



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 0700/2010

Der Oberbürgermeister

II/20-201-01-21-10-nbso
Dezernat/Fachbereich/AZ

26.11.10
Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Finanzausschuss	29.11.2010	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	06.12.2010	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

neue bahnstadt opladen (nbso)
- Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht
- Weitere Planung für die Gütergleisverlegung

Beschlussentwurf:

1. Der Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht unter Zugrundelegung der Variante 4 wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, die nächsten Schritte zur haushaltsneutralen Umsetzung der Finanzierung der Eigenanteile für die Gütergleise Variante 4 einzuleiten.
2. Die neue bahnstadt opladen wird gemeinsam mit der Verwaltung beauftragt, die Abstimmungen mit der DB AG über die Variante 4 und die weiteren Planungsschritte zur Umsetzung der Variante 4 vorzunehmen.

gezeichnet:
Buchhorn

Häusler

**Schnellübersicht über die finanziellen Auswirkungen der Vorlage Nr. 0700/2010
Beschluss des Finanzausschusses vom 01.02.2010 und Auflage der Kommunalaufsicht
vom 26.07.2010**

Ansprechpartner / Fachbereich / Telefon: Fr. Rottes, nbso, 406-6191

Kurzbeschreibung der Maßnahme und Angaben, ob die Maßnahme durch die Rahmenvorgaben des Leitfadens des Innenministers zum Nothaushaltsrecht abgedeckt ist.
(Angaben zu § 82 GO NRW, Einordnung investiver Maßnahmen in Prioritätenliste etc.)

Stadtumbaumaßnahme neue bahnstadt opladen (nbso)

A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e) / Produktgruppe(n):

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Finanzstelle: 97000927011005 / PN0927
Finanzposition: 783200 / 720000 / 740000
Produkt: 9700092701
Produktgruppe: 0927
Anlage im Bau (AiB): 96000135

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung:

(z. B. Personalkosten, Abschreibungen, Zinswirkungen, Sachkosten etc.)

Haushaltsjahr	2011	2012	2013	2014
Veranschlagte Eigenanteile				
Konsumtiv	488.000 €	591.000 €	600.000 €	496.000 €
Investiv	2.360.000 €	900.000 €	0 €	0 €
Eigenanteile gesamt	2.848.000 €	1.491.000 €	600.000 €	496.000 €

C) Finanzielle Folgeauswirkungen ab dem Folgejahr der Umsetzung:

(überschlägige Darstellung pro Jahr)

Die Folgeauswirkungen sind anhängig vom Projektfortschritt und der Wahl der Gleisverlegungsvariante und können derzeit nicht beziffert werden.

D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss)

Auf die Ausführungen in der Begründung der Vorlage wird verwiesen.

Begründung:

1. Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht

Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr (MWEBWV) hatte der Stadt Leverkusen die Durchführung einer Kosten-Nutzen-Analyse für die Gütergleisverlegung empfohlen. Die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse wurden allen Ratsmitgliedern, den Mitgliedern der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II sowie dem Aufsichtsrat am 07.10.2010 unter Teilnahme der Gutachter vorgestellt. An alle Teilnehmenden wurden die Präsentationsergebnisse schriftlich verteilt. Auf dieser Grundlage wurde nunmehr der Ergebnisbericht der Kosten-Nutzen-Analyse erstellt, der der Vorlage beigelegt ist.

Als wichtigstes Ergebnis ist festzuhalten, dass die Variante 4 im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Kosten und des verkehrlichen Nutzens als Vorzugsvariante bewertet wurde. Die Kostenermittlungen belegen, dass die Gütergleisverlegung mit der Variante 4 mit 33,5 Mio. € (Preis Stand 2015, Real- bis Grobkostenschätzung) im Vergleich zur Variante 3 mit 58,9 Mio. € (Real-Kostenberechnung Preisstand 2014) deutlich kostengünstiger angesetzt werden kann. Im Verhältnis zu den geringeren Kosten und dem nahezu gleichwertigen Nutzen musste die Variante 4 deutlich besser bewertet werden. Der Bericht ist als Anlage 1 beigelegt.

Die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse wurden den Dezernaten 25 (Verkehr) und 35 (Städtebauförderung) der Bezirksregierung Köln sowie dem Ministerium vorgestellt. Dieses Abstimmungsverfahren wurde erforderlich, da mit der neuen Variante 4 eine Planungsänderung sowie daraus resultierend eine Änderung der Förderbedingungen vorliegt.

Auf dieser Grundlage erwarteten die Bezirksregierung Köln und das Ministerium die Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht, die am 03.11.2010 in einem gemeinsamen Gespräch mit der Bezirksregierung Köln, der Stadt Leverkusen und der neuen bahnstadt opladen erörtert wurde.

Die Finanzierungsübersicht stellt den heutigen Erkenntnisstand dar. Eine weitere Konkretisierung erfolgt Anfang 2011.

Schwerpunkte der Änderung der Kosten- und Finanzierungsübersicht (Anlage 2)

- Die Gütergleisverlegung wurde insgesamt mit den neuen Kosten für die Variante 4 in Höhe von 33,5 Mio. € eingestellt.
- Im Vergleich zur bisherigen Kostenteilung wurden nach Rücksprache mit der Bezirksregierung Köln der Schlüssel zur Aufteilung der Fördermittel zwischen GVFG IV und Städtebauförderung für die neue Variante 4 angepasst. Der Anteil der GVFG IV-Förderung beträgt nunmehr 39 %. Der Anteil der Städtebauförderung liegt nunmehr bei 61 %.
- Die Gesamtkosten wurden von 124,677 Mio. € auf 108,804 Mio. € reduziert.
- Das Ergebnis der Kosten-Nutzen-Analyse schloss auch eine Überprüfung der Bewertung der Erlöse und Erträge ein. Die Aufwertung der Flächen auf der Westseite

(Vermarktung in Teilen als Wohnbaufläche statt Gewerbefläche) führt zu etwas höheren Erlösen in Gänze. Die genaue Berechnung der Verkaufserlöse ist im Bericht auf Seite 86 dargelegt. Die inhaltliche Begründung für die Berücksichtigung der Wohnnutzung auf der Westseite wird im Bericht auf Seite 46 erläutert.

- Der Eigenanteil sinkt von 27,426 Mio. € auf 22,646 Mio. €
- Die bisher vorgesehene Förderung reduziert sich von 60,351 Mio. € auf 44,958 Mio. €

Vergleich der Ergebnisse Stand 18.01.2010 zu dem Entwurf vom November 2010:

Die beiden Tabellen veranschaulichen die Differenz:

Stand Januar 2010			Stand November 2010		
Finanzierung:	36.900.000	Erlöse und Beiträge	Finanzierung:	41.200.000	Erlöse und Beiträge
	27.426.189	Eigenanteile		22.646.108	Eigenanteile 6,57 Mio. € der Eigenmittel über Drittmittel
	60.350.811	Förderung		44.957.592	Förderung
	124.677.000	Summe		108.803.700	Summe

Gesamtkosten nach Jahrest ranchen (Anlage 3)

Die Gesamtkosten wurden ebenfalls für die Jahrest ranchen bis 2020 fortgeschrieben. Diese Fortschreibung erfolgt für die einzelnen Projektmaßnahmen auf dem Gebiet Ost und West. Hierbei zeigten sich neben den für die Gesamtmaßnahme dargestellten Änderungen folgende Fortschreibungserfordernisse:

- In der Variante 4 ist eine zeitliche Verschiebung der Gütergleisverlegung in die Jahre 2015 - 2017 erforderlich. In 2015 erfolgt die Anfinanzierung der Gütergleisverlegung. In 2016 wird die Hauptbaumaßnahme finanziert und in 2017 ist die Ausfinanzierung vorgesehen. Hierbei wurden die für die Variante 4 erforderlichen Kosten differenziert für die Planung und den Bau dargestellt.
- Weiterhin ergaben sich im Bereich West etwas geringere Kosten für die Bahnallee als in Variante 3. Die Kosten für die Bahnallee sind die Jahre 2016 - 2018 eingestellt und in den 108,804 Mio. € enthalten.
- Die Entschädigung für den ESV (Eisenbahnersportverein) infolge Gütergleisverlegung entfällt, da Variante 4 das Gelände des BEV (Bundeseisenbahnvermögen) nicht mehr tangiert.
- Die Vermarktungserlöse für den Osten haben sich im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse leicht verringert, die für den Westen hingegen stiegen durch die Aufwertung der Entwicklungsflächen (zusätzliche Wohnnutzung statt Gewerbenutzung) von 11,1 Mio. € auf 16,9 Mio. €
- Insgesamt wurde die Maßnahme jetzt für den Zeitraum bis 2020 ausgelegt.

Haushalt der Stadt Leverkusen:

Die Etatisierung im Haushaltentwurf 2011 der Stadt und der mittelfristigen Finanzplanung sieht – unter Berücksichtigung von Grundstückserlösen (2011: = 2 Mio. €, 2012 = 3,8 Mio. €, 2013 = 3 Mio. €, 2014 = 2 Mio. €) - folgende Eigenanteile vor:

	konsumtive Maßnahmen	für Planung und Baumaßnahmen des Gesamtprojekts
	-----	-----
Hj. 2011	488.000 €	2.360.000 €
Hj. 2012	591.000 €	900.000 €
Hj. 2013	600.000 €	*
Hj. 2014	496.000 €	*

In den konsumtiven Ansätzen sind für die Jahre 2011 bis 2014 Planungskosten für die Gleisverlegung in Höhe von insgesamt 4,192 Mio. € enthalten. Nach Abzug der diesbezüglich etatisierten Zuschüsse von insgesamt 3,04 Mio. € verbleibt in den Jahren 2011 bis 2014 eine Haushaltsbelastung von insgesamt 1,152 Mio. €.

Entsprechend der Beschlussempfehlung zu 1 sind – nach heutigem Planungsstand - die o. g. 1,152 Mio. € haushaltsneutral zu stellen. Ein entsprechendes Konzept befindet sich zurzeit in der Abstimmung mit der Bezirksregierung.

*Für die Jahre 2013 und 2014 noch der Hinweis, dass eine investive Belastung des Haushalts nach heutigem Planungsstand nicht vorgesehen ist, weil die etatisierten Baukosten (2013 = 5 Mio. €, 2014 = 6 Mio. €) sich in voller Höhe über Grundstückserlöse und Zuschusszahlungen refinanzieren.

2. Weitere Planungsschritte zur Umsetzung der Variante 4

Die DB AG hat am 07.10.2010 die Entwurfsplanung der Gütergleisverlegung, Variante 3 vorgelegt. Die Unterlagen befinden sich in der Plausibilitätsprüfung. Ergänzende Nachreichungen sind durch die DB AG nachfolgend noch vorzunehmen.

Die Arbeitsergebnisse der im Oktober 2010 vorgestellten Kosten-Nutzen-Analyse weisen jedoch einen deutlichen Kostenvorteil der Variante 4 im Verhältnis zur Variante 3 bei nahezu gleichwertigen städtebaulichen und verkehrstechnischen Nutzen aus. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 07.10.2010 sich für die Fortführung der Variante 4 ausgesprochen. Da die Variante 4 wesentliche Teile der Variante übernimmt, ist der Abschluss der Überprüfung für die Variante 3 wie oben dargestellt erforderlich.

Hinsichtlich der Umsetzung der Variante 4 ist folgendes zu beachten:

Die gutachterliche Betrachtung der Variante 4 erfolgte auf Basis einer ersten Planungsannahme, unter dem Vorbehalt der technischen und betrieblichen Machbarkeit und Gleichwertigkeit der Variante 3 sowie der Voraussetzung der DB Netz AG, dass keine technische und betriebliche Verschlechterung der gegenwärtig existierenden Eisenbahntrasse zugelassen werden dürfen. Hintergrund dieser Betrachtung ist die Bedeutung der Strecke 2324 für die Strecke Rotterdam - Genua.

Aus diesem Grund sollten die technischen und betrieblichen K.O.-Kriterien und die Machbarkeit der Variante 4 im Verhältnis zur Variante 3 untersucht werden.

Hierzu wurde die DB International GmbH mit der Prüfung der Machbarkeit im Hinblick auf die Trassierung und die Fahrdynamik beauftragt. Seitens der DB Projektbau GmbH erfolgt bzw. soll die Untersuchung der Fachgewerke der Leit- und Sicherungstechnik und Energie (Oberleitung und 50 Hz) erfolgen. Die DB Kommunikationstechnik GmbH wurde bezüglich der Telekommunikationstechnik angefragt.

Ein wesentliches Merkmal der Variante 4 gegenüber der Variante 3 ist die Beibehaltung der bisherigen Trasse südlich der Fixheider Straße sowie die umgehende Verschwenkung und Heranführung der Gütergleisstrasse, ausgehend von dem vorhandenen Kreuzungsbauwerk mit der Fixheider Straße. Hierdurch verbleibt das Gelände nördlich der Fixheider Straße und zwischen den beiden vorhandenen Eisenbahntrassen bis zur gemeinsamen Zusammenführung weiterhin „gefangen“ (Areal „Bender“). Im Gegensatz zur Variante 3 würde dieses Areal also eine eingeschränkte Erschließungsmöglichkeit erhalten und somit müsste ein Wert mindernder Einfluss berücksichtigt werden. Die DB Service Immobilien GmbH hat hierzu, in Abstimmung mit der DB Netz AG und der neuen bahnstadt opladen GmbH, ein Wertgutachten beauftragt, welches die zu erwartenden Wertdifferenzen ermitteln soll.

Das Ergebnis, das für November zugesagt wurde ist nach einhergehender Prüfung durch die Stadt, als Grundlage für die Vertragsverhandlung und den Abschluss des Bau- und Finanzierungsvertrages zwischen der Stadt Leverkusen und der DB Netz AG zu berücksichtigen.

Des Weiteren ist in diesem Zusammenhang aus technischer und eisenbahnbetrieblicher Sicht zu klären, wie dieses „gefangene Teilareal“ zukünftig straßen- und eisenbahnverkehrstechnisch erschlossen werden soll. Es ist u. a. zu klären, wie der (private) Gleisanschluss der Firma Bender gesichert wird. Ob ein Bahnübergang über den Gleisanschluss der Firma Bender eingerichtet werden muss und wie das herzustellende ESTW-Gebäude (straßen-)verkehrstechnisch erschlossen werden kann. Diese Planung ist mit der Vorplanung für die Variante 4 vorzulegen und die Kosten darzulegen.

Des Weiteren ist aus der Entwurfsplanung der Variante 3 heraus das Arbeitsergebnis der Eisenbahnüberführung Lützenkirchener Straße bautechnisch und baubetrieblichen zu berücksichtigen. Die Restbuchwerte sind in diesem Zusammenhang gesondert für die Stadt Leverkusen und die DB AG (voraussichtlich je 300.000 €) zu ermitteln und bei den Kosten zu berücksichtigen.

Zusammengefasst werden folgende Aufträge aktuell zur Prüfung der technischen und betrieblichen K.O.-Kriterien für Variante 4 beauftragt bzw. sollen durchgeführt werden:

Auftragnehmer:	DB International GmbH
Auftragsgegenstand:	Machbarkeitsprüfung der Variante 4 gegenüber der Variante 3 im Hinblick auf Trassierung und Fahrdynamik (Fahrbahn und Ingenieurbauwerke)
Auftragswert:	10.292,32 € (Brutto)
Stand:	beauftragt, Stellungnahme 22.11. & 02.12.2011 erwartet (Abhängigkeit Zuarbeit LST)
Auftragnehmer:	DB Projektbau GmbH

Auftragsgegenstand: Machbarkeitsprüfung der Variante 4 gegenüber der Variante 3 im Hinblick auf Leit- und Sicherungstechnik (LST), Oberleitung (16 2/3 Hz) und Energie (50 Hz)
Auftragswert: 11.721,50 € (Brutto)
Stand: Beauftragung in Bearbeitung, Stellungnahme Anfang Dezember erwartet.

Auftragnehmer: DB Kommunikationstechnik GmbH
Auftragsgegenstand: Machbarkeitsprüfung der Variante 4 gegenüber der Variante 3 im Hinblick auf Telekommunikationstechnik (TK)
Auftragswert: bisher k. A. (geschätzt < 5.000,- € (Brutto))
Stand: Angebot liegt noch nicht vor.

Nachfolgende Aufträge, nach Prüfung der technischen und betrieblichen K.O.-Kriterien:

Nach Prüfung und erfolgreichem Ausschluss der technischen und betrieblichen K.O.-Kriterien sind die erforderlichen und dann noch ausstehenden „Restplanungsleistungen“, bis zum Abschluss einer Vorplanung (Leistungsphase 3) der Variante 4 zu erarbeiten. Die Erarbeitung dieser Vorplanung ist die formelle Voraussetzung für die Erstellung der qualifizierten Wirtschaftlichkeitsberechnung der DB Netz AG. Hierfür sind seitens der Stadt Leverkusen weiterführende Auftragssachverhalte/Folgeaufträge an die sich aus dem Projektsachverhalt anbietenden Auftragnehmer (AN) zu berücksichtigen:

Sich anbietender AN: DB International GmbH
Auftragsgegenstand: Erstellung der Vorplanung (Leistungsphase 3) der Variante 4, unter Berücksichtigung der bereits erbrachten und vorliegenden Leistungen. Einarbeitung und Zusammenstellung aller Unterlagen, Harmonisierung im Hinblick auf Fahrbahn und Ingenieurbauwerke, unter Berücksichtigung der landschaftspflegerischen Anforderungen, der Schall- und Erschütterungs-Betrachtungen, der Baugrund-/Abfalluntersuchungen, der BoVek-Betrachtungen, etwaiger ergänzender Vermessungsleistungen.
Auftragswert: 35.000,- € (Brutto) geschätzt

Sich anbietender AN: DB Projektbau GmbH
Auftragsgegenstand: Erstellung der Vorplanung für die Variante 4, unter Berücksichtigung der bereits erbrachten und vorliegenden Leistungen der Machbarkeitsuntersuchung sowie der Variante 3 im Hinblick auf Leit- und Sicherungstechnik (LST), Oberleitung (16 2/3 Hz) und Energie (50 Hz)
Auftragswert: 70.626,50 € (Brutto) vstl. Angebot

Sich anbietender AN: DB Kommunikationstechnik GmbH
Auftragsgegenstand: Erstellung der Vorplanung für die Variante 4, unter Berücksichtigung der bereits erbrachten und vorliegenden Leistungen der Machbarkeitsuntersuchung sowie der Variante 3 im Hinblick auf Telekommunikationstechnik (TK)
Auftragswert: 10.000,- € (Brutto) geschätzt

Terminlicher Ausblick Abhängigkeiten und Schnittstellen (Anlage 4)

Nach Vorlage der ersten technischen und betrieblichen Arbeitsergebnisse (Fahrbahn, Fahrdynamik, Leit- und Sicherungstechnik) erfolgt die Plausibilisierung und Prüfung dieser Arbeitsergebnisse durch die anlagen- und betriebsverantwortlichen Mitarbeiter der DB Netz AG.

Eine erste Stellungnahme über dieses Prüfungsergebnis, wird vorbehaltlich der ergänzenden Fachplanungsergebnisse zur Ratssitzung der Stadt am 06.12.2010 erwartet. Zu diesem Zeitpunkt ist eine Grundsatzentscheidung erforderlich, ob die Variante 3 weiterverfolgt werden soll oder ob auf Basis der ersten Prüfungsergebnisse zur Variante 4, die weiterführenden und ergänzenden Planungsleistungen bis zum Abschluss einer qualifizierten Vorplanung zu verfolgen sind.

Sofern keine Entscheidung zur Variante 3 gefällt wird, werden die baubetrieblichen Anmeldungen nicht aufrechterhalten.

Wenn eine Entscheidung zu Gunsten der Variante 4 erfolgt, könnte unter Berücksichtigung der sich anbietenden Auftragnehmer und auf Basis der bereits vorliegenden Arbeitsergebnisse die Vorplanung (Leistungsphase 3) bis voraussichtlich Mitte Februar 2011 erarbeitet werden.

Die DB Netz AG wäre über diese Entscheidung zu informieren. Bei einer Nichtverfolgung der Variante 3 muss der entsprechende Beschluss der DB Netz AG „abmoderiert“ werden.

Parallel zur Erstellung der Vorplanung sind die Modifikationen des Finanzierungsvertrages vorzubereiten. In der Haushaltsberatung, im Februar 2011, sind entsprechende Mittel für die Umsetzung der Variante 4 für die Jahre 2015 -2017 (siehe Seite 4) vorzusehen. Der Rat der Stadt Leverkusen wird über die Vorplanung für die Variante 4 entscheiden.

Die DB Netz AG wird dann auf Basis der Vorplanung die Gesamtwirtschaftlichkeitsrechnung aufstellen, die in die Endverhandlung des Finanzierungsvertrages einfließen muss, der bis Ende April abgeschlossen sein sollte. Auf dieser Basis ist anschließend eine entsprechende Ratsentscheidung zur Umsetzung der Variante 4 und über den Finanzierungsvertrag (voraussichtlich Mai 2011) herbeizuführen. Damit erfolgt die abschließende Bindung des Rates für den Bau der Gütergleisverlegung Variante 4. Hierauf aufbauend kann die DB Netz AG die Vorlagen zwecks Genehmigung in den Vorstand der DB Netz AG und nachfolgend in den Vorstand der DB Holding AG einbringen. Nach entsprechender Genehmigung innerhalb des DB Konzerns wäre ein Beginn mit der Entwurfsplanung ab August 2011 denkbar. Die Bauzeit würde sich in diesem Fall auf ein Zeitfenster von 2015 bis 2017 erstrecken.

Aus gegenwärtiger Sicht zu beachtende Punkte

„Vorplanung“

Die DB Netz AG übernimmt keine Gewähr für den Erfolg einer möglichen Vorplanung mit Kostenberechnung (Leistungsphase 3) der Variante 4 und betont, dass diese Planungsleistung im Risikobereich der Stadt Leverkusen erfolgt, da abschließend die DB Holding über die Variante 4 entscheidet.

Bis zum 06.12.2010 wird die DB Netz AG voraussichtlich nur eine tendenzielle Aussage auf den bis dahin vorliegenden Machbarkeitskriterien treffen.

Finanzierungsvertrag

Parallel zur Erarbeitung der Vorplanung muss der Finanzierungsvertrag angepasst werden. Am Ende der Vorplanung wären die Ergebnisse der Gesamtwirtschaftlichkeitsberechnung der DB Netz AG, in diesem Zusammenhang, erneut und sehr zügig zu verhandeln und zu berücksichtigen.

Das hierfür einkalkulierte Zeitfenster nach Vorlage der Gesamtwirtschaftlichkeitsrechnung ist hier mit 8 Wochen vorgesehen.

In dieser Betrachtung sind neben dem Finanzierungsvertrag natürlich auch alle Grundstücks-, Gestattungsverträge sowie rechtliche Belange Dritter, etc. vorbehaltlos und durch Ratsbeschluss gesichert, unterschriftsreif zu erfüllen.

ESTW-Gebäude

Die Planung des ESTW-Gebäudes in Opladen ist abgeschlossen und wird gemäß Planung realisiert. Über das „gefangene Areal“ nördlich der Fixheider Straße müsste somit die (öffentliche) Erschließung des Gebäudes sichergestellt werden. Die hiermit zusammenhängenden Aufwände wären im Rahmen einer weiteren Planung zu verfolgen. Die Planung und die Kosten hierfür werden mit der Vorplanung vorgelegt.

Bauzeiten

Die zügige Erarbeitung der Vorplanung (bis Anfang Februar) und die darauf aufbauende Verhandlung mit der DB Netz AG (bis Anfang März) ist Voraussetzung für die Einhaltung eines Zeitverzuges des Projektes von ca. einem Jahr.

Begründung der einfachen Dringlichkeit:

Die Vorlage konnte wegen des großen Abstimmungsbedarfs zwischen allen Beteiligten nicht früher erstellt werden. Der Beschluss muss in dieser Sitzung gefasst werden, um zeitnah der DB AG die Weiterverfolgung der Variante 4 mitzuteilen.

Redaktioneller Hinweis:

Das umfangreiche Gutachten (Anlage 1, Teil 1 - 3) wird aus Kostengründen nur den Mitgliedern des Aufsichtsrates der nbso und den Fraktionen und der Gruppe zur Verfügung gestellt.

Es ist in digitaler Form über das Ratsinformationssystem einsehbar.

Anlage/n:

Anlage 1 Ergebnis Kosten-Nutzen-Analyse Teil 1

Anlage 1 Ergebnis Kosten-Nutzen-Analyse Teil 2

Anlage 1 Ergebnis Kosten-Nutzen-Analyse Teil 3

Anlage 2 Kosten-Finanzübersicht A

Anlage 3 Kosten-Finanzübersicht B

Anlage 4 Terminlicher Ausblick