

**Vorlagennummer:** FB 68/0200/WP18  
**Öffentlichkeitsstatus:** öffentlich  
**Datum:** 15.04.2025

## **Verknüpfung des Querungsbauwerks am Bahnhof Eilendorf mit dem Neubau der Brücke Wolfsbendenstraße und Schaffung eines Mobility Hub Bahnhof Eilendorf, Interfraktioneller Antrag (Grüne/SPD/CDU/FDP) vom 06.11.2023**

---

**Vorlageart:** Entscheidungsvorlage  
**Federführende Dienststelle:** FB 68 - Mobilität und Verkehr  
**Beteiligte Dienststellen:**  
**Verfasst von:** DEZ III, FB 68/300  
**Ziele:** nicht eindeutige Klimarelevanz

### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
21.05.2025	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Anhörung/Empfehlung
26.06.2025	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen Eilendorf nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Erschließung des Haltepunktes über die Brücke Wolfsbendenstraße zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Erschließung des Haltepunktes über die Brücke Wolfsbendenstraße.

**Finanzielle Auswirkungen:**

	JA	NEIN	
	X		

**PSP-Element 5-120102-900-06500-300-1 Haltepunkt Eilendorf**

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2025	Fortgeschrieben er Ansatz 2025	Ansatz 2026 ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 2026 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	240.000	240.000	250.000	250.000	0	0
Ergebnis	240.000	240.000	250.000	250.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx ff.	Folge-kosten (alt)	Folge-kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

Keine

**Klimarelevanz:**

**Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung** (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			X

Der Effekt auf die CO2-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			X

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
X			

**Größenordnung der Effekte**

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel  80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß  mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel  80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß  mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

- vollständig
- überwiegend (50% - 99%)
- teilweise (1% - 49 %)
- nicht
- nicht bekannt

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Mit dem in Anlage 1 beigefügten interfraktionellen Antrag beantragen die Fraktionen des Bündnis '90/Die Grünen, der SPD, der CDU und die Vertreterin der FDP in der Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf, die ursprünglichen Planungen für die Errichtung eines Querungsbauwerks für den Bahnhof Aachen-Eilendorf auf Höhe des heutigen Zugangs mit dem anstehenden Neubau der Brücke Wolfsbendenstraße zu verknüpfen und den Bahnhof Eilendorf an dieser Stelle zu einem Mobility Hub auszubauen.

### **Rahmenbedingungen**

Der Bahnhof Aachen-Eilendorf ist ein wichtiger Knotenpunkt für den Regionalverkehr. Er verfügt über zwei Außenbahnsteige, die jedoch keine direkte, fußläufige Verbindung für Reisende bieten. Stattdessen erfolgt die bestehende Verbindung über die Straßenüberführung Wolfsbendenstraße im Westen oder die Eisenbahnüberführung Nimmer Straße im Osten. Beide Wege sind mit erheblichen Fußwegdistanzen und topografisch bedingten Steigungen verbunden, was die Überwindung der Höhenunterschiede erschwert. Diese Trennwirkung führt häufig zum unerlaubten und äußerst gefährlichen Überschreiten der Gleise zwischen den beiden Bahnsteigen.

In den vergangenen Jahren wurde zur Verbesserung der Erschließung des Haltepunktes Eilendorf von der Stadtverwaltung in Kooperation mit Go.Rheinland / AVV und der Deutschen Bahn sowohl eine Machbarkeitsstudie (2014/2015, <https://ratsinfo.aachen.de/public/to020?TOLFDNR=67639&SILFDNR=3220>) als auch eine Vorplanung (2016, <https://ratsinfo.aachen.de/public/vo020?VOLFDNR=15142&refresh=false&TOLFDNR=76092>) sowie weitere ergänzende Untersuchungen für eine Fußgängerüberführung über die Bahnanlagen mit beidseitigen Treppen- und Aufzuganlagen durchgeführt. Auf politischen Beschluss wurde zudem die Möglichkeit einer Personenunterführung untersucht (<https://ratsinfo.aachen.de/public/to020?TOLFDNR=116064&SILFDNR=4890>). Wesentliche Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen für die Machbarkeitsstudien waren die bestehenden Bahnanlagen mit den entsprechenden Zugängen zu den Bahnsteigen sowie die Anschlüsse und Verknüpfungen zum bestehenden Straßen- und Wegenetz. Bahnseitig stellte insbesondere die Oberleitungsanlage einen relevanten Zwangspunkt dar.

Vor dem Hintergrund des notwendigen Ersatzneubaus der Brücke Wolfsbendenstraße, soll die Planung zur verbesserten Erreichbarkeit des Haltepunktes, entsprechend dem in Anlage 1 beigefügten Antrag der Fraktionen SPD, CDU, FDP und Grüne (s. Anlage 1), nun mit dem Ersatzneubau der Brücke Wolfsbendenstraße verknüpft und eine direkte Zuwegung von der Brücke zu verlängerten Bahnsteigen geprüft werden.

Die Verbesserung der Erschließung des Haltepunktes Aachen Eilendorf wurde bereits vor einigen Jahren als Fördermaßnahme gemäß §12 ÖPNVG NRW beim Zweckverband go.Rheinland angemeldet. In Gesprächen mit go.Rheinland wurde zudem bestätigt, dass eine Verlängerung der beiden Bahnsteige bis zur Brücke Wolfsbendenstraße sowie die Treppenaufgänge, die Aufzüge und entsprechende Umfeldmaßnahmen grundsätzlich förderfähig sind. Noch offen ist derzeit die Klärung der formellen Zuständigkeit für Planung und Umsetzung der Bahnsteigverlängerung. Die Verwaltung befindet sich hierzu derzeit in Abstimmung mit go.Rheinland und der DB InfraGO. Unabhängig von der späteren Zuständigkeit für Planung und Umsetzung beabsichtigt die Verwaltung, eine Machbarkeitsstudie für die Treppenaufgänge sowie die Aufzüge von der Brücke Wolfsbendenstraße extern zu vergeben.

Wesentliche planerische Rahmenbedingung der weiteren Untersuchungen sind die bereits im Zuge der Planungen der Erneuerung der Brücke Wolfsbendenstraße aufgeführten Aspekte der Berücksichtigung einer zukünftig möglichen Dreigleisigkeit auch im Bereich des Haltepunktes. Hierzu sind im April die Ergebnisse einer neuen IHK Studie zum Schienengüterverkehr im Rheinland vorgestellt worden, die im Folgenden kurz zusammengefasst werden:

## Ergebnisse Schienengüterverkehrsstudie

Der Schienenverkehr im Rheinland steht in den nächsten Jahren vor erheblichen Herausforderungen. Viele Schienenkorridore kommen an ihre Kapazitätsgrenze und wurden als überlastete Streckenabschnitte eingestuft. Dennoch wurden viele Investitionen in die Schieneninfrastruktur in den letzten Jahren zurückgestellt und auf Bundesebene allgemein in Frage gestellt.

Vor diesem Hintergrund hat die IHK-Initiative Rheinland in Kooperation mit der Stadt Aachen, der StädteRegion Aachen, go.Rheinland und weiteren Partnern das Beratungsunternehmen Railistics mit der Durchführung einer Studie zur Ermittlung und Validierung des Schienenverkehrsaufkommens im Rheinland beauftragt (s. Anlage 2). Die Stadt Aachen beteiligte sich an der Studie, insbesondere um belastbare Aussagen zur Notwendigkeit eines dritten Gleises am Haltepunkt Eilendorf im Zuge des Brückenneubaus Wolfsbendenstraße und der anstehenden Planungen am Haltepunkt Eilendorf zu erhalten.

Auf Grundlage der Studienergebnisse wurde von der IHK in Abstimmung mit den beteiligten Partnern zusätzlich ein Positionspapier erarbeitet, welches die zentralen Erkenntnisse der Studie zusammenfasst und Forderungen sowie Handlungsempfehlungen an die Politik formuliert (s. Anlage 3). Die Studie und das Positionspapier sind im Rahmen einer Pressekonferenz am 24.03.2025 in Düsseldorf und im Mobilitätsausschuss der Stadt in der Sitzung am 10.04.2025 vorgestellt worden.

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass in der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung die Prognosen systematisch das tatsächliche Verkehrsaufkommen sowie den Infrastrukturbedarf im Rheinland unterschätzen. Bereits heute verkehrt mehr Güterverkehr auf den Korridoren im Rheinland als seinerzeit in den Prognosen für 2030 angenommen. Selbst wenn alle im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehenen Maßnahmen realisiert würden, sind die geplanten Investitionen in die Schieneninfrastruktur des Rheinlandes nicht ausreichend, um das zukünftige Wachstum im Schienengüterverkehr zu bewältigen. Laut der Studie liegen allein die Prognosen für das Wachstum der Schienengüterverkehrsströme aus den ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) deutlich höher als in der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung angenommen.

Dies hat auch erhebliche Auswirkungen auf die Kapazität des Schienenkorridors Aachen – Köln und führt zu einem weiter zunehmenden Wettbewerb zwischen dem Personen- und dem Güterverkehr auf der Schiene.

Das Rheinland insgesamt nimmt eine zentrale Position bei der Abwicklung des für Deutschland relevanten Güterverkehrs der ZARA-Häfen ein und stellt einen entscheidenden Akteur im europäischen Schienenverkehr dar. Ohne eine gezielte und umfassende Erweiterung der Schieneninfrastruktur sind erhebliche Wettbewerbsnachteile für die Region selbst, aber auch alle Quell- und Zielregionen der Verkehre, sowie negative Auswirkungen auf die Umwelt und die Erreichung der Klimaziele des Bundes zu erwarten.

Um die strategische Position der Region Rheinland zu sichern, sind infrastrukturelle Einzelmaßnahmen in die Schieneninfrastruktur umgehend erforderlich. Für den Knoten Aachen empfiehlt die Studie u.a. den sukzessiven Ausbau der Strecke Aachen – Düren. Dies beinhaltet neben einer Dreigleisigkeit des Burtscheider Viadukts auch eine Verlängerung der bereits geplanten und teilweise umgesetzten Dreigleisigkeit von Rothe Erde über Eilendorf hinaus bis zum Eilendorfer Tunnel, von der auch die Wolfsbendenbrücke als auch die Bahnsteige am Haltepunkt Eilendorf betroffen wären.

Die Ergebnisse der Studie sollen in die politischen Entscheidungsprozesse zu den Infrastrukturmaßnahmen einfließen. Eine erste Platzierung erfolgt durch die Industrie- und Handelskammer, die die zentralen Inhalte bereits gegenüber entscheidungsrelevanten Akteuren kommuniziert hat. Auch seitens der Stadt wird die Relevanz der empfohlenen Maßnahmen kontinuierlich gegenüber der DB InfraGO sowie weiteren zuständigen Stellen hervorgehoben, um deren Priorisierung in anstehenden Infrastrukturplanungen zu stärken.

## **Brücke Wolfsbendenstraße**

Entsprechend der bisherigen politischen Beschlüsse wird die Erneuerung der Brücke derzeit unter Berücksichtigung einer zukünftigen Dreigleisigkeit geplant. Im Hinblick auf erheblich höhere Kosten im Vergleich zu einem Bau der Brücke über zwei Gleise ist hierfür ein weiterer Planungsbeschluss für die weiteren Planungsphasen erforderlich, der voraussichtlich im November 2025 eingeholt werden soll. Hierzu wird eine gesonderte Vorlage erstellt. Die Planungen der Brücke befindet sich derzeit im Stadium der Entwurfsplanung. Parallel dazu finden bereits Gespräche mit der DB InfraGO statt, um die erforderlichen Sperrpausen zu koordinieren.

## **Eisenbahnüberführung Nirmer Straße**

In der Vergangenheit wurde die Verbesserung der Situation für Fußgänger im Bereich der Eisenbahnüberführung über die Nirmer Straße bereits mehrfach in den politischen Gremien der Stadt Aachen diskutiert. Die DB Netz AG hatte die Stadt Aachen bereits im Jahr 2014 darüber informiert, dass die Eisenbahnüberführung über die Nirmer Straße mittelfristig erneuert werden soll. Die DB Netz AG beabsichtigte zunächst, das Bauwerk in den bisherigen Abmessungen (lichte Weite von 4,37 m) wiederherzustellen. Im Zuge der jüngeren Planungen der DB und unter Verweis auf eine seit 2017 geltende Verfügung des Eisenbahnbundesamtes, welche bei einer planfeststellungsbedürftigen Änderung oder einem Neubau eine lichte Höhe von 4,50 m vorschreibt, fordert die DB nun von der Stadt in finanzielle Vorleistung für die Erneuerung des Brückenbauwerks zu treten. Darüber hinaus muss die Überführung nach Rücksprache mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) nach dem aktuellen Stand der Technik erfolgen, was neben der Erhöhung auch eine Aufweitung auf 6,00 m erforderlich machen würde und demjenigen nach § 12 EKRg zur Last fällt, der diese Aufweitung nach aktuellen Richtlinien hätte verlangen müssen. Zum Sachstand der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Nirmer Straße liegt ein Antrag der Fraktion CDU vom 26.03.2025 vor, der mit einer gesonderten Vorlage behandelt wird.

## **Neuer Zugang zum Haltpunkt Eilendorf von der Brücke Wolfsbendenstraße – erste planerische Überlegungen**

Auf Basis der Anforderungen aus dem politischen Antrag an einen zukünftigen zentralen Zugang zu den Bahnsteigen über die Brücke Wolfsbendenstraße hat die Verwaltung erste Überlegungen skizziert, die im Folgenden vorgestellt werden.

Aufgrund der derzeit noch sehr ungewissen zeitlichen Perspektive für den Bau eines dritten Gleises wird eine für die neue Zugangssituation erforderliche Bahnsteigverlängerung zunächst für zwei Gleise geplant. Die Treppen und Aufzüge werden jedoch so angelegt, dass bei einer späteren Dreigleisigkeit genügend Raum vorhanden ist, um die Bahnsteige ohne aufwendige Anpassungen an den bestehenden Zugängen umzusetzen.

Neben der Verlängerung der Bahnsteige und einer Anbindung an die Brücke sind weitere Maßnahmen im Umfeld des Haltepunktes, wie die Einrichtung einer Kiss & Ride Anlage, Behindertenparkplätzen sowie Mobilstationselementen, geplant (s. Anlage 4). Unter Berücksichtigung der im Antrag der Fraktionen genannten Anforderungen wurde in ersten Gesprächen mit der ASEAG die Möglichkeit erörtert, durch Anpassung der Buslinienführung und Verlegung der Bushaltestellen im Bahnhofsumfeld das Umsteigen zwischen Bus und Bahn zu erleichtern. Hierbei zeigte sich, dass aufgrund der baulichen Gegebenheiten in der Brückstraße und Kehrbrückstraße eine Verlegung der Linienführung der Linie 2 inkl. neuer Haltestellen in diesen Straßen nur mit umfangreichen baulichen Anpassungsmaßnahmen und einer deutlichen Reduzierung des Parkraumes, besonders in der Kehrbrückstraße, umzusetzen wäre. Eine Verlegung der Haltestelle Stapperstraße in Richtung Kreuzung Josefstraße / Stapperstraße scheint aus infrastruktureller und betrieblicher Sicht hingegen möglich und wird im Zuge des barrierefreien Ausbaus geprüft.

Zur Förderung eines multimedalen Mobilitätsangebots wird an bestehenden sowie neuen Haltepunkten die Einrichtung gesicherter Fahrradabstellmöglichkeiten geplant. Im Rahmen des Ersatzneubaus der Brücke mit neuen Zugängen zu den Bahnsteigen sind weitere Fahrradabstellanlagen in der Umgebung der Brücke geplant. Erste Konzepte sehen potenzielle Flächen auf den Grünflächen nördlich der Bahngleise vor. Die endgültige Entscheidung wird nach Abschluss der Machbarkeitsstudie zu den Treppenaufgängen und Aufzügen unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten getroffen.

Im Zuge der geplanten Aufwertung des Haltepunktes zu einer Mobilstation ist zudem geplant, im Umfeld des Haltepunktes die Einrichtung einer Carsharing- und Bike-Sharing-Station vorzusehen. Das Bike-Sharing System in Aachen wird derzeit neu ausgeschrieben, der Aufbau einer Station am Haltepunkt wird mit dem zukünftigen Betreiber geprüft. Aktuell befindet sich die Ausschreibung für neue Carsharing-Standorte in der Vorbereitung. Dazu wird derzeit eine Liste mit potentiellen Standorten durch die Verwaltung aufgestellt. Der Haltepunkt Eilendorf ist in die entsprechende Liste der Standorte für neue Carsharing-Stationen aufgenommen worden.

### **Zusammenfassung und weiteres Vorgehen**

Zur Verbesserung der Erschließung des Bahnhofes Aachen-Eilendorf wird die Verwaltung in den kommenden Monaten – vorbehaltlich eines politischen Beschlusses – die Ausschreibung für eine Machbarkeitsstudie für die geplanten Treppen- und Aufzugsanlagen an die Brücke Wolfsbendenstraße sowie die Planung weiterer Umfeldmaßnahmen (Bike+Ride, Sharing, Verknüpfung Bus/Bahn, etc.) vorbereiten und extern vergeben.

Parallel dazu erfolgen Abstimmungen mit go.Rheinland und der DB InfraGO zur Klärung der Zuständigkeiten für Planung und Umsetzung der Maßnahmen. Dies betrifft insbesondere die Planung und den Bau der Bahnsteigverlängerung. Die infrastrukturellen Planungen zur Verlängerung der Bahnsteige sowie zur Einrichtung barrierefreier Zugänge werden unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Schienengüterverkehrsstudie fortgeführt. Gleichzeitig werden weitere Abstimmungen mit der ASEAG zur Optimierung der Busanbindung und zur möglichen Anpassung der Linienführung und der Lage von Verknüpfungshaltestellen stattfinden.

Zusätzlich wird die Verwaltung prüfen, inwieweit die geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilitätsangebote, insbesondere gesicherte Fahrradabstellanlagen und Carsharing-Stationen, realisierbar sind. Die endgültige Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in Abhängigkeit von den Ergebnissen der laufenden Abstimmungen, der Verfügbarkeit von Fördermitteln und den weiteren politischen Beschlüssen.

Die Erneuerung der Brücke Wolfsbendenstraße sowie der Eisenbahnüberführung Nirmmer Straße befindet sich planungsseitig in einem weiter fortgeschrittenen Stadium als die Planungen für die Zugänge und Bahnsteigverlängerung. Die Brücke Wolfsbendenstraße muss dabei unabhängig von der Verlängerung der Bahnsteige und der Zugänge betrachtet werden, da eine Sanierung der Brücke zwingend erforderlich ist und nicht aufgeschoben werden kann. Nach Abstimmung mit dem für die Brückenplanung zuständigen Aachener Stadtbetrieb ist sichergestellt, dass die Zugangsbauwerke zu einem späteren Zeitpunkt baulich angebunden und umgesetzt werden können.

Die bisherigen Planungen orientierten sich zeitlich an den im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Aachen–Köln vorgesehenen Sperrpausen. Diese Sperrpausen wurden jedoch in den vergangenen zwei Jahren bereits vier Mal verschoben, was die Planungssicherheit erheblich beeinträchtigt und eine belastbare Zeitplanung erschwert.

Die Erneuerung der Brücke Wolfsbendenstraße ist aktuell für das Jahr 2029 vorgesehen. Um die Erreichbarkeit des Ortsteils Nirm während der Bauphasen sicherzustellen, ist eine enge Koordination mit der ebenfalls geplanten Maßnahme an der Eisenbahnüberführung Nirmmer Straße – welche im Rahmen der Generalsanierung realisiert werden soll – unerlässlich.

Aktuell besteht erhebliche Unsicherheit in Bezug auf den Zeitrahmen für die Umsetzung der Bahnsteigverlängerung. Da die geplanten neuen Zugänge funktional auf diese Maßnahme angewiesen sind, ist deren Realisierung ohne die Bahnsteigverlängerung nicht zielführend. Um eine belastbare zeitliche Perspektive zu erhalten, sind in den nächsten Wochen weiterführende Abstimmungen mit der DB InfraGO und go.Rheinland vorgesehen.

### **Kosten und Finanzierung:**

Die Verbesserung der Erschließung des Haltepunktes Aachen Eilendorf wurde bereits vor einigen Jahren als Fördermaßnahme gemäß §12 ÖPNVG NRW beim Zweckverband go.Rheinland angemeldet. Aktuell wird eine Anzeige zur Änderung des bestehenden Antrags vorbereitet, in welchem die o.g. Maßnahmen formuliert sind.

Im Rahmen des überarbeiteten Förderantrags wurde eine erste grobe Kostenschätzung für die vorgesehenen Maßnahmen am Haltepunkt Eilendorf vorgenommen. Demnach belaufen sich die geschätzten Kosten auf rund 400.000 □€ für die neuen Zugänge, etwa 1.350.000 □€ für die Errichtung von Aufzugsanlagen sowie ca. 2.100.000 □€ für die Verlängerung der Bahnsteige. Diese vorläufigen Beträge dienen als Orientierungswerte und werden im Zuge der weiteren Planungen bzw. im Rahmen der anstehenden Machbarkeitsstudie konkretisiert. Eine Kostenschätzung für die weiteren Umfeldmaßnahmen liegt bisher noch nicht vor.

Das Auftragsvolumen für den anstehenden Planungsschritt (Machbarkeitsuntersuchung Treppenzuwegung, Aufzüge) wird auf ca. 35.000 € geschätzt. In den Haushaltsjahren 2025 und 2026 stehen Haushaltsmittel in Höhe von 240.000 € bzw. 250.000 € beim PSP Element 5-120102-900-06500-300-1 „Haltepunkt Eilendorf“ für die anstehenden Planungsschritte zur Verfügung.

### **Anlage/n:**

- 1 - Anlage 1\_Antrag (öffentlich)
- 2 - Anlage 2\_Schienengüterverkehrsstudie (öffentlich)
- 3 - Anlage 3\_Positionspapier (öffentlich)
- 4 - Anlage 4\_Strukturskizze (öffentlich)