Vorlagen-Nr:
2023/0343/A61
Beschlussvorlage
vom 22.08.2023
öffentliche Sitzung

Federführend: A 61 Amt für Planung und Umwelt	AZ: Berichterstatter/-in: Herr Dziatzko

Beratungsfolge:

Datum	Gremium
12.09.2023	Ausschuss für Stadtentwicklung
19.09.2023	Rat der Stadt Alsdorf

Regiotram
- Beschluss und Beauftragung der Variante 5
- Schaffung einer Organisations- und Finanzierungsstruktur

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung fasst folgenden Empfehlungsbeschluss für den Rat der Stadt Alsdorf:

Der Rat der Stadt Alsdorf beschließt

1. Die Vorplanung der Regiotram auf Basis der Variante 5 wird vorbehaltlich der finanziellen Förderung der Planungsleistung beschlossen. Mit der Projektleitung während der Grundlagenermittlung und Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 gemäß HOAI) wird die AVV GmbH beauftragt.

2. Die Verwaltung wird beauftragt gemeinsam mit den weiteren Projektpartnern und der koordinierenden AVV GmbH eine Organisations- und Finanzierungsstruktur zur Umsetzung des Projektes Regiotram zu schaffen.

Darstellung der Sachlage:

Seit 2020 wurde unter Koordinierung der AVV GmbH in einer Machbarkeitsstudie die Machbarkeit einer Straßenbahnverbindung zwischen Aachen, Würselen, Alsdorf und Baesweiler untersucht. Die Zwischenergebnisse wurden jeweils in den kommunalen Ausschüssen präsentiert; in Alsdorf zuletzt am 17.11.2022. Die Trasse weist dabei den in Anlage 1 und 2 dargestellten Verlauf zwischen Aachen Normaluhr und Baesweiler Nord auf.

Ziel der Straßenbahnplanung ist es einen attraktiven ÖPNV für Pendler und andere Reisende zu schaffen und die Straßen vom mobilisierten Individualverkehr zu entlasten. In der Stufe 1 der Machbarkeitsstudie wurde festgestellt, dass dies mit dem weiteren Ausbau des Bussystems nicht möglich ist. Eine Straßenbahn weist größere Fahrgastkapazitäten auf, fährt ruhiger und ist hierdurch komfortabler als ein Bus. Zudem lassen sich durch die Regiotram kürzere Reisezeiten zwischen Aachen, Würselen, Alsdorf und Baesweiler erreichen (vgl. Anlage 3). Die Regiotram leistet damit einen wichtigen Beitrag für die Mobilitätswende in der Region. Bei Umsetzung der Regiotram lassen sich darüber hinaus weitreichende Potentiale für die weitere Siedlungsentwicklung und die attraktive (Um-)Gestaltung des städtischen Umfeldes realisieren.

Die Machbarkeitsstudie sieht eine Führung, wo möglich auf eigener Trasse oder gemeinsam mit dem Busverkehr vor. Wo dies nicht möglich ist, erfolgt die Führung im Mischverkehr und dort unter Bevorrechtigung vor dem sonstigen Straßenverkehr. Die Taktung soll im Abschnitt Aachen – Würselen bei 7,5-Minuten, zwischen Würselen und Baesweiler bei 15 Minuten liegen. Die Fahrtzeiten unterscheiden sich leicht je nach Variante (s.u.). Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie müssen in der anstehenden Planung verifiziert und konkretisiert werden. Dies kann auch zu Änderungen in Trassenführung und Betrieb führen.

Variantenentscheidung (zu 1)

Als Ergebnis der Machbarkeitsstudie sind zwei Varianten technisch, betrieblich und wirtschaftlich (Nutzen-Kosten Indikator > 1) machbar, die sich im Bereich Alsdorf unterscheiden.

Variante 2 Alsdorf Kurt-Koblitz-Ring (Anlage 2)

Führung der Regiotram über den Kurt-Koblitz-Ring. Hierbei wird eine bestehende Unterführung unter der Bahnstrecke Stolberg – Herzogenrath genutzt. Die geplante Reisezeit zwischen Aachen Normaluhr und Baesweiler Nord beträgt 49 Minuten. Die Investitionskosten werden auf rund 290 Millionen Euro geschätzt, die zusätzlichen netto Betriebs- und Streckenunterhaltskosten im Vergleich zum aktuellen Busbetrieb betragen ca. 2,2 Mio. Euro. Der Nutzen-Kosten-Indikator liegt unter Berücksichtigung eines Kostensensitivtätspuffers von 30 % bei 1,25.

Variante 5 Alsdorf Zentrum (Anlage 1)

Führung der Regiotram über Bahnhofstraße und Luisenstraße. Herstellung einer niveaufreien Querung der Bahnstrecke durch Tieferlegung der EVS-Infrastruktur, inklusive des Bf. Alsdorf-Annapark. Die geplante Reisezeit zwischen Aachen Normaluhr und Baesweiler Nord beträgt 51 Minuten. Die Investitionskosten werden auf rund 330 Millionen Euro geschätzt, die zusätzlichen netto Betriebs- und Streckenunterhaltskosten im Vergleich zum aktuellen Busbetrieb betragen ca. 2,4 Mio. Euro. Der Nutzen-Kosten-Indikator liegt unter Berücksichtigung eines Kostensensitivtätspuffers von 30 % bei 1,14.

Abwägung

Der Gutachter hält beide Trassenvarianten für machbar, es erscheint aus Sicht der Projektbeteiligten jedoch sinnvoll schon zum Einstieg in die Planung eine Entscheidung für eine der beiden Varianten zu treffen, um Planungskosten und Zeitverzögerungen gering zu halten. Das Bewertungsverfahren der Standardisierten Bewertung führt zu einem Nutzen-Kosten-Indikator, der den Nutzen der Maßnahme für die Nutzer durch verkürzte Reisezeiten und die Umwelt durch eingesparte KFZ-Fahrten und CO2

im Verhältnis zu den Kosten abbildet. Andere Nutzen, die für dritte entstehen, etwa die Vorteile für Bus und MIV durch den Wegfall der Schrankenschließzeiten, können nicht angesetzt werden. Daher kann das Verhältnis von nach der Standardisierten Bewertung berechnetem Nutzen und Kosten nicht das einzige Kriterium zur Variantenwahl sein.

Die Unterschiede in der NKI-Bewertung kommen im Wesentlichen aufgrund der höheren Kosten durch die Tieferlegung der EVS-Infrastruktur zustande. Die Variante Alsdorf Zentrum weist gegenüber der Alternative Kurt-Koblitz-Ring jedoch umfangreiche verkehrliche Vorteile auf. Die Alsdorfer Innenstadt ist mit ihren Angeboten Quelle und Ziel vieler Fahrten. Auch aus der neben Alsdorf am meisten von der Variantenentscheidung betroffenen Kommune Baesweiler stellt die Verbindung nach Alsdorf noch vor Aachen die Relation mit der größten Verkehrsnachfrage dar. Diese potenziellen Fahrgäste mit Ziel Alsdorf Zentrum gilt es für die Regiotram zu gewinnen. Die zu ersetzende, d.h. zukünftig nicht mehr verkehrende Buslinie 51 erschließt auch bislang das Alsdorfer Zentrum. Bei Führung über den Kurt-Koblitz-Ring (Variante 2) wäre Alsdorfs Zentrum aus Baesweiler, Würselen und Aachen nicht mehr umsteigefrei erreichbar, die Anbindung würde sich folglich gegenüber heute verschlechtern und der Mobilitätsknotenpunkt Alsdorf Annapark aufgelöst. Gerade die Verknüpfung am Alsdorfer Annapark in Variante 5 ermöglicht gute Verbindungen zum Busverkehr sowie zum Bahnverkehr in Richtung Herzogenrath, Aachen West und Stolberg, und darüber hinaus Richtung Mönchengladbach und Köln.

Unter Berücksichtigung der Erschließungs- und Verknüfungsvorteile stellt die Variante 5 das höherwertige Verkehrssystem dar. Die Verwaltungen aller vier beteiligter Kommunen sowie der StädteRegion Aachen schlagen daher die Variante 5 Alsdorf Zentrum als weiter zu verfolgende Variante vor. Dies auch unter Berücksichtigung der höheren Kosten (2 Mio. Euro kommunale Eigenanteile Investitionskosten bei 95% Förderung, sowie rund 200.000 € p.a. Betriebs-/Unterhaltskosten) dieser Variante. Ein Finanzierungsschlüssel wird hierzu noch erarbeitet werden. Ziel der weiteren Planung ist es dabei, die Fahrtzeit weiter zu reduzieren, um die Reisezeitnachteile gegenüber der Variante 2 zu verringern oder auszugleichen.

Beauftragung der AVV GmbH in der Vorplanung (zu 1)

Während der Vorplanung soll die AVV GmbH weiterhin mit der Projektkoordinierung beauftragt werden, insbesondere um Projektverzögerungen durch den Aufbau einer neuen Projektstruktur zu vermeiden. Die Leistungen der AVV GmbH beinhalten dabei u.a. Ausschreibung und Vergabe der Planungsleistungen sowie die weitere Projektkoordination. Die Kosten für das beim AVV mit der Regiotram befassten Personal werden durch Stadt und StädteRegion Aachen getragen (s. Finanzierung). Die Kommunen und die StädteRegion werden im Arbeitsprozess weiterhin eng eingebunden und treffen die wesentlichen Entscheidungen.

Ausblick

Im Rahmen der Vorplanung ist es erforderlich in den Kommunen eine Projektkoordination Regiotram als Anlaufstelle einzurichten, die mit der notwendigen Zeitressource eine kontinuierliche und zeitnahe Beteiligung der jeweiligen Kommune gewährleistet.

Die Kommunikation mit der Bürgerschaft soll intensiviert werden. Hierzu werden die Projektpartner zu gegebener Zeit über eine Weiter- oder Neubeauftragung der Kommunikationsagenturen entscheiden.

Für den Regiotram-Ast nach Würselen Merzbrück werden an Umsetzungsperspektiven im Rahmen des Strukturwandels gearbeitet. Er ist nicht Gegenstand der Vorplanung.

Wechselwirkungen mit anderen Schienenprojekten in der Region sind nicht auszuschließen. Die Stadt Alsdorf und die StädteRegion Aachen setzen sich neben der prioritären Umsetzung der Regiotram auch weiterhin für die zwingend erforderliche Verlängerung der euregiobahn RB 20 nach Baesweiler

ein, da auch diese Maßnahme als ein wichtiger Baustein für die Mobilitätswende in unserer Region gesehen wird. Die RB 20 ist in Baesweiler erforderlich zur Anbindung des strukturwandel-relevanten interkommunaler Gewerbegebietes und an das überregionale Schienennetz. Hierzu finden parallel Gespräche mit go.Rheinland statt.

Vor Fertigstellung der Regiotram wird die Relation Aachen – Baesweiler auch weiterhin durch die Linie 51 bedient. Der durchgehende 10-Minuten-Takt ist hierbei das Ziel aller beteiligter Kommunen.

Darstellung der Rechtslage:

entfällt -

Darstellung der finanziellen Auswirkungen:

Finanzierung (zu 1)

Für die Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2) wird mit Planungskosten in Höhe von rund 5,1 Mio. Euro gerechnet. Hierfür ist eine Förderung im Rahmen der Richtlinie „Stärkung der Transformationsdynamik und Aufbruch in den Revieren und an den Kohlekraftwerkstandorten (STARK)“ beantragt. Der Förderanteil für die Planungskosten liegt bei 90 %. Mit einem Förderbescheid wird noch im Herbst 2023 gerechnet.

Der untenstehende Eigenanteil, die Personalkosten beim AVV (s.u.) und eventuelle darüberhinausgehende Planungskosten werden nach dem vereinbarten Verteilungsschlüssel zwischen Stadt Aachen (37,5 %) und StädteRegion Aachen (62,5 %) aufgeteilt. Für die Kommunikation ist ein Finanzierungsschlüssel von 50% vereinbart. Die Kosten sind/werden im Haushalt von Stadt Aachen und StädteRegion Aachen eingestellt.

Ansatz Projekt Regiotram Vorplanung [T€]	**2024**	**2025**	**Summe**
Planungskosten (Eigenanteil bei Förderung)	304	203	**507**
weitere Planungskosten	806	537	**1.343**
Personalkosten AVV GmbH	187	194	**381**
Kommunikation (Fremdkosten Agentur)	225	225	**450**
Summe	**1.522**	**1.159**	**2.680**

Tabelle 1: Ansatz Regiotram Vorplanung Stadt + StädteRegion Aachen

Schaffung einer Projekt- und Finanzierungstruktur (zu 2)

Für die Machbarkeitsstudie wurde die AVV GmbH mit der Koordinierung des Projektes durch die Städteregion und Stadt Aachen beauftragt, die ebenso in die Projektsteuerung eingebunden sind. Ebenso waren die Städte Alsdorf, Baesweiler und Würselen, wie auch die ASEAG und go.Rheinland und Straßen.NRW in der Projektbearbeitung beteiligt. Diese Struktur soll auch während der Vorplanung beibehalten werden, um Projektverzögerungen zu vermeiden. Für die darauffolgende weitere Umsetzung des Projektes ist es notwendig, stringentere Organisationsstrukturen und Personalkapazitäten zu schaffen, deren Aufgabenzweck alleine die Regiotram zum Inhalt hat.

Die Einbindung der beteiligten Kommunen Aachen, Alsdorf, Baesweiler, Würselen und der StädteRegion sowie möglicher weiterer Projektbeteiligter muss hierbei gut durchdacht und zwingend berücksichtigt werden. Die Einrichtung einer rechtlich selbstständigen Gesellschaft oder eines Verbandes, oder die Angliederung an einen solche erscheinen daher derzeit am sinnvollsten. Um die

Optionen zu prüfen, finden bereits Abstimmungsgespräche unter Einbindung eines Beraters statt. Folgende Eckpunkte sollen dabei unter anderen geklärt werden:

- Aufgaben einer Regiotramgesellschaft
- Personalbedarfe
- Mitglieder/Träger einer Projektstruktur
- Rechtsform/Andockmöglichkeiten an bestehende Strukturen
- Grundstückserwerb und Streckeneigentümerschaft
- Kostenaufteilung unter den Projektbeteiligten

In Abstimmung unter den Projektpartnern und unter Einbindung des Beraters wird eine fundierte Entscheidungsgrundlage erarbeitet, die den politischen Gremien im Laufe des Jahres 2024 zur Beratung und finalen Beschlussfassung vorgelegt werden.

Ausblick:

Im weiteren Realisierungsprozess werden auch auf die kreisangehörigen Kommunen Kosten zukommen. Eine Kostenverteilung zwischen den Kommunen ist noch zu erarbeiten, daher lassen sich die konkreten Werte je Kommune derzeit noch nicht ausweisen. Insgesamt ist für de Variante 5 mit Investitionen von 330 Mio. Euro auszugehen. Bei Maximaler Förderung von 95 % verbleibt ein Eigenanteil von 16,5 Mio. Euro, der durch die Kommunen zu tragen ist. Kosten für die Planung (ca. 15 % der Investitionskosten) sowie die Stadtumgestaltung im Rahmen der Herstellung der Regiotram sind hier nicht einbegriffen. Im Weiteren sind auch Vorschläge für eine Aufteilung der Betriebskosten und deren Finanzierung zu erarbeiten.

Darstellung der ökologischen und sozialen Auswirkungen:

Die Regiotram ist einer der zentralen Bausteine für die geplante Mobilitätswende in Alsdorf bzw. in der gesamten Region. Daher wird durch die Umsetzung des Projektes Regiotram ein vermehrter Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf emissionsärmere Verkehrsmittel des Umweltverbundes und somit ein Beitrag zu einer verbesserten Klimabilanz erwartet.

Anlagen:

Anlage 1: Trassenverlauf Variante 2
Anlage 2: Trassenverlauf Variante 5
Anlage 3: Reisezeiten der Regiotram auf wichtigen Relationen

		Gez. Dziatzko
Bürgermeister	Erster Beigeordneter	Technischer Dezernent
Kämmerer	Referat Jugend, Schulen und Sport	Kaufmännischer Betriebsleiter ETD
Technische Betriebsleiterin ETD	Rechnungsprüfungsamt	

B e s c h l u s s b l a t t

(Beratungsverlauf der Vorlage 2023/0343/A61 mit Realisierungsvermerk und Beschlussinformationen)

Beschlüsse: