

Niederschrift

über die Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Umwelt der Stadt Baesweiler am 23.09.2014 im Sitzungssaal des Rathauses Setterich

Beginn: 18.00 Uhr
Ende: 19.05 Uhr

Anwesend waren:

a) stimmberechtigte Mitglieder:

Burghardt, Uwe
Dederichs, Norbert
Deserno, Hans-Dieter
Fritsch, Dieter
Hilgers, Markus
Jungblut, Marika
Mandelartz, Alfred
Menke, Wilfried als Vorsitzender
Nohr, Jens
Schmidt, Kathi
Schmittmann, Jörg
für Heinrichs, Ina
Schmitz, Holger
Schöneborn, Christian
für Lux, Heiko
Strank, Dr. Karl-Josef
Walmanns, Peter
für Laufer, Jürgen

b) von der Verwaltung:

I. und Techn. Beigeordneter Strauch
Beigeordneter Brunner
StVR Froesch
StA Frings als Schriftführer

c) als Gäste:

Herr Pachan (Büro für Verkehrs- und Stadtplanung, BVS Rödel & Pachan)
Herr Fahl (Nahverkehr Rheinland GmbH, NVR)

Die Mitglieder des Ausschusses waren durch Einladung vom 16.09.2014 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 I. und Techn. Beigeordneten Strauch, Herrn Beigeordneten Brunner, die weiteren Mitarbeiter der Verwaltung sowie die Gäste der heutigen Sitzung, Herrn Pachan vom Büro für Verkehrs- und Stadtplanung, BVS Rödel & Pachan, und Herrn Fahl, von der Nahverkehr Rheinland GmbH, NVR.

TAGESORDNUNG:**A) Öffentliche Sitzung**

1. Kenntnisnahme der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Umwelt vom 13.05.2014
2. Einführung und Verpflichtung der Ausschussmitglieder, die nicht dem Stadtrat angehören
3. Anbindung der Stadt Baesweiler an das Netz der Euregiobahn;
hier: Aktualisierte Machbarkeitsstudie
4. Verkehrssituation in der Breite Straße, Höhe Hausnummer 13
5. Verkehrssituation in der Emil-Mayrisch-Straße/ Ecke Grünstraße;
hier: Abfallentsorgung im Bereich der Häuser 38-46

(Zu den Tagesordnungspunkten 4. und 5. wird auf die beigefügte Niederschrift der Verkehrskommissionsbereisung vom 27.08.2014 verwiesen.)

6. Ausweisung eines Schwerbehindertenparkplatzes schräg gegenüber des Oidtweiler Treffs in der Bahnhofstraße;
hier: Antrag per E-Mail vom 28.08.2014
7. Sachstand zum Beteiligungsverfahren zum Abfallwirtschaftsplan Nordrhein-Westfalen, Teilplan Siedlungsabfälle
8. Mitteilungen der Verwaltung
9. Anfragen von Ausschussmitgliedern

B) Nicht öffentliche Sitzung

10. Mitteilungen der Verwaltung
11. Anfragen von Ausschussmitgliedern

A) Öffentliche Sitzung

1. **Einführung und Verpflichtung der Ausschussmitglieder, die nicht dem Stadtrat angehören**

Der Vorsitzende schlug vor, Punkt 2 der Tagesordnung (Einführung und Verpflichtung der Ausschussmitglieder, die nicht dem Stadtrat angehören) vorzuziehen. Bedenken seitens der Ausschussmitglieder wurden nicht geäußert. Der Vorsitzende bat die zu verpflichtenden Ausschussmitglieder aufzustehen und las den Verpflichtungstext vor:

„Ich verpflichte mich, dass ich meine Aufgaben nach bestem Wissen und Können wahrnehmen, das Grundgesetz, die Verfassung des Landes und die Gesetze beachten und meine Pflichten zum Wohle der Stadt erfüllen werde“.

Die über die Verpflichtung gesondert geführte Niederschrift wurde von den verpflichteten Ausschussmitgliedern unterzeichnet.

2. **Kenntnisnahme der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Umwelt vom 13.05.2014**

Die Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Umwelt vom 13.05.2014 wurde einstimmig zur Kenntnis genommen.

Frau Jungblut von der Fraktion Die Linke äußerte, sich hinsichtlich dieses Tagesordnungspunktes zu enthalten, da ihre Fraktion in der letzten Sitzung noch nicht vertreten gewesen sei.

3. **Anbindung der Stadt Baesweiler an das Netz der Euregiobahn;
hier: Aktualisierte Machbarkeitsstudie**

I. und Techn. Beigeordneter Strauch informierte einleitend, dass im Rahmen der „Machbarkeitsstudie für die Anbindung der Stadt Baesweiler an das Netz der Euregiobahn“ bislang drei Varianten (West, Mitte und Ost) ermittelt, analysiert und dem Ausschuss für Verkehr und Umwelt vorgestellt wurden.

Relativ schnell sei deutlich geworden, dass der Fokus auf die „Ost-Variante“ mit Streckenführung über die bestehende Trasse in Richtung Siersdorf gelegt werden müsse, da diese unter den angelegten Kriterien die kostengünstigste und schnellstmöglich umzusetzende Variante sei.

Seitens der EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH (EVS) sei nach Favorisierung der östlichen Streckenführung neben der Anbindung über eine Station im Bereich „Parkstraße“ eine weitere Variante (Station zwischen den Ortsteilen Setterich und Baesweiler) vorgestellt worden.

Zur weiteren Analyse des Fahrgastpotentials der jeweiligen Stationen wurde die Verwaltung gebeten, Prognosedaten (Prognosezeitraum: 15-20 Jahre) hinsichtlich der Bevölkerungs- und Gewerbegebietsentwicklung im Bereich der Stationen vorzulegen. Hierbei sollte auch das interkommunale Gewerbegebiet in Aldenhoven an der Grenze zum Stadtteil Setterich betrachtet werden.

Nach Bereitstellung der Daten durch die Verwaltung, habe es nun einige Zeit in Anspruch genommen, die vorgelegten Zahlen zu analysieren. Erschwerend kam hinzu, dass der zuständige Mitarbeiter der Nahverkehr Rheinland GmbH, Herr Fahl, über eine längere Zeit aus gesundheitlichen Gründen verhindert gewesen sei.

Herr Strauch informierte weiter, dass nun die finale Version der Machbarkeitsstudie samt eingearbeiteten Prognosezahlen vorliegen würde. Er übergab das Wort sodann an Herrn Pachan vom Büro für Verkehrs- und Stadtplanung, BVS Rödel & Pachan, der mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie seinerzeit beauftragt wurde.

Herr Pachan blickte zunächst auf die Ergebnisse der bisherigen Machbarkeitsstudie (Varianten West, Mitte und Ost) zurück. Bereits kurz nach Beginn seiner Analyse sei durch eine Nutzwertanalyse deutlich geworden, dass die östliche Variante mit einer Station zwischen den Ortsteilen Setterich und Baesweiler zu präferieren sei. Auf die der Niederschrift beigefügte Power-Point-Präsentation wird verwiesen.

Herr Pachan wies darauf hin, dass er sich für beide Varianten der östlichen Streckenführung (Station „Parkstraße“ oder Station „zwischen den Ortsteilen Setterich und

Baesweiler“) aussprechen würde. Für eine Haltestelle zwischen den Ortsteilen Setterich und Baesweiler würden geringere Investitionskosten und die Möglichkeit der Einrichtung von „Park & Ride“-Parkplätzen sprechen. Jedoch seien die Fahrgastpotenziale leicht geringer als bei einer Station nahe der „Parkstraße“.

Der Vorsitzende dankte Herrn Pachan für die Ausführungen und begrüßte Herrn Fahl von der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR).

Herr Schöneborn von der CDU-Fraktion erkundigte sich, ob die Trassenführung zwischenzeitlich geändert worden sei. Seinerzeit sei eine Trassenführung entlang der geplanten L 50 n vorgestellt worden.

Herr Pachan erläuterte, dass die Änderung zu Gunsten einer günstigeren Streckenführung (unmittelbare Verbindung, Kurvenradius) vorgenommen wurde.

Herr Fahl von der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) äußerte sich erfreut über das nunmehr vorliegende Gutachten und die Empfehlung für eine Variante.

Allerdings konkurriere das Projekt „Anbindung der Stadt Baesweiler an das Netz der Euregiobahn“ hinsichtlich der Förderung mit weiteren, künftig zu realisierenden Projekten seitens des NVR.

Die künftige finanzielle Situation des NVR sei derzeit zudem ungewiss, da das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) bislang noch nicht verlängert worden sei. Dieses Gesetz stelle die Grundlage für die Finanzierung von Investitionsprojekten dar. Aus diesem Grund können zum jetzigen Zeitpunkt keine zusätzlichen finanziellen Verpflichtungen vom NVR eingegangen werden. Vorübergehend würden nur Mittel für bereits begonnene Projekte bewilligt.

Hinsichtlich der Deckung anfallender Betriebskosten werde derzeit auch im Rahmen des Regionalisierungsprozesses zwischen Bund und Ländern verhandelt. Auch bzgl. dieses Punktes bestehe derzeit noch Unklarheit.

Herr Fahl wies darauf hin, dass Projekte - wie hier die „Anbindung der Stadt Baesweiler an das Netz der Euregiobahn“ - bis zum 31. März eines jeden Jahres beim NVR eingereicht werden könnten. Der NVR werde das Projekt positiv begleiten. Er bat die Stadt Baesweiler, dieses Projekt anzumelden.

Herr Burghardt von der CDU-Fraktion dankte für die Ausführungen. Er äußerte, dass seine Fraktion sich ausdrücklich für die Anbindung der Euregiobahn an die Stadt Baesweiler aussprechen würde und bat um eine schnellstmögliche Realisierung. Er erkundigte sich des Weiteren, woran die Verabschiedung des neuen ÖPNVG NRW derzeit scheitere.

Herr Fahl informierte, dass das Gesetz vom Landtag NRW verabschiedet werde. Es hätte schon lange vorliegen sollen. Voraussichtlich ist aber mit einem Inkrafttreten erst Mitte des Jahres 2015 zu rechnen.

Auch Herr Dr. Strank von der SPD-Fraktion dankte für die aktualisierte Machbarkeitsstudie. Das Projekt solle anhand der gewonnenen Ergebnisse nun zügig vorangetrieben werden. Er erkundigte sich, ob man den Bau der Trasse nicht sinnvoll mit dem Bau der L 50 n verknüpfen könnte, um durch eine parallele Errichtung möglicherweise Kosten sparen zu können.

Herr Pachan riet von einer Verknüpfung beider Projekte ab. Er begründete dies mit abweichenden Radien und unterschiedlichen Zeitplänen.

Herr Burghardt von der CDU-Fraktion riet ebenfalls, beide Projekte nicht miteinander zu koppeln. Seit langem werde zur Errichtung der L 50 n auf Landesmittel gewartet, die bisher nicht zur Verfügung gestellt wurden. Er warnte vor Konflikten, wenn beide Projekte voneinander abhängig seien.

Frau Jungblut von der Fraktion Die Linke dankte für die Ausführungen und sprach sich nochmals gezielt für eine Förderung des öffentlichen Nahverkehrs in und um Baesweiler aus.

Herr Deserno von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen schloss sich dem an, äußerte sich jedoch verwundert über die geringen Fahrgastpotentiale; dies vor allem vor dem Hintergrund des neuen Gewerbegebietes in Aldenhoven-Siersdorf.

Des Weiteren problematisierte er die Anbindung über eine Station im Bereich Parkstraße, da dort eine günstige Busanbindung nicht realisiert werden könne. Die örtlichen Busverbindungen müssten auf die Euregiobahn abgestimmt sein. Daher sprach er sich für eine Station zwischen den Ortsteilen Setterich und Baesweiler aus.

Er erkundigte sich des Weiteren bei Herrn I. und Techn. Beigeordneten Strauch, ob schon weitere Gespräche mit der EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH (EVS) stattgefunden hätten.

I. und Techn. Beigeordneter Strauch informierte, dass Gespräche mit der EVS und dem NVR stattgefunden hätten. Beide Betriebe würden sich für das Projekt aussprechen. Die EVS favorisiere die Variante der unmittelbaren Verbindung der ehemaligen Trasse zur geplanten Station zwischen den Ortsteilen Setterich und Baesweiler. Dies vor allem vor dem Hintergrund der geringeren Investitionskosten. Zudem sei diese Planung schneller umsetzbar. Mit dieser Unterstützung des EVS und des NVR werde nunmehr seitens der Stadt Baesweiler das Projekt „Anbindung der Stadt Baesweiler an das Netz der Euregiobahn“ eingereicht.

Herr Mandelartz von der SPD-Fraktion erkundigte sich, ob die Wohnbebauung im Bereich der geplanten Stationen intensiviert werden könne, um das Fahrgastpotential weiter auszuschöpfen.

I. und Techn. Beigeordneter Strauch verdeutlichte, dass die Fahrgastpotenziale anhand der Einwohnerzahlen und der vorhandenen Arbeitsplätze ermittelt worden seien. Hinsichtlich des Gewerbegebietes in Aldenhoven-Siersdorf habe man die Erwartungszahlen reduzieren müssen, da mit einer Realisierung dieses Projektes und der damit verbundenen Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze kurzfristig nicht zu rechnen sei.

Hinsichtlich der Wohngebiete, die in einem Radius von bis zu 1,8 km um den Endhaltepunkt liegen, wurden sowohl die bestehenden, als auch die sich derzeit noch im Verfahren befindlichen Bebauungspläne betrachtet. Zudem wurden die Potenziale, die gemäß des Regionalplanes innerhalb dieses Radius zur Verfügung stehen, hinzu gerechnet.

Auf diese Weise konnten 2.800 Einwohner zusätzlich ermittelt werden. Hieraus errechnete Herr Pachan ein Potential von weiteren 102 Fahrgästen.

Herr Pachan begründete die Anzahl damit, dass sich der Hauptteil aller potenziellen Fahrgäste immer noch mit dem privaten Fahrzeug fortbewegen würde.

I. und Techn. Beigeordneter Strauch wies darauf hin, dass um den zukünftigen Haltepunkt natürlich eine entsprechende Infrastruktur errichtet werden müsse. Hierzu wür-

de eine Abstimmung mit dem AVV - auch hinsichtlich der Schaffung von „Park & Ride“-Möglichkeiten in unmittelbarer Umgebung - erfolgen.

Herr Schöneborn von der CDU-Fraktion äußerte, dass sich die Stadt Baesweiler fraktionsübergreifend für eine Realisierung des Projektes ausspreche. Er erkundigte sich, ob die benachbarten Kommunen Alsdorf und Aldenhoven, die das Projekt zu einer Realisierung in gleicher Weise unterstützen müssten, auch Zustimmung geäußert hätten.

Herr Fahl äußerte hierauf, dass das Projekt auch von diesen beiden Kommunen unterstützt werde.

Herr Pachan konkretisierte, dass sowohl Aldenhoven als auch Alsdorf in der Arbeitsgruppe „Machbarkeitsstudie“ beteiligt gewesen wären und von diesen Kommunen Zustimmung ausgesprochen worden sei.

Herr Deserno von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen äußerte Bedenken hinsichtlich einer Preissteigerung, da der Streckenverlauf das Gebiet der Stadt Aldenhoven (Siersdorf) tangiere. Dieses befinde sich nicht im Netz des AVV.

Hierauf äußerte I. und Techn. Beigeordneter Strauch, dass Siersdorf zum Bereich des AVV gehöre und sich daher im Rahmen des Tarifkonzeptes keine weiteren Auswirkungen ergeben würden.

Der Vorsitzende dankte Herrn Fahl und Herrn Pachan für die detaillierte Darstellung und bat, bereits jetzt über eine Einreichung des Projektes „Anbindung der Stadt Baesweiler an das Netz der Euregiobahn“ bei der EVS Beschluss zu fassen, um das Projekt zügig weiter nach vorne zu treiben.

Beschluss:

Der Ausschuss für Verkehr und Umwelt beschloss einstimmig die Verwaltung zu beauftragen, das Projekt „Anbindung der Stadt Baesweiler an das Netz der Euregiobahn“ bei der EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH (EVS) einzureichen, um auf diesem Weg eine schnellstmögliche Finanzierung und Realisierung des Projektes zu erreichen.

4. Verkehrssituation in der Breite Straße, Höhe Hausnummer 13

Herr Deserno von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen erkundigte sich hinsichtlich der Versetzung des Blumenkübels, da diese aus der Niederschrift der Verkehrskommission vom 27.08.2014 nicht hervorgehen würde.

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass der Vorschlag zur Versetzung des Blumenkübels erst während der Bereisung der Verkehrskommission genannt wurde.

Beigeordneter Brunner informierte, dass der Blumenkübel entsprechend versetzt werde, damit dieser Bereich wieder mit einem Kinderwagen bzw. Rollstuhl passiert werden könne.

Frau Jungblut von der Fraktion Die Linke erkundigte sich nach der Positionierung von Verkehrszeichen 299. Hierdurch solle auf dem ohnehin schon schmalen Gehweg keine weitere Behinderung entstehen.

Beigeordneter Brunner erläuterte, dass es sich bei Verkehrszeichen 290 um eine „Zick-Zack“-Linie handeln würde, die ausschließlich auf der Fahrbahn aufgetragen werde.

Beschluss:

Die Mitglieder des Ausschusses für Verkehr und Umwelt beauftragten die Verwaltung einstimmig, in der Breite Straße, vor Hausnummer 28, Zeichen 299 anzuordnen und die Passierbarkeit des Gehweges durch Neupositionierung eines Blumenkübels zu verbessern.

5. **Verkehrssituation in der Emil-Mayrisch-Straße/ Ecke Grünstraße;**
hier: Abfallentsorgung im Bereich der Häuser 38-46

Der Vorsitzende erläuterte, dass nach nochmaliger Überprüfung der Abfuhrzeiten der RegioEntsorgung eine entsprechende Einschränkung des Haltverbotes in Aussicht gestellt werden könne.

Frau Jungblut von der Fraktion Die Linke äußerte, dass an vorgenannter Stelle Verkehrszeichen 267 (Einbahnstraße) ausgewiesen sei. Sofern die Fahrzeuge der RegioEntsorgung rückwärts in diesen Bereich einfahren, müsste die entsprechende Beschilderung durch ein Zusatzschild konkretisiert werden.

Beigeordneter Brunner erläuterte, dass dies bereits bei der Bereisung der Verkehrskommission thematisiert und eine zusätzliche Beschilderung angeordnet wurde.

Beschluss:

Die Mitglieder des Ausschusses für Verkehr und Umwelt beauftragten die Verwaltung einstimmig, in der Grünstraße, gegenüber der Zufahrt zur Emil-Mayrisch-Straße 46-48, zwei ausgewiesene Parkplätze vor der Einmündung Westring zu demarkieren und Zeichen 283 mit Zusatz „Montag bis Mittwoch 6.00 Uhr bis 14.00 Uhr“ anzuordnen.

6. **Ausweisung eines Schwerbehindertenparkplatzes schräg gegenüber des Oidtweiler Treffs in der Bahnhofstraße;**
hier: Antrag per E-Mail vom 28.08.2014

Frau Jungblut von der Fraktion Die Linke erkundigte sich, ob in diesem Bereich nicht bereits im Rahmen der Errichtung des öffentlichen Gebäudes ein Schwerbehindertenparkplatz hätte eingerichtet werden müssen. Sie erachte es als sinnvoll auch künftig Schwerbehindertenparkplätze an öffentlichen Gebäuden zu schaffen.

Beigeordneter Brunner äußerte hierauf, dass die baurechtlichen Voraussetzungen immer einer Weiterentwicklung unterliegen. Ob die Errichtung eines Schwerbehindertenparkplatzes seinerzeit erforderlich war, wäre ggfls. zu prüfen. Die Schaffung von Schwerbehindertenparkplätzen an öffentlichen Gebäuden werde aber stets nach den gültigen Rechtsvorschriften vollzogen.

Beschluss:

Der Ausschuss für Verkehr und Umwelt beschloss einstimmig, dem Antrag auf Einrichtung eines Schwerbehindertenparkplatzes schräg gegenüber des Oidtweiler Treffs stattzugeben.

7. **Sachstand zum Beteiligungsverfahren zum Abfallwirtschaftsplan Nordrhein-Westfalen, Teilplan Siedlungsabfälle**

Der Vorsitzende verwies auf die Vorlage und informierte, dass dieser Tagesordnungspunkt in der vergangenen Ratssitzung bereits beschlossen wurde und es sich bei dieser Vorlage nur um eine Kenntnisnahme handeln würde.

Beschluss:

Der Ausschuss für Verkehr und Umwelt nahm den Inhalt der Ratsvorlage vom 09.09.2014 sowie die Stellungnahme einstimmig zustimmend zur Kenntnis.

8. **Mitteilungen der Verwaltung**

Mitteilungen der Verwaltung lagen nicht vor.

9. **Anfragen von Ausschussmitgliedern**

Herr Mandelartz von der SPD-Fraktion informierte, dass die Stadt Baesweiler hinsichtlich der derzeit diskutierten Maut auf deutschen Straßen auch betroffen sei.

Hierbei könne es u. a. dazu kommen, dass die Kapellenstraße wieder verstärkt befahren würde. Er bat, die Ausschussmitglieder daher, auf die Fraktionsmitglieder in den Parlamenten einzuwirken, sich gegen die Einführung einer Maut auszusprechen.

Die Umgehungsstraße B 57 n sei zu einer Entlastung der Stadtteile errichtet worden und solle daher vom überregionalen Verkehr befahren werden. Dies solle nun durch eine potentielle Mautverpflichtung nicht eingeschränkt werden.

Der Vorsitzende äußerte, dass sich im überregionalen Bereich bereits einige Fraktionen zu diesem Thema geäußert hätten.

B) **Nicht öffentliche Sitzung**

10. **Mitteilungen der Verwaltung**

Mitteilungen der Verwaltung lagen nicht vor.

11. **Anfragen von Ausschussmitgliedern**

Anfragen von Ausschussmitgliedern wurden nicht gestellt.

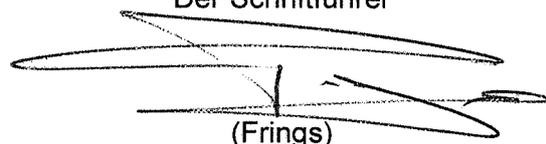
Der Vorsitzende schloss die Sitzung um 19.05 Uhr.

Der Vorsitzende



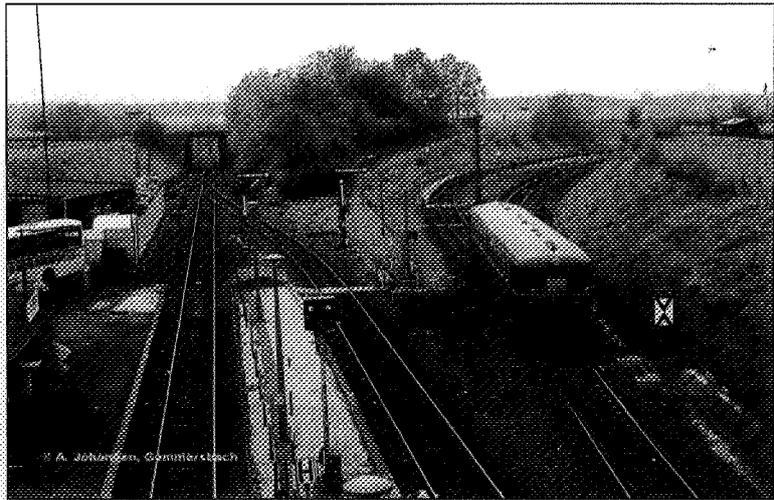
(Menke)

Der Schriftführer



(Frings)

Machbarkeitsstudie zur Anbindung der Stadt Baesweiler an das Netz der Euregiobahn



September 2014



inkw

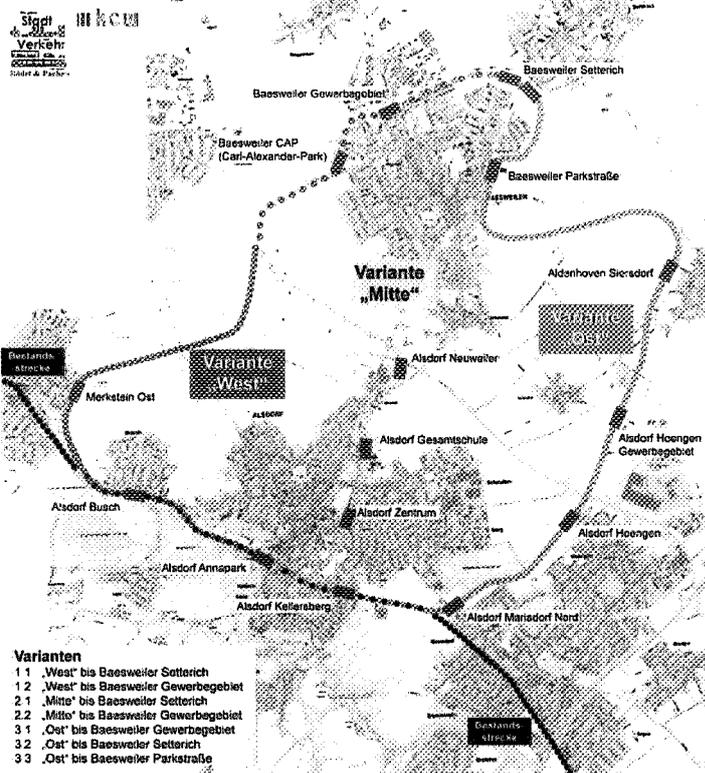
Schwerpunkte der Machbarkeitsstudie

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



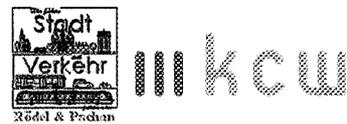
inkw

Aktivierung Schienenverkehr Baesweiler - Alsdorf



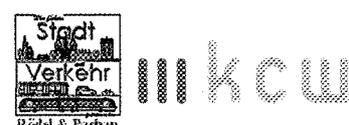
Varianten- darstellung

- 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



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



Vorgehensweise - Kriterien zur Trassenauswahl

- Nachfragepotenzial, Basis Flächennutzung
- Nachfragepotenzial, Berechnung nach standardisierter Bewertung
- Bauliche Umsetzbarkeit
- Städtebauliche Integration
- Lärmemissionen
- Fahrzeiten
- Sonstige betriebliche Kriterien
- Verknüpfung mit dem Busverkehr

Sonderbetrachtung:
Investitionskosten



III KCW

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

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



inkw

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



inkw

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



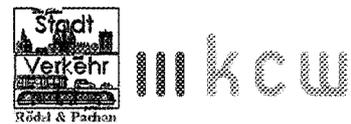
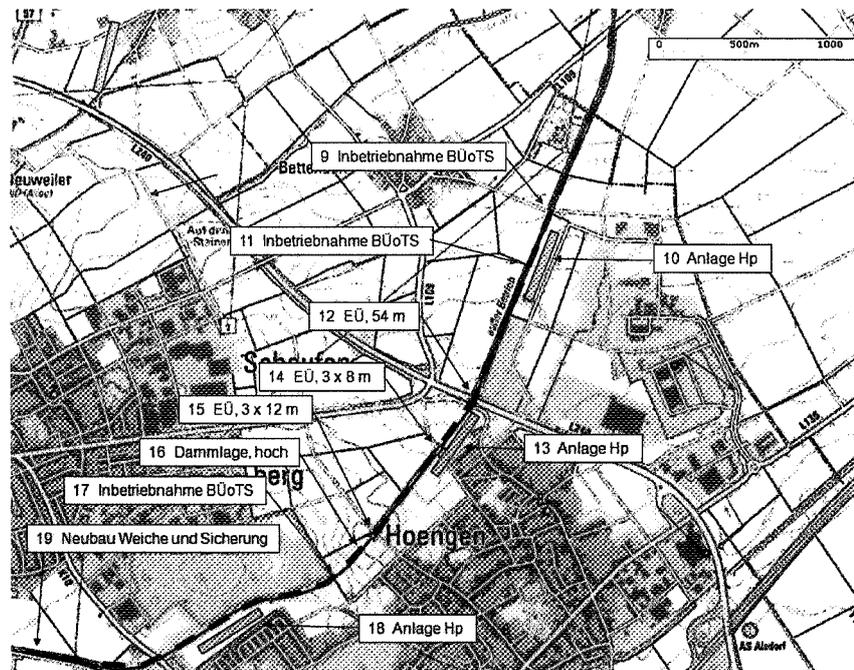
inkw

Weiterentwicklung - Investitionsbedarf

Notwendige
Infrastruktur

Variante Ost

im Bereich
Hoengen

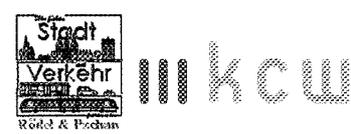
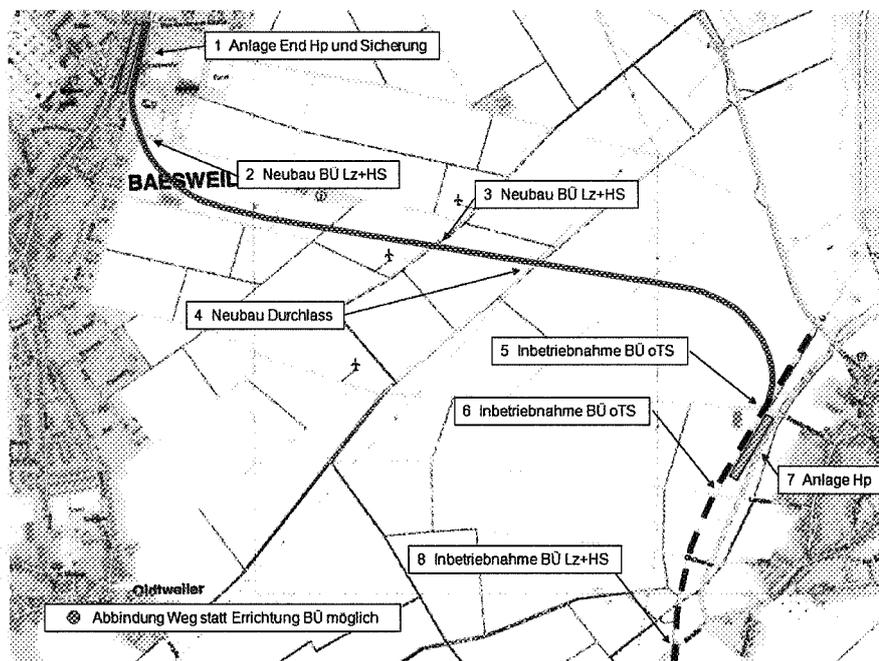


Weiterentwicklung - Investitionsbedarf

Notwendige
Infrastruktur

Variante Ost

im Bereich
Siersdorf und
Baesweiler





||| k c w

Weiterentwicklung - Investitionsbedarf

Maßnahme / Gewerk				Kosten (in Euro)		
Nr.	km	Beschreibung	Erläuterungen	Investition	Erneuerung/a	Unterhaltung/a
1	9,3	Endhaltepunkt Baesweller	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 verkleinert	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



||| k c w

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
Gesamt				12.705.000	221.100	121.100
ohne				12.400.000	221.100	121.100



||| k c w

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



||| k c w

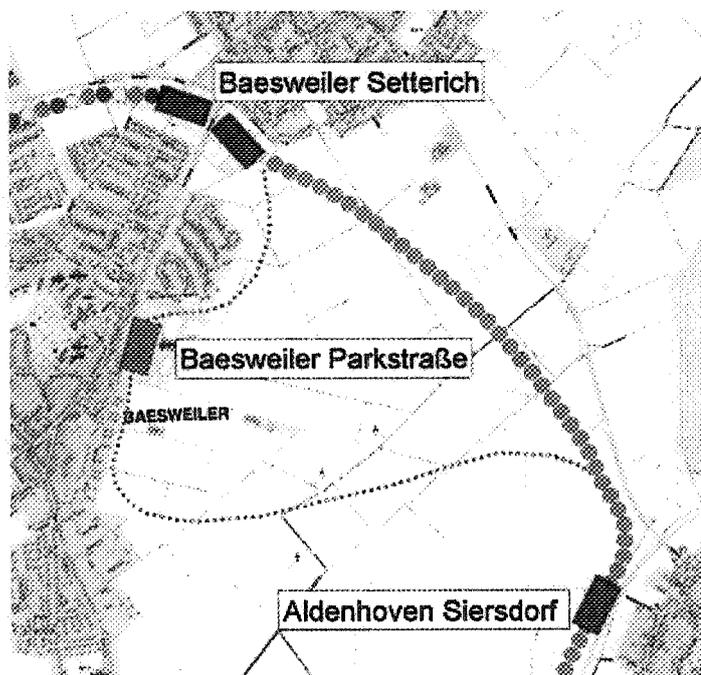
Weiterentwicklung - Zusatzvariante

- 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

Weiterentwicklung - Zusatzvariante



III KCW

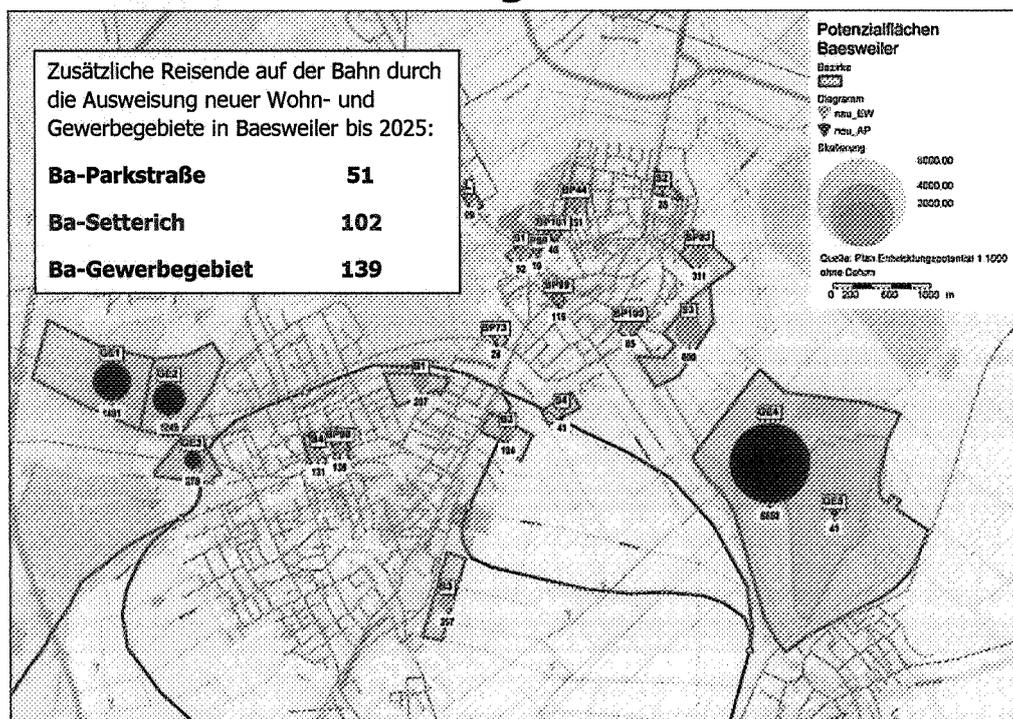
Weiterentwicklung - Zusatzvariante

- Aufgrund der geringeren Erschließungswirkung für den zentralen Bereich von Baesweiler sind die Fahrgastpotenziale geringfügig niedriger als bei den Ursprungsvarianten Ost mit dem Haltepunkt Parkstraße.
- Die Verknüpfung der Verkehrsträger ist speziell für diesen Standort von höchster Wichtigkeit. Eine gute Anbindung an den ÖSPV (Busverkehr) und ein hinreichendes Angebot an P & R / B & R –Plätzen ist dringend zu realisieren.



inkw

Weiterentwicklung - Zusatzvariante



inkw

Weiterentwicklung - Zusatzvariante

- Eine Entwicklung der Siedlungstätigkeit von Baesweiler und Setterich aus in Richtung der Zugangsstelle zum Schienenverkehr wird empfohlen.
- Unter Einhaltung der vorgenannten Empfehlungen, kann kurzfristig ein Potenzial von 700 bis 1100 Fahrgästen je NWT erreicht werden. Perspektivisch ist auch ein höherer Wert möglich.



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

- 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 vergleichsweise gering.
- Insgesamt kann eine Realisierung beider Varianten gleichwertig empfohlen werden.



inkw

Danke für die Aufmerksamkeit



inkw

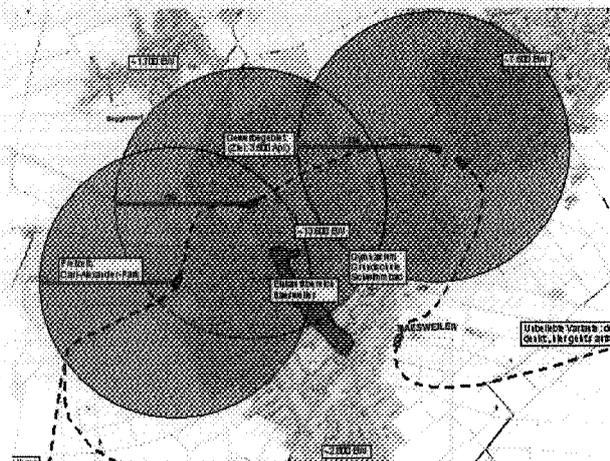
Back-up-Folien für eventuelle Nachfragen



inkw

Potenzialabschätzung, Basis Flächennutzung

- Basis 300 m und 1.000 m Radius um die potenziellen Hp
- Berechnung der Flächen mit Wohn- und Gewerbenutzung



inkw

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



inkw

Potenzialanalyse - Vorgehensweise

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

nach einem an die standardisierte Bewertung angelehnten Verfahren



inkw

Bauliche Umsetzbarkeit

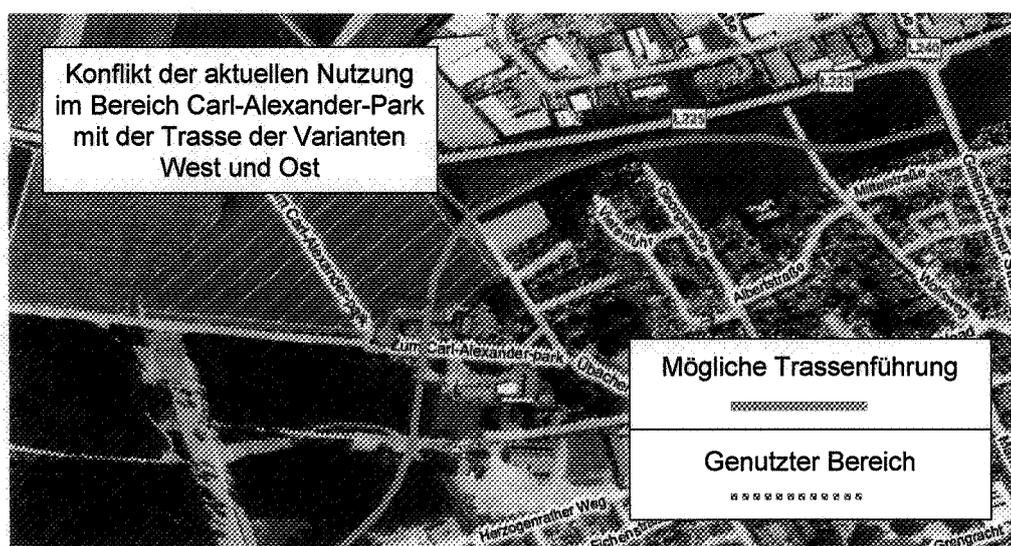
- Variante West bis CAP unkritisch, danach Konflikt mit vorhandenen Nutzungen
- Variante Mitte gleicher Konflikt wie West, zusätzlich erhebliche Probleme bei der Ausfädelung aus der vorhandenen Strecke
- Variante Ost weitgehend unkritisch, Heranführung an Baesweiler lösbar

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



inkw

Bauliche Umsetzbarkeit



inkw

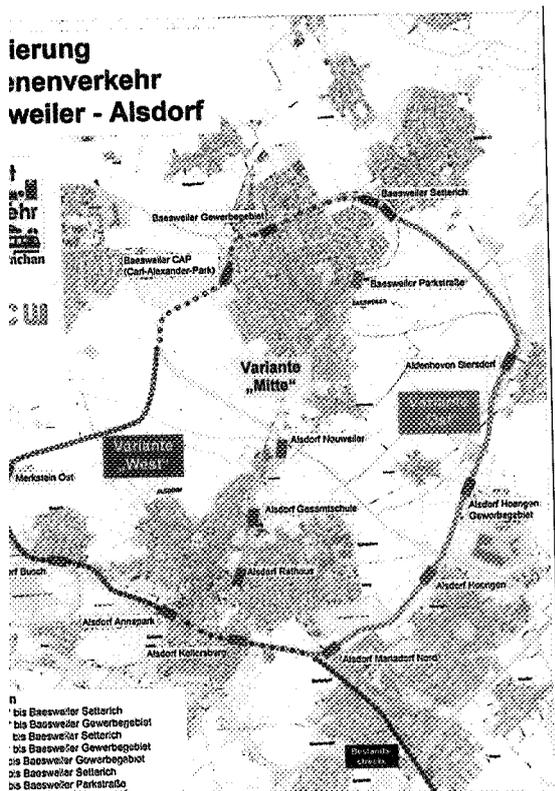
Betrieblich

- Die Variante West führt in die gleiche Fahrtrichtungsänderung wie die Variante Alsdorf Annapark, da...
- Eine direkte Führung von Alsdorf Annapark führt in Minutentakt dort und um einen großen Stammkunde...



inkw

Planung ÖPNV Basweiler - Alsdorf



inkw

