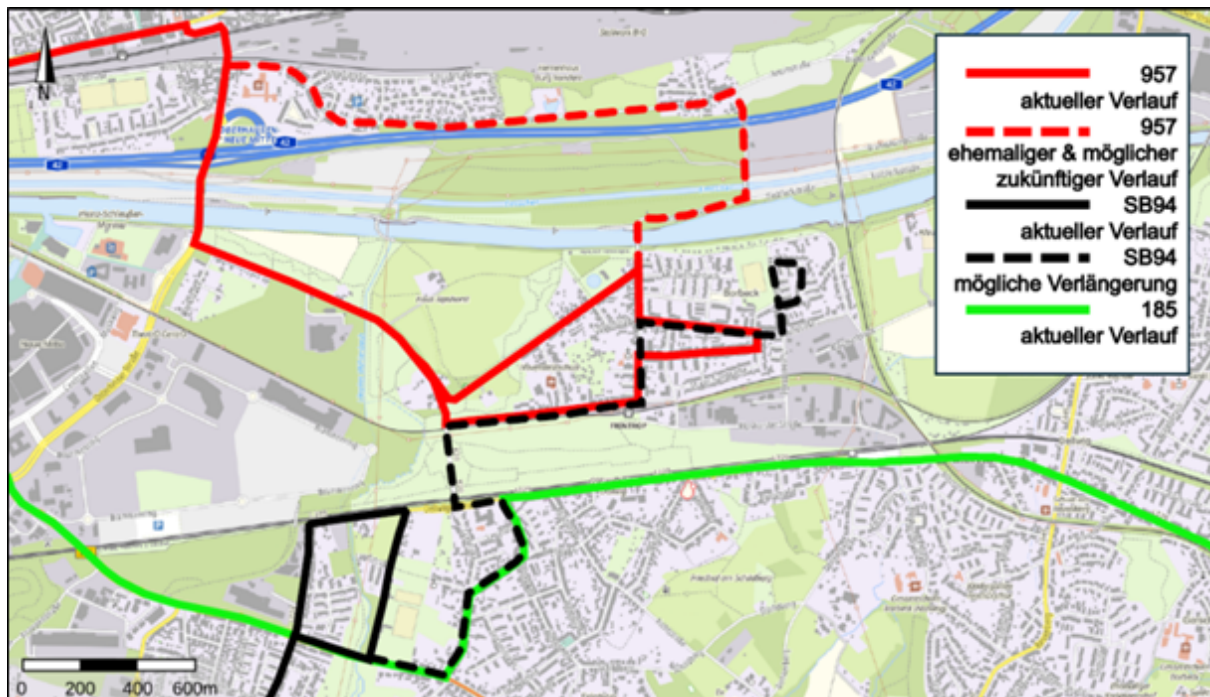


Abbildung 1: Darstellung Linienverlängerung SB94 und weiterer Buslinien

Bestehende Fahrgastpotenziale – insbesondere mit Ziel Innenstadt – werden gezielt aktiviert. Zugleich verbessert sich die Anbindung an den Oberhausener Hauptbahnhof und damit an den Schienenpersonennahverkehr deutlich. Die Verknüpfung mit der Straßenbahnlinie 105 an der Haltestelle (Essen-)Unterstraße wird gestärkt, wodurch zusätzliche intermodale Umsteigebeziehungen entstehen. Insgesamt führt die Maßnahme zu einer spürbaren Qualitätssteigerung durch verkürzte Reisezeiten, reduzierte Umstiege und erhöhte betriebliche Stabilität. Gleichzeitig wird die derzeit bestehende, strukturell problematische Abhängigkeit von der Linie 957 wirksam reduziert. Aus Sicht der Stadt ist die Verlängerung der SB 94 ein strategisch sinnvoller und strukturell nachhaltiger Schritt zur Sicherung und qualitativen Weiterentwicklung der ÖPNV-Anbindung Borbecks. Sie stärkt die interkommunale Verflechtung, erhöht die Standortattraktivität und verbessert die verkehrliche Resilienz des Stadtteils deutlich.

Die Verlängerung der SB94 ist bereits im Nahverkehrsplan 2017 der Stadt Oberhausen verankert. Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde die Maßnahme durch ein externes Gutachterbüro fachlich geprüft und bestätigt. Sie basiert somit auf einer belastbaren planerischen Grundlage und entspricht den verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt. Darüber hinaus wird derzeit im Auftrag der STOAG durch ein externes Gutachterbüro eine ganzheitliche Überplanung des Liniennetzes für das Oberhausener Stadtgebiet durchgeführt. Aus dem bislang unveröffentlichten Abschlussbericht zeichnet sich ein zusätzlicher Bedarf für eine südliche Verbindung zwischen Alt-Oberhausen und Oberhausen-Borbeck ab. Im Rahmen der Untersuchung werden zudem für das Gesamtnetz potenzielle Einsparmaßnahmen identifiziert, die eine finanzielle Kompensation der vorgeschlagenen Maßnahme ermöglichen können.

In Oberhausen-Borbeck bedarf es zudem einer Einrichtung einer Endhaltestelle in der Ankerstraße. Die Wendefahrt erfolgt von dem Knotenpunkt an der Quellstraße links in die Ankerstraße, dann rechts in die Hafenstraße und wiederum links in Ankerstraße zur Endhaltestelle. Von dort aus beginnt der Linienweg wiederum. Der Linienbus fährt geradeaus weiter und biegt rechts in die Quellstraße. Aufgrund einer fehlenden Wendeanlage im Stadtteil muss der Linienbus im Wohngebiet wenden. Aufgrund der Schleppkurven eines Gelenkbusses bedarf es einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der Anker- und Hafenstraße, so dass einzelne Parkplätze entfallen werden. Die Endhaltestelle wird auf einem bestehenden Längsparkstreifen der Ankerstraße in Höhe der Sportanlage „SuS 21 Oberhausen e.V.“ realisiert. Die Lage der Endhaltestelle in der Ankerstraße ist in Abbildung 2 dargestellt.



Abbildung 2: Zukünftige Endhaltestelle der SB94 in der Ankerstraße

Die Linienerweiterung kann ab der Haltestelle „Unterstraße“ ausschließlich über Essener Stadtgebiet geführt werden. Die Umsetzung setzt daher zwingend die Mitwirkung der Stadt Essen voraus. Üblicherweise ist in solchen Fällen eine anteilige Kostenübernahme für den auf dem jeweiligen Stadtgebiet erbrachten Leistungsanteil vorgesehen. Die Stadt Essen befürwortet die Verlängerung grundsätzlich. Sie befindet sich derzeit in der Fortschreibung des NVP und entscheidet nach der Sommerpause 2026 über drei Planungsvarianten zur Fortführung der weiteren Planung im NVP-Prozess. Nach Vorliegen der Entscheidung des Rates der Stadt Essen, kann sie in Abhängigkeit von der Planfallentscheidung prüfen, ob eine Mitfinanzierung der Linie SB94 vorab beschlossen und damit ab dem Fahrplanwechseltermin im Januar 2027 angestoßen werden kann. Sollte jedoch der Rat der Stadt Essen für eine Angebotsreduzierung im ÖPNV für ihren NVP entscheiden, so sind die Gesamtkosten, auch auf Essener Stadtgebiet bis zur Umsetzung der Maßnahmen im NVP der Stadt Essen, durch die Stadt Oberhausen zu tragen.

Die Verlängerung der Linie SB94 kann zum nächstmöglichen Fahrplanwechsel im Januar 2027 umgesetzt werden. Die Streckenerweiterung umfasst insgesamt 6,5 km im Hin- und Rückweg, davon 3,9 km auf dem Gebiet der Stadt Oberhausen und 2,6 km auf dem Gebiet der Stadt Essen. Die jährlichen Betriebskosten belaufen sich auf insgesamt 230.000 EUR, wovon 138.000 EUR auf die Stadt Oberhausen und 92.000 EUR auf die Stadt Essen entfallen. Mit 2,10 EUR je Fahrplankilometer liegen die Betriebskosten der Verlängerung im Vergleich zu anderen Linien des Netzes auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass für die Umsetzung weder ein zusätzliches Fahrzeug noch zusätzliches Fahrpersonal erforderlich sind.

Die Maßnahme wird insgesamt kostenneutral umgesetzt. Sollte der Rat der Stadt Essen die

99 Finanzierung des auf Essener Stadtgebiet entfallenden Kostenanteils nicht übernehmen,
100 wird die Finanzierung der Maßnahme im Rahmen des Gesamtnetzes in Oberhausen
101 sichergestellt. Die Entwicklung der verkehrlichen Nachfrage in Borbeck im Zusammenhang
102 mit der Linienverlängerung wird unter Berücksichtigung des bestehenden ÖPNV-Angebots
103 sowie der örtlichen Rahmenbedingungen kontinuierlich beobachtet und bewertet. Im Zuge
104 zukünftiger Weiterentwicklungen des Liniennetzes sowie der Fortschreibung des
105 Nahverkehrsplans können erforderliche Anpassungen mit Auswirkungen auf den
106 betreffenden Stadtteil berücksichtigt und umgesetzt werden.

Anlage/n

1 - Anlage - Klimacheck

Prüfung der Klimaschutzrelevanz in Beschlussvorlagen – Klimacheck

Beschlussvorlage: Verlängerung der Schnellbuslinie 94 von Essen-Unterstraße über Essen-Frintrop nach Oberhausen-Borbeck zum Fahrplanwechseltermin im Januar 2027

Zuständiger Bereich: 5-6

Sollte die Beschlussvorlage folgende Themen beinhalten, ist eine mehrstufige Prüfung nicht notwendig, sodass in Stufe 1 nein gewählt und eine Begründung im Allris eingetragen werden muss.

- Änderung der Geschäftsordnung, Zuständigkeitsordnung und Hauptsatzung
- Bildung und Besetzung von Ausschüssen/Beiräten
- Entsendung von Gremienmitgliedern in Aufsichtsräte und vergleichbare Gremien sowie Delegierten
- Ehrungen
- Personalangelegenheiten
- Jahresabschlüsse der Stadt und ihrer Beteiligungsgesellschaften
- Gesellschaftsverträge der städtischen Beteiligungen
- Satzungen und Entgeltordnungen soweit Gebühren, Entgelte, Steuern und Beiträge angepasst werden
- Entscheidungen zur Haushaltsbewirtschaftung
- Vorhabenlisten Bürgerbeteiligung
- Straßenwidmungen

Stufe 1: Voreinschätzung der Klimarelevanz

Klimarelevanz in der Beschlussvorlage?

☒ Ja → Stufe 2

Nein → Bitte in der Beschlussvorlage begründen.

Falls keine Klimarelevanz besteht, ist die Prüfung abgeschlossen. Die Begründung erfolgt in der Beschlussvorlage. Bei fehlender Relevanz muss kein Klimacheck ausgefüllt und beigefügt werden.

Ist durch den Beschluss eine positive oder negative Auswirkung auf das Klima zu erwarten, folgen Stufe 2 und 3 des Prüfverfahrens.

Stufe 2: Prüfung der Klimaschutzkriterien

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Mobilität	Inwiefern setzt der Beschluss Anreize für eine klimafreundliche Mobilität? (ÖPNV; Fuß- und Radverkehr; alternative Antriebe; Carsharing etc.)	☒	☐	☐	Die Verlängerung der Buslinie erhöht das Angebot an ÖPNV und schafft insbesondere für Bürger aus Borbeck Alternativen zum MIV.
Anpassung an den Klimawandel	Inwiefern werden Anpassungsmaßnahmen an das Klima berücksichtigt (bzgl. Starkregen, Hitzebelastung, etc.) ?	☐	☒	☐	Keine Berücksichtigung von Klimaanpassungsmaßnahmen

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Anpassung an den Klimawandel	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. der Flächen(neu-)versiegelung aus?	☐	☒	☐	Keine Auswirkungen
Energie	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. des Ausbaus Erneuerbarer Energien aus?	☐	☒	☐	Kein Zusammenhang zum Ausbau Erneuerbarer Energien
	Wird durch den Beschluss Energie gespart?	☐	☒	☐	Durch den Beschluss wird weder Energie gespart oder relevante zusätzliche Energie benötigt.

Stufe 3: Prüfung der Treibhausgas-Emissionen und Auswirkungen auf das Klima

Treibhausgas(THG)-Ausstoß in CO2(-Äquivalente)		
Reduktion ☐	Nicht ermittelbar ☒	Erhöhung ☐
Erläuterung: Kein ermittelbarer Unterschied im THG-Ausstoß, da keine Daten bzw. Auswertung zum CO2-Ausstoß der Fahrgastpotenziale.		

Ergebnis

- ☒ Der Beschluss wirkt sich überwiegend positiv auf das Klima aus.
- ☐ Der Beschluss hat keine relevanten Auswirkungen auf das Klima.
- ☐ Der Beschluss wirkt sich überwiegend negativ auf das Klima aus.

Erläuterungen zum Ergebnis

Die Verlängerung der Buslinie erhöht das Angebot an ÖPNV und schafft daher Anreize für Bürger, insbesondere aus Borbeck, den ÖPNV zu nutzen.

Nach dem Ausfüllen bitte zusätzlich zur Allris-Einstellung an klimacheck@oberhausen.de senden.

Stufe 4: Prüfung der Auswirkungen auf das Klima für Vorhaben der Bauleitplanung

Falls Vorhaben die Bauleitplanung betreffen, erfolgt Stufe 4. Dabei können in Abhängigkeit zum Beschluss bis zu drei Listen genutzt werden. Die Prüfung erfolgt einerseits über die Einschätzung einzelner Ausprägungen und andererseits über die Bewertung der Indikatoren. Als Bewertungssystem können dafür Plus-, Neutral- und Minuspunkte vergeben werden.

Teil 4.1: Auswahl von Baulandpotentialen – Standort- und Planungsvoraussetzungen					
Indikator	Kriterien	Ausprägungen		Bewertung	Anmerkung
Lage im Stadtgebiet					
Im Sinne einer nachhaltigen Bodenpolitik ist die Lage im Stadtgebiet von zentraler Bedeutung. Die Innenentwicklung ist vorrangig der Außenentwicklung vorzuziehen (gem. §1 Abs. 5 BauGB).	Innenentwicklung	☐ ja	☐ nein		
	Außenentwicklung	☐ ja	☐ nein		
	Freiflächeninanspruchnahme mit Klimafunktion	☐ ja	☐ nein		
Vornutzung von Flächen					
Die Wiedernutzung von Flächen im Sinne der Flächenkreislaufwirtschaft soll die Flächenneuanspruchnahme reduzieren, durch die Nutzung von Baulücken kann die Auslastung der Infrastruktur erhöht werden.	Flächenrecycling/ Fläche bereits versiegelt	☐ ja	☐ nein		
	Baulücke	☐ ja	☐ nein		
	Nutzung von Bestandsgebäuden	☐ ja	☐ nein		
	Fläche in den letzten 10 Jahren baulich genutzt	☐ ja	☐ nein		
Exposition					
Die kleinräumige Lage und die Verschattung innerhalb des Plangebietes beeinflussen maßgeblich die Möglichkeiten der solaren Energiegewinnung.	Verschattung der Fläche	☐ ja	☐ nein		
	Lage lässt günstige solare Ausrichtung erwarten	☐ ja	☐ nein		
Freiraum & Infrastruktur					
Mit zunehmender Innenverdichtung steigt die Bedeutung von qualifizierten Freiräumen zum Erholen und Spielen. Die ÖPNV- Erreichbarkeit verbessert die Mobilität, darüber hinaus können durch die fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen PKW Fahrten vermieden werden. Die Bemessung der Distanz erfolgt nicht nach der Luftlinie, sondern entsprechend der vorhandenen Wegebeziehungen.	Qualifizierter Freiraum weniger als 400m entfernt	☐ ja	☐ nein		
	ÖPNV-Anschluss weniger als 400m entfernt	☐ ja	☐ nein		
	Taktung Wochentag <= 20 Min	☐ ja	☐ nein		
	Fuß- und Radwegenetz weniger als 300m entfernt	☐ ja	☐ nein		
	Nahversorgung innerhalb von 500m entfernt	☐ ja	☐ nein		
	Kindergarten innerhalb von 1000m vorhanden	☐ ja	☐ nein		
	Grundschule innerhalb von 1000m vorhanden	☐ ja	☐ nein		
Besitzverhältnisse					
Die Eigentumsverhältnisse haben Einfluss auf die Steuerungsmöglichkeiten bei der Planung und Realisierung.	Fläche im städtischen Besitz	☐ ja	☐ nein		
	Fläche im Besitz eines Eigentümers	☐ ja	☐ nein		
	Viele Einzeleigentümer	☐ ja	☐ nein		
Energieversorgung					
Die Energieversorgung spielt eine zentrale Rolle zur Entwicklung einer klimagerechten Stadt. Nah-/ Fernwärme und BHKW sind zur effizienten Nutzung von Energieträgern sinnvoll.	Nah-/Fernwärmeanschluss	☐ ja	☐ nein		
	Lokales Wärmenetz mit Kraft-Wärme-Kopplung	☐ ja	☐ nein		
Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes					
Bewertung entsprechend der Indikatoren (1 = sehr gut; 5 = ungeeignet)					
Erläuterung/ Verbal-argumentative Zusatzbewertung					

Teil 4.2: Belange des Klimaschutzes in der Bauleitplanung					
Indikator	Kriterien	Ausprägungen		Bewertung	Anmerkung
Städtebauliche Dichte / Kompaktheit					
Größere kubische Einheiten sind mit einem niedrigeren A/V-Verhältnis energetisch günstiger als vielgliedrige Einzelobjekte, zudem sinkt meist auch der Flächenverbrauch und Versiegelungsgrad.	Einfamilienhäuser/ Doppelhäuser	☐ ja	☐ nein		
	Reihen-/Kettenhäuser	☐ ja	☐ nein		
	Mehrgeschossige Wohnanlagen	☐ ja	☐ nein		
Versiegelung					
Je geringer die Versiegelung durch Gebäude, Neben- und Erschließungsanlagen, desto eher können Aufheizungseffekte vermieden werden. Regenwasserbewirtschaftung und Dachbegrünung fördern das Kleinklima.	Anteil der versiegelten Flächen im Plangebiet	☐ <40%	☐ 40-60%		
	Dachbegrünung vorgesehen	☐ 60-80%	☐ >80%		
Ausrichtung der Baukörper					
Passive solare Gewinne erfolgen in erster Linie über die Ausrichtung der Hauptfassade. Südorientierte Hauptfassaden weisen eine längere Gesamtbesonnungsdauer auf.	Ausrichtung der Hauptfassade	☐ >70% S/SW/SO			
		☐ 30-70% S/SW/SO			
		☐ <30% S/SW/SO			
Verschattung der Baukörper					
Zur aktiven und passiven Nutzung von Solarenergie ist Verschattung insbesondere für Sonnenstände während der Heizperiode möglichst zu vermeiden oder zu reduzieren.	Verschattung des Baukörpers	☐ gering			
		☐ mittel			
		☐ hoch			
Grünkonzept					
Mithilfe eines Grünkonzeptes können klimaschützende Aspekte und Vorhaben gebündelt und aufeinander abgestimmt werden, sodass das Kleinklima verbessert wird. Das Grünkonzept enthält Aussagen, die über die gesetzlich verankerten Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen hinaus gehen.	Erstellung eines Grünkonzeptes für die Fläche	☐ ja	☐ nein		
Energieversorgungskonzept					
Die Energieversorgung spielt eine zentrale Rolle zur Entwicklung einer klimagerechten Stadt. Nah-/Fernwärme und BHKW sind zur effizienten Nutzung von Energieträgern sinnvoll.	Energieversorgungskonzept vorhanden	☐ ja	☐ nein		
	Nutzung von erneuerbaren Energien über vorgeschriebenem Standard	☐ ja	☐ nein		
Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes					
Bewertung entsprechend der Indikatoren (1 = sehr gut; 5 = ungeeignet)					
Erläuterung/ Verbal-argumentative Zusatzbewertung					

Teil 4.3: Vertragliche Regelungen				
Art des Vertrags	Rechtsgrundlage	Vertrag beabsichtigt		Anmerkungen
Erschließungsvertrag	§124 BauGB	☐ ja	☐ nein	
Städtebaulicher Vertrag	§11 BauGB	☐ ja	☐ nein	
Kaufvertrag	§433 BGB	☐ ja	☐ nein	
Vertragliche Regelungen	Beispiele	Regelungsinhalt		Anmerkungen
Bauliche Standards	Erhöhte Anforderungen an den Jahresheizwärmebedarf (ggü. der EnEV) Erhöhte Anforderungen an den Jahresprimärenergiebedarf (ggü. der EnEV)	☐ ja	☐ nein	
Effiziente Energieversorgung	Verpflichtung zur aktiven Solarnutzung oder Nutzung anderer erneuerbarer Energien Festlegung: Wahl des Energieträgers, Anschlussverpflichtungen Nah-/Fernwärme	☐ ja	☐ nein	
Verfahren	Bindung an die Ziele des Energie-/Grünkonzeptes Anforderungen an die Qualitätssicherung (Nachweise)	☐ ja	☐ nein	
Klimaanpassung	U.a. Regelungen zur Bewirtschaftung des Regenwassers, Dachbegrünung oder zur Entwicklung und Errichtung von Grünflächen	☐ ja	☐ nein	
Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes				
Bewertung entsprechend der Indikatoren (1 = sehr hohe vertragliche Regelungen; 4 = entspricht den gesetzlichen Anforderungen)				
Erläuterung/Verbal-argumentative Zusatzbewertung				
Gesamtübersicht				
Teil 1: Standort- und Planungsvoraussetzungen	0			
Teil 2: Belange des Klimaschutzes in der Bauleitplanung	0			
Teil 3: Vertragliche Regelungen	0			
Gesamtbewertung des Projektes				