

N i e d e r s c h r i f t

über die Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Umwelt der Stadt Baesweiler am 04.12.2012 im Sitzungssaal des Rathauses Setterich

Beginn: 18.00 Uhr
Ende: 19.25 Uhr

Anwesend waren:

a) stimmberechtigte Mitglieder:

Burghardt, Uwe
Derichs, Hubert
Deserno, Hans-Dieter
Heinrichs, Ina
Kohlhaas, Margarete
Laufer, Jürgen
Loogen, Andreas
für Neumann, Nico
Lux, Heiko
Mandelartz, Alfred
Menke, Wilfried als Vorsitzender
Mohr, Christoph
Schmidt, Kathi
Schöneborn, Christian
Strank, Dr. Karl-Josef
Zillgens, Bruno

b) von der Verwaltung:

Bürgermeister Dr. Linkens
I. und Techn. Beigeordneter Strauch
Beigeordneter Brunner
StOAR Froesch
StOI Frings als Schriftführer

c) als Gäste:

Herr Sistenich (Aachener Verkehrsverbund GmbH, AVV)
Herr Fahl (Nahverkehr Rheinland GmbH, NVR)
Herr Pachan (Büro für Verkehrs- und Stadtplanung, BVS Rödel und Pachan)
Herr Hartrampf (EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, EVS)
Herr Fürpeil (EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, EVS)

Die Mitglieder des Ausschusses waren durch Einladung vom 22.11.2012 unter Mitteilung der Tagesordnung einberufen worden. Der Ausschuss war nach der Zahl der erschienenen Mitglieder beschlussfähig.

Der Vorsitzende eröffnete die Sitzung und stellte die Beschlussfähigkeit fest. Er begrüßte die Mitglieder des Ausschusses, die Vertreter der Presse, Herrn Bürgermeister Dr. Linkens, Herrn I. und Techn. Beigeordneten Strauch und Herrn Beigeordneten Brunner sowie insbesondere die Gäste der heutigen Sitzung, Herrn Sistenich, Herrn Fahl, Herrn Pachan, Herrn Hartrampf und Herrn Fürpeil.

Tagesordnung:

A) Öffentliche Sitzung

1. Anbindung der Stadt Baesweiler an das Netz der Euregiobahn;
hier: Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie
2. Mitteilungen der Verwaltung
3. Anfragen von Ausschussmitgliedern

B) Nicht öffentliche Sitzung

4. Mitteilungen der Verwaltung
5. Anfragen von Ausschussmitgliedern

A) Öffentliche Sitzung:

1. **Anbindung der Stadt Baesweiler an das Netz der Euregiobahn;
hier: Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie**

Herr Sistenich vom AVV informierte, dass bereits seit mehr als zehn Jahren am Projekt "Euregiobahn" gearbeitet werde. Der erste Streckenabschnitt zwischen Stolberg Altstadt und Herzogenrath habe im Jahr 2000 an das Netz angeschlossen werden können. Hiernach habe der weitere Ausbau der alten Ringbahnstrecke stattgefunden. So sei einige Zeit später auch die Eschweiler Talbahn, zunächst bis Fahrtziel Weisweiler und anschließend bis nach Düren, in Betrieb genommen worden.

Herr Sistenich führte aus, dass der AVV seit dem Jahre 2008 für den Schienenverkehr nicht mehr zuständig sei. Die Aufgaben würden seit dem vom neu gegründeten Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) übernommen.

Herr Sistenich trug vor, dass nur ca. 60% des Streckennetzes der Euregiobahn elektrifiziert seien. Daher müsse das restliche Netz im Dieselbetrieb befahren werden. Dies sei jedoch nicht zukunftsfähig. Ziel sei es daher, das gesamte Netz zu elektrifizieren.

Hinsichtlich des Themas "Bahnanschluss für Baesweiler" wies Herr Sistenich zunächst darauf hin, dass es durch die Anbindung der Strecke von den Niederlanden nach Alsdorf zu Aufenthaltszeiten von 30 Minuten in Alsdorf käme. Durch die lange Wartezeit sei seitens des AVV überlegt worden, in dieser Zeit eine weitere Anbindung an das Stadtgebiet Baesweiler zu realisieren, um so zum einen die Effizienz der Bahn zu erhöhen und zum anderen den seitens der Stadt Baesweiler seit langem bestehenden Wunsch einer Anbindung an das Netz der Euregiobahn nachzukommen.

Hinsichtlich der Durchführbarkeit dieser Anbindung wurde ein Gutachter mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie beauftragt, um zu klären, wie eine solche Anbindung ausgestaltet sein könnte, welche Potentiale diese mit sich bringe und mit welchem Investitionsaufwand zu rechnen sei.

Herr Pachan (vom Büro für Verkehrs- und Stadtplanung Rödel & Pachan), der mit der Erstellung dieser Machbarkeitsstudie beauftragt wurde, fasste die Inhalte der Studie zusammen. So wurde zum einen geprüft, wie viele Personen ein solches neu geschaffenes Angebot in Anspruch nehmen würden, zum anderen wurden drei mögliche Trassenvarianten auf ihre Machbarkeit hinsichtlich Anbindung an das bestehende Netz und potentiell entstehende Investitions- und Betriebskosten geprüft.

Hierbei ergebe sich - jeweils vom Alsdorfer Annapark ausgehend - zum einen eine sog. Variante West, die im CarlAlexanderPark enden würde, von wo aus ein weiterer Ausbau in das Gewerbegebiet bzw. in die Ortslage Setterich möglich wäre. Des Weiteren eine Variante Mitte, die entlang der B 57 durch Alsdorf führen und im weiteren Verlauf auf der Variante West mit Ziel CarlAlexanderPark münden würde sowie die Variante Ost, die über die aus EBV-Zeiten noch bestehenden Trassen im Gebiet Alsdorf-Hoengen verlaufe und an einer Station zwischen den Stadtteilen Baesweiler und Setterich ende.

Die umfassenden Bewertungen der einzelnen Varianten sind der beigefügten Power-Point-Präsentation von Herrn Pachan zu entnehmen. Zusammenfassend sprach er eine deutliche Empfehlung für die Variante Ost hinsichtlich der Punkte Fahrgastpotential, bauliche Umsetzbarkeit und Betriebs- bzw. Investitionskosten aus.

Der Vorsitzende dankte Herrn Pachan für die Ausführungen und bat Herrn Hartrampf von der EVS weitere Erläuterungen zu diesem Thema vorzunehmen.

Herr Hartrampf dankte für die Möglichkeit, vortragen zu dürfen. Er erläuterte anhand der beigefügten Power-Point-Präsentation das bestehende Streckennetz der EVS (Stand 2012). Im Eigentum der EVS befinden sich derzeit ca. 66 Kilometer Streckennetz. Bei der Anbindung der Stadt Baesweiler von Alsdorf aus müsse Hauptaugenmerk auf die finanzielle Realisierbarkeit des Projektes gelegt werden. So sei durch die Nutzung der bestehenden Trasse zwischen Alsdorf-Hoengen und Aldenhoven-Siersdorf mit erheblich geringeren Investitionskosten zu rechnen. Eine neue Trasse müsse lediglich in der Verbindung Aldenhoven-Siersdorf bis Baesweiler-Setterich geschaffen werden. Günstige Bodenverhältnisse und eine ebene Lage des Gebietes begünstigen dies.

Herr Hartrampf wies nochmals darauf hin, dass ein solches Projekt finanziell realisierbar sein müsse. Auf Grund dessen käme für die EVS momentan nur die Reaktivierung der alten Trasse zwischen Alsdorf-Hoengen und Aldenhoven-Siersdorf mit Anbindung von vier Haltestellen auf Alsdorfer bzw. Aldenhovener Gebiet und der weitere Ausbau in Richtung Baesweiler-Setterich in Betracht.

Der Vorsitzende dankte Herrn Hartrampf für die Ausführungen und erteilte Herrn Bürgermeister Dr. Linkens das Wort.

Herr Bürgermeister Dr. Linkens dankte den Gästen für die ausführliche Vorstellung des Projektes und die Bereitschaft, die Idee einer Anbindung der Stadt Baesweiler an das Schienennetz der Euregiobahn realisieren zu wollen. Die Vorstellung der Stadt Baesweiler, eine Führung mit Startpunkt Herzogenrath, vorbei am CarlAlexanderPark (Gewerbegebiet) in Richtung Innenstadt Baesweiler (Reyplatz) mit Ziel Baesweiler-Setterich, sei im Vortrag nachvollziehbar leider nicht priorisiert worden. Es müsse jedoch auch dem Umstand Rechnung getragen werden, dass bei einer Umsetzung der nun präferierten Streckenführung erheblich geringere Investitionskosten anfallen würden. Nach jetziger Kenntnis über die Priorisierung der Variante Ost seien nun jedoch weitere Punkte zu bedenken und zwecks Entscheidungsfindung in den politischen Gremien der Stadt Baesweiler zu diskutieren.

So sei zum einen die geplante Teststrecke eines Instituts der RWTH Aachen im Bereich Aldenhoven-Siersdorf sowie das Interkommunale Gewerbegebiet "Altes Kraftwerk Siersdorf" zwischen Setterich und Siersdorf und die weitere Flächennutzungsplanung zur Schaffung weiterer Baugebiete im geplanten Trassenbereich zu berücksichtigen. Er wies vor allem auf die Wichtigkeit einer Fortführung der Strecke zum Baesweiler Gewerbegebiet hin. Hier würden absehbar in den nächsten Jahren bis zu 4.000 Arbeitnehmer beschäftigt sein, die einen hohen Bedarf einer Anbindung des Schienennetzes hätten.

Der Vorsitzende informierte, dass es sich am heutigen Tage nur um eine Information des Ausschusses handle und weitere Entscheidungen heute nicht getroffen werden könnten.

Herr Sistenich merkte an, dass man sich zurzeit noch in einem Planungsprozess befinde, bei dem man sich jedoch nur mit der Variante Ost befassen könne, wenn man die geringe Chance auf Realisierung des Projektes anstreben würde. Es stelle sich insbesondere auch die Frage, ob diese Variante im politischen Raum überhaupt Akzeptanz finde.

Herr Mohr von der CDU-Fraktion dankte für Ausführungen der Redner und die hierfür geleistete Vorarbeit. Der Wunsch einer Anbindung des Stadtgebietes Baesweiler an den Schienenverkehr bestehe schon seit ca. 20 Jahren. Daher sei man froh über den nun getätigten weiteren Schritt mit der vorgelegten Machbarkeitsstudie. Da eine andere Variante seitens der CDU-Fraktion priorisiert werde, müsse nun über die weitere Vorgehensweise fraktionsintern beratschlagt werden. Er äußerte die Frage nach der Fahrzeit von Baesweiler nach Aachen bei Realisierung des Projektes.

Herr Fahl von der NVR schätzte die Fahrzeit auf ca. 45 Minuten. Es würde somit eine vergleichbare Fahrzeit mit dem Busverkehr entstehen. Jedoch solle bedacht werden, dass die Euregiobahn an anderen Stationen (Schanz, Campus etc.) halten würde.

Herr Mandelartz von der SPD-Fraktion bedankte sich bei allen Beteiligten für die Erstellung der Machbarkeitsstudie. Er wies darauf hin, dass seine Fraktion bereits vor ca. einem Jahr im Ausschuss für Verkehr und Umwelt darauf aufmerksam gemacht habe, die Streckenführung Ost aus sachlichen Gründen zu favorisieren, da auf dieser Route das bestehende EBV-Streckennetz genutzt werden könne. Er wies auch darauf hin, dass die Stadt Baesweiler unbedingt an den weiteren Fernverkehr angebunden werden müsse. Vom Netz der Punkte Stolberg bzw. Eschweiler sei die Stadt Baesweiler derzeit abgebunden. Eine Anbindung dieser Standorte könne laut SPD-Fraktion nur über die Schiene erfolgen.

Herr Burghardt von der CDU-Fraktion erkundigte sich nach dem Fahrzeitunterschied zwischen den Varianten West und Ost, da diese bei der Bewertung von Herrn Pachan nicht gleich gewichtet wurden.

Herr Pachan antwortete hierauf, dass der Unterschied ca. 1 Minute betragen würde.

Frau Kohlhaas von der FDP-Fraktion dankte ebenfalls für die Ausführungen und äußerte sich überrascht über die nun favorisierte Variante Ost, bewertete die Ausführungen aber als nachvollziehbar. Sie erkundigte sich des Weiteren, ob es schon Überlegungen hinsichtlich der Höhe der Fahrpreise gäbe.

Herr Sistenich äußerte hierzu, dass es auf Grund der weiterhin leider rückläufigen öffentlichen Förderung und knappen Haushaltslage der Kommunen jährliche Anpassungen der AVV-Tarife geben müsse. Es sei sicherlich das Ziel des AVV, Kunden auf lange Zeit zu binden und dementsprechend günstige Tarife anbieten zu können. Exakte Angaben zu Fahrpreisen könnten derzeit jedoch nicht gemacht werden.

Herr Deserno von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen dankte für die Ausführungen der Vortragenden. Seine Fraktion habe die nun priorisierte Trassenführung auch vor der heutigen Sitzung - vor allem hinsichtlich entstehender Kosten - favorisiert. Er wies auch darauf hin, dass nach einer Realisierung des Projektes eine Anbindung des öffentlichen Nahverkehrs an die Stationen im Baesweiler Stadtgebiet umgesetzt werden müsse, damit alle Ortsteile angebunden würden. Ihm stelle sich jedoch noch die Frage, wie eine durchschnittliche Nutzerzahl von ca. 700 bis 1.000 Personen ermittelt wurde.

Herr Pachan erläuterte, dass der Berechnung ein Rechenwerk zu Grunde liege, das betrachte, wie viele Personen zu welchen Zielen gelangen möchten. Hierbei sei auch in die Überlegungen eingeflossen, dass die Euregiobahn an Stationen hält (z.B. Campus, Schanz), die mit den verschiedenen Buslinien aus Baesweiler nicht auf direktem Wege erreichbar seien. Nur über diese Faktoren hätte man eine so hohe Zahl von Reisenden ermitteln können. Ein weiterer Faktor sei, dass die Variante Ost an weiteren Haltestellen (Mariadorf, Hoengen etc.) Halt mache und so bei der Berechnung auch noch andere Interessenten einbezogen werden konnten, die dem Fahrgastpotential zugrunde liegen.

Herr Mandelartz von der SPD-Fraktion äußerte, dass von den bestehenden drei Brückenbauwerken zwischen Alsdorf-Hoengen und Aldenhoven-Siersdorf noch eines auf dem neusten Stand sein dürfte. Er erkundigte sich des Weiteren, ob auf dem neu geplanten Streckenabschnitt zwischen Aldenhoven-Siersdorf und Baesweiler-Setterich ein weiteres Brückenbauwerk geplant sei.

Herr Pachan bestätigte, dass es drei Brückenbauwerke zwischen Alsdorf-Hoengen und Aldenhoven-Siersdorf gebe und keine größeren Sanierungsmaßnahmen an diesen vorgenommen werden müssten. Auf Grund der ebenen Lage zwischen Aldenhoven-Siersdorf und Baesweiler-Setterich müsse mit keiner Erstellung von weiteren Brückenbauwerken gerechnet werden.

Herr Derichs erkundigte sich, ob die Trassenführung zwischen Aldenhoven-Siersdorf und Baesweiler-Setterich parallel zur L 50n verlaufen würde. Herr Hartrampf bestätigte dies.

Auf Anfrage von Herrn Puhl von der CDU-Fraktion führte Herr Pachan aus, dass bei Hin- und Rückfahrt einer Person für die Bewertung zwei Fahrten berechnet würden.

Außerdem erkundigte sich Herr Puhl, ob der öffentliche Nahverkehr (Linie 51) zwischen Baesweiler und Aachen zurückgefahren werde, wenn die Euregiobahn an das Stadtgebiet Baesweiler angeschlossen werde.

Herr Sistenich erläuterte hierzu, dass vor allem das innerörtliche Netz überarbeitet und angepasst werden müsse, um eine gute Anbindung an die Euregiobahn zu erreichen. Auch das Thema "Park- & Ride-Möglichkeiten" würde in diesem Zuge angegangen. Dies seien allerdings erst die nächsten Schritte.

Herr Dr. Strank fragte an, ob durch einen Umstieg von Busfahrgästen auf die Schiene Kosten im Busverkehr eingespart werden, die der Förderung der Euregiobahn zugute kommen könnten.

Herr Sistenich erklärte, dass bei der Realisierung des Projektes die Investitionskosten die größte "zu nehmende Hürde" sein würde. Ein laufender Betrieb sei leicht zu finanzieren, da die vorhandene Bahn weiter genutzt werden könne. Es würden daher keine weiteren Fahrzeuge benötigt.

Herr Zillgens von der SPD-Fraktion erkundigte sich nach Planungen zu einer Fortführung nach Linnich bzw. Jülich, um eine weitere Anbindung an die Rurtalbahn zu erreichen.

Herr Sistenich erläuterte, dass im dortigen Bereich bestehende Trassen seinerzeit zurückgebaut würden und dadurch eine Reaktivierung ungleich kostenintensiver wäre. Daher stünden die Chancen einer weiteren Anbindung eher schlecht.

Herr Deserno von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen erkundigte sich nach der nun weiteren Vorgehensweise hinsichtlich der Realisierung des Projektes.

Herr Bürgermeister Dr. Linkens wies darauf hin, dass die Erstellung einer Machbarkeitsstudie mit Einbindung der verschiedenen Akteure auf Grund der vielfältigen Einflussfaktoren stets eine lange Zeit in Anspruch nehmen würde. Die Auswertung der Zahlen für die Stadt Baesweiler sei demgegenüber recht zügig fortgeschritten. Seitens der Verwaltung würde nun bzgl. der favorisierten Variante Ost weiteres Zahlenmaterial gesammelt, um so anschließend zu einer abschließenden Entscheidung kommen zu können. Zum jetzigen Zeitpunkt sei eine solche Entscheidung jedoch noch nicht möglich.

Der Vorsitzende dankte den Vortragenden nochmals für die informationsreichen Vorträge.

2. Mitteilungen der Verwaltung

Mitteilungen der Verwaltung erfolgten nicht.

3. Anfragen von Ausschussmitgliedern

Anfragen von Ausschussmitgliedern wurden nicht gestellt.

B) Nicht öffentliche Sitzung

4. Mitteilungen der Verwaltung

Mitteilungen der Verwaltung erfolgten nicht.

5. Anfragen von Ausschussmitgliedern

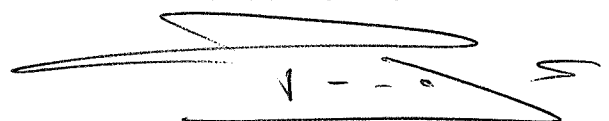
Anfragen von Ausschussmitgliedern wurden nicht gestellt.

Der Ausschussvorsitzende schloss sodann die Sitzung um 19.25 Uhr.

Der Ausschussvorsitzende


(Menke)

Der Schriftführer


(Frings)

Die Anbindung der Stadt Baesweiler an das Netz der *euregiobahn*

04.12.2012

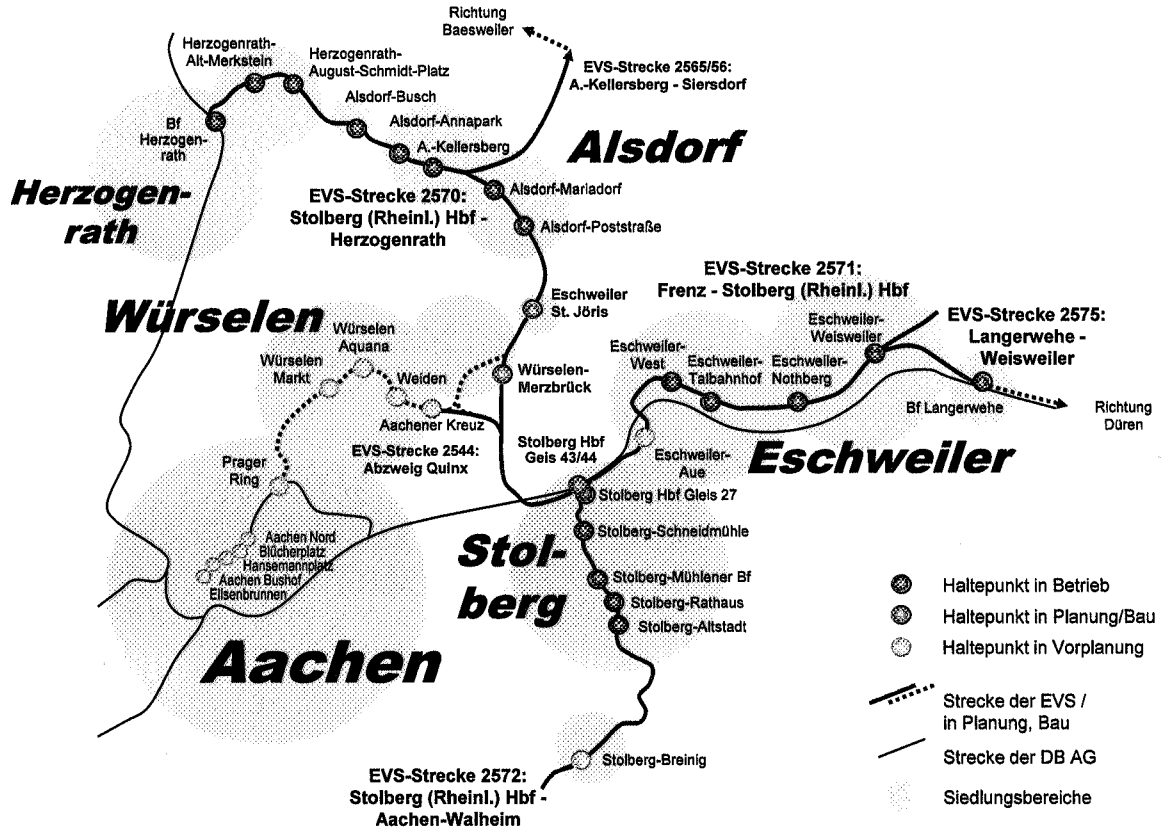
EVS

EUREGIO
Verkehrsschienenetz GmbH

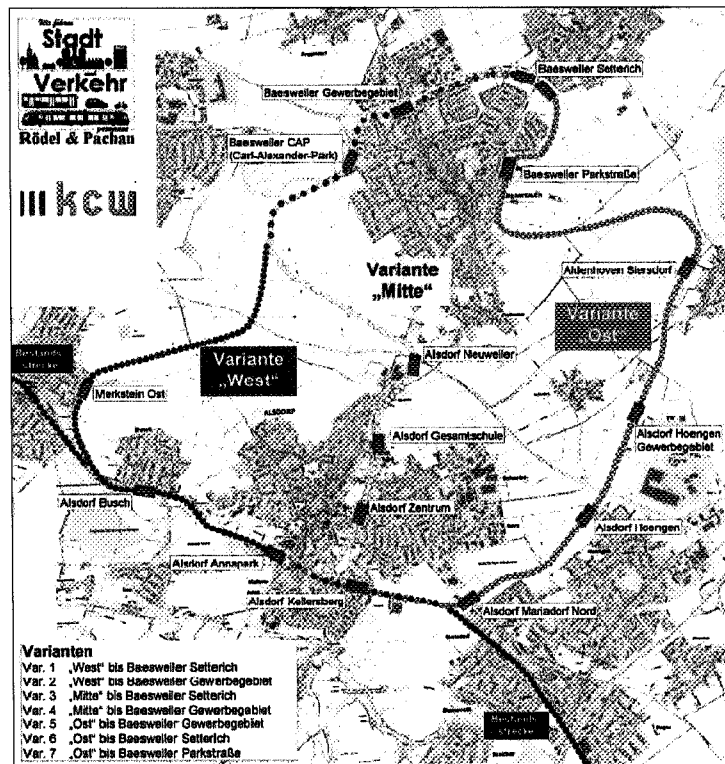
ESTW Stolberg Hbf



Das Streckennetz der EVS 2012



► Machbarkeitsstudie Stufe 1: Variantenvergleich

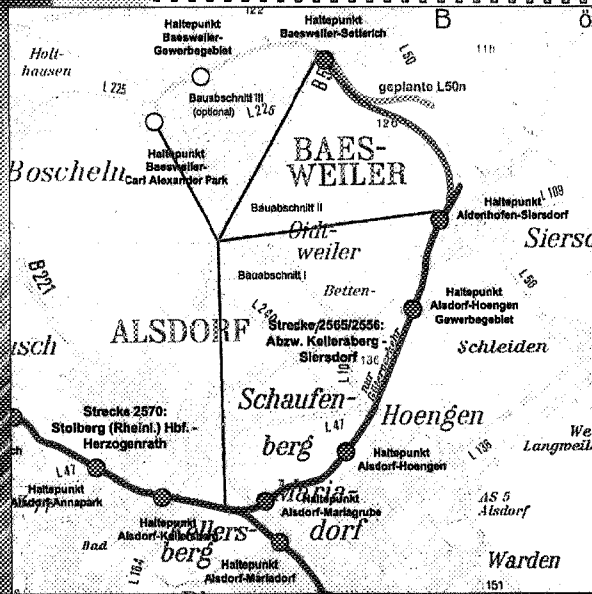


► Vorschlag der EVS für eine optimierte Streckenführung



Zusammenfassung:

- Anbindung der Stadt Baesweiler auf Grundlage der optimierten Streckenführung.
- Nutzung der betrieblich stillgelegte Strecke 2565/2556 von Alsdorf-Mariadorf bis Aldenhoven-Siersdorf.
- Haltepunkte bei Alsdorf-Mariagrube, Alsdorf-Hoengen, Alsdorf-Hoengen Gewerbegebiet, Aldenhoven-Siersdorf und Baesweiler-Setterich.
- Ausstattung der Haltepunkte mit allen Qualitätsmerkmalen, die auch die übrigen Haltepunkte der euregiobahn auf den Strecken der EVS aufweisen.



*Danke,
für Ihre
Aufmerksamkeit!*

Machbarkeitsstudie zur Anbindung der Stadt Baesweiler an das Netz der Euregiobahn



Dezember 2012

Auftraggeber:

**Nahverkehr Rheinland (NVR)
Glockengasse 37-39
50667 Köln**



inkw

Schwerpunkte der Machbarkeitsstudie

1. Ermittlung eines überschlägigen Potenzials zur Einordnung der verkehrlichen Wirkung der Anbindung der Stadt Baesweiler
2. Prüfung der drei Trassenvarianten nach vorgegebenen Kriterien und Auswahl einer weiter zu behandelnden Vorzugsvariante
3. Weiterentwicklung der Vorzugsvariante

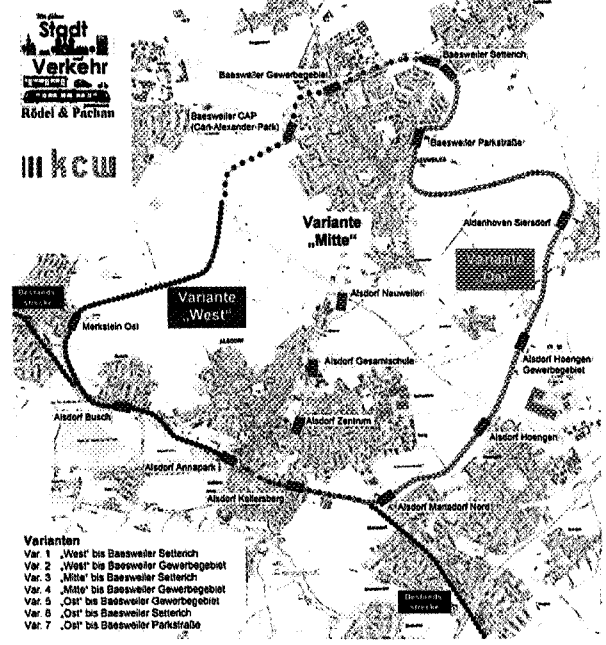


inkw

Variante- darstellung

- Die Varianten Mitte und West verlaufen in Baesweiler identisch. Eine Verlängerung bis Setterich ist möglich
- Die Variante Ost kann optional ebenfalls bis Setterich verlängert werden.
Voraussetzung ist eine östlichere Lage des Endbahnhofs

Aktivierung Schienenverkehr Baesweiler - Aisdorf



iii kcw

Vorgehensweise - Kriterien zur Trassenauswahl

- Qualitative Bearbeitung von relevanten Kriterien
- Prüfung der drei Varianten auf ihren Nutzwert je Kriterium
- Bewertung durch Punktzahlen zwischen 0 und 1
- Bildung eines Nutzwerts je Variante
- Auswahl der besten Variante zur weiteren Bearbeitung



iii kcw

Potenzialabschätzung, Basis Flächennutzung

- Die Lage der Zugangsstellen ist im gesamten Untersuchungsbereich nicht ideal (Ortsrandlagen), aber mit Blick auf einen 1.000 m Radius ausreichend
- Die Erschließungswirkung der Varianten unterscheidet sich insgesamt nur relativ gering



III k c w

Potenzialanalyse - Vorgehensweise

- Berechnung der Nachfrage durch
 - Verlagerung vom Bus und MIV
 - induzierter Neuverkehr
 - zusätzliche Effekte

nach einem an die standardisierte Bewertung angelehnten Verfahren



III k c w

Potenzialanalyse - Ergebnis

- Die durchgeführte Potenzialanalyse stellt eine Nullfall-Prognose dar. Das Busnetz ist angepasst. Künftige Entwicklungen im Bereich Einwohner und Arbeitsplätze sind noch nicht berücksichtigt.
- Die Ergebnisse sind für alle drei Varianten etwa gleich.
- Je nach Verlängerungsoption werden Werte zwischen 700 und 1100 Fahrgästen je Normalwerktag (Mo-Fr) erreicht.



III KCW

Bauliche Umsetzbarkeit

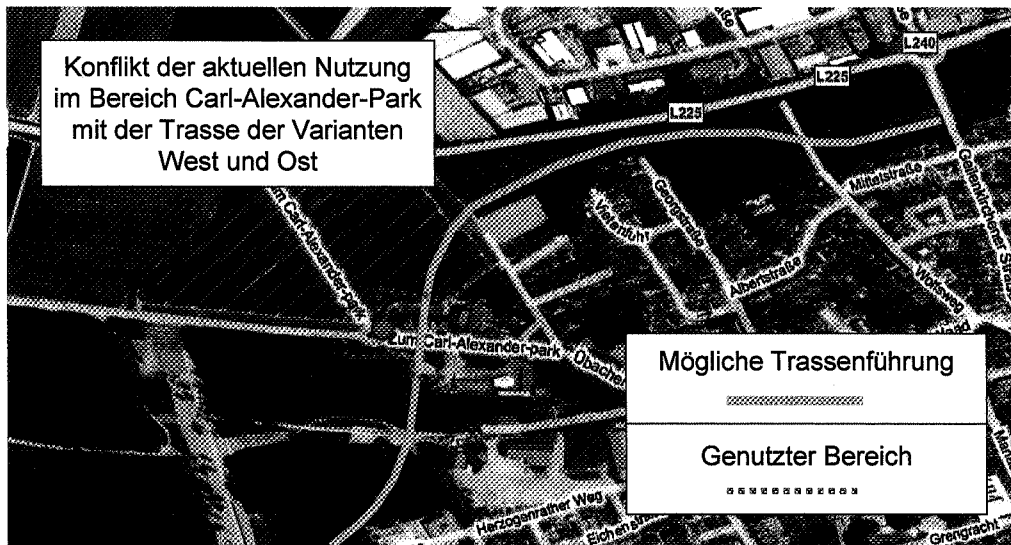
- Variante West bis CAP unkritisch, danach Konflikt mit vorhandenen Nutzungen
- Variante Mitte gleicher Konflikt wie West, zusätzlich erhebliche Probleme bei der Ausfädelung aus der vorhandenen Strecke
- Variante Ost weitgehend unkritisch, Heranführung an Baesweiler lösbar

Nutzwert Bauliche Umsetzbarkeit		
Variante West	Variante Mitte	Variante Ost
0,50	0,25	0,75



III KCW

Bauliche Umsetzbarkeit



mkw

Betriebliche Kriterien

- Die Variante West führt zu einer notwendigen Fahrtrichtungsänderung mit „Kopfmachen“ ab Alsdorf Annapark, dadurch Fahrzeitverlust
- Eine direkte Führung unter Umgehung von Alsdorf Annapark führt zum Verlust des 30-Minutentaktes dort und damit zum Verlust eines großen Stammkundenpotenzials



mkw

Gesamtbewertung – ohne Gewichtung

- Die Variante Ost weist den größten Nutzen auf
- Die Variante West liegt knapp vor der Variante Mitte, der Abstand zur Variante Ost ist aber relativ deutlich

Arbeitspunkt	Variante West	Variante Mitte	Variante Ost
Nachfragepotenzial nach Erschließung	0,25	0,50	0,50
Nachfrageberechnung	0,50	0,50	0,50
Bauliche Umsetzbarkeit	0,50	0,25	0,75
Städtebauliche Integration	0,75	0,25	0,75
Lärmemission	1,00	0,75	1,00
Fahrzeiten	0,75	0,75	0,50
sonstige betriebliche Kriterien	0,25	0,50	0,75
Schiene / Busverknüpfung	0,75	0,75	1,00
Alle Kriterien ohne Gewichtung	4,75	4,25	5,75
Durchschnitt ohne Gewichtung	0,59	0,53	0,72



III k c w

Investitionsbedarf

- Variante Mitte höchster Investitionsbedarf, zusätzlich erhöht durch unklare Trassenführung am CAP
- Variante West grundsätzlich relativ geringer Investitionsbedarf, aber durch unklare Trassenführung am CAP erhöht
- Variante Ost relativ geringer Investitionsbedarf, großer Pluspunkt ist die Nutzung von mehr als 5 km vorhandener und noch gewidmeter Trasse



III k c w

Variantenauswahl - Empfehlung

- Der Variante mit der östlichen Trassenführung werden die besten Möglichkeiten unterstellt, ein möglichst hohes Potenzial bei vergleichsweise geringen Investitionskosten auszuschöpfen



inkw

Weiterentwicklung - Investitionsbedarf

- Für die Variante Ost wurde aufgrund der Vorauswahl der Investitionsbedarf ermittelt
- Nachfolgend werden die notwendigen Gewerke dargestellt und mit Kostenansätzen bewertet
- Neben den Investitionskosten werden auch Unterhaltungskosten und Erneuerungskosten dargestellt



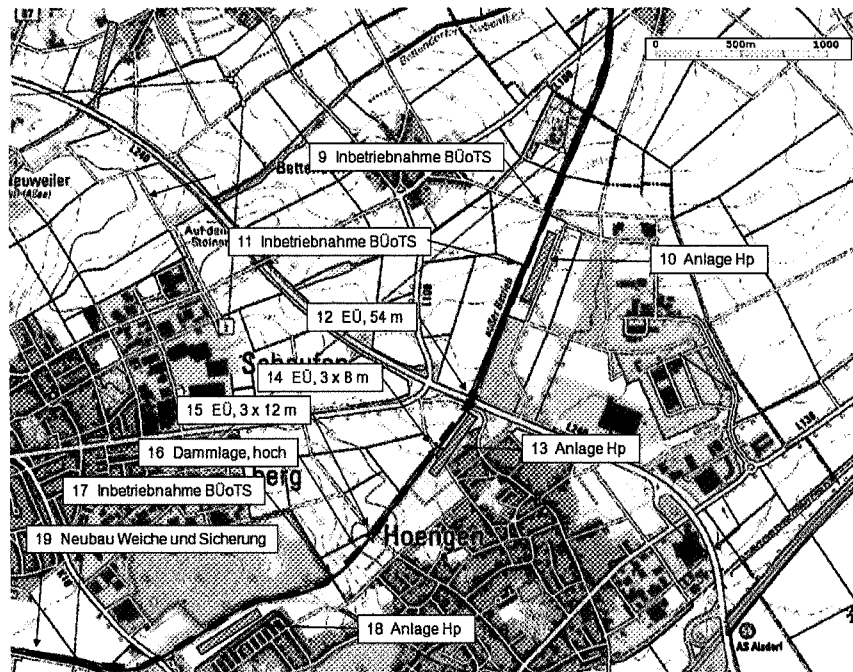
inkw

Weiterentwicklung - Investitionsbedarf

Notwendige
Infrastruktur

Variante Ost

im Bereich
Hoengen



iii kcw

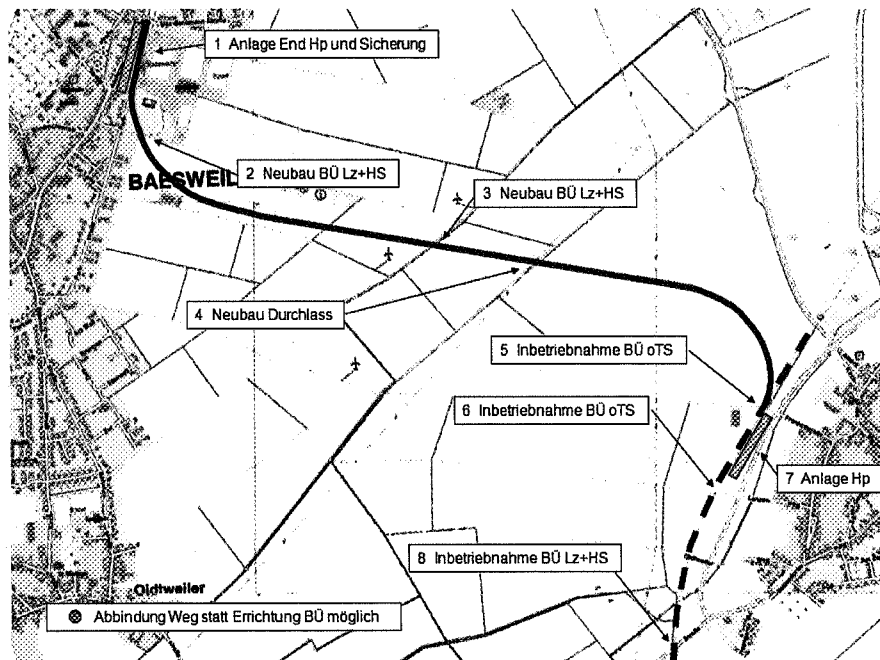
Rödel & Pachan

Weiterentwicklung - Investitionsbedarf

Notwendige
Infrastruktur

Variante Ost

im Bereich
Siersdorf und
Baesweiler



iii kcw

Rödel & Pachan

Weiterentwicklung - Investitionsbedarf

Maßnahme / Gewerk				Kosten (in Euro)		
Nr.	km	Beschreibung	Erläuterungen	Investition	Erneuerung/a	Unterhaltung /a
1	9,3	Endhaltepunkt Baesweiler	Neubau + Gleisabschluss	265.000	13.500	5.500
1a	9,0	Sicherungstechnik zu 1	Neubau + Steuerung	130.000	11.000	3.500
2	9,0	BÜ mit Lz und HS	Neubau (im Bahnhofsbereich)	400.000	15.000	4.000
3	8	BÜ mit Lz und HS	Neubau (evtl. im Bahnhofsbereich; sonst Unterführung Feldweg)	400.000	15.000	4.000
4	7,8	Durchlass temporärer Graben	Neuanlage	22.000	900	720
5	6,8	BÜ ohne TS	Inbetriebnahme	20.000	0	600
6	6,7	HP Siersdorf	Neubau	260.000	13.000	5.000
7	6,4	FeldBÜ ohne TS	Inbetriebnahme	15.000	0	300
8	5,9	BÜ mit Lz und HS	Inbetriebnahme	400.000	15.000	4.000
9	5,2	BÜ ohne TS	Inbetriebnahme	20.000	0	600
10	5,0	HP Alsdorf-Hoengen Gl Bettendorf	Neubau	260.000	13.000	5.000
11	4,7	BÜ ohne TS	Inbetriebnahme	20.000	0	600
12	4,0	EÜ (vorhanden (54m)	32m Stahlbeton, 14m Stahlträger, 8m verklindert	0	45.000	7.248
13	3,9	HP Alsdorf-Hoengen	Neubau	260.000	13.000	5.000
14	3,8	EÜ (vorhanden, 24m)	2x8m Vorbrücke Stampfbeton, 8m H-Träger mit Querstreben	0	20.000	3.680



inkcw

Weiterentwicklung - Investitionsbedarf

15	3,3	EÜ (vorhanden, 36m)	2x12m Vorbrücke Stampfbeton, 12m Stahlträger im Hohlkasten	0	30.000	5.520
16	3,1	Dammlage	höherer Aufwand für Unterhaltung / Entwässerung	0	0	1.000
17	3,0	BÜ ohne TS	Inbetriebnahme	20.000	0	600
18	2,4	HP Alsdorf-Mariadorf Nord	Neubau	260.000	13.000	5.000
19	1,5	Weiche	Neubau + Steuerung	220.000	16.000	5.500
19a	1,2	Sicherungstechnik zu 19	Neubau + Steuerung	130.000	11.000	3.500
20	1,0	HP Alsdorf-Kellersberg	Mitnutzung	0	0	0
21	0,0	Bahnhof Alsdorf	Mitnutzung	0	0	0
		Auflassung / Ersatz Feldüberwege	ca. 6 Stück	300.000	0	0
		Neubau und Neutrassierung	Länge: 2,7 km	4.050.000	62.100	16.200
		Neubau auf vorhandener Trasse	Länge: 5,0 km	5.000.000	115.000	30.000
		Abbauarbeit vorhandene Trasse	Länge: 5,0 km	1.000.000	0	0
		Vegetationsarbeiten	Länge: 5,5 km	55.000	0	4.400



inkcw

Gesamtempfehlung

- Der Variante mit der östlichen Linienführung weist über die angesetzten Kriterien hinweg die besten Realisierungsmöglichkeiten auf
- Der Nutzen der Variante Ost ist insgesamt am Größten
- Die Variante Ost weist auch die geringsten Investitionskosten auf



III KCW

Weiterentwicklung - Zusatzvariante

- Für die Variante Ost wurde eine Zusatzvariante untersucht
- Die Variante weist eine einfachere und direktere Linienführung auf und verzichtet auf den Haltepunkt in Baesweiler-Parkstraße
- Zwischen den Ortslagen Baesweiler und Setterich sind gute Möglichkeiten zur Entwicklung eines Haltepunktes und für die Verknüpfung mit den übrigen Verkehrsträgern gegeben

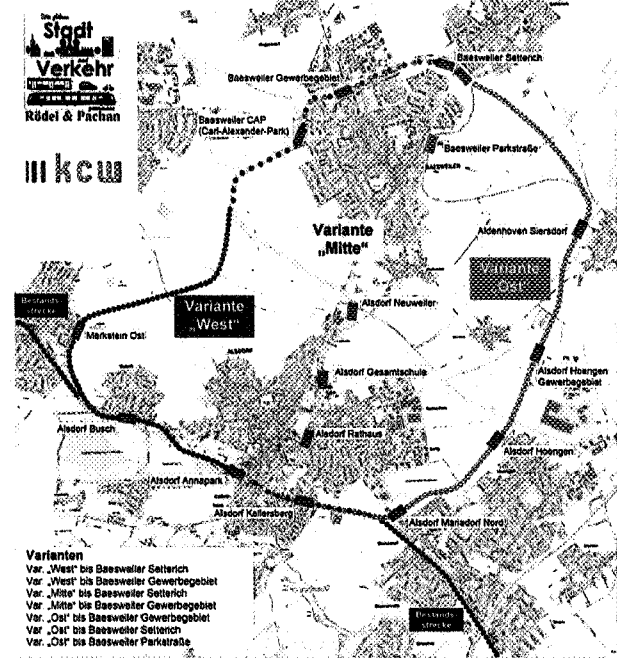


III KCW

Zusatzvariante Baesweiler / Setterich

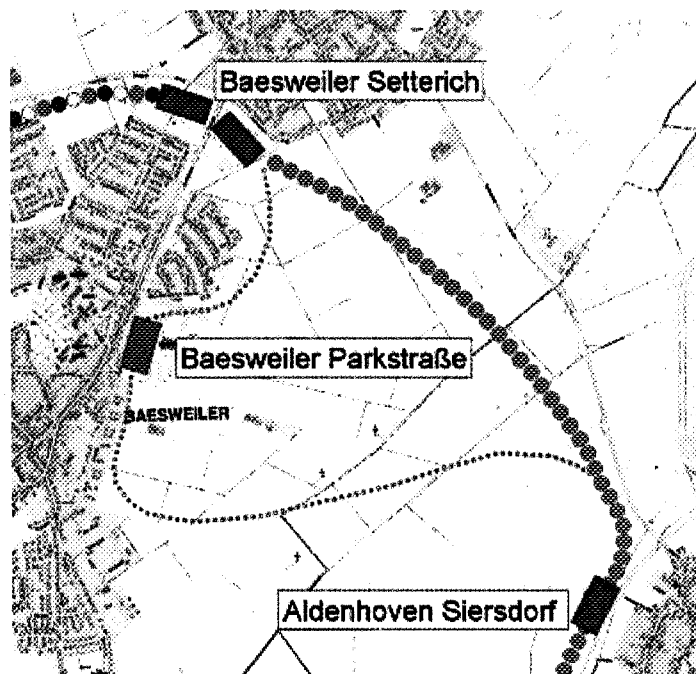
- Die Variante Bae / Set verläuft direkt von Siersdorf in Richtung Setterich
- Eine Verlängerung in das Gewerbegebiet ist möglich und sinnvoll, aber kostenintensiv (BÜ)
- Eine Verlängerung bis CAP ist schwer realisierbar

Aktivierung Schienenverkehr Baesweiler - Alsdorf



k c w

Weiterentwicklung - Zusatzvariante



k c w

Weiterentwicklung - Zusatzvariante

- Aufgrund der geringeren Erschließungswirkung für den zentralen Bereich von Baesweiler sind die Fahrgastpotenziale geringfügig niedriger als bei den Ursprungsvarianten Ost mit dem Haltepunkt Parkstraße.
- Wird eine gute Anbindung an den ÖSPV (Busverkehr) und ein hinreichendes Angebot an P & R / B & R –Plätzen unterstellt, können die Werte im Bereich von 700 bis 1100 nahezu erreicht werden.



III k c w

Gesamtempfehlung

- Der Variante mit der östlichen Linienführung sollte daher aus unserer Sicht Gegenstand der weiteren Betrachtungen (2. Stufe) sein.
- Die Variante Ost mit dem Bahnhof Baesweiler-Setterich weist voraussichtlich einen geringeren Investitionsbedarf auf. Die Fahrgastpotenziale sind etwas geringer. Insbesondere die einfache Realisierbarkeit spricht für diese Variante. Sind die Einsparungen groß genug ist diese Variante eine gute Option.



III k c w

Gesamtempfehlung

- Das Nutzen-Kostenverhältnis stellt sich aus Sicht des Gutachters folgendermaßen dar:
- Für eine Realisierung des Projektes „Anbindung der Stadt Baesweiler an den SPNV“ auf Basis der Varianten Ost-Parkstraße oder Ost-Setterich sprechen ein *relativ geringer Investitionsbedarf*, möglicherweise *geringe Betriebskosten* durch die Nutzung vorhandener Ressourcen und die *bauliche Umsetzbarkeit*.
Die Fahrgastpotenziale sind hingegen relativ gering.



mkcw

Danke für die Aufmerksamkeit



mkcw