



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2100/2013

Der Oberbürgermeister

II/20-200-no

Dezernat/Fachbereich/AZ

16.04.13

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bau- und Planungsausschuss	06.05.2013	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	06.05.2013	Beratung	öffentlich
Finanzausschuss	06.05.2013	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	13.05.2013	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

neue bahnstadt opladen

- Fortführung des Verfahrens zur Verlegung der Gütergleise im Bereich der neuen bahnstadt opladen

Beschlussentwurf:

1. Der Rat beauftragt die Verwaltung, das gemäß § 9 des Finanzierungsvertrages vom 30.07./08.08.2012 geltende Rücktrittsrecht nicht auszuüben.
2. Die Stadt Leverkusen beauftragt die DB Netz AG, das Verfahren zur Verlegung der Güterzugstrecke 2324 im Abschnitt neue bahnstadt opladen fortzuführen und den Antrag auf Planfeststellung beim Eisenbahnbundesamt einzureichen.

gezeichnet:

Buchhorn

Häusler

Stein

Adomat

**Schnellübersicht über die finanziellen Auswirkungen der Vorlage Nr. 2100/2013
Beschluss des Finanzausschusses vom 01.02.2010 und Auflage der Kommunal-
aufsicht vom 26.07.2010**

Ansprechpartner / Fachbereich / Telefon:

Frau Noreiks... / Finanzen...../ 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.)

Neue bahnhst adt opladen – Gütergleisverlegung -

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

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Innenauftrag	9700 0927 0104
Sachkonto	526100

Die Veranschlagung von derzeit 33.530.000 € wird mit dem Haushalt 2014 auf 33.740.000 € angepasst.

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung:

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

C) Finanzielle Folgeauswirkungen ab dem Folgejahr der Umsetzung:

(überschlägige Darstellung pro Jahr)

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:

Gliederung:

1. Bisheriger Verfahrensverlauf
2. Ergebnis der Entwurfsplanung für die Gütergleisverlegung Strecke 2324
3. Prüfung der Entwurfsplanung durch die Stadt Leverkusen und die neue bahnstadt opladen (nbso)
4. Prüfung der Kosten durch das beauftragte Büro Zerna, Projektdienstleister
5. Empfehlung zum weiteren Verfahren zur Gütergleisverlegung
6. Zeitplan zur baulichen Realisierung der Gütergleisverlegung

1. Bisheriger Verfahrensverlauf

Der Rat der Stadt Leverkusen hat in seiner Sitzung am 30.05.2011 zur Finanzierung der Gütergleisverlegung folgenden Beschluss gefasst:

„Ziffer 1

Die Stadt Leverkusen schließt mit der Deutschen Bahn (DB AG) und deren Tochterunternehmen den als Anlage 1 beigefügten „Finanzierungsvertrag zur Gütergleisverlegung“ ab. Soweit formelle Änderungen des Vertrages, die den materiellen Gehalt nicht berühren, insbesondere auf Veranlassung der Bezirksregierung oder des Notars erforderlich werden, bedarf es keiner erneuten Weisung.

Ziffer 2

Der bisher einvernehmlich ermittelte Kosten- und Förderrahmen von insgesamt 25,89 Mio. € bleibt grundsätzlich erhalten.

Ziffer 3

Das vertragliche Rücktrittsrecht seitens der Stadt Leverkusen ist zeitlich begrenzt bis zum Zeitpunkt der einvernehmlich abzuschließenden Entwurfsplanung (HOAI - Leistungsphase 3) inklusiv einer 3-monatigen Prüf- und Entscheidungsphase.

Ziffer 4

Das geprüfte Ergebnis der Leistungsphase 3 wird dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt.“

Zusätzlich wurde auch im Kaufvertrag für die Westflächen vom 23.08.2012 Bezug auf das Rücktrittsrecht gemäß Finanzierungsvertrag genommen.

Mit Datum vom 25.02.2013 legte die DB Netz AG das Entwurfsheft (Leistungsphase 3) für die Verlegung der Gütergleisstrecke, Strecke 2324, Variante 4, in acht Aktenordnern im ersten Prüfungsentwurf ohne detaillierte Kostenberechnung vor. Dieses

wurde ganz oder auszugsweise den Fachbereichen zur Verfügung gestellt. Zur Klärung von Fachfragen fanden im Vorfeld Gespräche mit den jeweiligen Gutachtern statt. Am 12.03.2013 wurde mit Druckstand 01.03.2013 die Entwurfsplanung der neuen bahnstadt opladen GmbH (nbso GmbH) und am 14.03.2013 dem Aufsichtsrat der nbso GmbH sowie der Stadtverwaltung Leverkusen vorgestellt. Die vollständige und vervielfältigte Papierdokumentation wurde am 15.03.2013 übergeben. Die darin enthaltene Kostenberechnung hat den Druck-Stand 14.03.2013.

Gemäß Finanzierungsvertrag steht der Stadt Leverkusen eine dreimonatige Prüf- und Entscheidungsphase zu.

Die städtischen Fachbereiche, die Technischen Betriebe Leverkusen, die Energieversorgung Leverkusen, die nbso GmbH und der beauftragte Projektdienstleister, das Büro Zerna, prüften die Entwurfsplanung.

Ungeachtet des Rücktrittsrechts wird seitens der DB Netz AG zurzeit die Plangenehmigung vorbereitet. Der Finanzierungsvertrag hat hierzu folgende Regelung festgelegt: „In diesem Zeitraum (Anmerkung: Prüf- und Entscheidungsphase) darf die Genehmigungsplanung gleichwohl durch die DB Netz AG vorangetrieben werden.“

Mit dieser Beschlussvorlage wird nunmehr die Entwurfsplanung zusammengefasst vorgestellt und das Ergebnis der Prüfung dargelegt. Den Fraktionen wird eine Gesamtfassung der Entwurfsplanung in Form einer CD zur Verfügung gestellt.

2. Ergebnis der Entwurfsplanung für die Gütergleisverlegung Strecke 2324

Die DB Netz AG hat mit der Entwurfsplanung die DB Projektbau GmbH beauftragt. Im Folgenden wird die Kurzfassung der Entwurfsplanung wiedergegeben.

Beschreibung Projekt



Die Stadt Leverkusen wird im Bereich des Bahnhofs Opladen von zwei Eisenbahnstrecken durchquert: die Strecke 2730 (Wuppertal) - Gruitzen - Köln-Mülheim und die

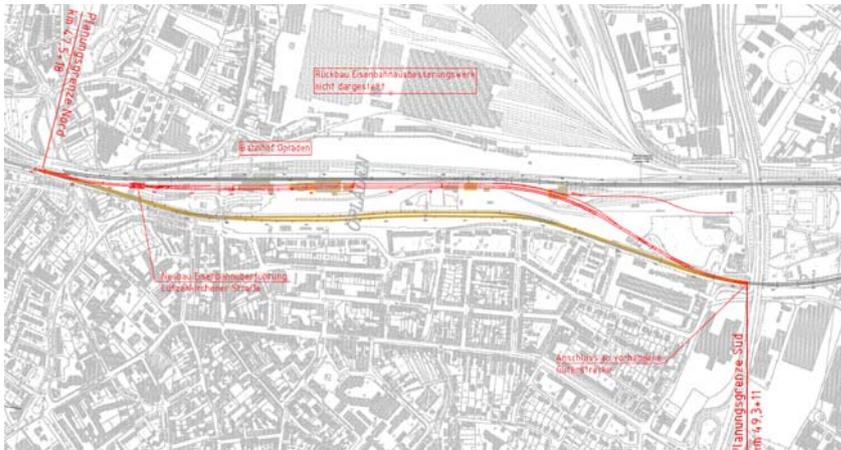
Güterzugstrecke 2324 Duisburg-Wedau - Niederlahnstein. Die Strecken verlaufen im Stadtbereich im Abstand von bis zu ca. 250 m, so dass das dazwischen befindliche Areal wegen schlechter Erschließungsmöglichkeiten städtebaulich und wirtschaftlich kaum nutzbar ist.

Wesentlicher Bestandteil des Gesamtprojekts „neue bahnstadt opladen“ ist die Verlegung der ausschließlich von Güterzügen genutzten Eisenbahntrasse 2324 an die parallel verlaufende Personenzug-Strecke 2730 im Bahnhof Opladen zur Realisierung einer Straßentrasse für eine in Nord-Südrichtung verlaufende „Neue Bahnallee“ als integraler Bestandteil der verkehrlichen Neuordnung der Opladener Innenstadt sowie die Bereitstellung weiterer baulich nutzbarer Flächen.

Die tangierende Maßnahme ESTW (Elektronisches Stellwerk) Solingen, 1. Baustufe, ist mit der Inbetriebnahme in 2012 zwischenzeitlich abgeschlossen. Die Planungen zur Gütergleisverlegung, Strecke 2324, bauen auf dieser Realisierung auf.

Darüber hinaus beabsichtigt die DB Station & Service AG den Umbau des Bahnhofes Opladen im Rahmen der Modernisierungsoffensive 2 NRW (MOF 2) und strebt damit eine schlüssige Gesamtplanung für das Gebiet im Bereich des Bahnhofes Opladen an.

Maßnahme Gütergleisverlegung



Im Jahr 2010 entstand die Entwurfsplanung für die Variante 3 (mittlere Lösung), die im Februar 2011 von den Beteiligten abgeschlossen wurde. Nach Durchführung der Kosten-Nutzen-Analyse wurde die Entscheidung für die sogenannte Variante 4 (kleine Lösung) planerisch weiter verfolgt.

Die Bearbeitung der Vorplanung der Variante 4 schloss mit Stand 22.07.2011 ab. Die aus dem Prüflauf zu dieser Vorplanung eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen der Fachbereiche und sonstigen Dienststellen wurden zum 24.11.2012 zusammengetragen. Dieser Vorplanungsstand sowie die Zusammenstellung der Einwendungen und Stellungnahmen bilden die Grundlage der vorliegenden Entwurfsplanung der Variante 4.

Folgende Dienststellen der DB AG sind an der Planung beteiligt:

- DB International

- DB Projektbau
- DB Kommunikationstechnik
- DB AG FRS-W (Sanierungsmanagement der DB AG, Regionalbüro West)

Mit den Untersuchungen zum Schallschutz wurde im Auftrag der DB Projektbau das Büro accon beauftragt.

Die neue Trassierung der zweigleisigen Strecke 2324 beginnt im Norden bei Streckenkilometer 47,5. Nach Planung folgen die Gütergleise zukünftig dem Bogen der IC-Strecke und queren die Rennbaumstraße auf der vorhandenen Eisenbahnüberführung und im weiteren Verlauf die Lützenkirchener Straße auf dem an dieser Stelle herzustellenden Eisenbahn-Überführungsbauwerk. Hier beginnt das Güterzugüberholgleis mit vorgelagerter Weichenverbindung, welches östlich der Streckengleise direkt hinter dem Hausbahnsteig A angeordnet wird.

Südlich des Hausbahnsteiges und des Bahnsteigdaches schwenken die drei geplanten Güterzuggleise (entspricht in der Zahl den heute bereits vorhandenen Gleisen) noch dichter an die Strecke 2730 heran. Die Trassierung der Gütergleise erfolgt parallel zur Strecke 2730 über die rückzubauenden Anlagen wie Empfangsgebäude, Güterabfertigung, Stellwerk usw. hinweg.

Ab Kilometer 48,6 verschwenken die Gleise s-förmig westlich an dem ESTW-A-Modul an und münden ca. bei Kilometer 49,5 hinter den Brückenbauwerken an der Fixheider Straße an die alte Lage der Güterzugstrecke.

Bei Kilometer 48,8 entsteht der neue Gleisanschluss der Firma Bender an das Überholgleis.

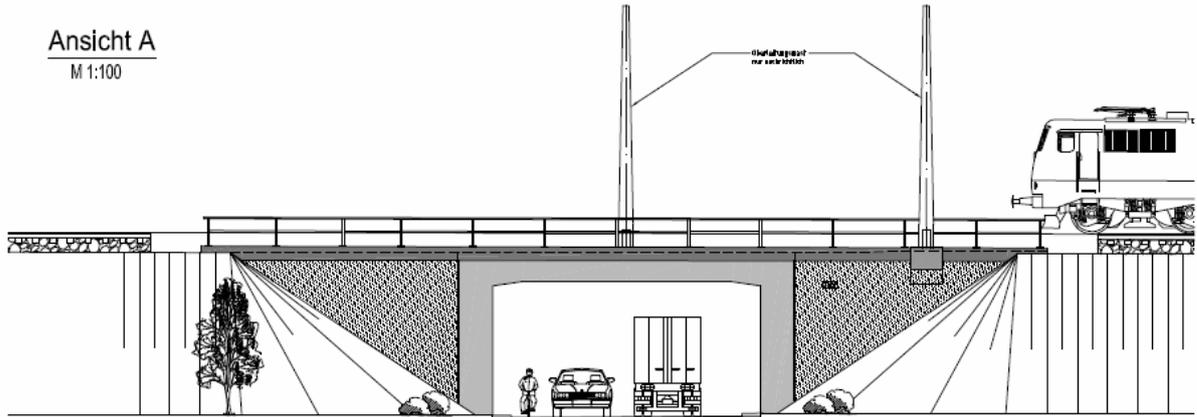
Konstruktiver Ingenieurbau (KIB)

Im Zuge der Verlegung der Gütergleise sind folgende neue Brücken und Stützbauwerke zu errichten:

- Neubau der Eisenbahnüberführung Lützenkirchener Straße (km 47,763)
- Stützwand südlich der Lützenkirchener Straße (km 47,776 - km 47,868) zur Lastabfangung entlang des parallel verlaufenden Schmutzwasserstaukanals
- Stützwand an der Personenunterführung im Bahnhof Opladen (km 48,075) zur konstruktiven Sicherung der PU

Neubau Eisenbahnüberführung Lützenkirchener Straße

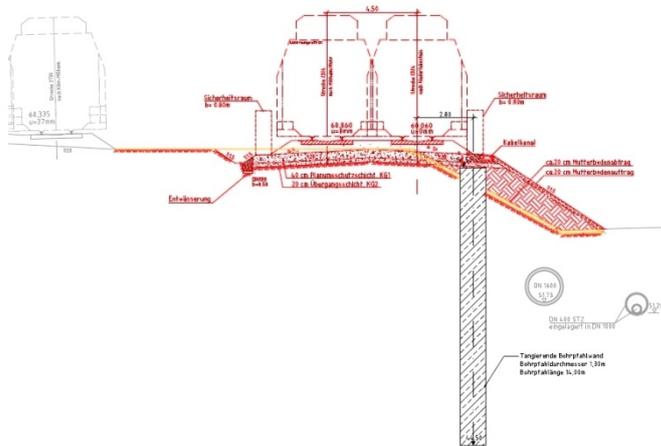
- Mit der Entwurfsplanung Variante 3 („mittlere Lösung“) wurde die Entscheidung für ein neues Bauwerk anstatt Vershub aufgrund nicht kalkulierbaren Inbetriebnahme-Risikos an einem neuralgischen Punkt Güterzugstrecke getroffen.
- Das neue Bauwerk liegt ca. 30 m östlich des vorhandenen Bauwerks.
- In Abstimmung mit der Stadt Leverkusen wurde die Entscheidung für die Lösungsvariante mit offenem Stahlbetonrahmen getroffen.



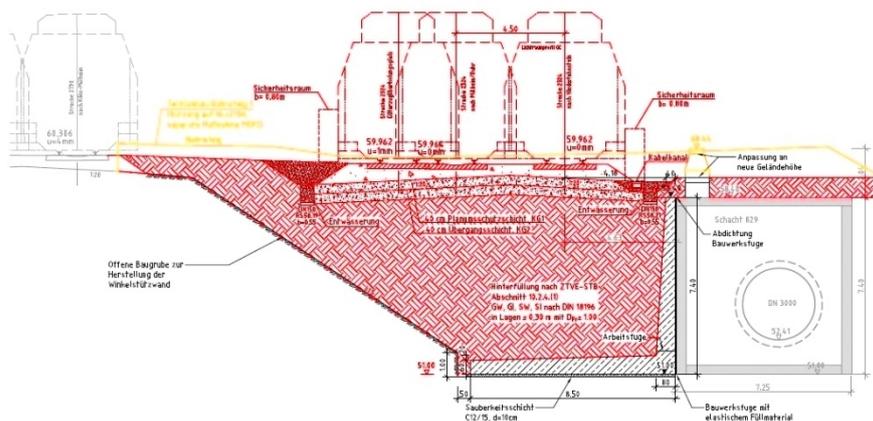
Stützwand zur Sicherung des Staukanals

- Die Stützkonstruktion ist gegen die Einwirkungen aus Eisenbahnverkehr erforderlich.
- Aufgrund schlechter Rammpbarkeit des Baugrundes wird die tangierende Bohrpfahlwand in Kombination mit L-förmiger Winkelstützwand ausgewählt, die nach Fertigstellung vollständig durch Erdreich überschüttet sein wird.

Schnitt A-A
Querprofil km 47,7+98
M 1:100



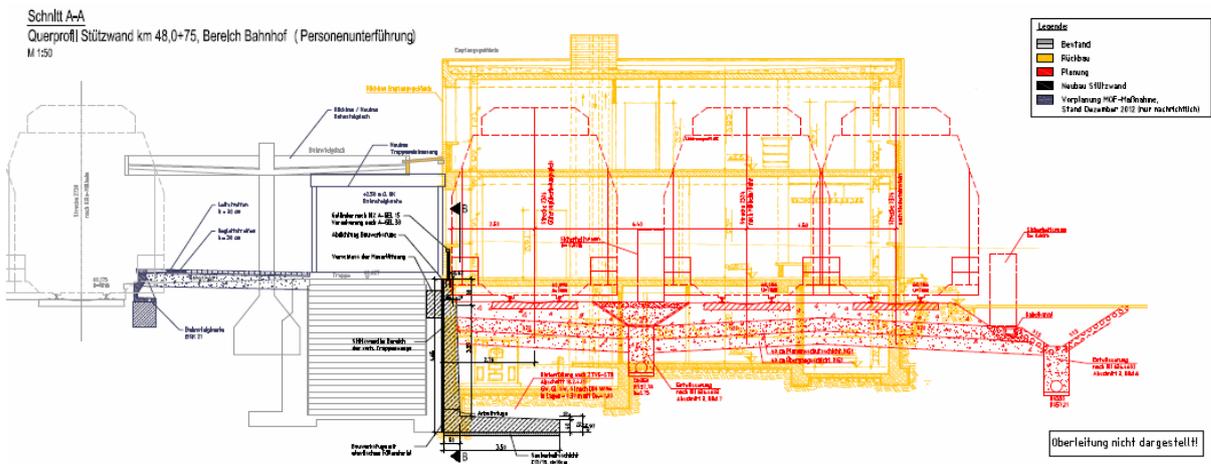
Schnitt B-B
Querprofil km 47,8+42
M 1:100



Querprofile Betonpfahl- bzw. Winkelstützwand, Quelle: nbso, Var. 4, Entwurfsplanung

Stützwand im Bereich der Personenunterführung

- Die vorhandene Personenunterführung grenzt aktuell mit ihrer Außenwand an das Empfangsgebäude, es besteht die Notwendigkeit einer Stützwand, um nach Abriss des Empfangsgebäudes die Außenwand gegen aus Eisenbahnverkehr resultierende Lasten abzusichern. Hier wird eine aus Stahlbeton bestehende Winkelstützwand errichtet.



Querprofil Stützwand Bereich Personenunterführung, Quelle: nbso, Var. 4, Entwurfsplanung

Die Versetzung folgender Signalanlagen ist erforderlich:

- 5 Mehrabschnittsignale
- 3 Hauptsignale
- 4 Vorsignale / Vorsignalwiederholer
- 3 alleinstehende Zusatzanzeiger
- 1 Lichtsperrsignal (niedrig)

Neubau folgender Signalanlagen:

- 9 Weichen

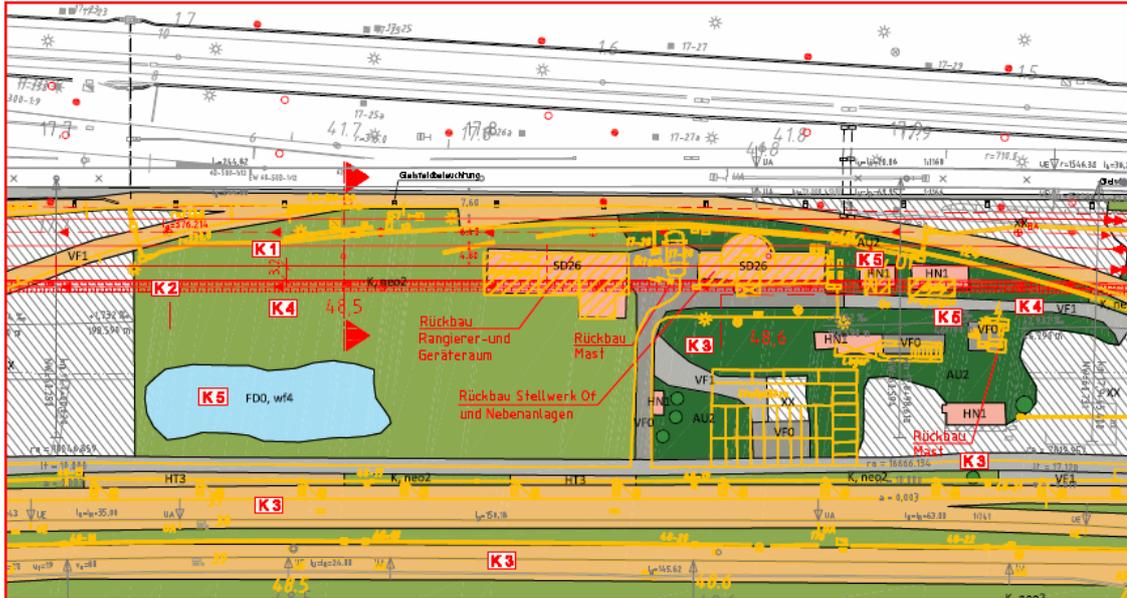
Ausbau folgender Signalanlagen:

- 1 Gleissperre (Weichenantrieb wird für die Flankenschutzweiche weiterverwendet)
- Versetzung GSM-R Station Strecke 2324 (interner Funk)
- Anpassung der Beschallungsanlage Bahnhof Opladen der Bahnsteige
- Anpassung des Meldeanlagen-system 90 für die neuen Weichenheizungen
- Anpassung an mehreren Telekommunikationskabelanlagen

Umweltverträglichkeit/Landschaftspflege

Artenschutzprüfung

- Die mit der Gleisverlegung verbundenen artenschutzrechtlich relevanten Beeinträchtigungen wurden in einer Artenschutzprüfung gemäß den Vorgaben des EBA-Umweltleitfadens und der Verwaltungsvorschrift -Artenschutz des MUNLV (Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz) untersucht und bewertet.
- Grundlage der artenschutzrechtlichen Bewertung sind die Ergebnisse verschiedener auf dem Gelände durchgeführter faunistischer Untersuchungen.
- So erfolgten bereits in den Vegetationsperioden 2009 / 2010 Untersuchungen der Fledermäuse, Brutvögel, Reptilien, Amphibien, Heuschrecken und Tagfalter/Dickkopffalter. In der Vegetationsperiode 2012 wurden Kontrollkartierungen der Reptilien-, Amphibien- und Heuschreckenfauna durchgeführt.
- Eine artenschutzrechtlich relevante Betroffenheit ist im Zusammenhang mit der Gütergleisverlegung bei der Kreuzkröte, einzelnen Fledermausarten sowie mehreren europäischen Vogelarten gegeben.
- Bei den betroffenen Fledermaus- und Vogelarten kann ein Verstoß gegen Verbote des § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz durch zeitliche Beschränkungen der Baufeldräumung sowie eine frühzeitige Bereitstellung von Ersatzquartieren (Fledermauskästen) ausgeschlossen werden.
- Die Betroffenheit der im Eingriffsbereich nachgewiesenen streng geschützten Kreuzkröte kann durch Vergrämuungsmaßnahmen, Umsiedlungen und Lebensraumoptimierungen zwar vermindert werden, ungeachtet dieser Maßnahmen kann aber eine hundertprozentige Unversehrtheit des Bestandes der Kreuzkröte nicht gewährleistet werden. Die entsprechenden Konsequenzen für die Gütergleisverlegung sind in der Kostenberechnung berücksichtigt. Darüber hinaus werden parallel im Vorfeld des Bebauungsplans der geplanten Stadtentwicklungsfläche die erforderlichen Maßnahmen für die Umsiedlung der Kreuzkröte untersucht (Inhalt des Stadterneuerungsantrags).
- Die Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Zulassung des Bauvorhabens gem. § 45 Abs. 7 Bundesnaturschutzgesetz sind bei dem geprüften Vorhaben gegeben. So werden die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses dargestellt.



Landschaftspflegerischer Begleitplan

Im landschaftspflegerischen Begleitplan werden auf der Grundlage des Bundesnaturschutzgesetzes und des Umweltsleitfadens des EBA die Anlage und baubedingten Auswirkungen und die Eingriffe in Natur und Landschaft beschrieben, welche sich durch die Gleisverlegung ergeben.

Betriebsbedingt sind keine Eingriffe und Auswirkungen zu betrachten, da der Güterverkehrsbetrieb lediglich verlagert wird.

Aufgrund des großflächigen Gebäuderückbaus ergibt sich insgesamt eine positive Ver-/Entsiegelungsbilanz.

Die baubedingten Eingriffe durch die Arbeitsstreifen und die größten anlagenbedingten Eingriffe infolge der Neutrassierung mit Böschungsflächen führen dazu, dass kein naturschutzrechtlicher Ausgleich vor Ort möglich ist.

Es verbleibt nach Umsetzung aller ausgewiesenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ein Kompensationsdefizit. Dies ist durch ein Ökokonto oder eine Ersatzgeldzahlung in Abstimmung mit der zuständigen Unteren und Höheren Landschaftsbehörde im Zuge der Genehmigungsplanung auszugleichen.

Für die Bauzeit finden sich in den Ausführungen im Artenschutzfachbeitrag Schutzmaßnahmen, Bauzeitenvorgaben, Minimierungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz der geschützten Arten.

Lärmschutz und Erschütterung

- Im Rahmen der Planung für die Umverlegung der Güterzug-Strecke 2324 in Leverkusen-Opladen wurden die akustischen Auswirkungen und die Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz gemäß der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung untersucht.

- Hierzu wurden die Anspruchsvoraussetzungen dem Grunde nach unter Berücksichtigung der Hinweise zur Erstellung schalltechnischer Untersuchungen in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung von Neu- oder Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen an 23 Gebäuden (nach Adresse) festgestellt. Dabei ist zu beachten, dass gemäß der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung durch das Abrücken der Gütergleise auf der Westseite des Bahnhofes von den bestehenden Bebauungen kein Anspruch auf Schallschutz besteht.

Im Einzelnen sind folgende Häuser betroffen:

- Lützenkirchener Straße 2, 12
- Rennbaumstraße 48, 50
- Stauffenbergstraße 1a, 1b, 1c, 5c, 9c, 11, 19
- Werkstättenstraße 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15, 17, 19

Lärmschutz

- Die betroffenen Gebäude sind jeweils mehrgeschossig, so dass eine Lärmschutzwand an den oberen Stockwerken nur gering bis gar nicht wirkt.
- In dem dortigen Bahnhofsbereich würden Lärmschutzwände ohnehin auf Probleme mit dem zur Verfügung stehenden Platz (erforderliche Lichtraumprofile) stoßen.
- Aufgrund der topographischen Lage (Gleise liegen niedriger als die umgebende Bebauung) sowie den vorhandenen Bahnsteigen und Weichenverbindungen könnten die Lärmschutzwände erst östlich der vorhandenen Gleisanlage errichtet werden mit der Folge, dass die Lärminderung nur gering ausfiele und sich ein wirksamer Lärmschutz nur mit unverhältnismäßig hohen Lärmschutzwandhöhen erreichen ließe. Selbst mit einer ca. 700 m langen und 10 m hohen Lärmschutzwand ließe sich kein ausreichender Lärmschutz erzielen.
- Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutz dem Grunde nach, gemäß der Prognose Zugzahlen 2025, entstehen vorwiegend zur Nachtzeit. Entsprechend den Regelungen des EBA liegen Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutz für die Tageszeit auch dann vor, wenn zwar nur nachts das Kriterium der wesentlichen Änderung erfüllt ist, jedoch gleichzeitig tagsüber der Grenzwert der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung überschritten wird. Durch passiven Schallschutz können die Grenzwerte jedoch eingehalten werden (z. B. Einbau neuer Fenster). Die hierfür geschätzten Kosten sind in Höhe von 350.000 € in der Kostenberechnung berücksichtigt.
- Ob und welche Schallschutzmaßnahmen konkret erforderlich sind, wird aufgrund der Verfahrensvorgaben erst durch die Planfeststellung nach der 24. Bundes-Immissionsschutzverordnung abschließend festgestellt.

Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzepte (BoVEK) - Bestandsaufnahme

Für die Gütergleisverlegung wurden folgende Untersuchungen durchgeführt:

- Altlastenverdachtsflächen mit Darstellung der Kontaminationssituation
- Geotechnische Untersuchungen
- Bodenuntersuchungen mit Darstellung der Oberbaumaterialien

- Schotteruntersuchungen
- Gebäudeuntersuchungen
- Geologische/hydrogeologische Verhältnisse etc.

Im Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) werden folgende Grundsätze berücksichtigt:

- Kreiswirtschaftsgesetz: 1. „Vermeidung vor Entstehung“
- Kreiswirtschaftsgesetz: 2. „Verwertung vor Beseitigung“

Dies betrifft die

- Abfälle aus Rückbauarbeiten
- Abfälle aus Erdbauarbeiten
- Abfälle aus Bauarbeiten

Folgende Mengen für die Entsorgung wurden ermittelt:

Bodenaushub

- Gleisunterbau
- Rückbau Eisenbahnüberführung
- Entwässerung - Neubau Kanal

Insgesamt fallen ca. 45.900 to Boden an, der folgendermaßen klassifiziert wird:

- Z 1.1: 6.710 to
- Z 1.2: 14.022 to
- Z 2: 15.215 to
- > Z 2: 7.082 to

Oberbaustoffe

- 750 to Schienen
- 2.500 Holzschwellen
- 7.800 Betonschwellen
- 9.085 to Schotter

Darüber hinaus fallen Bauschutt, Schwarzdecken und nicht-mineralische Abfälle an.

Für den Wiedereinbau werden folgende Mengen benötigt:

Oberbau

- 20.150 to Schotter
- 8.000 Betonschwellen
- 730 Holzschwellen

Die Neubaustrecke enthält durchgehend eine Planumschutzschicht und eine Frostschutzschicht. Weiterhin werden die anfallenden Materialien zur Verfüllung von Baugruben und Hinterfüllung von Fundamenten genutzt.

Altlasten/Entsorgung

Neben der Verwertung der Materialien im Rahmen der Baumaßnahme Gütergleisverlegung sollten auch die Verwertung in anderen Baumaßnahmen oder die Nutzung der bahneigenen Deponien geprüft werden.

Nicht verwertbare Abfälle müssen grundsätzlich der Beseitigung zugeführt werden. Für die Entsorgung sind die nötigen Genehmigungen bei den zuständigen Behörden einzuholen.

3. Prüfung der Entwurfsplanung durch die Stadt Leverkusen und die neue Bahnstadt opladen

Die Entwurfsplanung wurde den Dienststellen und Betrieben der Stadt Leverkusen zur Stellungnahme zugesandt.

Von den Fachbereichen und den Betrieben wurden grundsätzlich keine Argumente benannt, die die Ausübung des Rücktrittsrechts für die Stadt Leverkusen erforderlich machen. Aufgrund der Prüfung der Entwurfsplanung werden für das weitere Verfahren wichtige Anregungen und Hinweise gegeben, die in die Plangenehmigung eingearbeitet werden.

Im Folgenden werden diese Anregungen jeweils für die fachlichen Zuständigkeiten dargestellt:

a) Stellungnahme des Fachbereichs Finanzen (FB 20)

Die Stadt Leverkusen hat Ende 2011 auf der Basis des Ratsbeschlusses vom 17.10.2011 mit der Bezirksregierung Köln eine vertragliche Vereinbarung zur Finanzierung des städtischen Eigenanteils abgeschlossen.

Mit der vom Rat am 18.03.2013 beschlossenen Kosten- und Finanzierungsübersicht wird dieser Eigenanteil nach wie vor nicht überschritten. Insofern wird seitens des Fachbereichs Finanzen die Auffassung der Geschäftsführung der nbso geteilt, dass die Stadt im Rahmen ihrer kommunalen Selbstverwaltung deshalb über die Nichtausübung des Rücktrittsrechtes in eigener Zuständigkeit entscheiden kann (d. h. ohne zwingend notwendige Einbindung der Kommunalaufsicht).

Im Hinblick auf das Gesamtkonzept der nbso ist die Umsetzung der Westseite mit der Gütergleisverlegung ein entscheidender Faktor und wird seitens des FB 20, insbesondere aufgrund des großen Vermarktungspotenziales für Wohn- und Gewerbeflächen sowie der positiven Auswirkung auf den Stadtteil Opladen und Leverkusen stadtentwicklungspolitisch befürwortet und als nachhaltige Zukunftsperspektive für Opladen gesehen.

Der Verzicht auf die Gütergleisverlegung zu Gunsten der Erreichung von Finanzziele wäre eine 180°-Kehrtwendung zur bisherigen Beschlusslage und vor dem Hintergrund der hohen Zuschusserwartungen von fast 80% und der bereits erbrachten Vorleistungen für die Stadt **nicht wirtschaftlich** und schon deshalb aus heutiger Sicht nicht sinnvoll vertretbar. Insbesondere hat die Kosten- und Nutzenanalyse den gesamtwirtschaftlich betrachteten hohen Nutzen deutlich belegt. Die Nichtumsetzung der Gütergleisverlegung hätte z. B. auch Ausfälle von Gewerbe- und Grundsteuer – die bereits im Haushaltssanierungsplan 2012 – 2021 enthalten sind - zur Folge.

Aufgrund der Haushaltslage ist es aus Sicht des FB Finanzen von enormer Bedeutung, dass die Kosten sich innerhalb des mit der Bezirksregierung vertraglich vereinbarten Kostenrahmens bewegen und auch zukünftig bewegen müssen.

b) Stellungnahme des Fachbereichs Umwelt (FB 32)

Hier werden fachliche Aspekte aus den Bereichen Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Wasser, Immissionsschutz, Klima/Luft sowie Natur, Landschaft und Artenschutz beurteilt. Die wesentlichen Punkte der Stellungnahme lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Untere Abfallwirtschaftsbehörde gibt Hinweise für die weitere Konkretisierung der Planung im Hinblick auf den Gebäuderückbau und die Entsorgung der anfallenden Massen. Diese Hinweise sind insbesondere in den auf die Entwurfsplanung folgenden Leistungsphasen 4 und 5 sowie bei der Bauausführung zu beachten.

Die Untere Bodenschutzbehörde gibt einige ergänzende Hinweise, insbesondere auf einige zusätzlich zu berücksichtigende Altlastenverdachtsflächen im Nahbereich der Gütergleisverlegung. Die Hinweise sind in den folgenden Leistungsphasen sowie bei der Bauausführung zu beachten.

Die Untere Landschaftsbehörde bestätigt, dass die vorliegende Planung die Aspekte Natur, Landschaft und Artenschutz angemessen berücksichtigt. Die geplanten Maßnahmen insbesondere zum Schutz der Kreuzkröte sind im weiteren Ablauf entsprechend umzusetzen.

Die Untere Wasserbehörde weist auf die geltenden Regelungen für das Einleiten von Niederschlagswasser aus dem Gleiskörper hin, die entsprechend zu beachten sind.

Die Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde enthält mit Verweis auf die einschlägigen Leitlinien des EBA detaillierte Hinweise für die Durchführung der nötigen schalltechnischen Untersuchungen. Das vorliegende schalltechnische Gutachten zur Entwurfsplanung vom 16.01.2013 ist insoweit im Rahmen der Genehmigungsplanung weiterzuführen und vor allem im Hinblick auf eine Kosten-Nutzen-Betrachtung der in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen zu detaillieren. Dieses Vorgehen ist bereits mit dem Schallschutzgutachter abgestimmt und ist Bestandteil der Genehmigungsplanung.

Hinsichtlich des Schutzgutes Klima/Luft wird die Maßnahme insgesamt positiv bewertet.

c) Stellungnahme des Fachbereichs Stadtplanung und Bauaufsicht (FB 61)

- Denkmalschutz:

Das Bauvorhaben betrifft baudenkmalrechtliche Belange. Die verbliebenen Brückenpfeiler des bereits abgerissenen sogenannten Eisenbahnerstegs sind verbliebener Teil des Baudenkmals Eisenbahnersiedlung mit Brückensteg. Sollten die Brückenpfeiler im Rahmen der Gütergleisverlegung baulich verändert oder abgerissen werden, so ist hierfür ein gesonderter Antrag auf denkmalrechtliche Erlaubnis gemäß § 9 des Denkmalschutzgesetzes bei der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Leverkusen (61/611 UD) einzureichen.

Es wird angeregt, auch die unter Denkmalschutz gestellten Gebäude zu benennen, die in Blickbeziehung mit der neuen Gütergleisstrasse stehen

Bodendenkmalrechtliche Belange sind nicht betroffen.

Schalltechnische Untersuchung

Die schalltechnische Untersuchung (16.01.2013) geht derzeit von den Zugzahlen für das Jahr 2025 aus, das Erschütterungsgutachten (31.10.2010) legt hingegen die Prognose für das Jahr 2015 zugrunde. Rechtlich möglich ist beides - es wird nur eine durchgängige Verwendung von Datengrundlagen angeregt.

In den Bebauungsplanverfahren Nr. 172/II zur Ostseite der nbso ist zur Beurteilung des Schallschutzes die Prognose für das Jahr 2015 verwendet worden (Anmerkung: Die Prognose 2025 lag noch nicht vor.), wobei die Prognose 2015 höhere Frequenzen als 2025 vorsieht. Die geplante Gütergleisverlegung ist nur innerhalb des B-Plan-Verfahrens 172 D/II „nbso - Wohnen Nord-West“ berücksichtigt und abgewogen worden, da hier eine Wohnbebauung bis auf ca. 100 m an die Gleisanlagen heranrückt. Innerhalb der übrigen B-Plan-Verfahren auf der Ostseite, 172 A/II, 172 B/II, 172 C/II, wurden die Prognose für das Jahr 2015 sowie der Verlauf der derzeitigen Gleisstrassen in den Abwägungsprozess eingestellt. Hinsichtlich der durch die Gütergleisverlegung verursachten möglichen Auswirkungen wurde in den jeweiligen Begründungen auf das durchzuführende Planfeststellungsverfahren verwiesen.

Die im Gutachten aufgeführten Standorte sind gemäß den Festsetzungen rechtsverbindlicher Bebauungspläne zutreffend beurteilt worden. Bezogen auf die unbeplanten Bereiche nach § 34 BauGB wurde die Lage der im Gutachten benannten Grundstücke (Gebäude) mit Anspruchsvoraussetzungen „dem Grunde nach“ betrachtet. Die planungsrechtliche Einordnung ist nach den hier (bei 61/611) vorliegenden Beurteilungsgrundlagen und vorhandenen Ortskenntnissen zutreffend. Eine detaillierte Bestandsaufnahme der vorhandenen Nutzungen vor Ort wurde nicht vorgenommen.

Bezüglich der Kostenschätzung zur schalltechnischen Untersuchung (passive Schallschutzmaßnahmen) wird angeregt, im Einleitungstext die Formulierung so zu ändern, dass für jeden zweifelsfrei erkennbar ist, dass Kinderzimmer selbstverständlich auch zum Schlafen genutzt werden und somit gleicher Anspruch auf Schallschutz besteht wie bei Schlafräumen.

Artenschutzrechtliche Prüfung

Im Gutachten Artenschutzrechtliche Prüfung (Anlage 18.6.3) sollte in Kapitel 11.1 die Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses als Ausnahmevoraussetzungen gemäß § 45 Abs. 7 BNatschG ergänzt bzw. aktualisiert werden; damit kann der Begründung des öffentlichen Interesses ein höheres Gewicht verliehen werden (unabhängig davon, wer die Maßnahme später realisiert).

Derzeit wird hinsichtlich des Artenschutzes lediglich auf eine Entwicklung von Flächen für Büros und Einzelhandel und die Entstehung einer neuen übergeordneten Straßen-Verkehrsverbindung verwiesen. Die Zielsetzung stellt sich allerdings umfassender dar. Mit der Gütergleisverlegung wird eine stadträumliche Erweiterung und damit eine Stärkung des Stadtteils Opladen einschließlich des zentralen Versorgungsbereichs „Stadtbezirkszentrum Opladen“ verfolgt. Mit dem Ansatz der Nutzungsmischung umfasst dies auch den Wohnungsneubau. Zugleich soll der gesamtstädtisch bedeutende ÖPNV-/SPNV-Knoten „Bahnhof Opladen“ neu geordnet und optimiert werden. Darüber hinaus wird die Vernetzung und das „Zusammenwachsen“ der bislang räumlich getrennten Stadtteile Opladen und Quettingen gefördert.

d) Stellungnahme des Fachbereichs Tiefbau:

Baumaßnahme Eisenbahnüberführung Lützenkirchener Straße

Die seitens der DB AG berücksichtigten Entwurfselemente für Fahrbahn und Radschutzstreifen mit einer Gesamtbreite von 9,00 m entsprechen den Vorgaben des Fachbereichs Tiefbau aus dem Jahr 2011. Zur vorgelegten Entwurfsplanung bestehen somit keine Bedenken.

e) Stellungnahme der Energieversorgung Leverkusen GmbH:

Gewerke Strom, Gas und Wasser

Für die Gewerke Gas und Wasser ist nur der „Neubau Eisenbahnüberführung Lützenkirchener Straße“ zu beachten.

Zum Strom muss berücksichtigt werden:

- 4 Gleisdüker
- 2 EVL-Trafostationen

Alle Leitungen müssen während der Bauzeit im Betrieb bleiben.

Gewerk Telekommunikation

In Bezug auf Änderung bzw. Rückbau von Eisenbahnüberführungen bzw. der Fußgängerunterführung ist anzumerken, dass unterhalb der Bauwerke Lützenkirchener Straße und Bahnhofstraße im Betrieb befindliche TK-Leitungen der

EVL, der VERSATEL und der Stadt Leverkusen verlegt sind. Für den Neubau der EÜ Lützenkirchener Straße sind diese in Teilbereichen vorab umzuverlegen.

In der Fußgängerunterführung Bahnhof Opladen befindliche TK-Leitungen verbleiben dort im Betrieb. Zusätzlich werden vor Verfüllung des Tunnels Schutzrohre für eine etwaige spätere Verwendung eingebracht. Im Übrigen bestehen gegen die Entwurfsplanung der DB keine Einwände.

f) Stellungnahme der Technischen Betriebe Leverkusen AöR:

Die Anregungen TBL beziehen sich auf folgende Punkte:

- Entwässerung der Gleisanlagen
- Zufahrt/Erreichbarkeit des Beckenüberlaufes des Bahnseitenkanals
- Konflikte mit vorhandenen Entwässerungsbauwerken der TBL
- Abgrenzung von Bahngelände und kommunalem Raum

Die TBL werden vor Beginn der Bauarbeiten eine Beweissicherung mittels Kameraführung durchführen.

Hinweise zu Brücken- und Ingenieurbau:

Der Überbau der vorhandenen städtischen Brücke Robert-Blum-Straße erfordert eine Absenkung der Trasse. Im Zuge der Planung des Anschlusses der neuen Bahnallee an die Fixheider Straße durch die nbso wird geprüft, ob dieser Überbau nicht entbehrlich ist, um mit einem Rückbau unter Umständen erhebliche Kosten zu sparen.

Aus Sicht der TBL ergeben sich aber auch einige Aspekte, die im weiteren Verlauf der Planung berücksichtigt werden sollten bzw. müssen.

4. Prüfung der Kosten durch das beauftragte Büro Zerna, Projektdienstleister

Im Folgenden wird die Stellungnahme des Büros Zerna als beauftragtem Projektdienstleister abgedruckt:

Unterhalb des Projektes 16G130186 befinden sich insgesamt 15 Struktur- bzw. anlagenbezogene Teilkostenplanungen mit den darin zugeordneten und veranschlagten Baukosten bzw. Baunebenkosten.

Alle Teilkostenpläne wurden auf Basis der Kostengruppen des DB Kostengruppenkataloges der DB AG aufgestellt, der sich an der DIN 276 orientiert. Die Teilkostenpläne wurden gemäß der vorgelegten Unterlagen durch die DB AG auf die Belange der Anlagenbuchhaltung und Finanzierung geprüft und zwischen dem 30.01.2013 und dem 13.03.2013 auf den Status "Abgeschlossen" sowie „gültig“ und „relevant“ gesetzt. Das bedeutet, gemäß der einschlägigen Richtlinien der DB AG, dass die Kostenpläne in dieser Hinsicht freigegeben wurden.

Lediglich der Teilkostenplan der Baunebenkosten liegt auf der 2. Kostengruppenebene vor. Dies ist allerdings nach den Regeln der Technik nicht grundsätzlich zu beanstanden.

Der im Erläuterungsbericht unter Punkt 9.1 Baukosten, auf Seite 75, beschriebene Basisbericht zu Chancen und Risiken, der der Anlage 10 beiliegen sollte, wurde uns am 12.04.2013 nachgereicht.

Nachfolgend ist festzustellen, dass die DB AG die Kosten netto und mit Preisstand Februar 2013 wie folgt ermittelt hat.

Baukosten	22.793.798,56 € netto
Baunebenkosten	4.299.900,00 € netto
Gesamtbaukosten (Preisstand Februar 2013)	27.093.698,56 € netto

In der Gesamtkostendarstellung werden bekannte und bewertete Risiken netto mit Preisstand Februar 2013 wie folgt dargestellt

Bewertete Risiken	165.000,00 € netto*
--------------------------	----------------------------

*(in der nachgereichten Aufstellung i. H. v. 164 T€)

Hieraus ergibt sich eine Gesamtkostensumme netto mit Preisstand Februar 2013 wie folgt.

Gesamtbaukosten, einschl. bewerteter Risiken (Preisstand Februar 2013)	27.258.698,56 € netto
---	------------------------------

Im Hinblick auf allgemein übliche Preissteigerungen kalkuliert die DB AG für den Zeitraum zwischen dem Preisstand der jeweiligen Kostenplanung und den anvisierten Hauptvergaben üblicherweise eine jährliche Preissteigerung i. H. v. 2,0 % ein.

Gemäß diesen Vorgaben und der Terminplanung wurde eine Preisindexierung vom Februar 2013 bis Februar 2015 unterstellt. Die DB AG ermittelte die preisindexierte Gesamtkostensumme mit Preisstand Februar 2015 wie folgt.

Gesamtkostensumme (Preisstand Juni 2015 – DB Netz)	28.353,20 € netto
---	--------------------------

dies entspricht	33.740,31 € brutto
------------------------	---------------------------

Unsere Vergleichsrechnung führte zu einer geringfügig abweichenden Gesamtkosten-summe. Eine unsererseits festgestellte Kostenabweichung von rund 6,7 T€ ist in diesem Zusammenhang sicherlich auf geringfügige Rundungsdifferenzen der Kontrollrechnung zurückzuführen, so dass die Ermittlung der DB AG bis zu dieser Stelle grundsätzlich nicht infrage gestellt wird.

Die durch die DB AG ermittelte Gesamtkosten-summe mit Preisstand Februar 2015 weicht bei kalkulatorischer Preisgleichstellung von der Kostenschätzung vom 12.07.2011 in Summe um rund 627.000 € brutto ab. Dies entspricht bei gleichem Preis-stand rund +1,9 % Kostenabweichung. Eine Kostenabweichung in dieser Höhe zwischen Kostenschätzung und Kostenberechnung ist im unteren Bereich üblicher und zu tolerierender Toleranzabweichungen, soweit nichts anderes zwischen den Vertragspartnern vereinbart wurde, zu akzeptieren.

Diese Kostenstabilität wird aus übergeordneter Sicht und im Hinblick auf die einzelnen Gewerke insbesondere durch die Hauptgewerke in den Bereichen Ingenieurbau, Gleis- und Tiefbau sowie durch eine Reduzierung in dem Bereich der Oberleitung und der Baunebenkosten bestätigt.

Hierbei ist auch zu beachten, dass in der Kostenberechnung Minderkosten i. H. v. rund 317 T€ infolge von Schrotterlösen dem Projekt erstmalig zugute gerechnet werden.

Des Weiteren wurde für baukonstruktive Schallschutzmaßnahmen ein Betrag i.H.v. rund 320 T€ (Preisstand Febr. 2013, netto) berücksichtigt. Für landschaftspflegerische Bau-maßnahmen, einschl. Ausgleichsmaßnahmen und artenschutzrechtliche Belange ist ein Betrag von rund 339 T€ (Preisstand Febr. 2013) veranschlagt.

Auffällig hingegen sind die prozentualen Kostenabweichungen zwischen der Kosten-schätzung und der Kostenberechnung in den Fachgewerken Leit- und Sicherheitstechnik, 50 Hz-Anlagen und insbesondere im Bereich Telekommunikationsanlagen.

Da diese Gewerke in Summe und im Vergleich zu den anderen Gewerken aber eine geringere Kostenreichweite haben und weitestgehend im Vorfeld mit der DB AG erörtert und thematisiert wurden, wird an dieser Stelle hierauf nicht vertiefend eingegangen.

In diesem Zusammenhang ist hingegen übergeordnet festzustellen und zu beachten, dass die auf die Teilkostenpläne verteilten Kosten für die Baustelleneinrichtung in Sum-me rund 2,538 Mio. € und für die Sicherungsleistungen rund 2,663 Mio. € ausmachen, dies entspricht einem Prozentbetrag von rund 11,13% bzw. 11,68% der Baukosten. Die-se Kostenansätze erscheinen uns, unter Berücksichtigung der anvisierten Bauzeit als erhöht, sodass wir hier verdeckte Sicherheitszuschläge ohne weitergehende Erörterung mit der DB AG vermuten müssen.

Für die weitere Bearbeitung bzw. den weiteren Verlauf bitten wir um Beachtung folgender Punkte:

- Aus Investorensicht ist grundsätzlich zu beachten ist, dass die Planung ein iterativer Prozess ist und somit gewissen Kostenabweichungen unterliegt. Es ist nachfolgend zu erörtern, wie Kostenabweichungen und ein entsprechendes Kostencontrolling im Sinne der Stadt und mit der DB AG partnerschaftlich präzisiert werden kann. Gemäß Finanzierungsvertrag zwischen der DB AG und der Stadt wird durch die Projektleitung der DB AG dem seitens der Stadt beauftragten Projektdienstleister (Zerna), in einem vereinbarten Turnus, der jeweils aktuelle Sachstand zu Kosten, Terminen und Qualitäten berichtet. Dies wird in dem im Finanzierungsvertrag beschriebenen Projekthandbuch für die Phase der Entwurfs- und Genehmigungsplanung detailliert geregelt. Dieses Vorgehen ist für die Phase der Ausführungsvorbereitung und die Ausführung selbst noch mit der DB AG weiterführend zu präzisieren.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der bisher erfolgten Abstimmungen mit der DB AG sollte nachfolgend mit der Bauherrenvertretung der DB AG und im Rahmen der Fortschreibung des Projekthandbuches zum Finanzierungsvertrag definiert werden, dass der Projektdienstleister grundsätzlich an den Baubesprechungen teilnehmen darf und hierzu seitens der DB AG eingeladen wird sowie die dazugehörigen Protokolle erhält. Der Projektdienstleister soll hierdurch direkt einen Eindruck von dem Fortschritt der Maßnahme und den damit zusammenhängenden Kostenpunkten erhalten, um ggf. frühzeitiger über kostenrelevante Prozesse einen Eindruck zu erhalten und um diese zeitnah bei der Projektleitung der DB AG zu hinterfragen.

- Der Teilkostenplan „Baunebenkosten“ i. H. v. rund 4,3 Mio. € entspricht mit einem Betrag von rund 18,86% in Bezug auf die ermittelten Baukosten, einem durchaus üblichen Prozentwert, bei Projekten dieser Art und Größe sowie unter Berücksichtigung, dass die Baunebenkosten der Phasen vor der Entwurfsplanung bereits nicht mehr berücksichtigt sind. Für eine tiefergehende Betrachtung ist nachfolgend eine dezidiere Aufstellung mit der DB AG anzustreben/zu erarbeiten bzw. vorzunehmen.
- Der Teilkostenplan „Kommunikationstechnik“ ist in seinen Kostenelementen bzw. Kostenansätzen auf kleinteilige Mengeneinheiten wie lfd. m, Stk. etc. und mit entsprechenden Einheitspreisen aufzuschlüsseln. Eine mengenbezogene Prüfung oder auch ein mengenbezogener Vergleich mit der nachfolgenden Kostenentwicklung ist so sicherzustellen.
- Pauschalpositionen sind zugunsten von Einheits-Positionen wie m, m³, Stk, lfd. m, etc. nach Möglichkeit und dort wo geboten grundsätzlich zu vermeiden.
- Die systemtechnische Möglichkeit die Kostenpläne in „fachtechnischer Sicht“ freizugeben erfolgte nicht über das System Granid©. D. h. nicht, dass keine fachtechni-

sche Prüfung durch die DB AG erfolgt ist. Nachfolgend sollten alle Teilkostenpläne in dem Kostenmanagementsystem Granid© durch den Verantwortlichen auf „fachtechnisch freigeben“ gestellt werden. Ein entsprechender Auszug sollte uns nachgereicht werden.

- Das der Entwurfsplanung beiliegende Blatt zur Änderungshistorie ist im Hinblick auf die Anpassung der Kostenplanung vom 14.03.2013 anzupassen und nachzureichen.
- Das der Entwurfsplanung beiliegende Objektblatt, gemäß Richtlinie 809 ist durch die Bauherrenvertretung der DB Netz AG sowie durch die Projektleitung der DB Projektbau GmbH zu ergänzen, gegenzuzeichnen und nachzureichen.
- Der Form halber wird darauf hingewiesen, dass die folgenden Strukturbezeichnungen nachfolgend noch keiner buchhalterischen Kontierung zugewiesen wurden.

<i>Kostenplan</i>	<i>KPL-Struktur</i>	<i>Strukturbezeichnung</i>
007/10/001	04	Neubau Zufahrt ESTW-Modulgebäude
009/10/001	02	Landschaftspflegerische Maßnahmen
009/10/001	03	Schallschutz

Unter Berücksichtigung der oben genannten Punkte, nach rechnerischer und stichprobenartiger Plausibilitätsprüfung der Kostenansätze und infolge der Rückabstimmungen mit der DB AG bestehen unsererseits in Summe keine grundsätzlichen Einwände gegen die vorgelegte Kostenberechnung.

5. Empfehlung zum weiteren Verfahren zur Gütergleisverlegung

Aufgrund der Stellungnahmen der Fachbereiche, der Prüfung durch die nbso, der städtischen Betriebe und Stellungnahme durch den Projektdienstleister Zerna wird die Empfehlung gegeben, das Rücktrittsrecht nicht auszuüben.

Zurzeit werden die Vorbereitungen für die Genehmigungsplanung getroffen. Für das Projekt Gütergleisverlegung Opladen ist beim Eisenbahnbundesamt ein Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) in Verbindung mit §§ 72 bis 76 des Verwaltungsverfahrensgesetzes einzuleiten. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die DB AG wird die Bürgerschaft vorab über den Stand der Planung informieren.

Während des formellen Verfahrens wird allen Interessierten die Gelegenheit gegeben, sich intensiv zu informieren und Anregungen und Bedenken einzulegen.

6. Zeitplan zur baulichen Realisierung der Gütergleisverlegung

Die DB Netz AG hat einen Zeitplan zur weiteren Umsetzung der Verlegung der Güterzugstrecke aufgestellt:

Thema	Termin
Erstellung Genehmigungsplanung	11.03.2013 - 27.06.2013
Planfeststellungsverfahren	11.07.2013 - 08.12.2014
Beginn und zeitlicher Ablauf der Bauausführung, einschl. Ausführungsplanung	29.05.2015 - 22.12.2016
Aufnahme des Eisenbahnbetriebs auf der umgelegten Güterzugstrecke 2324	16.12.2016

Demnach wäre bei oben dargestelltem Verfahrensverlauf die Aufnahme des Eisenbahnbetriebs auf der umgelegten Güterzugstrecke mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 möglich.

Begründung der einfachen Dringlichkeit:

Prüffähige Unterlagen der DB Netz AG liegen seit Ende Februar/Mitte März 2013 vor. Da zunächst die Prüfergebnisse der zuständigen Fachbereiche und Betriebe der Stadt Leverkusen abgewartet werden mussten, konnte diese Vorlage erst jetzt erstellt werden.