



Dienststelle 61	Sachbearbeiter/in Lamberty	Aktenzeichen	Datum 11.06.2018	Vorlagen-Nr. 190/2018		
Betreff Neugestaltung Bahnhofsumfeld Abriss und Neubau der Radstation						
Beratungsfolge Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung Rat						
Finanzielle Auswirkungen <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein						
<input type="checkbox"/> Mittel stehen zur Verfügung bei SK / KST <input type="checkbox"/> Mittel stehen nicht zur Verfügung <input checked="" type="checkbox"/> Über-/außerplanmäßige Aufwendungen/Auszahlungen Sachkonto / Kostenstelle						
BGM Freitag	Zust. Dez. Schiffer	Zust. Dienststelle Lamberty	Kämmerer Radermacher	RPA	FB 66 Schulz	FB 80 Kalle

### Beschlussentwurf:

#### 1. Grundsatzbeschluss

Der Rat der Stadt Brühl nimmt den Bericht des Bürgermeisters zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit dem Abriss und Neubau der Radstation am Bahnhof Brühl bei gleichzeitiger Herstellung eines barrierefreien Zugangs zu den Gleisen als Ersatz für einen stadtseitigen Aufzug.

#### 2. Verpflichtungserklärung gegenüber dem Land und der DB

Der Rat der Stadt Brühl ermächtigt den Bürgermeister, eine entsprechende Verpflichtungserklärung gegenüber dem Land und der DB abzugeben, in der sich die Stadt Brühl verpflichtet, den stadtseitigen barrierefreien Zugang zur Gleisunterführung herzustellen.

#### 3. Haushalterische Auswirkungen

3.1. Der Rat der Stadt Brühl beschließt, die sich aus Punkt 1 ergebende zusätzliche finanzielle Belastung durch den Neubau der Radstation gemäß **Anlage 1** im Haushalt 2019 für 2019 und die Folgejahre bereitzustellen.

3.2. Der Rat der Stadt Brühl beschließt, eine außerplanmäßige Auszahlung von 70.000€ bei Kostenstelle 54 01xx xx (Neue Kostenstelle) und Sachkonto 95020, um erste Rechnungen aus der Beauftragung von Planungsleistungen (Abriss und Neubau Radstation s.h. 3.3) in 2018 zahlen zu können.  
Deckung: Ausgabeeinsparung bei 12150000/95020, Neubau Feuerwache

3.3. Der Rat der Stadt Brühl beschließt eine außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 480.000€, um den Gesamtplanungsauftrag für den Abriss und Neubau vergeben zu können und zur

Beauftragung der Erstellung einer provisorischen Radstation.  
Deckung: Wenigerinanspruchnahme der Verpflichtungsermächtigung bei 12150000/95020 Neubau Feuerwache.

#### 4. Dringlichkeit

Die Verwaltung wird beauftragt, darauf hinzuwirken, dass die DB eine Ausschreibung von drei Senkrechtaufzügen bis zur Ratssitzung am 09.07.2018 unterlässt. Sollte dies nicht gelingen, wird dem Bürgermeister empfohlen, eine entsprechende Beschlussfassung im Rahmen einer Entscheidung von äußerster Dringlichkeit zusammen mit einem weiteren Ratsmitglied bis zum 30.06.2018 herbeizuführen.

#### Erläuterungen:

Der Schlossbahnhof Brühl befindet sich in direkter Sichtachse zur UNESCO-Welterbestätte Schloss Augustusburg mit dessen Gärten sowie in fußläufiger Entfernung (durch den Park) zu dem, ebenso der Welterbestätte zugehörigen Jagdschloss Falkenlust. Das gut besuchte Max Ernst Museum liegt ebenfalls nur 2 Minuten Fußweg vom Bahnhof entfernt. Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude wurde bereits mit Fördermitteln des Landes NRW (2009/ Konjunkturpaket I/Investitionsprogramm nationale Welterbestätten) restauriert.

Das Bahnhofsumfeld soll in einem der UNESCO-Welterbestätte „Schlösser Brühl und Gärten“ angemessenen Rahmen umgestaltet werden.

Unter Einhaltung der ungehinderten Sichtachse auf die Welterbestätte Schloss Augustusburg und dessen Gärten (Fußweg zum Schloss ca. 300 m) soll eine dringend erforderliche gestalterische Aufwertung und Erneuerung der Verkehrs- und Serviceflächen vor und neben dem Bahnhof Brühl erfolgen.

Wichtigster Bestandteil der Maßnahme ist die Herstellung eines barrierefreien Zugangs zur Bahnhofsunterführung sowie ein barrierefreier Zugang von und zu den Gleisen.

Bereits im Jahr 2009 beantragte die Stadt Brühl die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes und Aufwertung der städtebaulichen Achse zwischen Schloss Augustusburg und Bahnhofsgebäude im Rahmen des Investitionsprogramms „Nationale UNESCO-Welterbestätten“.

Die seinerzeit von der Stadt Brühl favorisierte Planungsvariante wurde vom Land NRW als beteiligtem Grundstückseigentümer allerdings nicht mitgetragen. Demzufolge beschränkte sich die im Rahmen des o.g. Investitionsprogramms bewilligte Förderung ausschließlich auf die Sanierung des historischen Bahnhofsgebäudes, welches mittlerweile in neuem Glanze erscheint. Mit der realisierten Baumaßnahme wurde ein städtebaulich und denkmalpflegerisch angepasstes Pendant zu Schloss Augustusburg geschaffen.

Das Bahnhofsumfeld wurde deshalb auch als zusätzlicher Handlungsschwerpunkt in das integrierte Handlungskonzept der Rahmenplanung Innenstadt von 2006, in seiner Fortschreibung von 2011 aufgenommen.

Der Bahnhofsbereich wird als wichtiger Baustein für die Entwicklung der Innenstadt erachtet. Insbesondere das Entree der Stadt Brühl gewinnt zunehmend an Bedeutung, wobei der Bahnhof in diesem Rahmen als wichtiges Eingangstor betrachtet wird. Die besondere Situation des Ensembles Schloss Augustusburg, Bahnhof und Max Ernst Museum stellt ein hohes Potential für eine attraktive Entwicklung dar.

Das Gesamtprojekt „Umgestaltung Bahnhofsumfeld“ gliedert sich in fünf Teilprojekte, die ganz überwiegend förderfähig sind. Dabei unterscheiden sich zum Teil die Fördergeber

der Maßnahmen obwohl diese in einem baulichen Zusammenhang zueinander stehen. Die Teilprojekte sind:

- Buswendeschleife
  - Radabstellanlage
  - Barrierefreier Zugang zu den Gleisen
- Radstation
- Bahnhofsvorplatz

So wird der barrierefreie Zugang zu den Gleisen durch die NVR GmbH gefördert (Investitionsprogramm § 12 ÖPNVG NRW) und ist Teil der Fördermaßnahme „Buswendeschleife“, wird jedoch bautechnisch im Zusammenhang mit der Radstation begonnen (Förderung durch Bezirksregierung Köln über die Förderrichtlinie Nahverkehr „FöRiNah“) und erst im Zusammenhang mit der Baumaßnahme Bahnhofsvorplatz fertiggestellt (Städtebauförderung).

Im Folgenden wird der Sachstand der Teilprojekte erläutert:

### **Buswendeschleife**

Aus städtebaulicher Sicht gilt es, die Achse zwischen Bahnhofsgebäude und Schloss Augustusburg von parkenden Bussen und PKW freizuhalten, die Verkehrsräume auf ein Minimum zu reduzieren und für das historische Bahnhofsgebäude ein Entree mit Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Die Abwicklung des gesamten Busverkehrs (Linienbusse/Reisebusse und Shuttle Busse /Phantasialand) soll in den Seitenbereich verlagert und somit aus der historisch bedeutsamen Blickachse zwischen Schloss und Bahnhof ferngehalten werden. Nur so lässt sich die achsiale Korrespondenz zwischen den beiden historischen Bauwerken wieder betonen und erlebbar machen.

Mit 5.520 Ein- und Aussteigern ist der Bahnhof Brühl die am zweitstärksten frequentierte Bahnstation im Rhein-Erft-Kreis. Auf die „hohe Bedeutung des Bahnhofs Brühl als Verknüpfungshaltestelle“ weist auch die Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) in ihrem Schreiben vom 15.03.2018 an die Stadt Brühl ausdrücklich hin.

Ab Mitte 2019 werden nach Angaben der NVR am Bahnhof Brühl erstmals die Züge des Rhein-Ruhr-Express (RRX) halten. Aufgrund dieser Komfortverbesserung und der besseren überregionalen Verknüpfung ist – zusätzlich zum generell positiven Nachfragetrend im öffentlichen Verkehr – ein weiterer Anstieg der Nachfrage und damit eine Erhöhung der Ein- und Aussteigerzahlen in Brühl zu erwarten.

Die ursprünglich von der Stadt favorisierte Lösung, die Buswendeanlage im Bereich des Parkplatzes anzulegen, wird in Absprache mit den Vertretern des Landes nicht mehr weiter verfolgt. Durch die Errichtung der Buswendeanlage im Bereich zwischen Bahnhof und Comesstraße werden jedoch die dort vorhandenen Grünflächen mit ihrem zum Teil sehr alten Baumbestand in Anspruch genommen. Hier treffen die Ansprüche einer ausreichend groß dimensionierten Anlage des ÖPNV auf den Erhaltungsanspruch der Grünanlage. Im Zusammenhang mit der Planung der Buswendeanlage wurden Gutachten zum Baumbestand eingeholt, um die Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf diesen zu überprüfen.

Die Diskussion mit dem Land zu den einzelnen Varianten muss noch zum Abschluss gebracht werden. Das Land NRW sieht derzeit keine Notwendigkeit, für den Umstieg der Bahnreisenden in das ÖPNV-Netz der Stadt, landeseigene Flächen des UNESCO-Welterbes zur Verfügung zu stellen. Hier ist von Seiten der Stadt Brühl zu belegen, dass die Abwicklung der Verkehre über die bestehenden Haltestellen nicht möglich ist. Es wurde von Seiten des Landes die Notwendigkeit gesehen, die hierzu schon bestehenden Gutachten in ihren Aussagen weiter zu schärfen. Die erforderlichen Aufträge wurden erteilt.

### **Radabstellanlage**

Die westlich des Bahnhofsgebäudes bestehende Radabstellanlage ist in die Jahre gekommen und soll erneuert werden. In diesem Zusammenhang soll auch der Verbindungsweg zur Comesstraße neu gestaltet werden. Dem stand bisher entgegen, dass sich der Weg im Eigentum der DB befand. Damit die Stadt die entsprechende Parzelle käuflich erwerben konnte, war ein Entbehrlichkeitsverfahren der DB von Nöten. Dieses ist nunmehr abgeschlossen und die Wegeparzelle ist im Besitz der Stadt. Um eine einheitliche Gestaltung der Gesamtmaßnahme zu gewährleisten, erfolgt die Umgestaltung des Weges und der Radabstellanlage im Nachgang zur Errichtung der Buswendeschleife.

### **Barrierefreier Zugang zu den Gleisen**

Es ist ein besonderes Anliegen der Stadt Brühl, für „alle“ Bevölkerungsteile, insbesondere auch für mobilitätseingeschränkte Menschen, einen Besuch der Stadt Brühl und des Weltkulturerbes mit der Bahn zu ermöglichen. Dies ist heute kaum gegeben, da die vor Jahren installierten Schrägaufzüge der Deutschen Bahn AG diesen Anforderungen in keiner Weise gerecht werden und sich diesbezügliche Proteste dieser ohnehin schon stark benachteiligten Bevölkerungsgruppe häufen.

Vor diesem Hintergrund beschloss der Rat der Stadt Brühl bereits 2006 eine Petition zur Errichtung eines barrierefreien Zugangs zu den Gleiskörpern in Form von Senkrechtaufzügen, deren Umsetzung in der Vergangenheit jedoch immer wieder verschoben werden musste, da es bisher an der Förderung von diversen angefragten Stellen scheiterte. Die Senkrechtaufzüge waren zuletzt Teil des Projektantrages der Stadt Brühl vom 31.03.2015 an die NVR GmbH für die Gewährung einer Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW.

Die Nachricht, dass mit dem Ausbau der Strecke Köln-Bonn im Rahmen der Modernisierungsoffensive 1 entlang der RRX-Aussenäste der Bahnhof Brühl von Seiten der DB barrierefrei umgestaltet werden soll, ist daher bei Politik und Verwaltung und nicht zuletzt bei den Brühler Bürgern mit großer Freude und Zustimmung aufgenommen worden.

Im Vorfeld der Planfeststellung wurden von Seiten der DB Station&Service AG neben einer Lösung mit drei Senkrechtaufzügen auch drei Varianten einer Rampenlösung vorgestellt. Die Rampenanlage sollte den stadtseitigen Aufzug ersetzen. Trotz der offensichtlichen Vorzüge einer Rampe an dieser Stelle, konnte die Stadt seinerzeit keiner der präsentierten Lösungen zustimmen.

Variante 1, eine gradlinig die Richtung der Unterführung fortsetzende Rampenanlage, reichte bis in die derzeitige Zuwegung zum Parkplatz des Schlosses und hätte dessen Zugänglichkeit unmöglich gemacht. Neben den Flächen der Stadt waren hier auch die Flächen des UNESCO-Welterbe betroffen.

Die Varianten 2 und 3, als mäandrierende Rampen geplant, lagen hingegen vollständig auf DB bzw. städtischem Grund, hätten jedoch die Zugänge sowohl zur stadteigenen Radstation als auch zum DB-Servicecenter der Art eingeschränkt, dass zumindest der geordnete Betrieb der Radstation gefährdet gewesen wäre. Ebenfalls hat keine dieser Varianten die Zustimmung der Bezirksregierung als zuständiger Denkmalbehörde für den Umfeldschutz des UNESCO-Weltkulturerbe Brühler Schlösser erhalten.

Die Variante mit drei Aufzügen wurde damit im anschließenden Planfeststellungsverfahren der Stadt Brühl zur Stellungnahme vorgelegt und hat deren und die Zustimmung der Bezirksregierung erhalten.

In der Zwischenzeit haben die Bemühungen um Lösungen zur Umgestaltung des Bahnhofsumfelds dazu geführt, dass aus Gründen des Umfeldschutzes des Schloss Augustusburg angedacht ist, die seit dem Jahr 2000 bestehende Radstation durch einen Neubau zu ersetzen (vergl. auch Erläuterungen zur Radstation weiter unten). Diese Planung würde es ermöglichen, die Radstation ca. 1,20m tiefer als bisher zu errichten. Hierdurch würde die Sichtachse von den Gleisen zum Schloss vollständig freigehalten. Das Eingangsniveau der zukünftigen B+R-Anlage würde sich zum Parkplatz des Schlosses hin orientieren. Durch die gleichzeitig notwendige Geländemodellierung im Umfeld beträgt der Höhenunterschied zwischen der Gleisunterführung und dem Vorplatz der Radstation dann nur noch ca. 60cm. Hierdurch wird im weiteren eine Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes ermöglicht, die im Bereich des Zugangs zu den Gleisanlagen den barrierefreien Zugang ohne die Errichtung eines Aufzugs oder einer aufwendigen Rampenanlage ermöglicht. Die Geländemodellierung erfolgt außer auf Bahnflächen ausschließlich auf städtischem Gelände. Hier ist die Treppeanlage zu den Gleisen betroffen, die auf Grundstück DB liegt und zukünftig wegfallen kann.

Mit einer Entscheidung, den bestehenden Bau der Radstation durch einen Neubau zu ersetzen, bestünde die einmalige Möglichkeit, eine gestalterisch anspruchsvolle Lösung für den Bahnhofsvorplatz zu schaffen, die gleichzeitig den Anforderungen an die Barrierefreiheit gerecht wird. Zudem würde sich durch den Wegfall eines Aufzuges die Ausfallsicherheit deutlich erhöhen, und nicht zuletzt wären die Folgekosten deutlich geringer.

Die Stadt Brühl beabsichtigt, die Realisierung der oben vorgestellten Lösung (Barrierefreier Zugang zu den Gleisen) vor die eigentliche Platzgestaltung zu ziehen. Wobei die Oberfläche der baulichen Anlage zunächst in geeigneter Form provisorisch ausgeführt werden wird, um im späteren Endausbau eine einheitliche Gestaltung garantieren zu können. Da im Haushalt 2018 für das Projekt Buswendeschleife Mittel in Höhe von 800.000€ bereitgestellt sind, ist die Planung für die Teilmaßnahme barrierefreier Zugang in 2018 zunächst finanziert. Da der barrierefreie Zugang bisher im Projekt nicht verankert war, muss der Ansatz für das Projekt Buswendeschleife im Haushaltsjahr 2019 um ca. 600.000 erhöht werden.

Die Buswendeschleife ist einschließlich der Radabstellanlage und dem barrierefreien Zugang zu den Gleisen als Fördermaßnahme beim NVR eingeplant

**Kostenschätzungen:**

<b>Buswendeschleife Radabstellanlage Gehweg</b>	<b>Brutto</b>	<b>Förderung</b>	<b>Anteil Stadt</b>
Baukosten	960.000€	864.000 € 90 % der Baukosten	96.000 €
Planungskosten (19% der Baukosten)	182.400 €	28.800 € 3 % der Baukosten pauschal	153.600 €
			249.600 €

<b>Barrierefreier Zugang zu den Gleisen</b>	<b>Brutto</b>	<b>Förderung</b>	<b>Anteil Stadt</b>
Baukosten	430.000 €	387.000 € 90 % der Baukosten	43.000 €
Planungskosten (19% der Baukosten)	81.700 €	12.900 € 3 % der Baukosten pauschal	68.800 €
			111.800 €

## Radstation

Seit dem Versuch, in 2009 innerhalb des Investitionsprogramms „Nationale UNESCO-Welterbestätten“ das Bahnhofsumfeld nezugestalten, bildet eine vergrößerte und neugestaltete Radstation das zentrale Element in den Gestaltungsüberlegungen.

Damals war vorgesehen, neben der Kapazitätserhöhung der eigentlichen Radstation, die abgängigen Einrichtungen des Landes, Kiosk und WC-Anlage, neu zu errichten und durch ein gemeinsames Dach mit der Radstation zu verbinden. Ein umlaufender Arkadengang sollte die Kubatur in Richtung Vorplatz und Schloss leichter erscheinen lassen, „auflösen“. Sowohl der Aufzug wie auch die im Bahnhofsgebäude noch befindliche Servicestelle der DB sollten in die neue Radstation integriert werden. Bei dieser Lösung sollten wesentliche Teile der bestehenden Radstation erhalten bleiben und durch die Erweiterungen baulich ergänzt werden.

Gegen diese Maßnahme bestanden von Anfang an Bedenken der Schlossverwaltung und insbesondere bei der für die Schlösser Brühl zuständigen Denkmalbehörde bei der Bezirksregierung Köln. Negativ bewertet wurde insbesondere, dass die Radstation die Sicht auf das Schloss von den Bahnsteigen aus „verstellt“. Eine grundlegende Forderung war daher, die neuen Bestandteile, insbesondere die Erweiterung der Radstation, niedriger auszuführen, um die Sicht nicht weiter einzuschränken und die bauliche Höhe des vorhandenen Baus zu reduzieren. Zudem wurde es als kritisch betrachtet, die Funktionen Kiosk und WC auf Landesflächen zu errichten.

Auf Grund dieser Einwendungen erfolgten weitere Variantenuntersuchungen, bei denen die bauliche Anlage ausschließlich auf städtischen Flächen realisiert werden kann.

Wegen des geringeren Platzangebotes musste in allen Varianten auf die Funktion „Kiosk“ verzichtet werden und auch die Unterbringung der Servicestation der DB gelang nicht. Eine öffentliche WC-Anlage konnte hingegen in jeder Variante integriert werden, jedoch nur deutlich kleiner als ursprünglich vorgesehen. Die wesentliche Forderung einer Freisichtigkeit von den Bahnsteigen aus konnte jedoch, konstruktiv bedingt, nicht erreicht werden. Die Höhe der bestehenden Konstruktion kann nur geringfügig und nur mit hohem Aufwand verringert werden. Der mittlerweile in Lage und Konstruktion feststehende Aufzug verschärft die Situation zudem deutlich, da dieser genau in der bisher freigebliebenen Sichtachse Bahnsteig/Schloss installiert werden soll.

Die Sichtbeziehung Bahnhof - Schloss war jedoch in allen mit dem Land geführten Diskussionen die zentrale Forderung. Die einzige verbleibende Möglichkeit dieser Forderung nachzukommen, wäre die bestehende Radstation aufzugeben und durch einen Neubau zu ersetzen.

Um hier die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme abschätzen zu können, wurde eine Variante untersucht, die ein um ca. 1,50m tiefer gelegenes Eingangsniveau aufweist, das in etwa der Höhenlage des angrenzenden Parkplatzes entspricht. Die hierzu notwendigen Geländeänderungen führen in der Folge dazu, dass eine Zuwegung zu der Gleisunterführung möglich wird, die mit ca. 3% ein Längsgefälle aufweist, welches deutlich unter 6% liegt. Damit wäre eine gestalterisch anspruchsvolle, barrierefreie Erschließung ohne Aufzug möglich.

Nachdem der Denkmalbehörde und den Vertretern des Landes diese Variante vorgestellt wurde, haben diese nicht nur der Eintragung einer notwendigen Baulast zugestimmt, sondern auch zugesagt, dass die Kosten für die Anteile der Neugestaltung der Flächen vor dem Bahnhof, die auf Landesflächen liegen, vom Land selbst getragen werden. Dies ist ein großer Schritt auf dem Weg zur Realisierung der Gesamtmaßnahme.

Da bei dieser Variante der stadtseitige Aufzug, den die DB Anfang 2019 errichten will, entfallen könnte, wurden Gespräche sowohl mit der DB Station&Service AG wie auch mit dem Fördergeber NVR geführt. An beiden Stellen wurde diese Variante begeistert aufgenommen und es konnte einmütig festgestellt werden, dass es sich nicht nur unter gestalterischen Gesichtspunkten sondern auch vor dem Hintergrund der Erstellungs- und Folgekosten um die bessere Variante handelt.

Daher wurde vereinbart, gemeinsam nach Möglichkeiten zu suchen, um diese Variante zu realisieren.

Eine schwerwiegende Problematik besteht darin, dass die Planungen zur Realisierung des stadtseitigen Senkrechtsaufzuges bereits sehr weit fortgeschritten sind. Die notwendigen Ausschreibungen stehen Ende des Monats Juni an. Zur Umsetzung der Planung sind Planfeststellungsverfahren beim EBA (Eisenbahnbundesamt) anzustrengen, die den Abriss der Radstation, die Erstellung des barrierefreien Zugangs und den Neubau der Radstation umfassen.

Zudem muss über die bisher angefallenen Planungskosten verhandelt werden. Darüber hinaus ist zu klären, ob Verträge zwischen dem Land NRW und der Stadt notwendig werden.

Zu diesen Sachverhalten soll es noch vor der Sitzung des PStA am 28.06.2018 einen Abstimmungstermin mit allen Beteiligten geben. Vor Redaktionsschluss der Vorlage lagen keine Erkenntnisse über die Höhe der schon angefallenen Planungskosten auf Seiten der Bahn vor.

Im Vorgriff auf die mögliche Realisierung des Projektes wurden schon umfassende Gespräche mit den Fördergebern geführt. Die Radstation kann voraussichtlich über zwei Förderwege geführt werden. Zugesagt ist derzeit vom Fördergeber ausschließlich eine Förderung der Stellplatzerweiterung mit maximal 1.050€ (70 % von 1.500€) je neuem Fahrradstellplatz aus dem Programm FöRi-Nah. Das ergibt bei einer Stellplatzanzahl von zusätzlichen 230 Stck. eine maximale Förderung von 241.500 €. Derzeit laufen Abstimmungsgespräche mit dem Land NRW, bei denen eine darüberhinausgehende Förderung der Gesamtanlage mit 570 Stellplätzen in Aussicht gestellt worden ist. Dies würde eine maximale Förderung in Höhe von 598.500€ bedeuten. Die Bezirksregierung hat darüber hinaus in Aussicht gestellt, dass die durch den ersten Fördergeber nicht geförderten Kosten auf Grund des städtebaulichen Mehrwertes der neuen Anlage im Zusammenhang mit dem Welterbe durch Mittel im Rahmen der Städtebauförderung



abgefangen werden könnten. Dies würde eine Förderung in Höhe von 60% der Restlichen Baukosten bedeuten.

Vorbehaltlich der Anerkennung der Förderfähigkeit im weiteren Verfahren und Erreichen der Maximalförderung in allen Programmen sieht die derzeitige Kostenschätzung wie folgt aus:

### Kostenschätzung Radstation bei 230 geförderten Stellplätzen

Radstation	Brutto	Förderung FÖRI Nah	Förderung Städtebau	Anteil Stadt
Abriss	150.000 €			150.000 €
Baukosten	1.500.000 €	241.500 € (230x1050€)	755.100 € 1.258.500x60%	503.400 €
Planungskosten (19% der Baukosten)	285.000 €		171.000 € 285.000x60%	171.000 €
				824.400 €

### Kostenschätzung Radstation bei 570 geförderten Stellplätzen

Radstation	Brutto	Förderung FÖRI Nah	Förderung Städtebau	Anteil Stadt
Abriss	150.000 €			150.000 €
Baukosten	1.500.000 €	568.500 € (570x1050€)	558.900 € 931.500x60%	372.600 €
Planungskosten (19% der Baukosten)	285.000 €		171.000 € 285.000x60%	171.000 €
				693.000 €

### Provisorium Radstation

Auf Grund der notwendigen Genehmigungszeiten bei den Fördergebern und der Planfeststellungsbehörde wird zwischen Abriss und Fertigstellung des Neubaus die Errichtung einer provisorischen Radstation notwendig.

Um die Radstationsfunktion vollständig über den Tages- und Nachtzeitraum aufrecht zu erhalten (24/7), soll eine Leichtbauhalle errichtet werden, die mit dem Zugangs- und Ständersystem der derzeitigen Radstation ausgerüstet wird.

Zudem muss die Sicherungstechnik untergebracht werden; dies könnte in einer Fertiggarage geschehen.

Die Kosten für eine solche Anlage mit Anschaffung der Halle und der Garage, Umsetzen der Ständer sowie Installation und Modifikation der Sicherungstechnik kann nur grob geschätzt werden, es ist aber mit Kosten zwischen 150.000 € bis 200.000 € zu rechnen.

**Kostenschätzung Provisorium: 200.000€. Keine Förderung.**

## Bahnhofsvorplatz

Der Bahnhofsvorplatz ist das verbindende Element aller Teilbereiche. Seine Neugestaltung soll für den mit der Bahn ankommenden Besucher einen Stadteingang bilden, der gleichsam Auftakt und Bühne für das Schloss ist. Der Ankommende soll einen Ort vorfinden, der ihn dazu anregt und ihm ermöglicht, vor seiner Weiterreise, ob mit anderen Verkehrsmitteln oder zu Fuß, innezuhalten und sich des Welterbes bewusst zu werden.

Um dies zu erreichen, wird die Fläche vor dem Bahnhof gegenüber dem heutigen Zustand in der Art verändert, dass eine Durchfahrt zum Parkplatz noch möglich ist, jedoch sowohl Halten als auch Wenden vor dem Bahnhof erschwert bzw. unmöglich gemacht werden.

Die Gestaltung erstreckt sich dabei sowohl auf Flächen, die sich im Eigentum der Stadt Brühl befinden wie auch auf Flächen des Landes NRW. Die Liegenschaftsabteilung des Landes hat nun mehr signalisiert, dass sie die Kosten für die Neugestaltung auf ihren Flächen selbst trägt. Eine Qualifizierung der Kostenansätze für die unterschiedlichen Flächen ist erst im Rahmen der Ausführungsplanung möglich. Für die Kostenschätzung werden die Kosten daher ausgehend von 945.000 € Gesamtkosten über einen Flächenansatz von 350€/m<sup>2</sup> aufgeteilt. Bei einer Gesamtfläche von rund 2.700m<sup>2</sup> fallen 1.700m<sup>2</sup> auf das Land und 1.000m<sup>2</sup> auf die Stadt.

### Kostenschätzung Bahnhofsvorplatz:

Bahnhofsvorplatz	Brutto	Land	Förderung Städtebau	Anteil Stadt
Baukosten	945.000 €	595.000 € 1700x350€	210.000 € 350.000x60%	140.000 €
Planungskosten (19% der Baukosten)	179.550 €		107.730 € 179.550x60%	71.820 €
				211.820 €

## Zeitplanung

Die DB Station und Service beabsichtigt im März 2019 mit der Errichtung der Aufzüge zu beginnen. Zum Ende der Baumaßnahme, voraussichtlich im Juni 2019, soll der barrierefreie Zugang erstellt sein.

Ebenfalls bis zum Juni 2019 würde ein Förderantrag zum Neubau der Radstation bei der Bezirksregierung gestellt, so dass im Sommer 2020 mit dem Neubau begonnen werden könnte.

Mit den Baumaßnahmen zur Buswendeschleife würde nach der Fertigstellung Radstation begonnen und abschließend der Bahnhofsvorplatz erstellt.

Nach heutiger Sicht könnte die Gesamtmaßnahme Ende 2021 abgeschlossen sein.

## Haushalterische Auswirkungen

Im derzeitigen Haushalt sind lediglich auf der Kostenstelle 54011060 Bahnhofsumfeld DB (Nr. 24) Mittel in Höhe von 800.000 € bereitgestellt, um die Buswendeschleife als ersten Baustein umzusetzen.

Die Kostenentwicklung der Maßnahmen stellt sich nach derzeitiger Planung wie folgt dar:

	2018	2019	2020	2021	2022	Gesamt- betrag
Buswendeschleife	182.400€			360.000	600.000 €	1.142.400€
Barrierefreier Zugang	81.700€	430.000€				511.700€
Radstation	40.000€	395.000€	800.000€	700.000 €		1.935.000€
Provisorium		200.000€				200.000€
Bahnhofsvorplatz		179.550€				1.124.550€
Restwert Abschreibung (31.12.2017)		62.968€				62.968€
						<b>4.976.618 €</b>

Bei dieser Darstellung nicht berücksichtigt sind die Rückflüsse/Einnahmen aus den Fördermitteln.

Die Radstation hat zum, 31.12.2017 noch einen Bilanzwert von 62.968 € der zum Zeitpunkt des Abrisses (vermutlich 2019) sonderabgeschrieben werden muss.

Bei den vorstehenden Erläuterungen zu den jeweiligen Förderzugängen wird im ungünstigsten Fall mit Fördermitteln, beziehungsweise Beteiligungen des Landes an der Maßnahme, in Höhe von insgesamt 3.131.530 € gerechnet.

Somit verbleiben bei der Stadt 1.845.088 € Investitionskosten verteilt auf ca. 6 Jahre.

Weitere Erläuterungen erfolgen in der Sitzung.

### Anlage(n):

- (1) 180612\_Anlage1