



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2067/2013

Der Oberbürgermeister

II/20-200-no

Dezernat/Fachbereich/AZ

06.03.13

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Finanzausschuss	11.03.2013	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	18.03.2013	Entscheidung	öffentlich

**Betreff:**

neue bahnstadt opladen  
- Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht 2013

**Beschlussentwurf:**

1. Der Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht mit Stand 22.02.2013 wird als Grundlage der weiteren Finanz- und Haushaltsplanung zugestimmt.
2. Die in der Begründung genannten weiteren Förder-/Erhöhungsanträge werden gestellt.
3. Im Rahmen der Projektfortführung wird die Neue Bahnstadt Opladen GmbH gemeinsam mit der Verwaltung beauftragt, im Sinne der Begründung geeignete Konzepte zur finanziellen Beteiligung Dritter an der Umsetzung von baulichen Maßnahmen zu entwickeln.
4. Mit der Bezirksregierung Köln sind für das Gesamtprojekt Verhandlungen zu führen, dass zweckgebundene Geldleistungen Dritter generiert und als Ersatz für den städtischen Eigenanteil anerkannt werden.
5. Die nbso definiert geeignete Maßnahmen/Teil-Projekte, die die Kostenentwicklung des Gesamtprojektes reduzieren.
6. Der Finanzausschuss ist über die Entwicklung des städtischen Eigenanteils regelmäßig zu informieren.

gezeichnet:  
Buchhorn

Häusler

**Schnellübersicht über die finanziellen Auswirkungen der Vorlage Nr.2067/2013  
Beschluss des Finanzausschusses vom 01.02.2010 und Auflage der Kommunal-  
aufsicht vom 26.07.2010**

**Ansprechpartner / Fachbereich / Telefon Frau Noreiks, FB 20, Tel. 02171/406 2031**

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.)

Entwicklungsmaßnahme neue bahnstadt opladen

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

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Investitionskosten (Finanzstelle 9700 0927 011005)

Gütergleisverlegung (Innenauftrag 9700 0927 0104)

Entwicklungsgesellschaft (Innenauftrag 9700 0927 0103)

Derzeit etatisierte Gesamtkosten = 111.452.000 €

**B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung:**

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

siehe Planung

**C) Finanzielle Folgeauswirkungen ab dem Folgejahr der Umsetzung:**

Die endgültigen Auswirkungen auf den städtischen Jahresabschluss sind sehr komplex und werden im Rahmen der jeweiligen Jahresabschlussarbeiten ermittelt und dargestellt. Bilanziell wirken sich z. B. Ausgaben für Investitionen nur über die der jeweiligen Investition zuzuschreibende Abschreibung aus, Erträge aus Grundstücksgeschäften (Veräußerungserlös abzgl. Buchwert) beeinflussen ab 2013 nicht mehr das Jahresergebnis (werden nur am Schluss des Jahres dem Eigenkapital zugeschrieben).

**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)

## Begründung:

Mit Beschlüssen vom 03.12. und 10.12.2012 haben Finanzausschuss bzw. der Rat die Vorlage der Aktualisierung der Kosten- und Finanzierungsübersicht der neuen bahnstadt opladen beantragt.

### 1. Vergleich der Kosten- und Finanzierungsübersichten der Jahre 2010 – 2013

(vgl. Tabelle Anlage 1)

Nachfolgend ist die Entwicklung der Jahre 2010 – 2013 dargestellt (in Mio. €):

	01/2010	11/2010	01/2012	02/2013	Delta 2013 zu 01/2010	Delta 2013 zu 01/2012
	1	2	3	4	(4 - 1)	(4 - 3)
Städtebauliche Maßnahmen Ost	24,83	24,83	28,43	26,88	+ 2,05	- 1,55
Brücken	9,42	9,66	10,00	12,46	+ 3,04	+ 2,46
Grunderwerb Ost	6,18	6,18	7,97	7,95	+ 1,77	- 0,02
Verkaufserlöse Ost	25,80	24,30	22,29	22,29	- 3,51	- 0,00
Städtebauliche Maßnahmen West	6,71	6,50	6,50	12,51	+ 5,80	+ 6,01
Gütergleisverlegung	48,58	33,53	33,53	33,53	- 15,05	- 0,00
Bahnallee	10,88	9,90	9,90	9,69	- 1,19	- 0,21
Ablösung Zweckbin- dung	2,25	2,25	2,25	2,25	- 0,00	- 0,00
Grunderwerb West	1,70	2,20	1,22	1,30	- 0,40	+ 0,08
Verkaufserlöse West	11,10	16,90	16,90	18,59	+ 7,49	+ 1,69
Planungs- und Orga- nisationsaufwand	11,65	11,65	11,65	12,52	+ 0,87	+ 0,87
Kosten Zwischenfinan- zierung f. Invest.Kredite	2,49	2,10	-	-	- 2,49	-
<b>Summe Kosten</b>	<b>124,69</b>	<b>108,80</b>	<b>111,45</b>	<b>119,10</b>	<b>- 5,59</b>	<b>+ 7,65</b>
<b>Summe Förderung</b>	<b>60,35</b>	<b>44,97</b>	<b>49,98</b>	<b>53,59</b>	<b>- 6,76</b>	<b>+ 3,61</b>
<b>Summe Einnahmen Ost und West</b>	<b>36,90</b>	<b>41,20</b>	<b>39,19</b>	<b>40,88</b>	<b>+3,98</b>	<b>+ 1,69</b>
<b>Eigenanteil Stadt Leverkusen</b>	<b>27,43</b>	<b>22,65</b>	<b>22,12</b>	<b>24,63</b>	<b>- 2,84</b>	<b>+ 2,51</b>
Nicht förderfähige Kosten (IVL, Stadt Leverkus- en, TBL, EVL etc.)	- <sup>1)</sup>	- <sup>1)</sup>	0,72	1,93	+ 1,93	+ 1,21

<sup>1)</sup> wurden nicht erfasst

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass Gesamtkosten über 119,10 Mio. € ermittelt wurden, die durch Förderungen über 53,59 Mio. €, Verkaufserlöse über 40,88 Mio. € und städt. Eigenanteil von 24,63 Mio. € finanziert werden.

## **2. Projektteil Ost**

### **Maßnahmen:**

Die bewilligten Maßnahmen – der Bau von Straßen, Grünanlagen und Plätzen - werden derzeit umgesetzt, 70% sind bereits fertiggestellt. Weiterhin zählen der Bau der Campusbrücke (ehem. Brücke Mitte) und der Bahnhofsbrücke (ehem. Brücke Nord) sowie der Bau von P&R- / B&R-Anlagen zum Projektbereich Ost.

### **Förderungen**

Zum Entwicklungsgebiet Ost liegt das Testat der Städtebauförderung der Bezirksregierung Köln vom 31.10.2011 vor. Die Erteilung des Testats bedeutet eine Kostendeckelung; damit sind evtl. Kostenerhöhungen durch Einsparungen aufzufangen. Der Ostbereich ist grundsätzlich ausfinanziert; eine abschließende Bewilligung für langfristige Investitionen zur Nutzung des Kesselhauses hängt von der Vorlage eines entsprechenden Betreiberkonzepts ab.

Dem Förderbereich Ost sind auch Brücken und P&R- / B&R-Anlagen zugeordnet. Die Campusbrücke (ehemals Brücke Mitte) wird überwiegend aus Mitteln des Straßenbauprogramms (FöRi-Stra) finanziert; lediglich für die Rampe auf der Ostseite als Bauteil des Grünen Kreuzes stehen Städtebaumittel zur Verfügung. Gemäß Förderrichtlinien Stadtverkehr wird zur Nachfinanzierung der erwarteten Mehrkosten beim Brückenbauwerk ein Erhöhungsantrag eingereicht.

Für die Bahnhofsbrücke (ehemals Brücke Nord) bestehen Förderzusagen der Städtebauförderung, des Stadtverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) aus den Jahren 2010 – 2012. Für die Mehrkosten werden nach Rücksprache mit dem Fördermittelgeber ebenfalls Erhöhungsanträge gestellt.

Zur Herstellung der neuen P+R-Anlagen auf der Ostseite sollen erneut Fördermittel beim ÖPNV beantragt werden.

### **Erlöse**

Die Einnahmen in Höhe von 22,29 Mio. € werden wie kalkuliert realisiert. Die Erhöhung der Verkaufserlöse von 2010 auf 2012 ist überwiegend auf Anpassungsmaßnahmen bei den Straßenbreiten und Änderungen für die Erschließung der Fachhochschule zurückzuführen. Durch die zeitgerechte Vermarktung konnte auf die Inanspruchnahme von Investitionskrediten verzichtet werden.

### **Kostenentwicklung Ostseite**

Aufgrund des kontinuierlichen Kostencontrollings konnten die Gesamtkosten weitestgehend eingehalten werden. Das war nur möglich, indem rechtzeitig Kostener-

höhungen durch Einsparungen an anderer Stelle aufgefangen wurden. Allerdings müssen zur Realisierung bei beiden Brücken Kostensteigerungen in Kauf genommen werden.

Die Kostenerhöhung der Campusbrücke resultiert im Wesentlichen aus:

- Mehrkosten Baustelleneinrichtung
- Mehrkosten f. technische Bearbeitung
- Einrichtung von Schutzwänden neben den Gleisen
- Erhöhung der Stahlbaupreise
- Einbau von Streckentrennern in die Oberleitung
- Sicherungsleistungen

Auch für die Bahnhofsbrücke sind höhere Kosten zu erwarten (Submission erfolgte am 07.02.2013). Diese sind im Wesentlichen begründet in:

- der allgemeinen Steigerung der Baukosten um 7,9 %
- Erhöhung der Stahlbetonmengen
- größeren Massen für Stahl
- Verlegung von Leitungen
- Einbau von Streckentrennern in die Oberleitung
- Sicherungsleistungen
- Beauftragung einer externen Fertigungsüberwachung für den Stahlbau

Insgesamt erhöhen sich die Kosten um 2,46 Mio. €. Zur Kompensation soll der geplante Tunneldurchstich von der Ostseite zu den Bahnsteigen um einige Jahre verschoben und deshalb in der Kosten- und Finanzierungsübersicht nicht mehr geführt werden.

### **3. Projektteil West**

#### **Maßnahmen**

Für den Projektteil West sind in den Jahren 2013-2020 zur Reaktivierung der 11 Hektar großen, heute noch ungenutzten, Fläche zwischen Personenzugtrasse und heutigem Güterzuggleis, umfangreiche vorbereitende und bauliche Maßnahmen notwendig. Die Zuständigkeit der nbso GmbH und der Stadt Leverkusen liegen im Grunderwerb der benötigten Flächen, der anschließenden Vorbereitung, Sanierung und Erschließung der neu zu nutzenden Flächen, dem Bau der Bahnallee und schließlich am Ende des Projektzeitraums in der Vermarktung der neu hergestellten Flächen. Der zentrale bauliche Schwerpunkt liegt in den Jahren 2016 bis 2017, nach Verlegung der Güterzugtrasse. Die Umlegung der Güterzugtrasse wird baulich von der DB Netz AG realisiert, die Planungs- und Baukosten werden komplett vom Land NRW und der Stadt Leverkusen getragen.

Für den Projektteil West liegt als Planungsgrundlage die Machbarkeitsstudie aus dem Jahre 2005 vor. Weitere Planungsschritte wurden von der Bezirksregierung Köln bisher als nicht förderfähig beschieden und sind daher noch nicht erfolgt. Im Zuge der Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht für das Jahr 2010 hat das Büro MWM, Aachen, bereits eine Anpassung vorgenommen, und zwar auf Grundlage des alten Planungsstandes und der damaligen Kosten- und Finanzie-

rungsübersicht.

Im Anschluss an die Unterzeichnung der Vereinbarung zur Finanzierung des Eigenanteils für die Gütergleisverlegung mit der Bezirksregierung Köln wurde ab Mitte 2012 die „Teilprojektgruppe West“ (bestehend aus der nbso GmbH und Fachbereichen 20, 32, 61, 62, 66 sowie TBL) gebildet, die die Kostenerfassung für die Westseite aktualisiert und umfänglich fortgeschrieben hat (vgl. Vorlage Nr. 1929/2012 „neue bahnstadt opladen - Fortführung des Zuschussverfahrens“ im Rat am 10.12.2012).

### **Förderungen**

Analog zum Bewilligungsverfahren für den Projektteil Ost soll auch für den Projektteil West ein Gesamttestat seitens der **Städtebauförderung** erteilt werden. Der Förderantrag wurde im Dezember 2012 eingereicht. Gegenstand sind die Anerkennung und Förderung von

- Planungs- und Baukosten der Gütergleisverlegung [Kostenanteil von 61 %]
- Städtebauliche Maßnahmen West einschl. Planung
- Grunderwerb (alte Gleistrasse)

Mit Anerkennung bzw. Erteilung Testat (erwartet für das I. Hj. 2013) ist dann das Bewilligungsverfahren mit der **Städtebauförderung** abgeschlossen. Änderungen und ggfs. Kostenerhöhungen sind dann nur noch im Ausnahmefall mit Zustimmung des Ministeriums f. Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW möglich.

Die Realisierung des Straßenbaus „neue Bahnallee“, die in Teilen die heutige Freiherr-vom-Stein-Straße ersetzen soll, ist Gegenstand der Förderung gemäß Straßenbauprogramm (FöRi-Stra). Aktualisierte Einplanungsanträge liegen der Bezirksregierung Köln vor.

Bestandteile der Förderung der neuen Bahnallee sind:

- Planungs- und Baukosten der Gütergleisverlegung [Kostenanteil von 39%]
- Planungs- und Baukosten Straßenbau
- Grunderwerb (alte Gleistrasse)

Mit Einplanung in das Straßenbauprogramm 2013 und Folgejahre erwartet die Stadt die offizielle Einplanungsmitteilung für die neue Bahnallee.

Gütergleisverlegung und Straßenneubau Bahnallee führen im Bereich der heutigen Freiherr-vom-Stein-Straße sowie den beiden P&R-Anlagen zu einer Überschneidung mit bereits geförderten Altmaßnahmen. Dafür sind Fördermittel zurückzuzahlen. Eingestellt sind 2,25 Mio. €.

### **Erlöse**

Aufgrund der Erkenntnisse der Kosten-Nutzen-Analyse erfolgte die Neubewertung der Grundstücke durch die Kommunale Bewertungsstelle mit einer Erhöhung von 11,1 Mio. € (2010) auf 16,9 Mio. € (2012) auf nunmehr 18,59 Mio. €.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Erfahrungen beim Bau und der Vermarktung der Ostseite sehr positiv sind. Bereits jetzt haben Bauträger ihr Interesse an Baumaßnahmen auf der Westseite bekundet, so dass mit vorsichtigem Optimismus davon auszugehen ist, dass mit den bisherigen guten Vermarktungserfahrungen auch die Umsetzung auf der Westseite angegangen werden sollte. Grundsätzlich wird dabei vorausgesetzt, dass die Baukonjunktur keinen nachhaltigen Einbruch erfährt.

### **Kostenentwicklung Westseite**

Die Kostenschätzung der Gütergleisverlegung (Planungs- und Baukosten) gilt weiterhin. Derzeit wird lediglich von einer Verschiebung zwischen den Kostenblöcken der Planungskosten und der Baukosten ausgegangen. An der Höhe der veranschlagten Kosten ändert sich hierdurch in Summe nichts. Die hier berücksichtigte Kostenermittlung basiert auf der Kostenschätzung der DB AG mit Stand Juli 2011.

Nach überschläglicher Ermittlung sind die angenommenen Kosten für die neue Bahnallee auskömmlich. Allerdings liegt hierzu nur eine grobe Kostenannahme vor. Das bisherige Budget für die Planungskosten wurde verringert, da die GmbH zusätzliche Planungsaufgaben übernimmt.

Nicht berücksichtigt ist eine Verlagerung / Erweiterung des ZOB Opladen. Sollte das Stadtteilentwicklungskonzept die Verlagerung zum Ergebnis haben, sind die erforderlichen Kosten noch einzustellen.

Die Kostensteigerung der übrigen Maßnahmen West von 6,50 Mio. € auf 12,51 Mio. € beruht einerseits auf einer jährlichen Baupreisindexierung bis zum Jahre 2017. Außerdem wurde aufgrund der Erfahrungen aus dem Ostbereich eine Anpassung der Kosten zur Herrichtung des Geländes, der Verlegung von Kabeln, der Anpassung des Grundstücksniveaus auf die Höhe der vorhandenen Bebauung des Zentrums von Opladen vorgenommen.

Zusätzlich sind folgende Maßnahmen berücksichtigt worden, die in der groben Machbarkeitsstudie von 2005 noch nicht erfasst wurden:

- Rückbau der Eisenbahnunterführung am Bhf Opladen
- Ergänzung durch Stützwände
- Weitere Rückbaumaßnahmen im Gebäudebestand
- Mittel für die Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbeteiligung und Projektsteuerung

Wesentlicher Kostenfaktor ist die Herstellung öffentlicher Plätze rund um die neue Bahnhofsbrücke.

## **4. Eigenanteil gesamt (Ost und West)**

Im Gesamtergebnis ist eine Erhöhung des Eigenanteils von 22,12 Mio. € (Kofi 2012) auf 24,63 Mio. € (Kofi 2013) festzustellen. Der Eigenanteil steigt damit um 2,51 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen folgenden drei Faktoren geschuldet:

1. Die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen unterstützt das Vorhaben durch eine kontinuierliche Bewilligung von **Stadterneuerungsmitteln** seit dem Jahr

2005. Nach anfänglich 70%iger Förderquote beträgt die Förderung seit dem Jahr 2008 regelmäßig 80%. Es wird erwartet, dass dieser (erhöhte) Fördersatz auch für das Testat West bis zum Jahr 2020 gilt.

Die Förderquoten des **Stadtverkehrsprogramms** sind hingegen seit Jahren rückläufig. Für die neue Bahnallee ist nur noch mit einer Förderung von 60% zu rechnen, so dass sich der städtische Eigenanteil auf 40% erhöht. Gemäß nachfolgender Übersicht beträgt das Delta beim Eigenanteil aufgrund der gekürzten Förderung bei der Bahnallee rd. 1,4 Mio. € (gerechnet über Bau- und Planungskosten sowie anteiliger Gütergleisverlegung).

			KoFi 2012		KoFi 2013		Delta
	2012	2013	GVFG IV	GVFG ÖV	GVFG IV	GVFG ÖV	
	Gesamtkosten [brutto]	Gesamtkosten [brutto]	Zuwendung	Zuwendung	Zuwendung	Zuwendung	
			65%	85%	60%	3.500 € x Stellplätze x 85%	Erhöhung Eigenanteil
<b>Bahnallee und Radverkehrsbrücke (GVFG IV)</b>							
Kosten Bahnallee	8.400.000 €	8.400.000 €	5.460.000 €		5.040.000 €		420.000 €
Planung Bahnallee	1.459.000 €	1.291.000 €	429.555 €		100.800 €		328.755 €
Anteil GGV 39%	13.077.753 €	13.077.753 €	8.500.539 €		7.846.652 €		653.888 €
<b>ÖPNV Maßnahmen (GVFG ÖV)</b>							
P&R/B&R Wiederherst. + Erweiterung	800.000 €	800.000 €		680.000 €		478.975 €	201.025 €
P&R/B&R Planung	200.000 €	250.000 €		50.000 €		16.764 €	33.236 €

Mehrkosten im Eigenanteil durch Änderung der Förderung: **1.636.904 €**

Die Berechnungsgrundlage für die neuen P&R-Anlagen stellt auf eine Festbetragsfinanzierung ab. Daraus ergibt sich trotz der hohen Förderquote von 85% eine weitere Reduzierung der Fördermittel von rd. 233.000 €. Damit erhöht sich insgesamt der Eigenanteil um 1.636.904 €.

- Die Kosten- und Finanzierungsübersicht 2013 wurde auf Basis von Realkosten der vorhandenen Planungs- und Leistungsstände und unter Berücksichtigung von durchschnittlichen Hochzinsungen bis zum Zeitpunkt der Vergaben 2016 und 2017 erstellt. Nicht berücksichtigt sind Sicherheitszuschläge für unvorhersehbare bzw. zusätzliche Leistungen und / oder etwaige Toleranzen im Verlauf des Planungs- / Ausführungsprozesses.
- Es erfolgte eine Aufnahme von neuen Maßnahmen (siehe Erläuterung unter „Kostenentwicklung Westseite“).

## 5. Fazit

Auf der Grundlage der vorliegenden aktualisierten Kosten- und Finanzierungsübersicht wird die neue bahnstadt opladen GmbH die noch ausstehenden Förderanträge an das Land NRW stellen.

Das Gesamtbudget für die Umsetzung des Projekts neue bahnstadt opladen bis zum Jahr 2020 beläuft sich damit auf 119,10 Mio. €. Finanziert werden diese durch Landes-Förderung in Höhe von 53,59 Mio. €, durch Verkaufserlöse über 40,88 Mio. € und

durch einen städtischen Eigenanteil in Höhe von 24,63 Mio. €  
Die Erhöhung des Gesamtbudgets um 8 Mio. € gegenüber Januar 2012 ist einerseits auf Kostensteigerungen im Bereich der Brücken zurückzuführen, im Schwerpunkt aber auf die Tatsache, dass 2012 erstmals mit einer vertieften Betrachtung der städtebaulichen Entwicklung der Westseite unter Berücksichtigung der vorliegenden Erkenntnisse begonnen werden konnte. Bis dato beruhten alle Kostenannahmen und damit auch die Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht zur Westseite auf dem Stand der Planungen Machbarkeitsstudie aus dem Jahre 2005. Erst 2012, nach dem Abschluss der Vereinbarung zur Finanzierung der Gütergleisverlegung, konnte mit dem Prozess der Überarbeitung begonnen werden.

Der städtische Gesamteigenanteil zur Realisierung des Projekts neue bahnhof opladen ist um 2,51 Mio. € gestiegen. Der städtische Eigenanteil zur Finanzierung der Gütergleisverlegung liegt konstant bei 7 Mio. €. Dabei ist die geringere Förderquote bereits berücksichtigt.

Die Erhöhung des städtischen Eigenanteils ist mit 1,6 Mio. € auf die reduzierte Förderung des Landes NRW im Bereich Straßenbau zurückzuführen.

Knapp 1 Mio. € resultieren aus

- Hochzinsung auf die Realisierungsjahre 2016 und 2017
- Bodenmanagement und Ausführung von Ingenieurbauwerken zur Erreichung des notwendigen Grundstücksniveaus zur Anpassung an das Ortszentrum von Opladen
- Mittel Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbeteiligung, Projektsteuerung

Es steht noch die Bewilligung von beantragten Mitteln in einer Größenordnung von 30,2 Mio. € aus (s. Tabelle Anl. 1). Das Finanzrisiko in Höhe von 30,2 Mio. € wird sich voraussichtlich im Laufe des Jahres auflösen.

In Abstimmung mit dem Stadtteilentwicklungskonzept für Opladen wird die nbso GmbH einen städtebaulichen Entwurf im Rahmen des B-Plan-Verfahrens für die Westseite vorlegen. Auf dieser Grundlage werden Vorschläge zur Größe und Finanzierung der öffentlichen Plätze im Umfeld der Bahnhofsbrücke entwickelt.

Die neue bahnhof opladen GmbH wird in diesem Zusammenhang Gespräche mit Investoren zur finanziellen Beteiligung führen, mit dem Ziel, den jetzt erhöhten städtischen Eigenanteil auf diesem Wege zu mindern.

Mit der Bezirksregierung Köln sind für das Gesamtprojekt Verhandlungen zu führen, dass zweckgebundene Geldleistungen Dritter generiert und als Ersatz für den städtischen Eigenanteil anerkannt werden.

Unabhängig davon hat die nbso GmbH geeignete Maßnahmen/Teil-Projekte zu definieren, die die Kostenentwicklung des Gesamtprojekts reduzieren.

Diese Finanzbetrachtung erfolgt im Rahmen eines strengen Kostencontrollings auch für die Westseite.

Denn: Nach fünfjähriger GmbH-Laufzeit ist für die Ostseite festzustellen, dass es durch das Controlling und die damit zusammenhängenden Gegensteuerungsmaßnahmen gelungen ist, das Budget weitestgehend einzuhalten.

**Begründung der einfachen Dringlichkeit:**

Die aktualisierte Kosten- und Finanzierungsübersicht 2013 ist im I. Quartal 2013 sowohl dem Finanzausschuss als auch dem Rat vorzulegen.

Wegen der Komplexität des Projekts war eine Vielzahl von Berechnungen erforderlich, die erst Ende Februar 2013 abgeschlossen werden konnten.

**Anlage/n:**

nbso- Gesamtfinanzierung\_ KoFi\_2013\_02\_27