

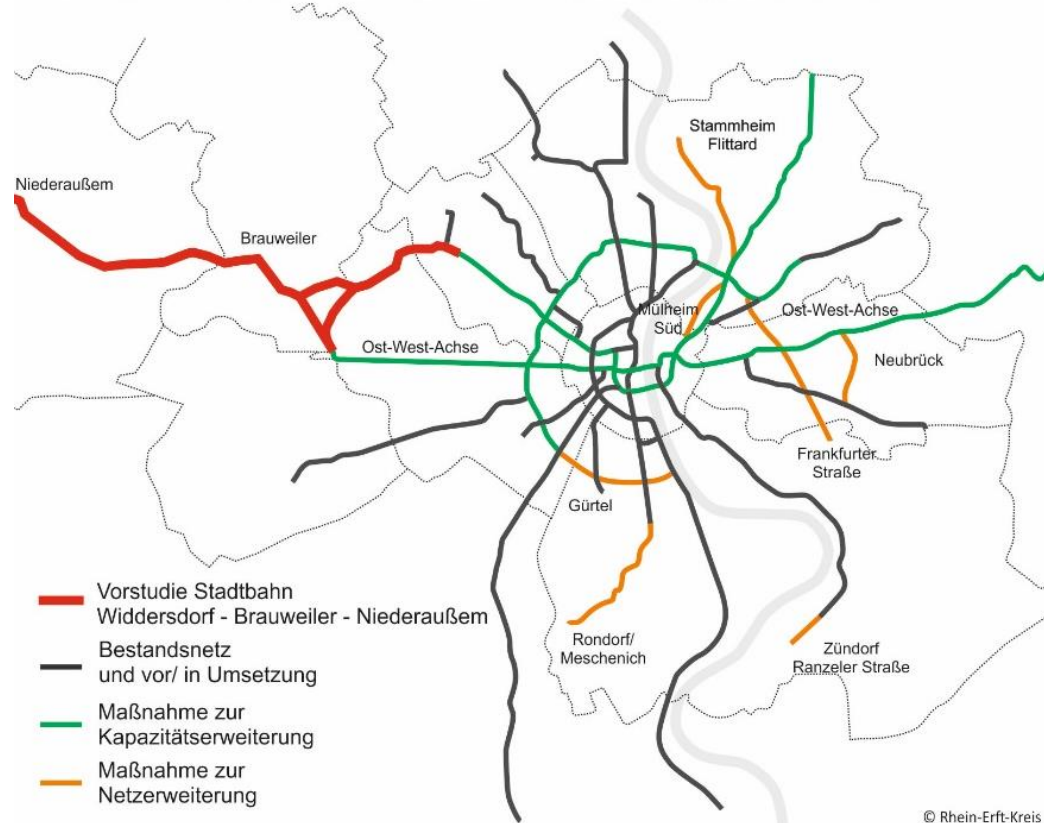


**Vorstudie Stadtbahnstrecke Widdersdorf - Brauweiler - Niederaußem
Präsentation 14.09.2021 (Online-Veranstaltung)**

Einleitung

- Ziel der Vorstudie ist die grundsätzliche Machbarkeit einer möglichen Stadtbahn und den erforderlichen Nutzen-Kosten-Wert abzuschätzen.
- Vorstudie besteht aus Trassenvarianten, Nachfrageabschätzung, Kostenschätzung und erster NKU-Bewertung.
- Vorstudie ist eine kostengünstige Lösung, um die Risiken einer größeren Machbarkeitsstudie zu minimieren
- Die Erarbeitung der Vorstudie erfolgte in enger Abstimmung mit den Städten Köln, Pulheim und Bergheim sowie den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB), der Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft (REVG) und dem Nahverkehr Rheinland (NVR).

Vorstudie Stadtbahn Widdersdorf - Brauweiler - Niederaußem



Systemunterschiede Stadtbahn in Köln

Linie 4 ab Bocklemünd (Varianten A1 bis A3):

- Hochbahnsteig-Stadtbahn



Linie 1 ab Weiden-West (Varianten B1 bis B3):

- Niederflurstadtbahn mit Einstiegshöhen von 35 cm



Variante A1

Stadtbahnstrecke zwischen Bocklemünd und Widdersdorf

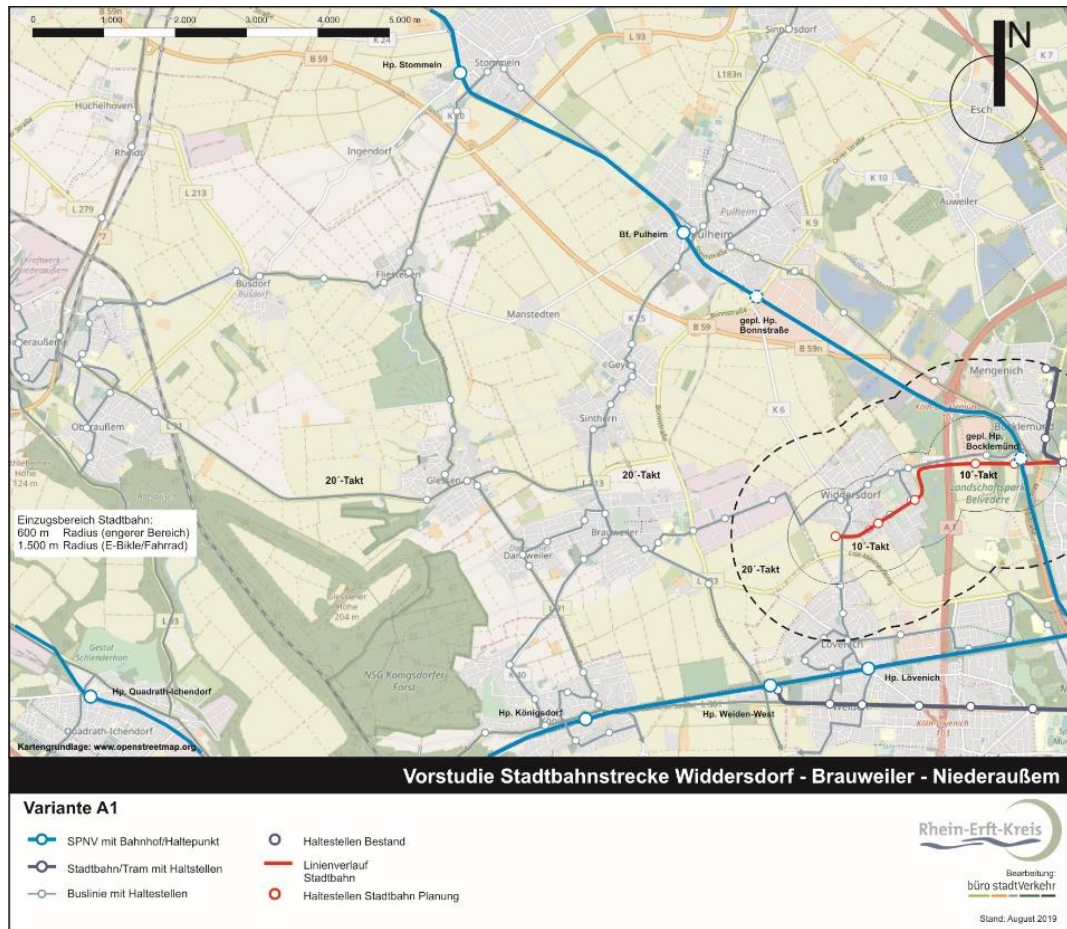
- Verlängerung der Linie 4 im 10'-Takt bis nach Widdersdorf
- 5 neue Haltestellen
- Länge: ca. 3,8 km
- Verknüpfung Stadtbahn mit der S-Bahnlinie 6 (Planung)

Leistungsdaten:

- ca. 270.400 Strabkm/Jahr
- 8 Minuten Fahrzeit zwischen Bocklemünd und Widdersdorf
- ca. 1.860 Fahrgäste/Tag

Kosten für Infrastruktur:

- 111,1 Mio. Euro netto (hohe Kosten wegen Unterführung Militärring, Bahnstrecke und A3)



Variante A2

Stadtbahnstrecke zwischen Bocklemünd und Glessen über Brauweiler

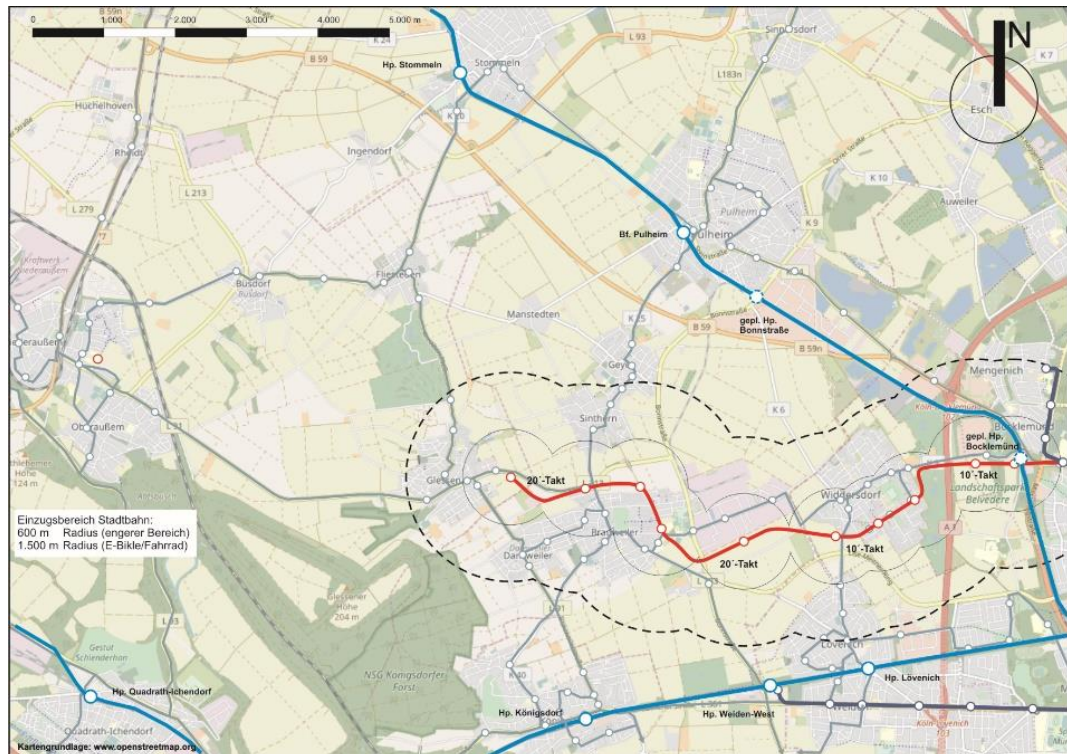
- Verlängerung der Linie 4 im 10'-Takt bis nach Widdersdorf und weiter im 20'-Takt bis Glessen
- 10 neue Haltestellen
- Länge: ca. 9,3 km
- Verknüpfung Stadtbahn mit der S-Bahnlinie 6 (Planung)

Leistungsdaten:

- ca. 466.200 Strabkm/Jahr
- 17 Minuten Fahrzeit zwischen Bocklemünd und Glessen
- ca. 4.330 Fahrgäste/Tag

Kosten für Infrastruktur:

- 184,8 Mio. Euro netto



Vorstudie Stadtbahnstrecke Widdersdorf - Brauweiler - Niederaußem

Variante A2

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| SPNV mit Bahnhof/Haltestpunkt | Haltestellen Bestand |
| Stadtbahn/Tram mit Haltestellen | Linienverlauf Stadtbahn |
| Buslinie mit Haltestellen | Haltestellen Stadtbahn Planung |

Variante A3

Stadtbahnstrecke zwischen Bocklemünd und Niederaußem über Brauweiler, Glessen sowie Oberaßem

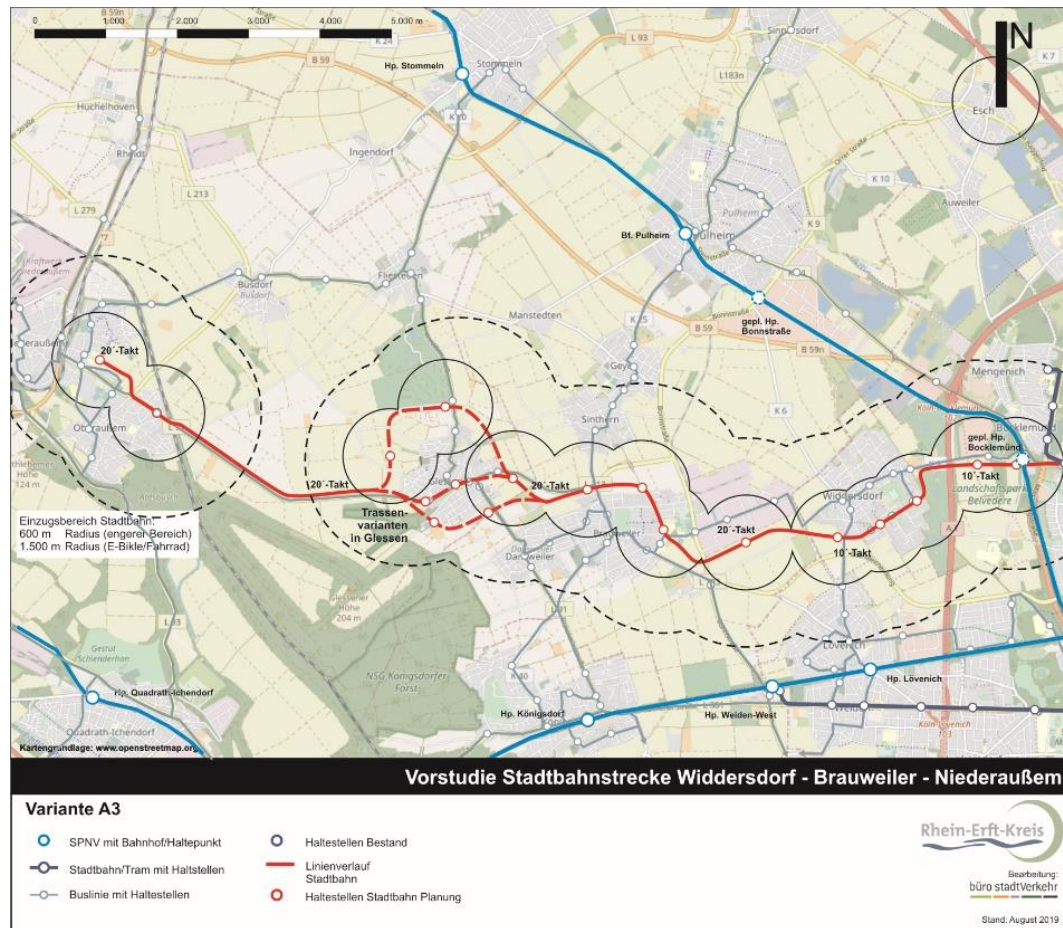
- Verlängerung der Linie 4 im 10´-Takt bis nach Widdersdorf und weiter im 20´-Takt bis Niederaußem
- 14 neue Haltestellen
- Länge: ca. 16,6 km
- Verknüpfung Stadtbahn mit der S-Bahnlinie 6 (Planung)

Leistungsdaten:

- ca. 725.900 Strabkm/Jahr
- 27 Minuten Fahrzeit zwischen Bocklemünd und Niederaußem
- ca. 6.490 Fahrgäste/Tag

Kosten für Infrastruktur:

- 277,6 Mio. Euro netto



Variante B1

Stadtbahnstrecke zwischen Weiden-West und Widdersdorf

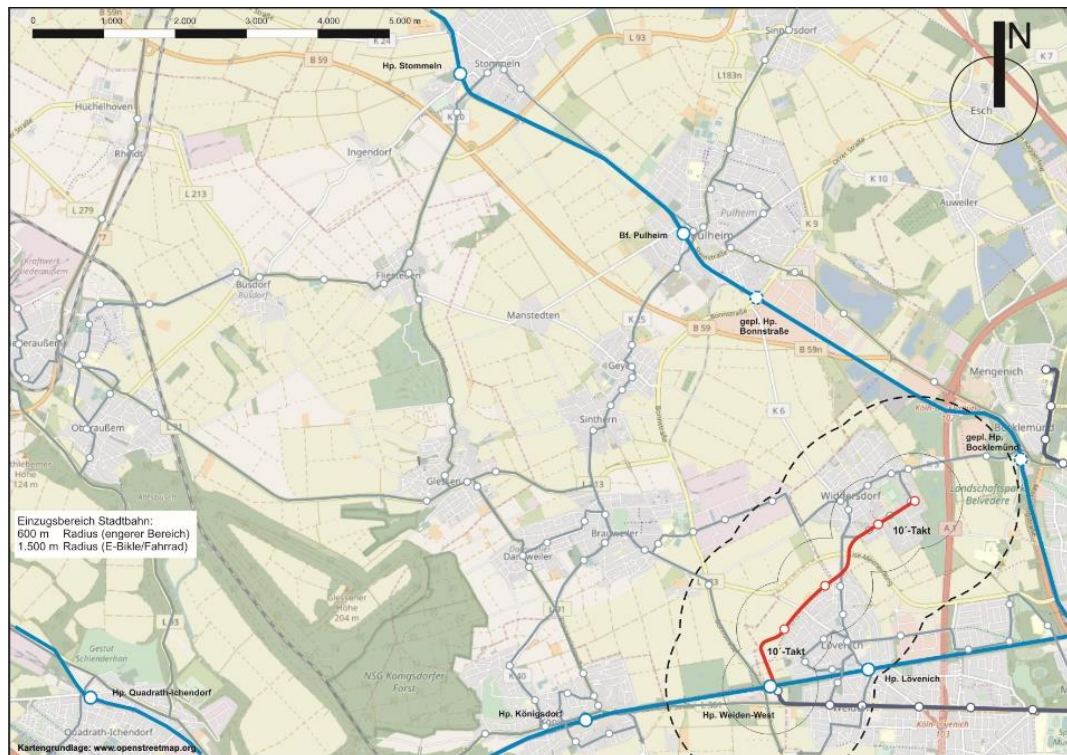
- Verlängerung der Linie 1 im 10'-Takt bis nach Widdersdorf
- 4 neue Haltestellen
- Länge: ca. 3,9 km

Leistungsdaten:

- ca. 277.600 Strabkm/Jahr
- 8 Minuten Fahrzeit ab Weiden-West
- ca. 1.970 Fahrgäste/Tag

Kosten für Infrastruktur:

- 61,4 Mio. Euro netto



Vorstudie Stadtbahnstrecke Widdersdorf - Brauweiler - Niederaußem

Variante B1

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| SPNV mit Bahnhof/Haltestpunkt | Haltestellen Bestand |
| Stadtbahn mit Haltestellen | Linienverlauf Stadtbahn |
| Buslinie mit Haltestellen | Haltestellen Stadtbahn Planung |

Variante B2

Stadtbahnstrecke zwischen Weiden-West und Brauweiler sowie Widdersdorf

- Stichstrecke Widdersdorf wie in der Variante B1 im 10'-Takt
- Stichstrecke nach Brauweiler über die Helmholzstraße bis nach Glessen im 20'-Takt
- 9 neue Haltestellen
- Länge: ca. 3,9 + 5,7 km

Leistungsdaten:

- ca. 655.900 Strabkm/Jahr mit Fahrten aus Junkersdorf
- 10 Minuten Fahrzeit bis Glessen ab Weiden-West
- ca. 3.980 Fahrgäste/Tag

Kosten für Infrastruktur:

- 140,9 Mio. Euro netto



Variante B3

Stadtbahnstrecke zwischen Weiden-West und Niederaußem über Brauweiler, Glessen, Oberaßem sowie Widdersdorf

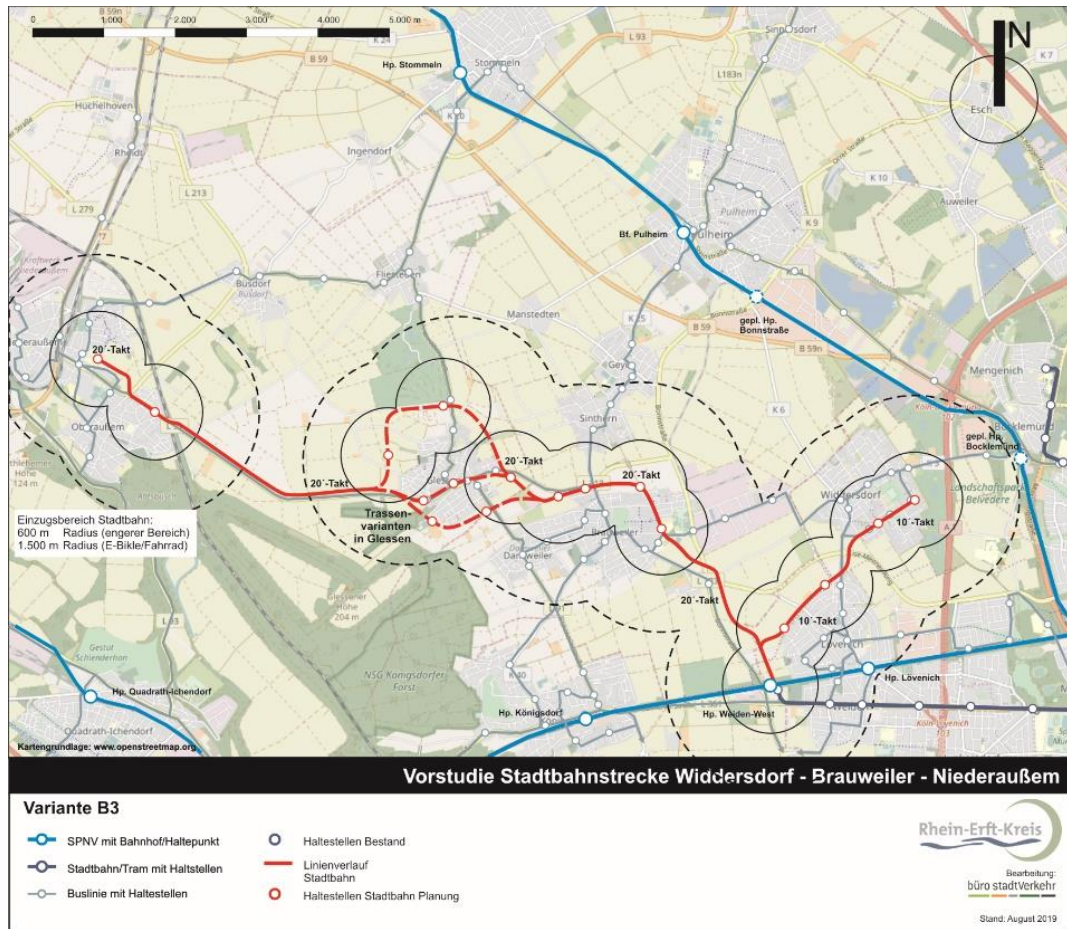
- Stichstrecke Widdersdorf wie in der Variante B1 im 10'-Takt
- Stichstrecke nach Niederaußem im 20'-Takt
- 13 neue Haltestellen
- Länge: ca. 3,9 + 5,7 km

Leistungsdaten:

- ca. 924.000 Strabkm/Jahr mit Fahrten aus Junkersdorf
- 21 Minuten Fahrzeit bis Niederaußem ab Weiden-West
- ca. 6.020 Fahrgäste/Tag

Kosten für Infrastruktur:

- 241,1 Mio. Euro netto



Führung der Stadtbahn im Bereich Glessen/Fliesteden/ Büsdorf

- Unterschiedliche Trassenführungen im Raum Glessen denkbar
- Hierzu bis zu 4 Varianten vorab geprüft
- Bis auf die Variante IV (südliche Umfahrung) sollten alle anderen Varianten weiter untersucht werden

Anmerkungen:

- Dargestellte Streckenführung der Varianten A1 bis A3 sowie B1 bis B3 stellen erste Überlegungen dar. → Große Machbarkeitsstudie werden selbstverständlich alle Trassenvarianten mit untersucht und geprüft.
- Nach der neue GVFG-Förderung (ab 2020) ist eine gemeinsame Nutzung der Trasse für den MIV/Stadtbahn auf Teilabschnitten nicht förderschädlich



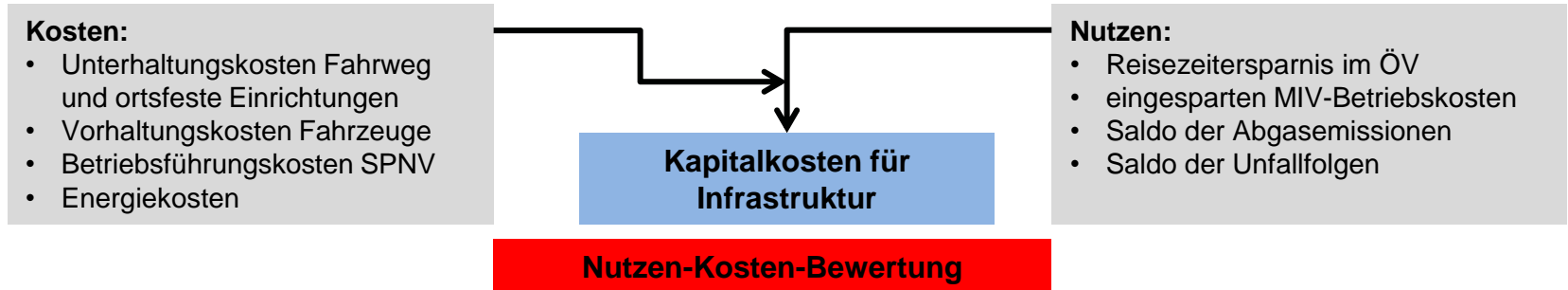
Vorstudie Stadtbahnstrecke Widdersdorf - Brauweiler - Niederaußem

Varianten der Führung der Stadtbahn im Bereich Glessen/Fliesteden/Büsdorf

| | |
|-----------------------------|-----------------------------------------------|
| SPNV mit Bahnhof/Haltepunkt | Linienverlauf geplante Stadtbahn Variante I |
| Stadtbahn mit Haltestellen | Linienverlauf geplante Stadtbahn Variante II |
| Buslinie mit Haltestellen | Linienverlauf geplante Stadtbahn Variante III |
| | Linienverlauf geplante Stadtbahn Variante IV |
| | Haltestellen Stadtbahn Planung |

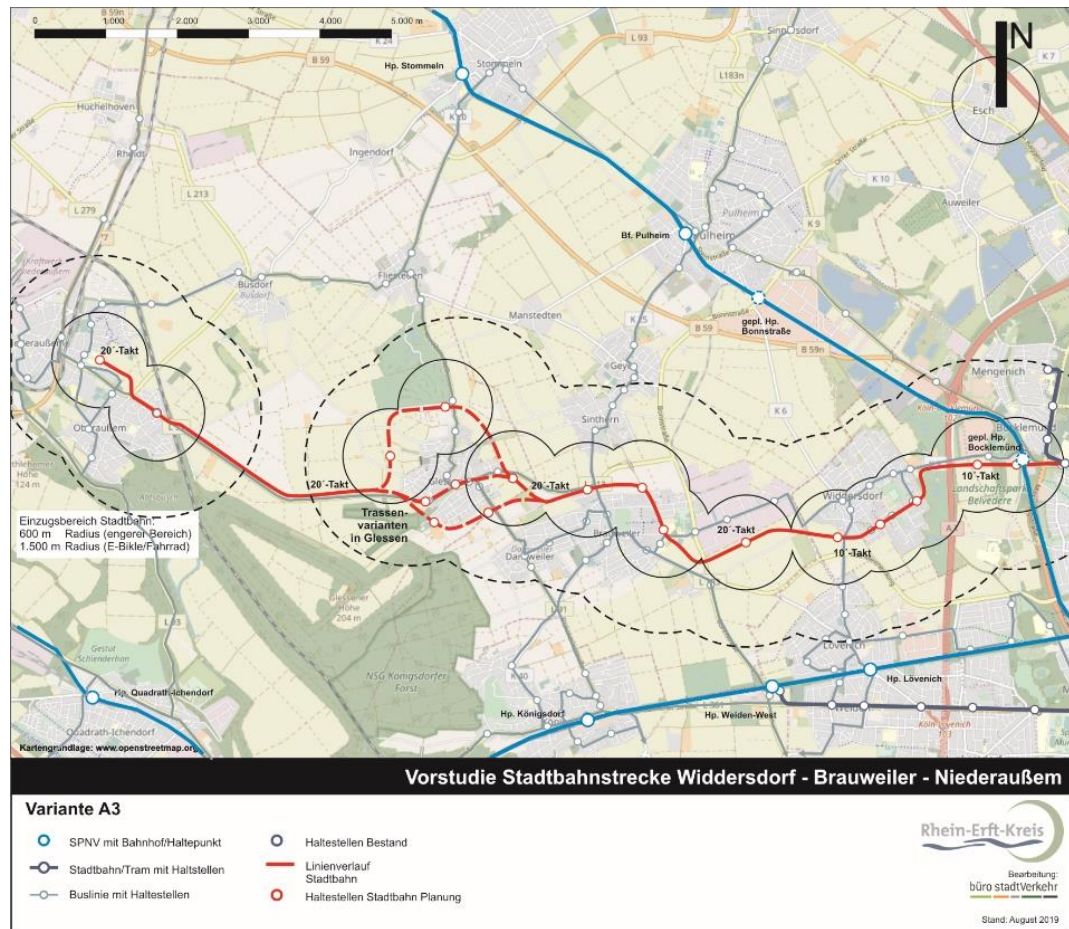
Nutzen-Kosten-Bewertung als Grundlage für die Förderung

- Standardisiertes Verfahren für ÖPNV-Förderprojekte.
- Nutzen-Kosten-Bewertung mit positivem Ergebnis (Nutzen-Kosten-Indikator $> 1,0$) ist Voraussetzung für eine Bezuschussung von ÖPNV-Investitionsmaßnahmen nach dem ÖPNVG-NRW.
- Nutzen-Kosten-Bewertung stellt eine volkswirtschaftliche Betrachtungsweise dar.
- Der Nutzen-Kosten-Indikator errechnet sich aus dem Quotient der Summe der Nutzenindikatoren abzüglich der Kosten sowie den kapitalisierten Investitionen für Fahrweg und ortsfeste Einrichtungen.



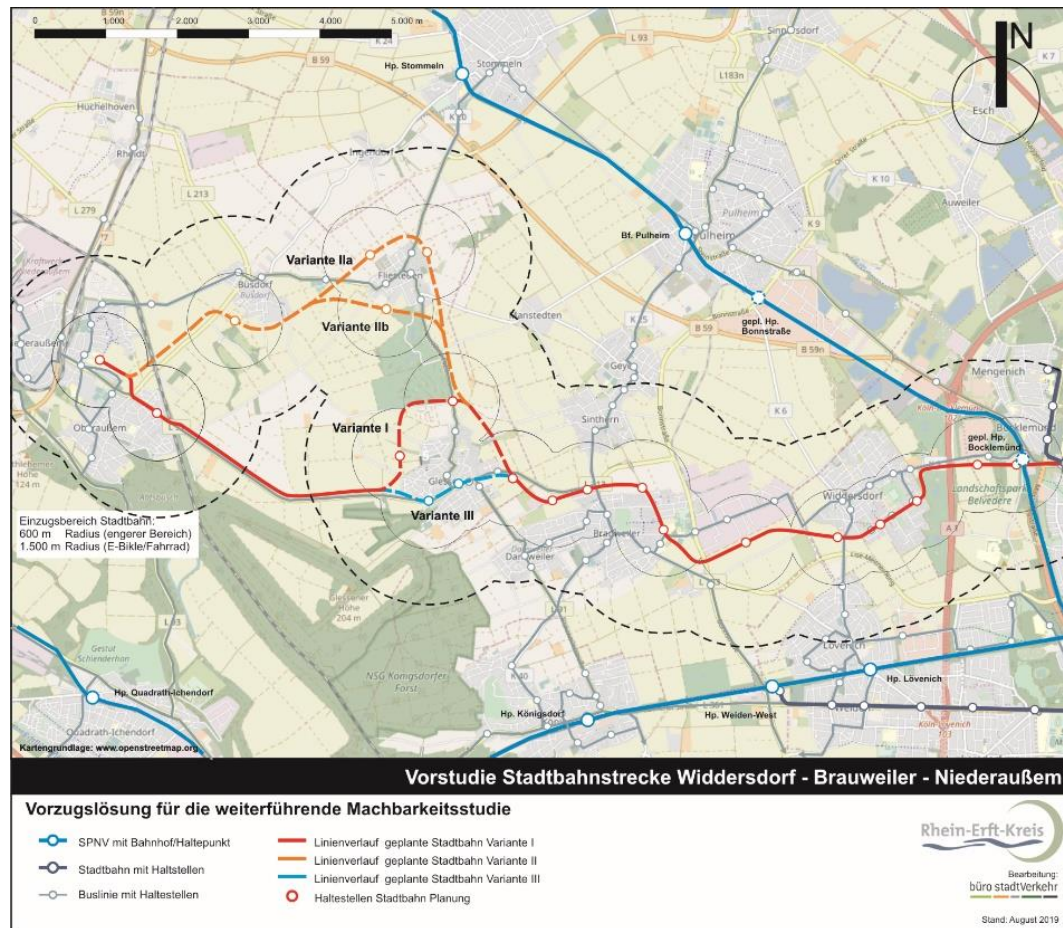
Empfehlungen

- Variante A3 weist den höchsten NKU-Wert auf (0,8).
- Die Varianten A1 und A3 können sinnvolle Entwicklungsstufen zur Variante A3 sein
- Um einen positiven NKU-Wert über 1 zu erhalten sind ergänzende siedlungsstrukturelle Maßnahmen erforderlich.
- Die Planfälle B1 bis B3 weisen wegen geringen NKU-Wert (deutlich unter 1) wenig Chancen auf Förderung.
- Aus gutachterlicher Sicht ist eine Stadtbahn in Richtung Niederaußem verkehrlich und siedlungsstrukturell unter Voraussetzung der getroffenen Annahmen im Gutachten sinnvoll und machbar.



Ausblick für die spätere Machbarkeitsstudie

1. Umfassende Trassenstudie im gesamt Korridor
 - ➔ alle möglichen denkbaren Varianten
 - ➔ Trassenvorschläge aus Bürgerschaft werden aufgegriffen
 - ➔ Bewertung aus umweltlicher, verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht
 - ➔ Auswahl einer Vorzugstrasse
 - ➔ Trassenvorschläge aus Bürgerschaft werden aufgegriffen
2. Festlegung Betriebskonzept mit Anpassungen im Busnetz
3. Kostenschätzung
4. Nachfrageberechnung mit den zusätzlichen Flächen entlang der Strecke
5. Stufenkonzept
6. Mobilstationskonzept
7. Erneute NKU-Bewertung
8. Umfassende Bürgerbeteiligung im Rahmen der Machbarkeitsstudie





büro stadtVerkehr



büro stadtVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Mittelstraße 55
D-40721 Hilden
Fon: 02103 / 91159-0
Fax: 02103 / 91159-22
www.buero-stadtverkehr.de

Geschäftsführende Gesellschafter:
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm
E-Mail: stuhm@buero-stadtverkehr.de
02103 / 91159 - 0