

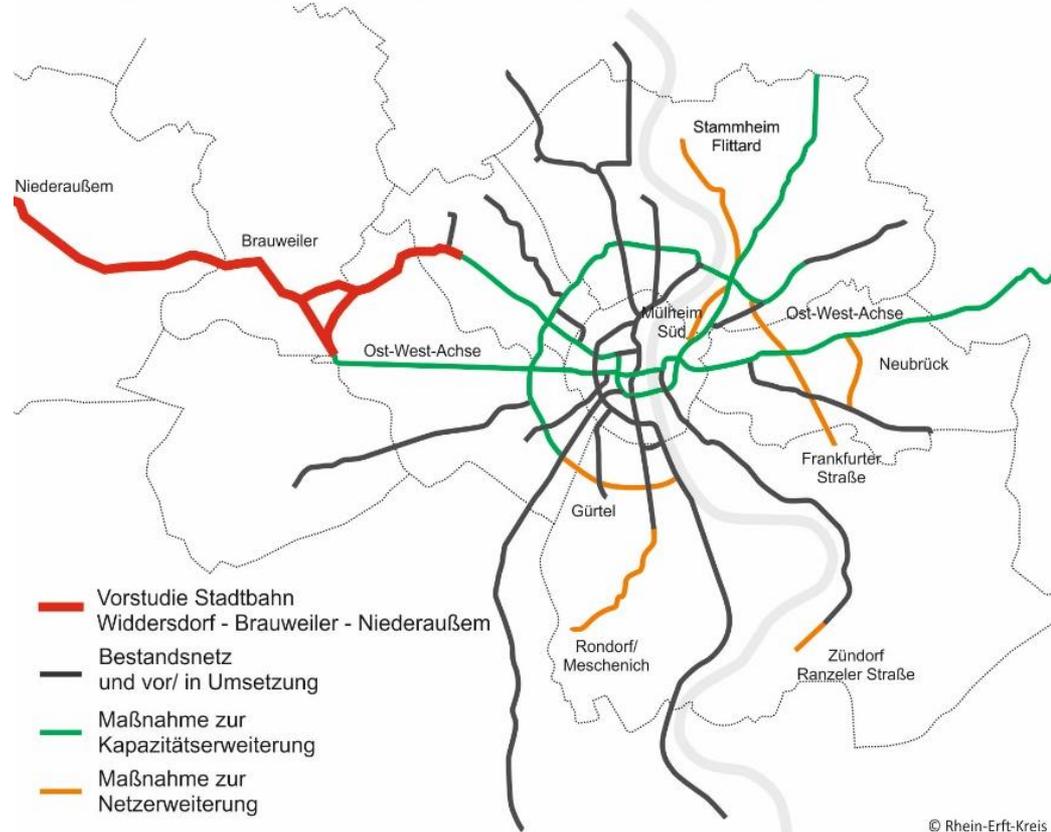


**Vorstudie Stadtbahnstrecke Widdersdorf - Brauweiler - Niederaußem  
Präsentation 14.09.2021 (Online-Veranstaltung)**

## 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

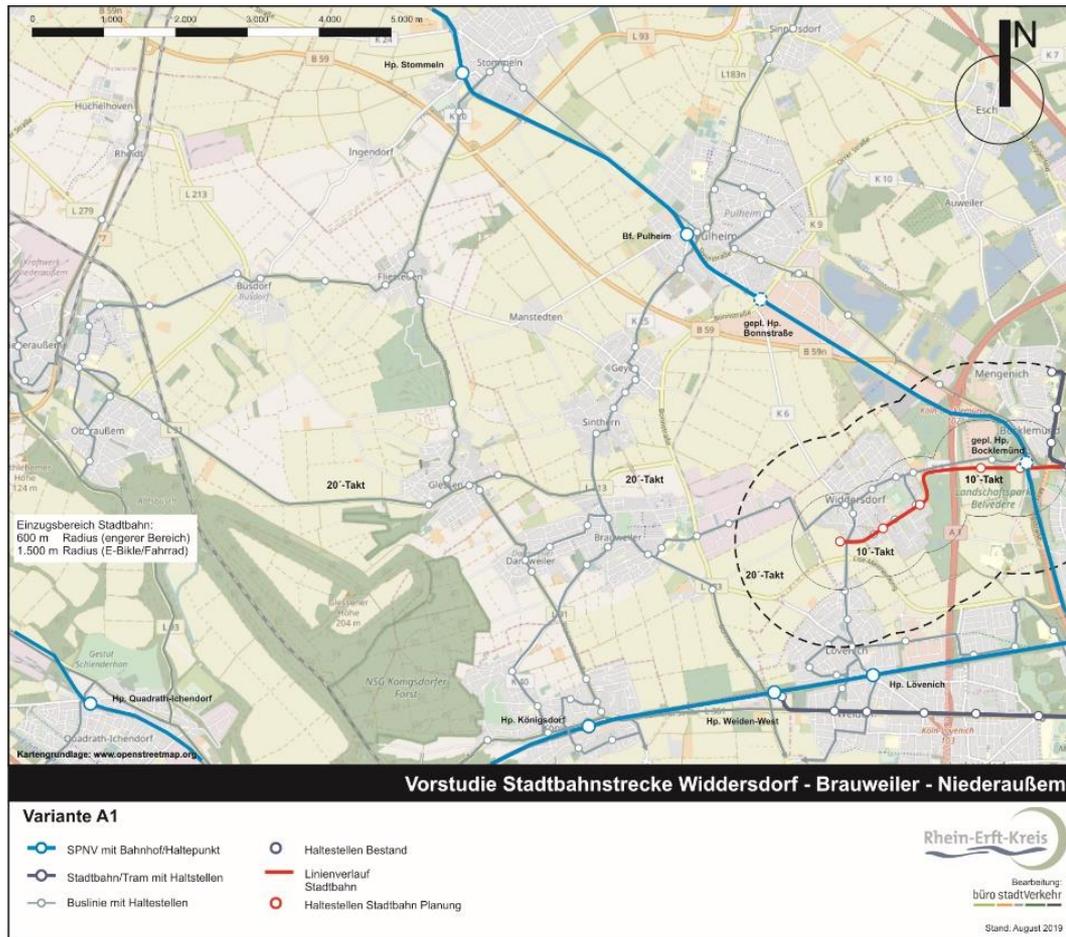
- Verlängerung der Linie 4 im 10'-Takt bis nach Widdersdorf
- 5 neue Haltestellen
- Länge: ca. 3,8 km
- Verknüpfung Stadtbahn mit der S-Bahnlinie 6 (Planung)

### 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

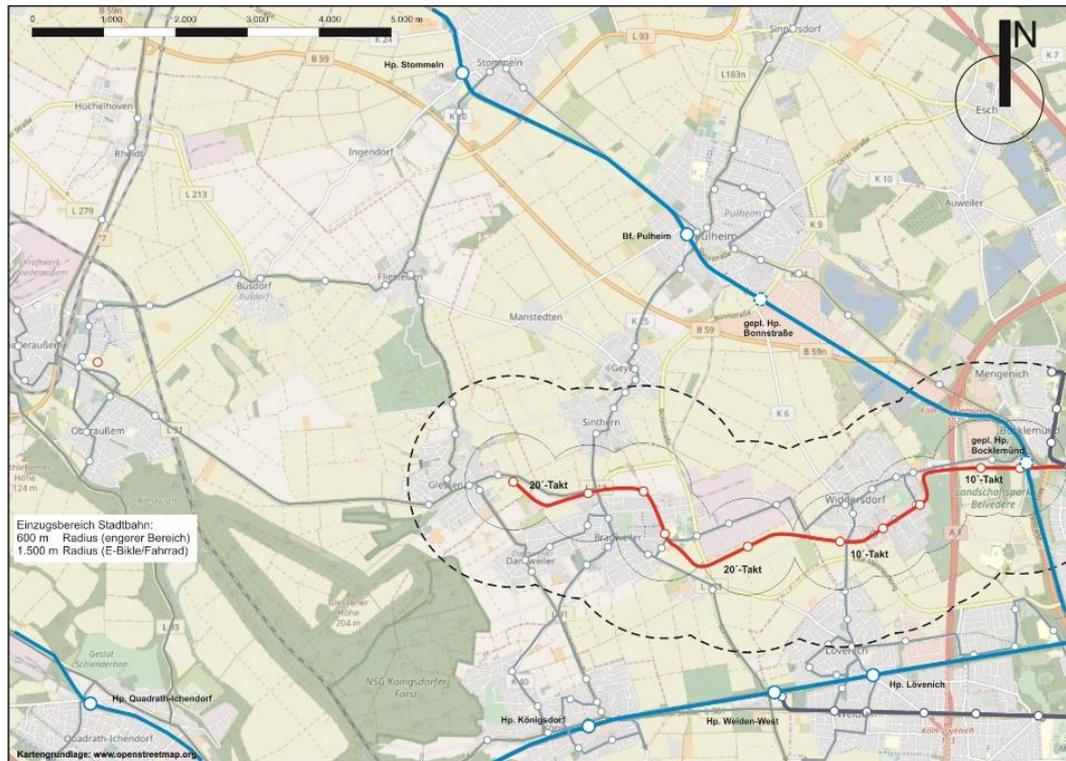
- Verlängerung der Linie 4 im 10'-Takt bis nach Widdersdorf und weiter im 20'-Takt bis Glessen
- 10 neue Haltestellen
- Länge: ca. 9,3 km
- Verknüpfung Stadtbahn mit der S-Bahnlinie 6 (Planung)

#### 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
- Stadtbahn/Tram mit Haltestellen
- Buslinie mit Haltestellen
- Haltestellen Bestand
- Linienverlauf Stadtbahn
- 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



Vorstudie Stadtbahnstrecke Widdersdorf - Brauweiler - Niederaußem

#### Variante A3

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

## Variante B1

### Stadtbahnstrecke zwischen Weiden-West und Widdersdorf

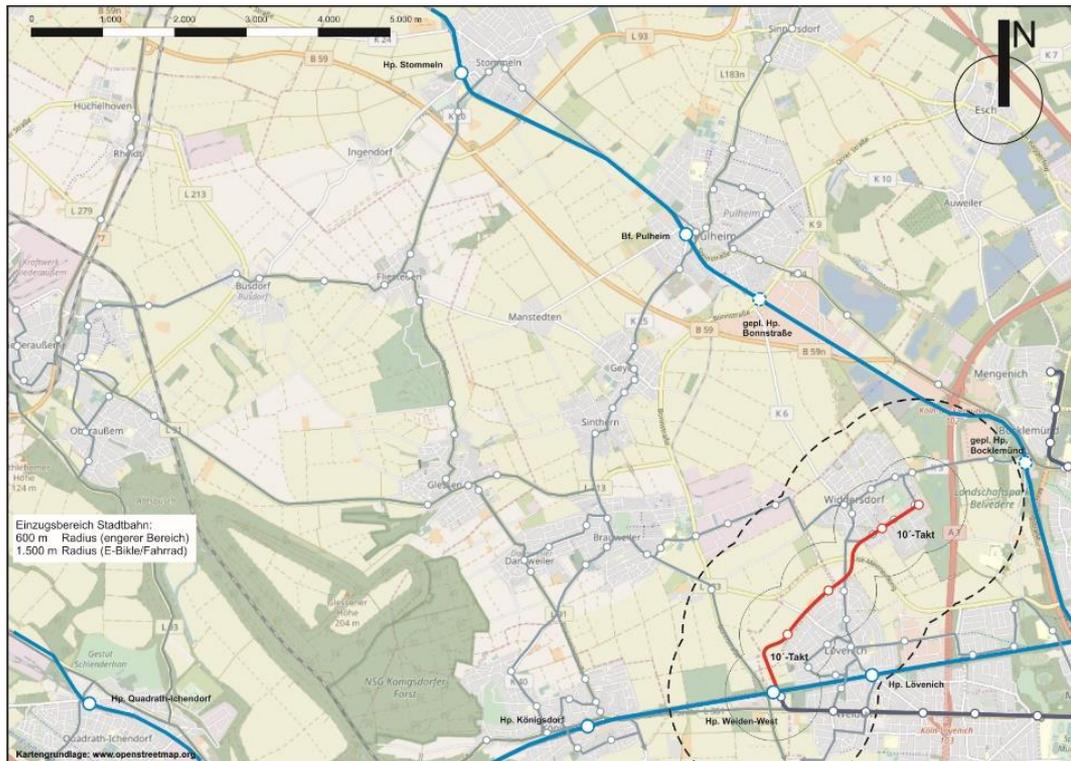
- Verlängerung der Linie 1 im 10'-Takt bis nach Widdersdorf
- 4 neue Haltestellen
- Länge: ca. 3,9 km

#### 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

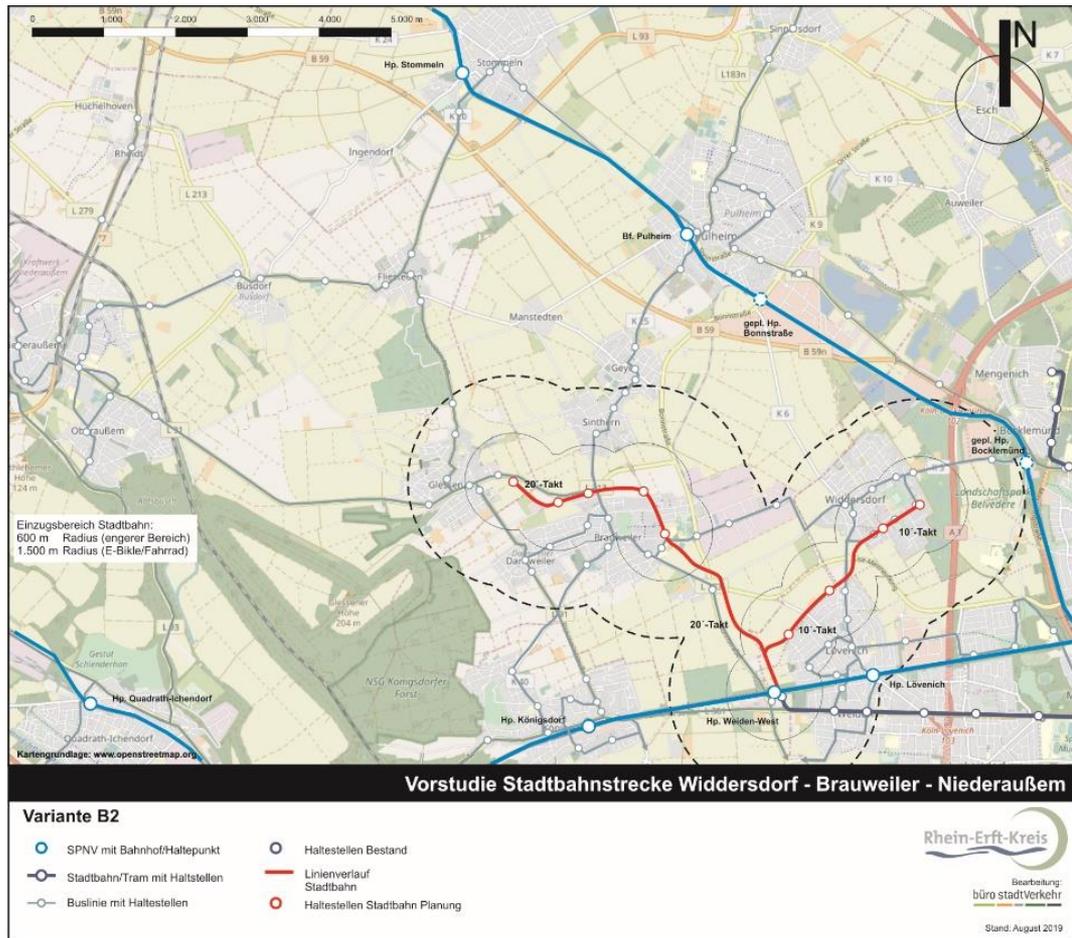
- Stichstrecke Widdersdorf wie in der Variante B1 im 10'-Takt
- Stichstrecke nach Brauweiler über die Helmholzstraße bis nach Glessen im 20'-Takt
- 9 neue Haltestellen
- Länge: ca. 3,9 + 5,7 km

### 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, Oberaußem 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

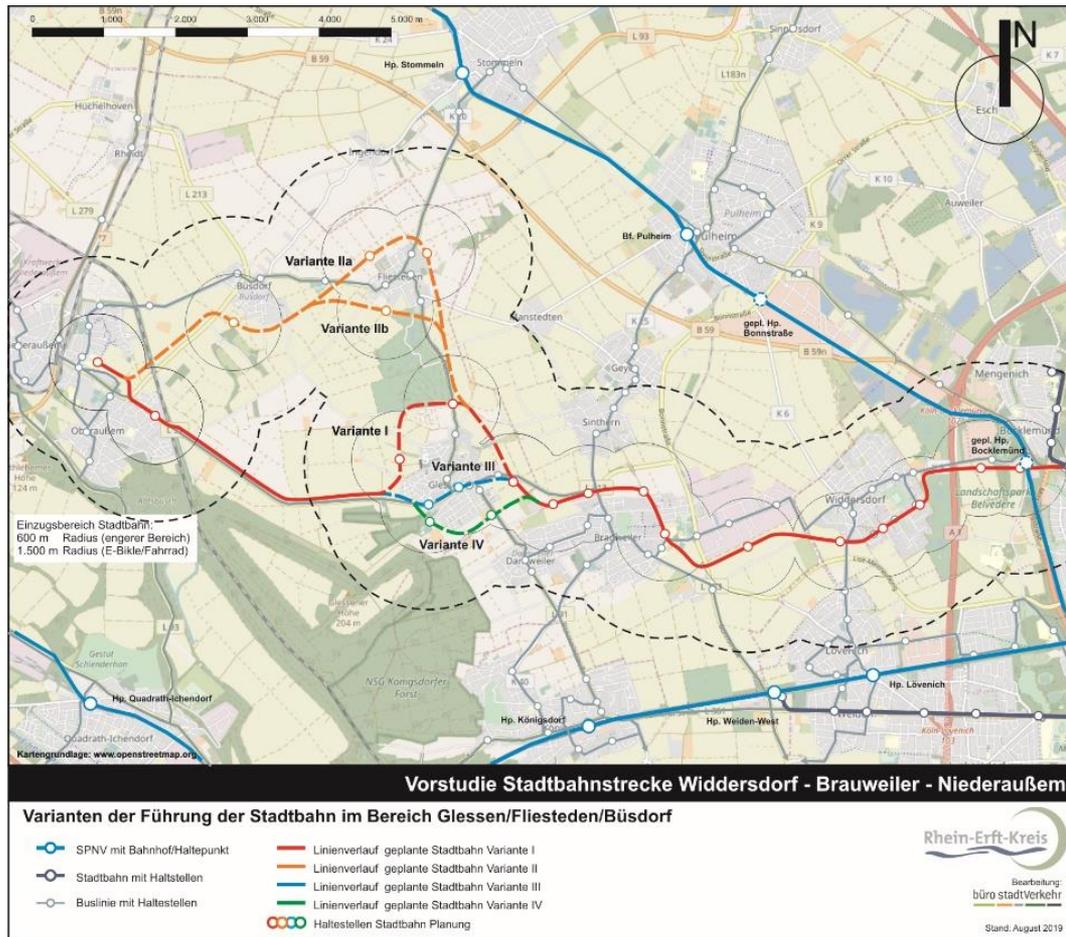


## Führung der Stadtbahn im Bereich Glessen/Fliesteden/ Büsdorf

- 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

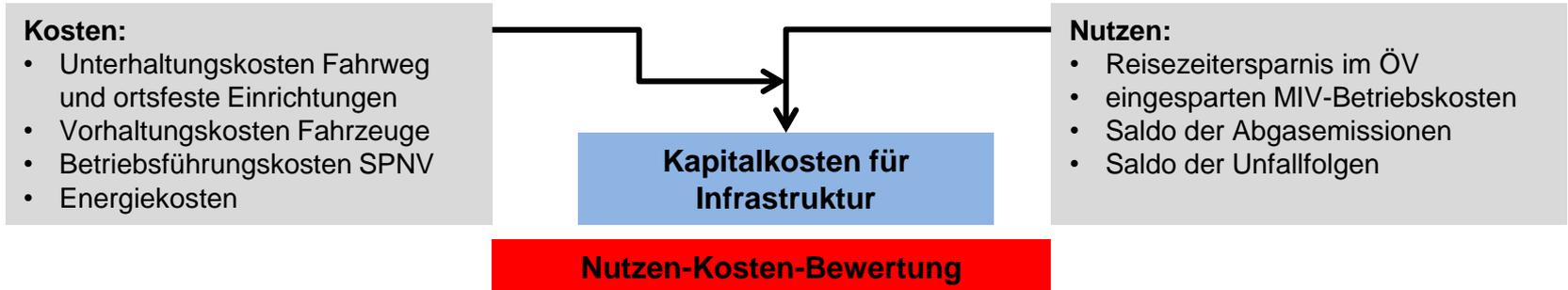
### Anmerkungen:

- 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



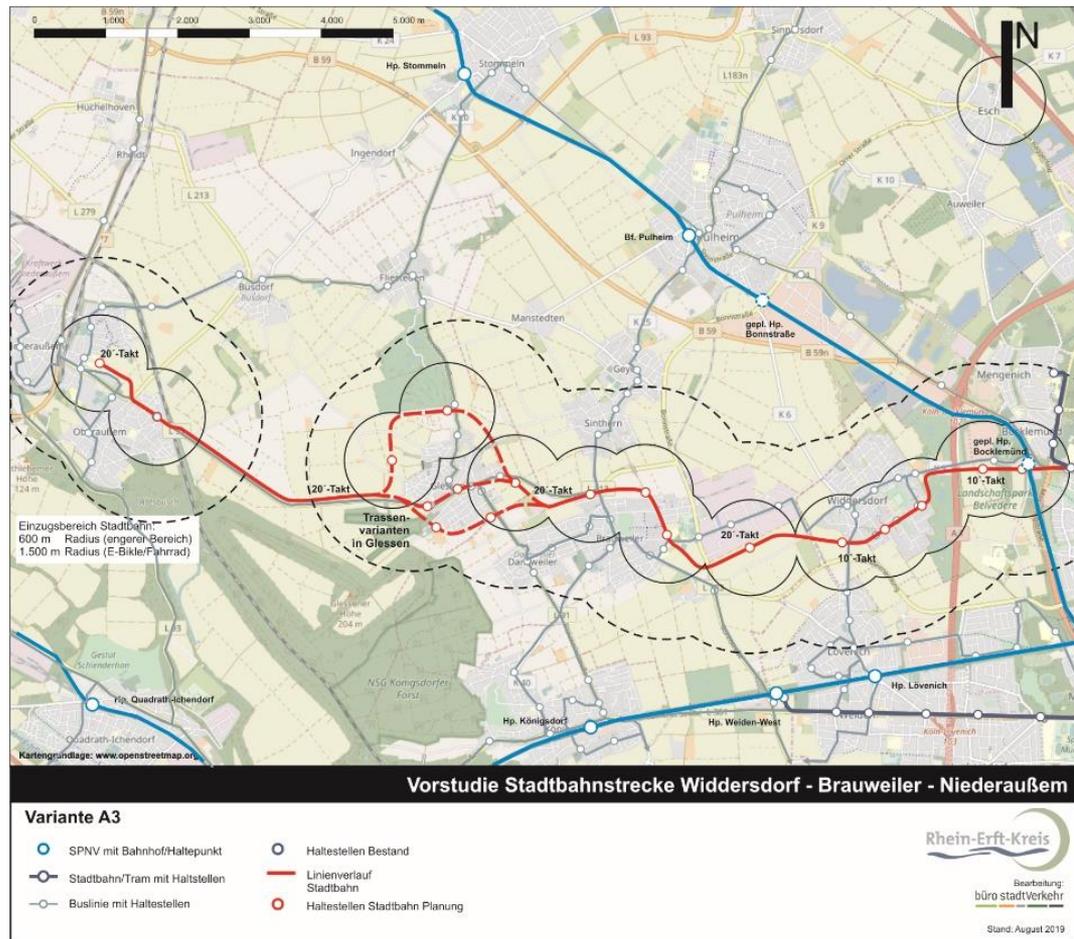
## Nutzen-Kosten-Bewertung als Grundlage für die Förderung

- 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.



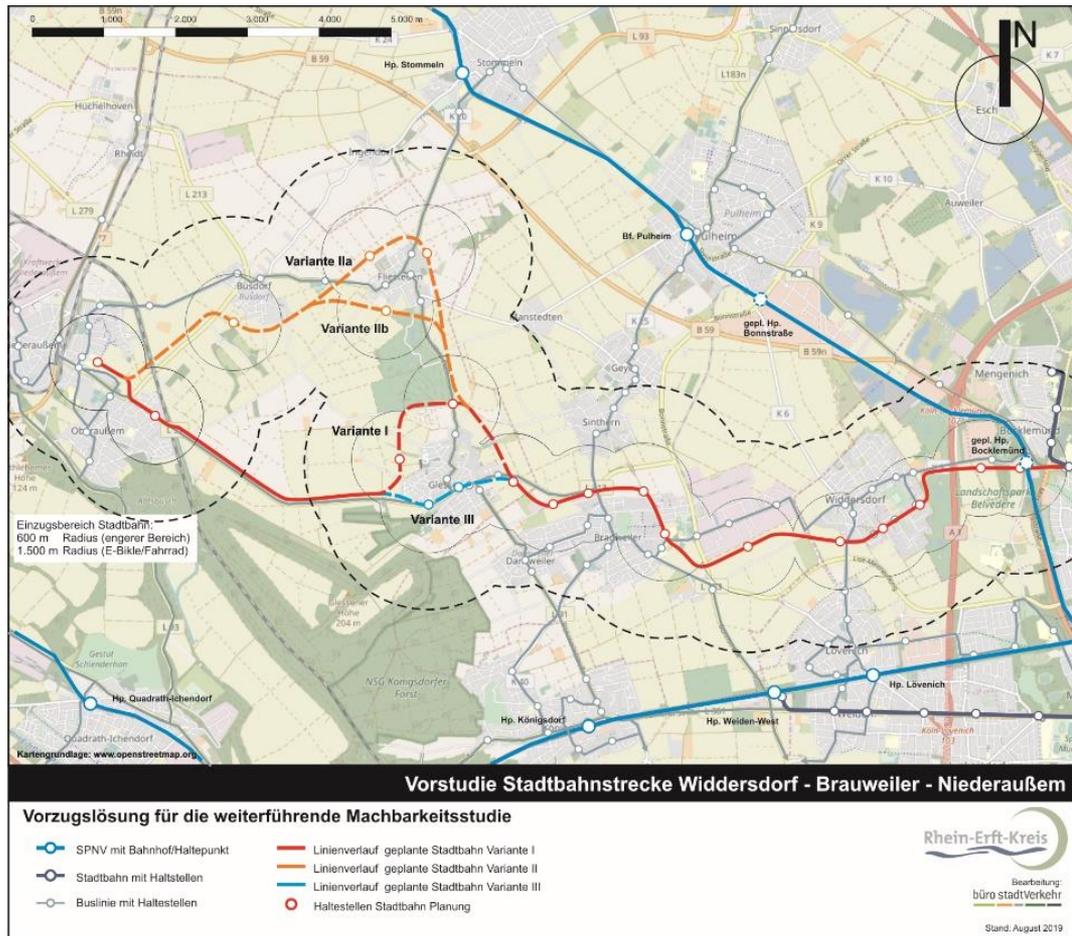
## Empfehlungen

- 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](http://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](mailto:stuhm@buero-stadtverkehr.de)  
02103 / 91159 - 0