



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 1111/2011

Der Oberbürgermeister

II/20-nbso

Dezernat/Fachbereich/AZ

28.09.11

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	10.10.2011	Beratung	öffentlich
Finanzausschuss	10.10.2011	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	17.10.2011	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

neue bahnstadt opladen - Gütergleisverlegung

Beschlussentwurf:

1. Der Rat beschließt, dass die Vorplanung zur Variante 4 die Grundlage für die weitere Planung zur Gütergleisverlegung bildet.
2. Das Abstimmungsverfahren mit der DB AG ist gemäß vorgestelltem Terminplan fortzuführen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, den Rat unverzüglich über die Abstimmungsergebnisse in den Gremien der DB AG zu informieren.

gezeichnet: Buchhorn, Häusler

**Schnellübersicht über die finanziellen Auswirkungen der Vorlage Nr. 1111/2011
Beschluss des Finanzausschusses vom 01.02.2010 und Auflage der Kommunal-
aufsicht vom 26.07.2010**

**Ansprechpartner / Fachbereich / Telefon: Frau Rottes, neue bahnstadt opladen
GmbH, 02171/406-6191**

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.)

Beschluss über die Vorplanung zu Variante 4.

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

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Siehe Begründung.

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung:

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

Siehe Begründung.

C) Finanzielle Folgeauswirkungen ab dem Folgejahr der Umsetzung:

(überschlägige Darstellung pro Jahr)

Siehe Begründung.

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

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

Begründung:

Gliederung:

1. Bisheriger Planungsverlauf
2. Ergebnisse der Vorplanung vom 22.07.2011
 - 2.1 Darstellung der Planung
 - 2.2 Darstellung der Kosten
 - 2.3 Nachzahlung an die DB AG für Grunderwerb Ost und West
 - 2.4 Darstellung der Finanzierung
3. Umsetzung der Modernisierung der Bahnsteige und Zugänge Opladen (MOF-Verfahren)
4. Bau der Zugänge zu den Bahnsteigen mit der Errichtung der Brücke Nord
5. Bau des Elektronischen Stellwerks (ESTW)
6. Weiteres Verfahren Terminplanung Gütergleisverlegung und Gesamtmaßnahmen auf der Westseite
 - 6.1 Zeitplan zum Abstimmungsverfahren mit der DB AG und Bauausführung Gütergleisverlegung
 - 6.2 Gesamtrahmenplan für die Westseite mit grafischer Darstellung der baulichen Entwicklung

1. Bisheriger Planungsverlauf

Wesentlicher Bestandteil des Gesamtprojekts „neue bahnstadt opladen“ ist die Verlegung der überwiegend für den Güterzugverkehr genutzten Eisenbahntrasse 2324 an die parallel verlaufende Personen-Strecke 2730 im Bahnhof Opladen. Aktuell verlaufen diese beiden Strecken im Zentrum von Opladen im Abstand von bis zu 250 m, so dass das dazwischen befindliche Areal aufgrund schlechter Erschließungsmöglichkeiten städtebaulich und wirtschaftlich kaum nutzbar ist. Weiterhin verursacht die rd. 11,5 ha große Brache eine weit reichende Zäsur zwischen dem Zentrum von Opladen, dem Neubauprojekt neue bahnstadt opladen sowie den angrenzenden Stadtteilen.

Die Verlegung der Güterzugstrecke ist Voraussetzung für:

- den Bau der neuen Bahnallee auf der heutigen Gleistrasse mit optimalen Anschlüssen an die Fixheider Straße
- die Neuordnung des Bahnhofsbereiches und des Zentrums, wodurch die für Opladen dringend notwendigen Impulse erreicht werden,
- das Zusammenwachsen der Stadtteile Opladen und Quettingen
- die Beseitigung der Insellage des Bahnhofs und
- die bessere Einbindung des Busbahnhofs.

Zur Umsetzung der Gütergleisverlegung beschloss der Rat der Stadt Leverkusen folgende Schritte:

- Auf Grundlage der Vorlage Nr. R 800/16. TA beschloss der Rat am **12.02.2007** einstimmig, die Verwaltung zu beauftragen, die zur Verlegung der Güterzugstrecke vertraglichen und technischen Abstimmungen mit der DB AG und deren Tochtergesellschaften herbeizuführen.

Schwerpunkt der baulichen Maßnahmen bildete die Realisierung dreier Bausteine als gesamthaftes Verbundprojekt:

- Umlegung der Güterzugstrecke
 - Bau des Elektronischen Stellwerkes Solingen (ESTW), 1. Baustufe
 - Umbau der Verkehrsstation Opladen.
- In seiner Sitzung am **10.03.2008** berichtete die Verwaltung Leverkusen zum Stand des Finanzierungsvertrages und den Planungsmaßnahmen zur Umlegung der Güterzugstrecke. Der Rat beauftragte die Verwaltung mit der Ausarbeitung eines Bau- und Finanzierungsvertrages und mit der Weiterführung der Planung und Abstimmung zum Umbau der Verkehrsstation am Bahnhof Opladen unter der Maßgabe der Aufhöhung der Bahnsteige 1 und 2.
 - Um eine Kostensicherheit für die Verlegung der Güterzugstrecke zu erhalten, beschloss der Rat in seiner Sitzung am **25.08.2008**, die Verwaltung zu beauftragen, die Entwurfsplanung im Sinne der Leistungsphase 3 zu beauftragen bzw. die Kosten-Übernahmeerklärung gegenüber der DB Netz AG abzugeben.

- Die DB AG hat am **07.10.2010** die Entwurfsplanung (vorbehaltlich ergänzender Nachreichungen) für die Gütergleisverlegung, Variante 3, vorgelegt. Im Vorfeld hatte das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MWEBWV) 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 der neuen bahnhofsoplade am **07.10.2010** unter Teilnahme der Gutachter vorgestellt.

Die Arbeitsergebnisse der im Oktober vorgestellten Kosten-Nutzen-Analyse wiesen einen deutlichen Kostenvorteil einer neuen Variante 4 im Verhältnis zur Variante 3 bei nahezu gleichwertigen städtebaulichen und verkehrstechnischem Nutzen aus. Vor diesem Hintergrund hat sich der Aufsichtsrat der neuen bahnhofsoplade in seiner Sitzung am **07.10.2010** für die Fortführung der Variante 4 ausgesprochen. Er beauftragte die neue bahnhofsoplade mit der Erstellung der Vorplanung für diese Variante und den Abschluss der Überprüfung der Variante 3.

Ein wesentliches Merkmal der Variante 4 gegenüber der Variante 3 ist die Beibehaltung der bisherigen Trasse der Gütergleise 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 zwischen den beiden vorhandenen Eisenbahntrassen bis zur gemeinsamen Zusammenführung weiterhin „gefangen“ (Areal Bender).

- Dem Rat wurde in seiner Sitzung am **06.12.2010** der Stand der Vorplanung sowie die auf der Voruntersuchung basierenden Kostenschätzung für die Variante 4 vorgestellt. Auf dieser Grundlage beauftragte der Rat die Verwaltung mit der Durchführung der weiteren Planungsschritte zur Umsetzung der Variante 4 und zur Abstimmung mit der DB AG. Hierzu gehörten insbesondere die Prüfung der technischen und betrieblichen K.O.-Kriterien für die Variante 4. Dazu wurde die DB International GmbH mit einer Machbarkeitsprüfung der Variante 4 gegenüber der Variante 3 im Hinblick auf Trassierung und Fahrdynamik beauftragt. Die DB Projektbau GmbH erstellte die Machbarkeitsprüfung der Variante 4 gegenüber der Variante 3 im Hinblick auf Leit- und Sicherheitstechnik, Oberleitung und 50 Hz-Anlagen. Die DB Kommunikationstechnik GmbH erstellte die Machbarkeitsprüfung für die Telekommunikationstechnik.

Nach Durchführung dieser Aufträge wurde die Vorplanung (Leistungsphase 3) für die mittlere Lösung unter Einbeziehung der „Restplanungsleistungen“ abgeschlossen. Weiterhin wurde die Vorplanung für die Variante 4 erarbeitet. Die Erarbeitung dieser Vorplanung ist die formelle Voraussetzung für die Erstellung der qualifizierten Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB Netz AG. Hierfür wurde erforderlich, dass seitens der Stadt Leverkusen weiterführende Auftragsverhältnisse/Folgaufträge an die sich aus dem Projektsachverhalt anbietenden Auftragnehmer vergeben mussten:

DB International GmbH:

- Erstellung der Vorplanung für die 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 Erschütterungsbeurteilungen, der Baugrund-/Abfalluntersuchungen und etwaiger ergänzender Vermessungsleistungen.

DB Projektbau GmbH:

- Erstellung der Vorplanung für die Variante 4, unter Berücksichtigung der bereits erbrachten und vorliegenden Leistungen der Machbarkeitsuntersuchung sowie der Variante 3 im Hinblick auf Leitung und Sicherheitstechnik, Oberleitung und Energie.

DB Kommunikationstechnik GmbH

- 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.

Die Ergebnisse der Vorplanung mit Datum vom 22.07.2011 liegen mit dem Stichtag **28.07.2011** vor. Diese wurden von der DB International GmbH in einem Gesamtbericht der Stadt Leverkusen und der neuen bahnstadt opladen vorgestellt.

2. Ergebnisse der Vorplanung vom 22.07.2011

2.1 Darstellung der Planung (Anlage 1)

Die Vorplanung der vorgelegten Variante 4 baut auf den verwertbaren Ergebnissen der zuvor erarbeiteten Entwurfsplanung der Variante 3 auf. Im Rahmen der Bearbeitung der Variante 4 konnte hierdurch eine punktuell und stellenweise detailliertere Planung erarbeitet werden, als dies im Rahmen vergleichbarer Vorplanungen üblich ist.

Herauszuheben ist, dass die Vorplanung sich neben den Veränderungen/Anpassungen zur Variante 3, insbesondere mit den in der Vorplanung bzw. Entwurfsplanung der Variante 3 ermittelten Risikopotentialen auseinandersetzt. Risikopotentiale, wie Erschütterungsschutzmaßnahmen und Altlastenbetrachtungen südlich der Fixheider Straße entfallen weitestgehend bzw. fallen deutlich geringer aus. Im Rahmen der Eisenbahnbetriebsplanung wurde zudem ein Neubau des Ingenieurbauwerks EÜ Lützenkirchener Straße berücksichtigt. Ein Vershub musste bautechnisch in Frage gestellt werden und konnte vor allem aus betrieblichen Gründen nicht mehr unterstützt werden. Im Bereich der Oberleitung wurden umfangreiche Anpassungen des Anlagenbestandes berücksichtigt, die infolge der genehmigungsrechtlich zu betrachtenden Längskettenwerke weit über die Fixheider Straße in den Süden gezogen wurden. Inwieweit sich hier Kostenchancen aufzeigen, ist von der weiterführenden Entwurfs-/Genehmigungsplanung und den Abstimmungen mit dem Eisenbahn-Bundesamt und der DB Netz AG abhängig.

Als neu zu bewertende Risikopotentiale sind ggf. erforderliche, zusätzliche Vorsignalwiederholer, infolge der geänderten Trassierung und der damit verbundenen Bögen sowie im Umweltschutz (Kreuzkröten) zu berücksichtigen.

In Summe fällt das Risikopotential deutlich geringer als bei der Entwurfsplanung der Variante 3 aus, weil auf den Eingriff in das alte Depo-

niegelände und den Neubau der Eisenbahnüberführung im Süden verzichtet wird.

Im Nachgang sind redaktionelle Anpassungen noch zu berücksichtigen und einzuarbeiten.

2.2 Darstellung der Kosten (Anlage 2)

Das gemeinsame Planungsergebnis der DB International GmbH, DB Projektbau GmbH und DB Kommunikationstechnik GmbH vom 22.07.2011 weist einen kalkulierten Gesamtkostenstand i. H. v. 25,5 Mio. €, zzgl. zu bewertender Einzelrisiken i. H. v. 381,8 T€ (Kostenstand 2011) aus.

Die gesamten Baukosten betragen 25,88 Mio. € (ohne Umsatzsteuer und Hochzinsung, Planstand 2011).

Darüber hinaus werden Kosten für den Rückbau EÜ Bahnhofstraße sowie für den Ausbau und die Entsorgung von Altschotter, einschl. Baunebenkosten i. H. v. 771,0 T€ als optionale Leistungen ausgewiesen. Da diese Kosten nicht dem Projekt Gütergleisverlegung zuzuordnen sind, sondern als Teil der Baureifmachung der Westseite in Verbindung mit der neuen Bahnallee zu finanzieren sind, erfolgt keine weitere Berücksichtigung dieser Kosten in der vorliegenden Aufstellung.

Die vorliegende Kostenschätzung führt somit unter Berücksichtigung der aktuellen Umsatzsteuer i. H. v. 19,0 % und einer anzunehmenden, jährlichen Preissteigerungsrate von 2,0 %/Jahr, mit Preisstand 2014 zu einer Abschätzung i. H. v. 32,69 Mio. € Brutto (Die Vergabe der Bauleistung erfolgt im Juli 2014).

Dieses bedeutet ein Eigenanteil in Höhe von 6,2 Mio. € (Preisstand 2014, berechnet aus fördertechnischer Sicht).

Darauf aufbauend wurde in der Planungsbesprechung, vom 19.08.2011, mit den verantwortlichen Planern erörtert, wie aus Ihrer Sicht ein Kostenabweichungsrahmen bzw. Toleranzbereich bewertet werden kann.

Die Ergebnisse variierten je nach Gewerk weitestgehend in unterschiedlichen Spannbreiten zwischen +/- 25,0%. Unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Kenntnisstandes konnte auf dieser Basis eine Risikobetrachtung hinsichtlich eintretender Kosten-Risiken/ Kosten- Chancen aufgestellt werden.

Es erfolgte eine gewerkebezogene, differenzierte Hochschätzung, mit der Annahme einer Preissteigerung von 2 % pro Jahr, sowie einen anzustrebenden Baubeginn in 2014.

Unter Berücksichtigung der durch die Planer angegebenen, prozentualen zu beachtenden möglichen Kostenerhöhung pro Gewerk (Toleranzabweichungen nach unten und oben) sowie unter Berücksichtigung der Kalkulation der vollen Eintrittswahrscheinlichkeit aller zum gegenwärtigen Zeitpunkt bekannten/bewerteten Einzelrisiken, **ergibt sich mit unterem Preisstand 2014 (ohne**

Berücksichtigung jeglicher Risiken) ein kalkulatorischer Betrag i. H. v. 26,8 Mio. € Brutto und oberem Preistand 2014 ein Betrag i. H. v. 37,05 Mio. € Brutto.

Diese Abweichungsbewertung gibt einen Aufschluss über das Wesen des bisher erreichten, iterativen Planungsfortschrittes. Umgekehrt können umfangreichere Risiken eintreten, wie sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht im Detail bewertet und quantifiziert werden können. Der obere Kostenansatz trägt dieser Betrachtung Rechnung.

Bei Eintritt aller genannten Risiken würde danach der Eigenanteil auf 7,25 Mio. € (Preisstand 2014) steigen.

Insgesamt ist anzumerken, dass die technische Qualität der Vorplanungsleistung und der damit verbundenen Kostenschätzung gegenüber dem Planungs- und Kostenstand August 2010 deutlich zugenommen hat. Dieser Sachverhalt spiegelt sich auch in der Bewertung des vorgelegten Zahlenwerkes, der damit verbundenen Sicherheiten und der Reduzierung von Risikopotentialen gegenüber dem Leistungsstand 2010 wieder.

Die vorgelegte Kostendarstellung weist demnach eine bedeutend höhere Sicherheit auf. Im Vergleich zum Ratsbeschluss vom 25.08.2008, der einen Eigenanteil in Höhe von 13,25 Mio. € als Deckelbetrag festlegte, konnte zudem eine deutliche finanzielle Entlastung für die Stadt Leverkusen erreicht werden.

2.3 Nachzahlung an die DB AG für Grunderwerb Ost und West

Im Kaufvertrag über den Erwerb der Ostflächen vom 19.12.2008 wurde hinsichtlich der Kaufpreisbedingungen mit der DB die Regelung vereinbart, dass die Stadt eine Nachzahlung in Höhe von 1.530.000 € zu entrichten hat, wenn die Durchführung der Planungen für die Westseite aufgegeben wird und der Verkauf an die Stadt gescheitert ist. Diese Kosten waren immer Gegenstand aller Vorlagen und werden hier an dieser Stelle nachrichtlich mitgeteilt.

Mit der Entscheidung über die Variante 4 tritt die Situation ein, dass die Gütergleisverlegung zwar erfolgt, allerdings durch das Beibehalten der Trasse im südlichen Bereich des Plangebietes bis zur Fixheider Str. eine andere Entwicklung gegenüber der Variante 3 (große Lösung) eintritt.

In beiden Varianten verbleibt zwischen der künftigen Bahnallee und der heutigen Personenzugstrecke ein Grundstück im Eigentum der DB (Bereich Fa. Bender). Durch die gewählte Variante 4 wird eine unmittelbare Erschließung für das verbleibende Grundstück der DB nicht mehr möglich sein, da die zukünftige Bahnallee westlich der Gütergleisstrasse geführt wird und somit die direkte Erschließung des Grundstücks weiterhin über die Fixheider Straße (Ersatz Zufahrt Bender) erfolgen muss.

Die DB macht daher geltend, dass die durch die Variante 3 erwartete Entwicklung zu einer Kaufpreisreduzierung für die gesamten Grundstücke (Ost- und Westflächen) geführt habe, die im Falle des Wegfalls der Westseite, wie vertraglich vereinbart, nachzuzahlen ist. Mit der nunmehr gewählten Variante 4

wird die Erschließungsqualität für das der DB verbleibende Grundstück nicht mehr erreicht und hat somit für diesen Teilbereich den gleichen Effekt wie der Verzicht auf die Gütergleisverlegung.

Eine gutachterliche Stellungnahme der DB Mobility Networks, Logistics, M. Reich, kommt zu dem Ergebnis, dass bei dem Vergleich der Varianten 3 und 4 eine Differenz in der Bodenwertermittlung für das verbleibende Grundstück in Höhe von 1.935.000 entsteht. Darin wird u.a. dargestellt, dass die „Kleine Lösung“ für die Bewertungsfläche zur Folge hat, dass sie weiterhin gefangen zwischen den Bahntrassen liegen würde und daher für eine großflächige Einzelhandelsnutzung ungeeignet wäre. Nach Prüfung und Stellungnahme der Kommunalen Bewertungsstelle ist das Gutachten nicht zu beanstanden.

Die Verhandlungen mit der DB sind zu diesem Punkt noch nicht abgeschlossen.

Die Stadt Leverkusen wird - wie vertraglich vereinbart - darauf bestehen, dass der Nachzahlungsanspruch bei maximal 1.530.000 € liegen soll, da dieser Betrag zwischen DB AG und Stadt Leverkusen als Ausgleichszahlung für einen kompletten Wegfall der " Westseite" vertraglich vereinbart wurde. Dieser Betrag ist auch gegenüber dem Fördermittelgeber als Folge der Kosten-Nutzen-Analyse als Nachzahlungsbetrag für die Grunderwerbskosten angegeben worden, denn mit diesem Betrag erhöhen sich die im Kaufvertrag Ost vereinbarten Gesamtgrunderwerbskosten für Ost und West. Im Rahmen des Gesamttestates für die Ostseite sind diese Kosten als förderfähig berücksichtigt. Im Verhältnis zu den Mehrkosten für die Variante 3 (mehr als 20 Mio. €) ist diese Nachzahlung vertretbar.

Der Rat wird im Zuge der Behandlung dieser Vorlage in der Sitzung über das Ergebnis informiert.

2.4 Darstellung der Finanzierung

Die Maßnahme wird größtenteils mit Mitteln der Stadterneuerung (Stadtumbau West) - Fördersatz zurzeit 80 % der zuwendungsfähigen Kosten und Zuweisungen zur Städteverkehrsförderung (zurzeit 65 %) finanziert. Die Fördersätze werden zu Beginn der Maßnahme festgesetzt und orientieren sich u. a. an der finanziellen Leistungsfähigkeit der Gemeinde. Im Hinblick auf das besondere Landesinteresse an der Realisierung der neuen bahnstadt opladen kann mit konstruktiver Unterstützung des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MWEBWV) gerechnet werden.

Nach Flächengrößen werden die Kosten der Gütergleisverlegung im Verhältnis 61 % / 39 % dem Städtebau bzw. Straßenbau zugerechnet.

Mit der Bezirksregierung Köln wurde vereinbart, vorbehaltlich des Ratsbeschlusses, zeitnah die weiteren Förderanträge zu stellen.

Die Darstellung, wie dieser Eigenanteil sichergestellt wird, erfolgt in der Vorlage 1000/2011 zur selben Ratssitzung.

Die Maßnahme wird in ständiger und enger Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln fortgeschrieben. Notwendige Förderanträge werden zeitnah gestellt. Analog der Regelung der Finanzierung der Ostseite besteht mit der Städtebauförderung (Bezirksregierung Köln) Einvernehmen, dass auch für die Westseite ein Gesamttestat der anerkannten förderfähigen Kosten erteilt werden soll.

3. Umsetzung der Modernisierung der Bahnsteige und Zugänge Opladen (MOF-Verfahren)

Im Rahmen der Modernisierungsoffensive (MOF) werden im Bahnhof Opladen folgende Maßnahmen an der Verkehrsstation durchgeführt:

- Anhebung der Bahnsteige zur Sicherung eines barrierefreien Zugangs
- Ausstattung der Bahnsteige
- Erstellung der Dächer

Die DB Projektbau GmbH hat am 02.08.2011 in einem EU-weiten Bekanntmachungsverfahren (Verhandlungsverfahren mit öffentlichem Teilnahmewettbewerb) die Erstellung der Leistungsphasen 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung) ausgeschrieben. Diese Leistungen sollen ab dem 04.10.2011 bis zum 30.06.2012 erbracht werden. In dieser Ausschreibung für die Modernisierung und den behindertengerechten Ausbau sind die Bahnsteige mit den Zugängen in Opladen erfasst. Es wird zurzeit mit der DB Station&Service AG, Bahnhofsmanagement Köln, und dem Nahverkehr Rheinland über die möglichen, sich daran anschließenden Zeitabläufe gesprochen. Zurzeit führt der Nahverkehr Rheinland die Bahnsteige und die Zugänge Opladen im Rahmen der Realisierungsstufe MOF 2 mit 6,9 Mio. € mit einer voraussichtlichen Inbetriebnahme 2016 auf. Die Ausführungsplanung ist für 2014, die Vergabe der Bauleistung für 2015 und der Baubeginn für 2015 vorgesehen. Parallel zum Bau Brücke Nord wird der Abgang auf den Bahnsteig über einen Bauzwischenzustand zu regeln sein.

4. Bau der Zugänge zu den Bahnsteigen mit der Errichtung der Brücke Nord

Die Brücke Nord ist als Rad- und Fußgängerüberführung über die Bahnanlagen konzipiert, die Zugänge zu den zwei Bahnsteigen des Bahnhofs Opladen enthält. Die Brücke ist auf der Ostseite auf die Planung der neuen bahnstadt opladen abgestimmt und auf der Westseite sowohl für den Ist-Zustand, als auch für die zukünftige städtebauliche Nutzung geplant. So ist dort nach Verlegung der Güterzugstrecke möglich, ein Gebäude direkt an das Brückenende anzuschließen.

Die Brücke Nord verbindet als Fuß- und Radwegbrücke die Lützenkirchener Straße mit der Bahnhofsstraße in Opladen.

Eine zentrale Aufgabe des Brückenbauwerks ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für alle Nutzer.

- Für fast alle Bahnnutzer verkürzen sich die Wege zu den Bahnsteigen. Von der Ostseite kommend werden die Bahnsteige erstmals direkt erreichbar. Ab Lützenkirchener Straße beträgt die Weglänge statt etwa 250 m nur noch ca. 70 m.

- Erstmals wird durch das Bauwerk ein barrierefreier Zugang zu allen Bahnsteigen des Bahnhofs Opladen gewährleistet. Dieser zusätzliche Zugang wird durch jeweils zwei überdachte Rolltreppen, einen Aufzug sowie eine Treppe realisiert. Zudem wird auf der Westseite ein zusätzlicher Aufzug im Treppenturm vorgesehen.
- Ein an dieser Stelle erstmalig hergestellter Radweg mit dem Anschluss an den Radweg der Lützenkirchener Straße auf der Ostseite bietet eine attraktive Radwegeverbindung in die Stadtteile Quettingen und Lützenkirchen. Auf der Westseite bietet der geplante Bahnhofsvorplatz mit seinen Radwegen in Richtung Bahnhofstraße und der Freiherr-vom-Stein-Straße, ideale Voraussetzungen, die Innenstadt von Opladen auf dem kürzesten Weg zu erreichen.

Mit dieser Verbindung kann jetzt die bereits 1987 geplante und mit dem Konzept zur Radwegweisung (Vorlage Nr. R 1128/12. TA) beschlossene Radwegroute 60 (Rheindorf - Opladen - Lützenkirchen - Burscheid) realisiert werden.

- Erstmals wird eine regelkonforme für alle Nutzer barrierefreie Verbindung zwischen der Lützenkirchener Straße und der Innenstadt Opladens hergestellt.
- Die Brücke bietet gegenüber der bestehenden Fußgängerunterführung außer der barrierefreien Planung zusätzlich eine bessere soziale Kontrolle. Die vorhandene Fußgängerunterführung schreckt wegen ihrer geringen Durchgangshöhe, der schlechten Beleuchtung und wegen häufiger Verschmutzung von einer Nutzung ab.

Im Rahmen der Kreuzungsvereinbarung mit DB Netz und DB Station&Service AG werden die Finanzierung der Bahnsteigzugänge, die Gestattung des Baus auf DB-Gelände sowie die Unterhaltung geregelt. Diese Kreuzungsvereinbarung ist in Verbindung mit der Wirksamwerdung des Finanzierungsvertrages abzuschließen. Der Entwurf der Kreuzungsvereinbarung liegt den zuständigen Geschäftsbereichen der DB AG vor.

Die Finanzierung der Brücke erfolgt durch Mittel gemäß ÖPNV-GNRW, MOF (Modernisierungsoffensive), Förderrichtlinien Straßenbau und Städtebau.

5. Bau des Elektronischen Stellwerks (ESTW)

Der Bau des ESTW, 1. BA Solingen, befindet sich in der Realisierung. Der Abschluss der baulichen Maßnahme im Bereich zwischen Wuppertal und Düsseldorf ist für November 2014 vorgesehen.

6. Weiteres Verfahren Terminplanung Gütergleisverlegung und Gesamtmaßnahmen auf der Westseite

6.1 Zeitplan zum Abstimmungsverfahren mit der DB AG und Bauausführung Gütergleisverlegung (Anlage 3)

Der bisherige Zeitplan zur Abstimmung mit der DB AG und zur Bauausführung der Gütergleisverlegung wird weiterhin verfolgt und aufrechterhalten.

Im Hinblick auf die Einhaltung des Rahmenterminplanes ist die Einhaltung der nun nachfolgenden Arbeitsschritte maßgebend und entscheidend!

Die gegenwärtige Erstellung der Wirtschaftlichkeitsrechnung durch die DB Netz AG und die darauf aufbauende, einvernehmliche Abstimmung des Finanzierungsvertrages müssen aus diesem Blickwinkel bis Oktober 2011 erreicht werden.

Auf Seiten der Stadt Leverkusen ist mit der Ratssitzung am 17.10.2011, der Beschluss und die Entscheidung zur Umsetzung der Variante 4, anzunehmen.

Auf Seiten der DB Netz AG folgt die Vorstandssitzung am 17.11.2011 sowie die Sitzung des Ressorts Infrastruktur, am 28.11.2011, an der auch die DB Station&Service AG beteiligt ist und am 06.12.2011 die Vorstandssitzung der Holding, bei der die abschließende Entscheidung der Bahn getroffen werden soll.

6.2 Gesamtrahmenplan für die Westseite sowie Brücken (Teilfinanzierung Gesamttestat Ost) mit grafischer Darstellung der baulichen Entwicklung (Anlage 4)

Für die Westseite wurde zur Umsetzung aller baulichen Maßnahmen und Vermarktung der Fläche folgender Bauzeitenplan erstellt. Auf den nachfolgenden Seiten sind die jeweiligen Maßnahmeschritte (1 bis 20) in einer grafischen Darstellung beschrieben.

Bauzeitenplan West

2011	1.	Bau des Widerlagers Ost Campusbrücke
	2.	Rückbau des Gebäudes unter der Campusbrücke (Baubeginn erfolgt) auf der Westseite (alter Schuppen)
2012	3.	Bau der Campusbrücke mit der Rampe auf der Westseite
2012 - 2013	4.	Bau der Brücke Nord
	a)	Im Falle der Gütergleisverlegung mit Treppenturm und Aufzügen zu den Bahnsteigen
	b)	ohne Gütergleisverlegung (mit Freitreppe und Aufzügen zu den Bahnsteigen), Anpassung von Umfeldmaßnahmen im Bereich des Bahnhofes

Weitere Planung wenn die Gütergleise verlegt werden:

2012 - 2013	5.	Rückbau altes Zollamt und Lagerhalle auf der Westseite
	6.	Verlegung des Bahnseitenkanals (TBL) auf der Westseite
2013 - 2015	7.	Abriss Bahnhofsgebäude
	8.	Baufeldfreimachung Westseite- Bodensanierung (Baufelder I - III)
	9.	Rückbau westliches Bahngelände

10. Erstellung und Umsetzung eines Parkplatzkonzeptes unter Einbeziehung der Flächen für P & Ride auf der Ostseite
 11. Zugang zur Innenstadt von Brücke Nord aus sicherstellen.
 12. Umsetzung der Modernisierungsmaßnahmen durch die DB AG (Bahnsteiganhebung, Ausstattung der Bahnsteige mit Dach)
- 2014 - 2016 13. Bau Gütergleise
- 2015 - 2017 14. Durchbruch Tunnel zu den Bahnsteigen
- 2015 - 2017 15. Anlage P + R Ost
- 2017 16. Bau der Bahnallee
- 2017 17. Rückbau Damm der Gütergleise, Erstellung der inneren Erschließung für die neuen Wohn- und Gewerbeflächen
- 2017 18. Endgültiger Rampenausbau Campusbrücke
- 2018 - 2020 19. Umsetzung Private Bauinvestitionen (zwei Jahre Bauzeit) im Bereich der Brücke Nord
- 2018 - 2020 20. Vermarktung Wohnbau- und Gewerbeflächen

Anlage/n:

Anlage 1 - Übersichtsplan Vorplanung

Anlage 2 - Kostenhochschätzung

Anlage 3 - Terminplan

Anlage 4 - Grafische Darstellung des Bauzeitenplans - Teil 1

Anlage 4 - Grafische Darstellung des Bauzeitenplans - Teil 2

Anlage 4 - Grafische Darstellung des Bauzeitenplans - Teil 3

Anlage 4 - Grafische Darstellung des Bauzeitenplans - Teil 4

Anlage 4 - Grafische Darstellung des Bauzeitenplans - Teil 5