

**Mitteilungsvorlage**  
vom 12.05.2023

öffentliche Sitzung

## Regiotram, Sachstand und nächste Schritte

### Beratungsreihenfolge

| Datum      | Gremium                                   |
|------------|---|
| 24.05.2023 | Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität |
| 01.06.2023 | Städteregionsausschuss                    |

### Sachlage:

#### Ausgangslage / Rückblick:

Die Idee einer Regiotram zur schienengebundenen Vernetzung der Kommunen Baesweiler, Alsdorf, Würselen und Aachen wurde 2017 durch die Initiative Aachen entwickelt und in die politische Diskussion gebracht.

In seiner Sitzung vom 27.09.2018 hat der Städteregionsausschuss (Sitzungsvorlage-Nr. 2018/0352) beschlossen, die Verwaltung der StädteRegion Aachen zu beauftragen, gemeinsam mit den Kommunen des Nordkreises, der Stadt Aachen und der Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV) ein Projekt Regiotram zu erarbeiten. In gleichem Sinne erfolgte ein entsprechender Beschluss des Mobilitätsausschusses der Stadt Aachen in seiner Sitzung vom 26.11.2018. Anschließend wurde die Projektkoordination Anfang 2019 auf die AVV GmbH übertragen.

Die grundsätzliche Umsetzbarkeit einer Regiotram wurde im Rahmen einer zweistufigen Machbarkeitsstudie durch die Büros Planung Transport Verkehr GmbH (PTV) und Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK) untersucht. Die zweite Stufe der Machbarkeitsstudie wird seit Oktober 2021 bearbeitet. Sie gliedert sich in die Bereiche:

- Detaillierung der technischen Machbarkeit (Trassierung)
- Detaillierung der betrieblichen Machbarkeit
- Verkehrliche Auswirkungen
- Wirtschaftlichkeitsberechnung
- Umsetzungskonzept

Die Ergebnisse hierzu liegen jetzt vor. Der technische und betriebliche Teil wurde im Oktober und November 2022 durch den AVV in allen beteiligten Kommunen vorgestellt. Demnach sind im Szenario „Regiotram Direkt“ vier Varianten einer Straßenbahn Aachen Normaluhr – Baesweiler, die sich im Bereich Alsdorf–Baesweiler unterscheiden, technisch und betrieblich machbar:

Variante 1 („Alsdorf West“): AL Berufskolleg – AL Annapark – AL KuBiZ – BA Reyplatz – BA Gerwerbegebiet

Variante 2 („Alsdorf Kurt–Koblitz–Ring“): AL Berufskolleg – AL Kellersberg – AL Rathaus – BA In der Schaaf – BA Nord

Variante 3 („Alsdorf Kurt–Koblitz–Ring + Stichstrecke KuBiZ“): AL Berufskolleg – AL Kellersberg – AL Rathaus – BA In der Schaaf – BA Nord + Stichstrecke AL Rathaus – AL Annapark – AL KuBiZ

Variante 5 („Alsdorf Zentrum“): AL Berufskolleg – AL Annapark – AL Rathaus – BA In der Schaaf – BA Nord

Tram- und Eisenbahnstrecken dürfen sich nicht höhengleich kreuzen, daher wird in den Varianten 1 und 5 eine Kreuzungsbeseitigung am Bahnhof Annapark erforderlich. Dies würde eine Tieferlegung der Eisenbahnstrecke Stolberg – Herzogenrath in einen Trog bedeuten.

Betrieblich ist in der Hauptverkehrszeit ein 7,5–Minuten–Takt im Abschnitt Aachen Normaluhr – Würselen Gouleystraße und ein 15–Minuten–Takt im nördlichen Abschnitt bis Baesweiler vorgesehen. Die Betriebszeiten entsprechen den aktuellen Betriebszeiten auf der Buslinie 51. Die Gesamtfahrtzeit beträgt je nach Variante zwischen 49 (Variante 2 und 3), 51 Minuten (Variante 5) und 52 Minuten (Variante 1).

### **Module Verkehrliche Auswirkungen und Wirtschaftlichkeit:**

Die Module „Verkehrliche Auswirkungen“ und „Wirtschaftlichkeit“ hatten sich aufgrund von Problemen mit der Datenbasis, dem aktuell in Fortschreibung begriffenen Verkehrsmodell Region Aachen, verzögert. Hierdurch konnte jedoch auf Basis von aktuellen Strukturdaten gerechnet werden, was der Qualität des Ergebnisses zugeht.

Am 27.03.2023 fand eine digitale Infoveranstaltung für die Kommunalpolitik statt, bei der die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsberechnung durch den AVV und den Gutachter PTV Transport Consult GmbH vorgestellt wurden. Die Präsentation des Gutachters liegt als Anlage 1 bei. Hierbei wurde nach dem vereinfachten Verfahren der Standardisierten Bewertung 2016+ gerechnet. Ein Projekt kann weiterverfolgt werden und hat Aussicht auf Förderung, wenn der volkswirtschaftliche Nutzen größer ist als die Kosten, deren Verhältnis, abgebildet im Nutzen–Kosten–Indikator (NKI) folglich größer/gleich 1 ist.

Unter Berücksichtigung eines Kosten–Sensitivitätspuffers von 30% weisen die verschiedenen Varianten die folgenden Nutzen–Kosten–Indikatoren auf:

Variante 1 (Alsdorf West): 0,72

Variante 2 (Alsdorf Kurt-Koblitz-Ring): 1,25

Variante 3 (Alsdorf Kurt-Koblitz-Ring + Stichstrecke KuBiZ): 0,81

Variante 5 (Alsdorf Zentrum): 1,14

Aussicht auf Förderung haben demnach die Varianten 2 und 5 und sind grundsätzlich umsetzbar.

Aufgrund der zusätzlichen Kosten in Höhe von rund 38 Mio. Euro für die Tieferlegung der euregiobahn ist der NKI der Variante 5 geringer als in Variante 2. Auch lassen sich in Variante 2 zwei Minuten schnellere Fahrzeiten zwischen Aachen und Baesweiler realisieren, wodurch ein Fahrzeug weniger benötigt wird.

Demgegenüber entstehen durch Variante 5 weitere Nutzen, die in der Standardisierten Bewertung nur unzureichend abgebildet sind. Insbesondere profitieren durch die Kreuzungsbeseitigung weitere Verkehrsteilnehmer (Eisenbahn, Bus, Individualverkehr), dessen Zusatznutzen nicht berücksichtigt werden kann. Auch die Erreichbarkeit der Alsdorfer Innenstadt und deren Angebote sowie die Umsteigebeziehungen in die RB20 in Richtung Stolberg (Köln) und Herzogenrath (Mönchengladbach) bieten wesentliche Vorteile, die in der Standardisierten Bewertung nicht vollständig abbildbar sind.

Im Vergleich mit anderen Projekten ist der (vorläufige) NKI von 1,1 bzw. 1,3 als üblich einzuordnen. Daher wird seitens der Gutachter empfohlen das Projekt weiterzuverfolgen.

### **Weiteres Vorgehen**

Es wird angestrebt, in den Septembersitzungen der kommunalen Ausschüsse und Räte Planungsbeschlüsse einzuholen. Hierzu wird innerhalb der etablierten interkommunalen Regiotram-Arbeitsstruktur ein Variantenvorschlag erarbeitet. Zudem finden unter Koordinierung des AVV Vorbereitungsgespräche im Hinblick auf die zukünftigen Projektstrukturen statt, sodass nach den Beschlüssen parallel zum Einstieg in die Planung mit dem Aufbau einer Gesellschaftsstruktur (Aufgaben und Rechtsform bzw. Einbettung in die Strukturen noch zu klären) begonnen werden kann.

Darüber hinaus wird die Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern intensiviert. Im September sind in den jeweiligen Kommunen aufsuchende Formate im Rahmen einer Roadshow geplant. Zudem sind weitere Informationsformate (Print, Erklärfilm) in Abstimmung. Auf der Webseite [www.regiotram-aachen.de](http://www.regiotram-aachen.de) wird fortlaufend über das Projekt informiert, das Dialogportal wird weiterhin rege genutzt.

### **Rechtslage:**

Es handelt sich um eine freiwillige Aufgabe.

**Personelle Auswirkungen:**

Keine.

**Finanzielle/bilanzielle Auswirkungen:**

Da die Machbarkeitsstudie zur Regiotram ein positives Ergebnis hervorgebracht hat, gilt es nun, die Kommunikation auszuweiten sowie das weitere Vorgehen zu planen und zu entwickeln. Hierfür fallen Kommunikationsleistungen sowie Personalkosten beim AVV in Höhe von insgesamt 172.000 € (städteregionaler Anteil ohne Stadt Aachen) an. Im Haushalt 2023 sind unter dem Sachkonto 543911 „Projekte im Rahmen der Regionalentwicklung“ 50.000 € für „anteilige Planungskosten Regiotram nach Auswertung und Abschluss der Machbarkeitsstudie“ im Produkt 15.01.04 veranschlagt. Innerhalb des Budgets kann über das Sachkonto 543988, Produkt 15.01.04., Kostenstelle 464000 ein Betrag in Höhe von 30.000 € in Anspruch genommen werden. Die darüber hinaus erforderlichen 92.000 € werden im Wege einer unerheblichen überplanmäßigen Aufwendung/Auszahlung mit Deckung über das Sachkonto 527901, Produkt 12.02.01., Kostenstelle 464000 abgewickelt.

**Ökologische Auswirkungen:**

Ein leistungsstarker und komfortabler ÖPNV fördert die Mobilitätswende und stellt eine wichtige Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs leistet wiederum einen erheblichen Betrag zur CO<sub>2</sub>-Einsparung und Luftreinhaltung in der StädteRegion Aachen.

Im Auftrag:

gez.: Lo Cicero-Marenberg

**Anlage:**

Präsentation des Gutachters (Anlage 1)