

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0142/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	18.02.2015
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
<b>Euregiobahn, Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Haltepunkt Richterich</b>			
<b>hier: Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der Bezirksvertretung Laurensberg vom 14.01.2015</b>			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
25.03.2015	B 5	Kenntnisnahme	

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Der Antrag gilt damit als behandelt.

**finanzielle Auswirkungen****PSP-Element 5-120102-900-07100-900-1 „CitizensRail Projekt Haltepunkte Richterich“**

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2015	Fortgeschriebener Ansatz 2015	Ansatz 2016 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2016 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	-3.303.000	-3.303.000	-3.303.000	-3.303.000
Auszahlungen	100.000	100.000	3.670.000	3.670.000	3.770.000	3.770.000
Ergebnis	100.000	100.000	367.000	367.000	467.000	467.000
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2015	Fortgeschriebener Ansatz 2015	Ansatz 2016 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2016 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	0		0			

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Bereits in den Jahren 2008 und 2011 wurde die Thematik eines Haltepunktes in Richterich in den politischen Gremien der Stadt Aachen beraten. Im Ergebnis wurde die Verwaltung beauftragt, mit dem für den SPNV zuständigen Aufgabenträger über die Aufnahme der Planungen für einen Haltepunkt der **euregiobahn** an der Hauptstrecke zu verhandeln. In der Sitzung der Bezirksvertretung Aachen Richterich sowie des Mobilitätsausschusses am 13.07.2011 sowie 15.09.2011 wurde eine vom NVR in Auftrag gegebene Planung für einen Haltepunkt südlich der Horbacher Straße am Abzweig der Bahnlinie nach Vetschau vorgestellt. Seinerzeit wurde mehrheitlich beschlossen, dass auch für eine Haltepunktvariante nördlich der Horbacher Straße eine Machbarkeitsstudie erstellt werden soll. Einen Überblick über die Lage der beiden Haltepunktvarianten „Süd“ und „Nord“ liefert die Anlage 1. Mit Antrag vom 14.1.2015 (s. Anlage 8) fordert die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg, dass die Vorlage zum Haltepunkt Richterich auch in der Bezirksvertretung Laurensberg vorgestellt wird.

### **EU Förderprojekt „Citizens Rail“**

Die Stadt Aachen ist Projektpartner in dem von der Europäischen Union geförderten Projekt Citizens Rail ([www.citizensrail.org](http://www.citizensrail.org)).

Projektpartner sind neben der Stadt Aachen die Plymouth University als Lead Partner, Devon & Cornwall Rail Partnership, Lancashire County Council (alle GB), Conseil Régional des Pays de la Loire (F), Parkstad Limburg (NL) sowie auf deutscher Seite der Aachener Verkehrsverbund sowie das Geographische Institut der RWTH Aachen.

Kern des Citizens´ Rail Projektes ist die Verbesserung und die Weiterentwicklung von regionalen Eisenbahnverbindungen sowohl in Bezug auf den Betrieb als auch in Bezug auf die Bahnhöfe / Haltepunkte.

Bei den Planungen sollen insbesondere Aspekte der Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung eine wesentliche Rolle spielen. So soll die Einbeziehung von verschiedenen Institutionen und gesellschaftlichen Gruppen wie z.B. Hochschulen, Schulen, Geschäftsleute, Politik, Bürgervereine, etc. in die Planungsprozesse intensiviert und die diesbezüglichen Erfahrungen unter den Projektpartnern ausgetauscht werden. Vor allem in England bestehen aus Vorgängerprojekten weitreichende Erfahrungen bei der Attraktivitätssteigerung von „kleinen“ Bahnhöfen unter Einbeziehung der o.g. gesellschaftlichen Gruppen und Institutionen.

In der Stadt Aachen werden im Rahmen des Citizens Rail Projektes neben den Planungen zum Haltepunkt Richterich auch Maßnahmen am Bahnhof Aachen West sowie am Haltepunkt Aachen Eilendorf durchgeführt und von der EU gefördert.

### **Machbarkeitsstudie Haltepunkt Richterich, Nordvariante**

Die Stadt Aachen, der Aachener Verkehrsverbund, der Nahverkehr Rheinland und die Deutsche Bahn Station & Service haben im Jahr 2013 gemeinsam die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für die Nordvariante vorbereitet. Nach einer Ausschreibung durch den AVV wurde das Unternehmen

Railistics, Wiesbaden, mit der Durchführung der Machbarkeitsstudie für die Nordvariante beauftragt. Unterauftragnehmer für städtebauliche Fragestellungen ist das Büro HJPplaner, Aachen. Railistics hatte bereits im Jahr 2008 die Machbarkeitsstudie für die Südvariante erarbeitet. Somit kann eine gute Vergleichbarkeit der Ergebnisse gewährleistet werden.

Ziel der Machbarkeitsstudie war die Ausarbeitung eines Planungskonzeptes für einen barrierefrei erreichbaren Haltepunkt der Euregiobahn in Richterich an der Hauptbahnstrecke nördlich der Horbacher Straße, die so genannte Nordvariante.

Diese Nordvariante sollte im Folgenden mit der Planung für die Südvariante, die bereits 2008 erarbeitet wurde, verglichen und eine Vorzugsvariante ausgewählt werden.

Als Bewertungskriterien sollten sowohl eisenbahntechnische als auch bahnbetriebliche Aspekte sowie städtebauliche und verkehrliche Kriterien herangezogen werden.

Im Folgenden werden die beiden Varianten beschrieben und die wesentlichen Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorgestellt:

#### Südvariante

Das Planungskonzept für die Südvariante ist in Anlage 2 dargestellt, Anlage 3 zeigt eine Visualisierung der Südvariante.

Die Planung der Südvariante sieht vor, dass der Haltepunkt im Einschnitt südlich der Horbacher Straße geplant wird. Die beiden 210 Meter langen versetzt angeordneten Bahnsteige sind über Rampen und Treppenanlagen von der Horbacher Straße zu erreichen. Der östliche Bahnsteig in Fahrtrichtung Herzogenrath ist zudem im Bereich der Bushaltestelle Berensberger Straße an die Roermonder Straße angebunden.

Beide Bahnsteige sollen mit einem ausreichend dimensionierten Wetterschutz ausgestattet werden. Fahrradabstellanlagen sind im Bereich der Zuwegung von der Horbacher Straße aus geplant.

#### Nordvariante

Das Planungskonzept für die Nordvariante ist in Anlage 4 dargestellt, Anlage 5 zeigt eine Visualisierung der Nordvariante.

Die Seitenbahnsteige der Nordvariante sind ebenfalls 210 Meter lang und schließen unmittelbar nördlich an die Brücke Horbacher Straße an. Der östliche Bahnsteig in Fahrtrichtung Herzogenrath wird über eine Treppenanlage an die Horbacher Straße angebunden. Eine barrierefreie Anbindung erfolgt über eine neue Zuwegung im Bereich des Bezirksamtes und der Bushaltestelle Richterich Rathaus. Der westliche Bahnsteig in Fahrtrichtung Aachen bietet drei Zugänge: Eine Treppe im Bereich des Hander Weges sowie eine weitere Treppe, die einen Zugang in die bereits heute bestehende Fußgängerunterführung ermöglicht. Zwischen diesen beiden Zugängen ist die Schaffung eines barrierefreien Zugangs geplant. Analog zur Südvariante werden beide Bahnsteige mit Fahrradabstellanlagen und Fahrgastunterständen ausgestattet. Auf der Westseite kann der Fahrgastunterstand aufgrund der Topographie mit der Fahrradabstellanlage und der Treppe kombiniert werden.

## **Bewertung der Varianten und Auswahl einer Vorzugsvariante**

Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass beide Varianten bahn- und bautechnisch realisierbar sind. Aus betrieblichen Gründen ist eine Andienung eines Haltepunkts in Richterich – unabhängig von seiner Lage – durch die Euregiobahn nur unter der Voraussetzung eines Betriebs der Euregiobahn mit elektrischen Fahrzeugen möglich. Die dazu erforderliche Elektrifizierung bislang nicht elektrifizierter Streckenabschnitte des Euregiobahnnetzes, wird laut NVR voraussichtlich im Jahr 2019 abgeschlossen sein.

Die Gutachter haben die Bewertung beider Varianten in einer Bewertungsmatrix gegenübergestellt. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Nordvariante deutlich besser bewertet wird als die Südvariante (s. Anlage 6).

Während die bahntechnische Machbarkeit bei beiden Varianten gleich beurteilt wird, zeigt insbesondere der Vergleich der folgenden Kriterien deutliche Vorteile zugunsten der Nordvariante:

- Sowohl die Qualität (ebenerdige Zugänge) als auch die Anzahl der Zugänge (Süd: 3 Zugänge, Nord: 5 Zugänge) zu den Bahnsteigen sprechen für die Nordvariante.
- Die parallele Führung der Horbacher Straße sowie die unmittelbare Nähe der Bebauung bei der Nordvariante erzeugen eine gute Einsehbarkeit für Dritte und somit eine im Vergleich zur Südvariante bessere soziale Kontrolle.
- Auch die Aspekte „Kombinationsmöglichkeiten mit öffentlichen Einrichtungen“ (Lage am Bezirksamt/Polizei), Erreichbarkeit von Bushaltestellen, Wegelängen (Umsteigen Bus/Bahn), Orientierung (Sichtbeziehung vom Bahnsteig zu benachbarten Gebäuden und Infrastrukturen) sowie die zentrale Lage im Ortskern von Richterich sprechen für die Nordvariante.
- Lediglich die Aspekte „Zuordnung von Reserveflächen“ (z.B. für die Aufnahme von P+R) und „Verknüpfungsmöglichkeiten mit der Avantisstrecke“ (Reaktivierung Via Avantis) stellen Kriterien dar, welche die Südvariante besser erfüllt.

Der Haltepunkt Richterich ist zwar vordergründig nicht als P+R Haltepunkt konzipiert, dennoch muss in der weiteren Planung hierfür eine Lösung gefunden werden. Hinsichtlich der Verknüpfung mit der ViaAvantis ist deren Realisierungsperspektive zunächst zu untersuchen. Anschließend könnte auch von der Nordvariante aus ein möglicher Haltepunkt der ViaAvantis über den Hander Weg gut erreicht werden.

### Kostenschätzung

Entscheidungsrelevant ist weiterhin die Kostenschätzung der Varianten. Hier schätzen die Gutachter die Bruttobaukosten der Südvariante auf 3,6 Mio €, die Nordvariante mit Bruttobaukosten von 2,83 Mio. € hingegen deutlich günstiger ein. Die Kostenschätzung der Südvariante wurde bereits in einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2008 mit einer Preisbasis 2007 errechnet. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurde auch die aktuelle Kostenschätzung der Nordvariante auf einer Preisbasis des Jahres 2007 abgeschätzt, um die Kostenschätzungen vergleichbar zu gestalten.

Die Gutachter haben anschließend mit Hilfe eines Baupreisindex des Statistischen Bundesamtes die Kostenschätzungen auf Preise für das Jahr 2014 hochgerechnet.

Demnach ergeben sich im Jahr 2014 für die Südvariante Kosten in Höhe von 4,27 Mio. € bzw. 3,35 Mio. € für die Nordvariante.

## **Bürgerbeteiligung**

Die Miteinbeziehung der Bürgerinnen und Bürger in den Planungsprozess ist ein wesentlicher Bestandteil der Planung. Dazu wurde frühzeitig eine gut besuchte Bürgerinformationsveranstaltung sowie eine Befragung der Richtericher Bürgerinnen und Bürger durchgeführt.

### Befragung

Im Vorfeld der Informationsveranstaltung wurde durch Studierende des Geographischen Institutes der RWTH Aachen eine Befragung zum Haltepunkt Richterich durchgeführt.

Hierbei wurden neben allgemeinen Angaben zum Verkehrsverhalten, Fragen zum geplanten Haltepunkt Richterich insbesondere zur gewünschten Ausstattung eines zukünftigen Haltepunktes erfragt. Zudem wurden Interessen und Wünsche in Bezug auf zukünftige Bürgerbeteiligungsprozesse ermittelt.

An fünf Werktagen im Juni 2013 wurden Interviews im Zentrum von Richterich durchgeführt. Hierbei wurden ca. 250 Personen befragt. Zudem bestand über den Zeitraum von drei Wochen die Möglichkeit, die Fragen online im Internet zu beantworten. Dieses Angebot nutzten insgesamt 384 Personen.

Als Ergebnis der Befragungen können folgende Punkte festgestellt werden:

- Eine Mehrzahl der Befragten begrüßt die Planungen für einen Haltepunkt in Richterich. Es wird davon ausgegangen, dass ein Haltepunkt sich positiv auf die Entwicklung des Richtericher Zentrums auswirken würde.
- Die am häufigsten genannten Kriterien und Ausstattungsmerkmale für einen Haltepunkt in Richterich sind Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, schnelle Zugänge zum Ortszentrum und Sicherheitsaspekte auf den Bahnsteigen.
- Viele der Befragten wünschen sich eine intensive Bürgerbeteiligung, wenige haben bereits persönliche Erfahrungen gesammelt.
- Die wesentlichen Beweggründe aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger an einer Bürgerbeteiligung teilzunehmen, sind Informationen zu erhalten und Ziele und Wünsche zu formulieren.
- Hinsichtlich der Informationskanäle wird das Internet als besonders wichtig eingestuft.

### Informationsveranstaltung im Schloss Schönau

Im Juli 2013 wurden die ersten Planungskonzepte der beiden Varianten im Rahmen einer frühzeitigen Bürgerinformation im Schloss Schönau der Öffentlichkeit vorgestellt. Zu dieser Veranstaltung erschienen ca. 80 Bürgerinnen und Bürger, die an verschiedenen thematischen Stationen (Variante Süd, Variante Nord, Verkehr und Städtebau allgemein, Bürgerinformation/-beteiligung) mit Planern diskutieren und Ihre Anmerkungen mitteilen konnten. In Anlage 7 sind einige Fotos der Veranstaltung sowie die Eingaben auf den Stellwänden der einzelnen Stationen dargestellt.

Als Ergebnis dieser Veranstaltung kann festgehalten werden, dass die Mehrheit der anwesenden Bürgerinnen und Bürger sich dafür aussprach, einen Haltepunkt in Richterich möglichst schnell zu realisieren. Hinsichtlich der beiden Varianten sprach sich der weitaus größere Anteil der Anwesenden für die Weiterverfolgung der Nordvariante aus.

Wesentliche Gründe hierfür waren, die Nähe des Haltepunktes Nord zu den zentralen Bereichen von Richterich und den damit verbundenen Möglichkeiten den Zentrumsbereich von Richterich mit der Realisierung des Haltepunktes aufzuwerten.

Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung wurden im weiteren Ausarbeitungsprozess durch die beauftragten Planer verwendet und flossen in die Ausarbeitung der Varianten ein. Zudem stellen Sie eine Grundlage auch für die folgenden Planungsphasen dar.

### **Zusammenfassung und weiteres Vorgehen**

Die im Rahmen des Citizens´ Rail Projektes erarbeitete Machbarkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass ein Haltepunkt der Euregiobahn an der Hauptbahn in Aachen Richterich unter der Voraussetzung der Umsetzung der bereits geplanten Elektrifizierung der Euregiobahn machbar ist. Die Nordvariante schneidet bei der Bewertung durch die Gutachter deutlich besser ab als die Südvariante. Dieses Ergebnis wird auch von den Bürgerinnen und Bürgern, die an der Bürgerinformationsveranstaltung im Juli 2013 teilgenommen haben, geteilt. Zudem ist die Nordvariante mit geschätzten Baukosten von 3,35 Mio. € (netto) deutlich günstiger als die Südvariante (4,27 Mio. €, netto).

Die Stadt Aachen hat den Haltepunkt Richterich bereits im Jahr 2013 zur Förderung beim Zweckverband Nahverkehr Rheinland zur Förderung angemeldet. Eine Aufnahme in das Förderprogramm ist noch nicht erfolgt, da die fehlende Elektrifizierung der Euregiobahn derzeit noch ein Realisierungshindernis darstellt. Eine Aufnahme in das Förderprogramm des NVR kann grundsätzlich erst erfolgen, wenn die betriebliche Anfahrbarekeit sichergestellt ist und wenn neue Zuwendungsmittel im Rahmen der Verlängerung des ÖPNVG NRW zur Verfügung stehen.

Die Verwaltung geht davon aus, dass die erforderliche Elektrifizierung der Euregiobahn in den kommenden Jahren vom NVR mit hoher Priorität vorangetrieben wird.

Schon jetzt wird die verkehrliche Sinnhaftigkeit eines Haltepunktes der Euregiobahn in Richterich und dessen grundsätzliche Förderfähigkeit vom NVR bestätigt.

Ohne die verbindliche Zusage von Fördermitteln wird weder die Stadt Aachen noch die DB einen Haltepunkt in Richterich errichten. Um die Voraussetzungen zu schaffen, einen qualifizierten Förderantrag zu stellen, ist in einem nächsten Schritt die Vorplanung der Vorzugsvariante notwendig.

Die Verwaltung empfiehlt in Abstimmung mit AVV und NVR, die Planung der Nordvariante weiter zu verfolgen. Hierzu ist eine Planungsvereinbarung u. a. mit der Deutschen Bahn notwendig, in der die weitere Aufgabenverteilung geregelt wird. Im Anschluss kann die Vergabe und Erarbeitung der Vorplanung vorbereitet werden. In diese Vorplanung sollen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sowie die Ergebnisse der bereits durchgeführten Bürgerbeteiligungen einfließen.

Teile der Vorplanung können gfs. noch über das Projekt Citizens Rail (Laufzeit bis 09/2015) von der EU mit einer Förderquote von 50 % gefördert werden. Angestrebt wird in diesem Rahmen die Durchführung eines sogenannten „Quality-Gate“-Audits, welches laut Deutscher Bahn zu passieren

ist, damit die Deutsche Bahn das vorliegende Gutachten von Railistics in ihre eigene Planungssystematik überführen kann.

Die Verwaltung schätzt die Kosten für die Vorplanung auf ca. 100.000 €.

### **Finanzielle Auswirkungen**

In den Haushaltsjahren 2015 bis 2018 stehen insgesamt Haushaltsmittel in Höhe von 3,77 Mio. € beim PSP-Element 5-120102-900-07100-900-1 „CitizensRail Projekt Haltep. Richterich“ für die Umsetzung der Maßnahme zur Verfügung. In den o. g. Haushaltsjahren ist mit einer Einzahlung von Fördermitteln in Höhe von 3,30 Mio. € zu rechnen.

Die Maßnahme ist im Haushalt 2015 unter dem investiven PSP Element 5-120102-900-07100-900-1 „CitizensRail Projekt Haltep. Richterich“ mit Mitteln in Höhe von 100.000 € eingeplant.

Weitere Mittel sind in den Folgejahren wie folgt eingeplant:

2016: 819.000 € Auszahlungen; 737.100 € Einzahlungen

2017: 1.119.000 € Auszahlungen; 1.007.100 € Einzahlungen

2018: 1.732.000 € Auszahlungen; 1.558.800 € Einzahlungen

Die Einplanung der Mittel in den Haushalt 2015 ff. gilt vorbehaltlich der Beschlussfassung des Rates der Stadt Aachen sowie der Genehmigung durch die Bezirksregierung.

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Übersichtslageplan Varianten

Anlage 2: Südvariante – Lageplan Planungskonzept

Anlage 3: Südvariante - Visualisierung

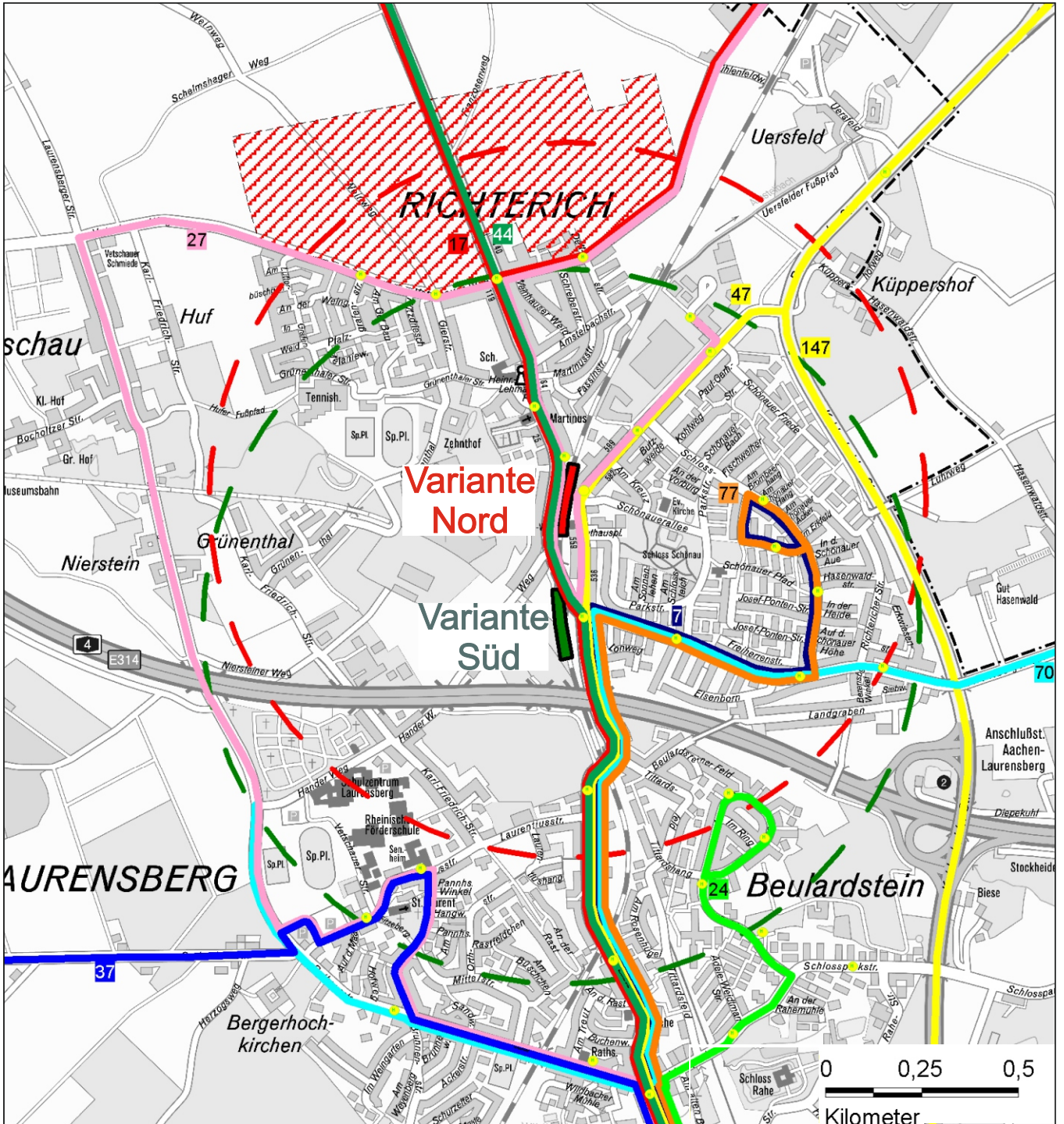
Anlage 4: Nordvariante – Lageplan Planungskonzept

Anlage 5: Nordvariante – Visualisierung




Anlage 6: Bewertungsmatrix

Anlage 7: Fotos der Bürgerinformationsveranstaltung

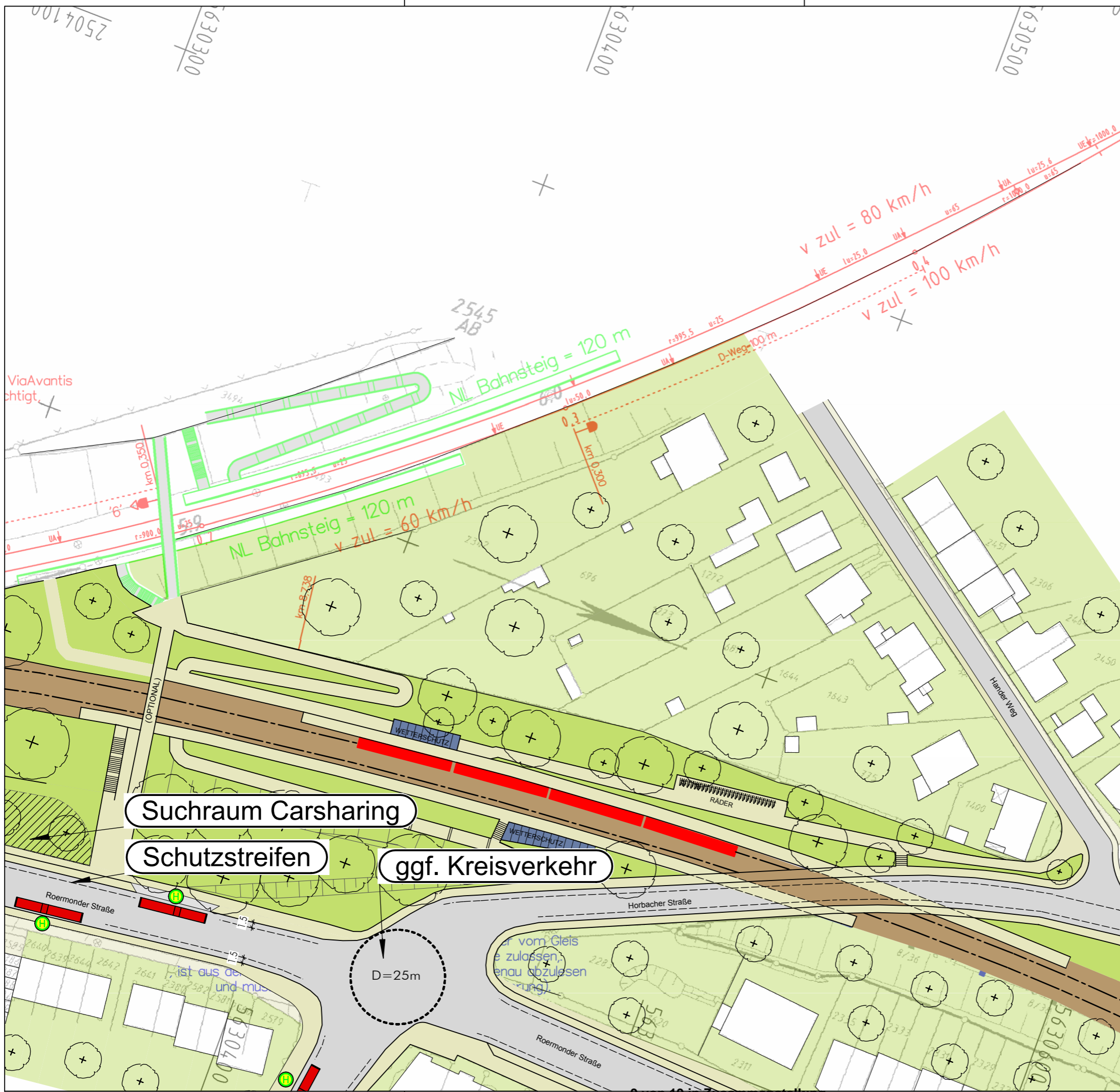
Anlage 8: Antrag vom 14.1.2015



## Haltepunkt Richterich - Übersicht Varianten

-  Variante Nord (Vorschlag Verwaltung) mit 1000 Meter Einzugsradius
-  Variante Süd (Vorschlag AVV/NVR) mit 1000 Meter Einzugsradius
-  Planungsgebiet Richterich Dell





**STADT AACHEN**  
**RICHTERICH HALTEPUNKT EUREGIOBAHN**  
**LAGEPLAN HALTEPUNKT SÜD - PLANUNGSKONZEPT**

PROJEKT-PLANNR. INDEX	STAND	MASZTAB
951. 306	17.06.2014	1:1000

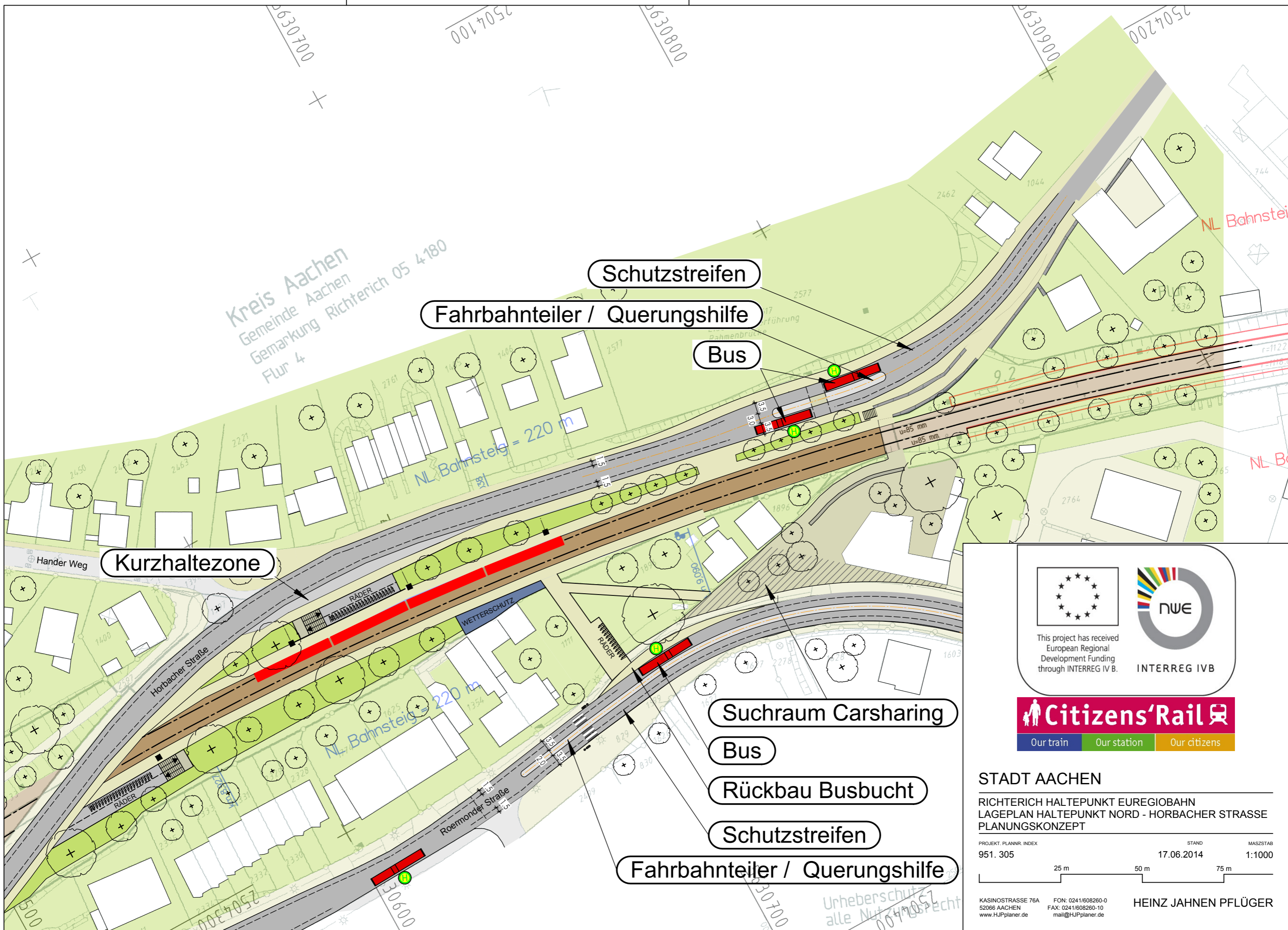
KASINOSTRASSE 76A  
 52066 AACHEN  
 www.HJPplaner.de

FON: 0241/608260-0  
 FAX: 0241/608260-10  
 mail@HJPplaner.de

**HEINZ JAHNEN PFLÜGER**

## Anlage 3: Haltepunkt Richterich - Visualisierung Südvariante





Kreis Aachen  
Gemeinde Aachen  
Gemarkung Richterich 05 4-180  
Flur 4

Kurzhaltezone

Schutzstreifen

Fahrbahnteiler / Querungshilfe

Bus

Suchraum Carsharing

Bus

Rückbau Busbucht

Schutzstreifen

Fahrbahnteiler / Querungshilfe

This project has received European Regional Development Funding through INTERREG IV B.

INTERREG IVB

Citizens' Rail

Our train | Our station | Our citizens

STADT AACHEN  
RICHTERICH HALTEPUNKT EUREGIOBAHN  
LAGEPLAN HALTEPUNKT NORD - HORBACHER STRASSE  
PLANUNGSKONZEPT

PROJEKT_PLANNR. INDEX	STAND	MASZTAB
951.305	17.06.2014	1:1000

KASINOSTRASSE 76A  
52066 AACHEN  
www.HJPplaner.de

FON: 0241/608260-0  
FAX: 0241/608260-10  
mail@HJPplaner.de

HEINZ JAHNEN PFLÜGER

## Anlage 5: Haltepunkt Richterich - Visualisierung Nordvariante



# Anlage 6: Machbarkeitsstudie Haltepunkt Richterich - Bewertungsmatrix

Projektbericht  
Bahnhaltelpunkt Richterich

railistics  
||||

## Bahnhaltelpunkt Richterich Variantenvergleich

Kriterium	Wichtung	Variante			
		Süd		Nord	
		Wert	Wicht	Wert	Wicht
bahntechnische Machbarkeit	10,00%	2	0,2	2	0,2
Anzahl Anbindungen an bestehende Verkehrsanlagen	5,00%	0	0	2	0,1
Qualität Anbindungen an bestehende Verkehrsanlagen	10,00%	0	0	2	0,2
Einsehbarkeit / soziale Kontrolle	10,00%	1	0,1	2	0,2
Kombinationsmöglichkeit mit öffentl. Einrichtungen	10,00%	-2	-0,2	2	0,2
Verknüpfung SPNV - Bushaltstellen	5,00%	1	0,05	1	0,05
Potential Bündelung Busverkehr am Haltepunkt	5,00%	2	0,1	1	0,05
Barrierefreiheit / Erreichbarkeit	10,00%	0	0	2	0,2
Wegelängen	10,00%	0	0	2	0,2
Zentrale Lage in Richterich	5,00%	0	0	2	0,1
Zuordnung Reserveflächen	5,00%	2	0,1	0	0
Verknüpfungsmöglichkeit Avantisstrecke	5,00%	2	0,1	0	0
Orientierung	10,00%	0	0	2	0,2
Summe	<b>100,00%</b>	8		20	
<b>gewichtetes Ergebnis</b>			<b>0,45</b>		<b>1,7</b>

### Wertung:

- voll erfüllt = 2
- erfüllt = 1
- neutral = 0
- nicht erfüllt = -1
- kontraproduktiv = -2

# Anlage 7: Fotos der Bürgerinformationsveranstaltung



# Anlage 7: Fotos der Bürgerinformationsveranstaltung Eingaben zur Variante Süd

## Thema: Standortalternative Süd

Machbarkeitsstudie Bahnhofspunkt Richterich  
Bürgerbeteiligung 09.07.2013

Was finden sie gut an der Planung zur Südvariante?

⊕ mögliche Verknüpfung  
AVANTIS-Linie

SÜD: BESSERER ANSCHLUSS  
BUSSE  
VERKNÜPFT

SÜD:  
BESSERE WEG. LÄRM  
(WENIGER BETROFFEN)

SÜD:  
STADTEBAULICH MEHR  
POTENZIAL (FLÄCHE)

Was sollte besser geändert werden?

⊖ lange Fußwege  
keine direkte Querung

Parkplätze vorsehen  
(z.B. für Mobilität + Geschäfte)

HP Süd ist unübersichtlich  
Problem soziale Sicherheit

⊖ größere Unterstellfläche  
z.B. Müschen u. überdachte  
Fahrradständer bei schlechtem  
Wetter

Weitere Anregungen / Wünsche:

Lärmschutz wichtig

Anwohner parken  
wg. zusätzlichem Parkdruck

Kiss + Ride wichtig  
Langzeitparkplätze  
nicht nötig!

das Umfeld zur Erreichung der  
Bahnhöfe ist in der Südvariante  
behindert / schlechter.  
die Unterquerung hat 1 ziemlich  
steile, die Brücke hat 2 über  
den Gehweg



991\_130708 Plakat Süd Anregungen.doc

HEINZ JAHNEN PFLÜGER

# Anlage 7: Fotos der Bürgerinformationsveranstaltung Eingaben zur Variante Nord

## Thema: Standortalternative Nord

Machbarkeitsstudie Bahnhofpunkt Richterich  
Bürgerbeteiligung 09.07.2013

Was finden sie gut an der Planung zur Nordvariante?

Positiv: Busanbindung  
gut gelöst

Schwerpunkt Lied-  
Lungengebiet

erschließung Bahnsteige  
Brücke + Unterführung.  
(weniger Rampen)

• Neue Bushaltestelle hat  
direkten Zugang zum Hande  
Weg (Sozialzentrum).  
• Einseitige Lage

**NORD BESSER VS.  
ERREICHBARKEIT**

Vorteil Nord  
Zentral in Richterich  
für mehr Personen zu Fuß  
erreichbar.

Hande Weg ist Schulweg  
Derzeitige Bushaltestelle  
dabei unhalbar, vorgeschlagene  
Lösung, viel besser

was ändert die  
Nordvariante?

Nord viel  
bessere Anbindungen!

rt werden?

Einbindung und Aufwertung  
der alten Umkle-Kabine  
Rovermunde Str./Haberstr.

Kiosk oder sogar Café  
vorsehen  
+ bei Nordvariante besser  
als gesunken in den Ort

P+R - (Parkplatz)  
Stellplätze  
(ca. 50 St.)  
ggf. Penny (P)/Roder  
nutzen

Fahrradboxen, ggf.  
vorsehen  
+ genügend Stellplätze  
+ Ladestation E-Bikes

RE soll dort halten  
auch RB 33  
soll am HP Richterich  
halten

kurze Wege zum  
Ticketautomaten, ggf.  
mehr als 1 pro Bahnsteig

K+R anlegen,  
ggf. auch statt P+R

Einhausung des Bahnsteig  
mit einer  
Ladenpassage

als Süd. Wollfahlfahrt  
bei durchfahrenden Zügen.  
Leute werden nur in Breite  
in der Höhe nicht so klein

Einrichten von Pkw-  
Stellplätzen nicht  
erforderlich

von dem Fußgängerstunnel  
Ende Amsterdamer Straße  
nach Roderweg  
auf jeder Seite ein Pfad zu  
den Gleisen, ermöglicht  
parken!

Fußgängerbrücke  
die Rovermunde Str.  
und Bahn überquert

weitere Anlegungen, Wünsche:

großzügige Fußverbindung  
zw. Alt + Neu Richterich  
am Bahnhof

Schutz der Anwohner  
durch Mauer o.ä.  
gegen Bahnsteige

**VARIANTE NORD  
SOZIALE SICHERHEIT  
BESSER**

Fußweg unter Brücke  
prüfen (Anbindung an  
Bushaltestelle)

Linie 44 darf nicht  
entfallen.  
Kein Bus soll entfallen.



951 130708 Pakt Nord Anlegungen.doc

HEINZ JAHNEN PFLÜGER



# Anlage 7: Fotos der Bürgerinformationsveranstaltung Eingaben zu Städtebau / Verkehr allgemein

## Thema: Rahmenbedingungen Städtebau und Verkehr

Machbarkeitsstudie Bahnhofsteilpunkt Richterich  
Bürgerbeteiligung 09.07.2013

### Verkehr

P+R auch für  
ältere Kunden

Thema Fußgängerunterführung:  
Sollte kurz-mittelfristig für Fahrräder  
passierbar gemacht werden!  
Der Umweg über Brücke + Kreuzung ist  
sehr fahrrad unfreundlich.

Wird uns  
Einsparungen  
Sparen auch  
RB + RE

Parkplätze  
berücksichtigen

Anwohnerschutz  
Paddelpark

Anbindung  
Busse

Informationssystem  
(Anbindungen)  
Pünktlichkeit Anschlüsse  
HBF

### Barrierefreiheit

Aufzüge  
einplanen  
→ direkte Weise

Treppen fahrrad-  
schiebefähig gestalten  
auch Trolly

### Städtebau

KEIN HALTEPUNKT  
WG. ZUSÄTZLICHEM  
LÄRM

BEZIRKSART ZUM  
BAHNHOF ÖFFNEN!

P+R AUF  
PENNY-MARKT  
(IMMER LEER)

KIOSK MIT  
FAHRKARTEN VERKAUF  
AM BEZIRKSART

HÄLLEN BEZIRKSART  
AUS LOGISTISCHEN  
GRÜNDEN NOTWENDIG!  
YES DUNCH GRÜNE.

sta

**Citizens' Rail**  
Our train Our station Our citizens



951130708 Plakat Städtebau Verkehr Anregungen.doc

HEINZ JAHNEN PFLÜGER

# Anlage 7: Fotos der Bürgerinformationsveranstaltung Eingaben zur Bürgerbeteiligung allgemein



**Bündnis 90 / Die Grünen  
In der Bezirksvertretung Laurensberg**

Karin Schmitt-Promny  
Steppenbergrweg 85  
52074 Aachen

Herrn Bezirksbürgermeister  
Christian Krenkel  
Bezirksamt Laurensberg  
Rathausstr. 12

52072 Aachen

Stadt Aachen / BA 5

14. JAN. 2015

E/FB \_\_\_\_\_ Anl. \_\_\_\_\_

Aachen, 14.01.2015

**Betreff: Euregiobahn-Haltepunkt  
Richterich / Laurensberg**

Sehr geehrter Herr Krenkel,

die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen beantragt, den o.g. Punkt aus aktuellem Anlass noch kurzfristig auf die Tagesordnung der kommenden Sitzung der Bezirksvertretung Laurensberg am 21.01.2015 zu setzen, da bereits am 22.01.2015 der Mobilitätsausschuss u.a. zu diesem Thema tagt.

**Begründung**

Bereits vor einigen Jahren hat unsere Fraktion beantragt für den Stadtteil Laurensberg einen Anschluss an die Euregiobahn zu schaffen.

Als Haltepunkt wurde bereits damals vorgeschlagen einen Standort im Übergang der Stadtteile Laurensberg und Richterich im Bereich der Brücke über die Bahn an der Roermonder Str. zu finden.

Nunmehr scheint die Errichtung einer Euregiobahn-Haltestelle im Stadtteil Richterich in greifbare Nähe gerückt zu sein.

Zur Debatte stehen dabei zwei unterschiedliche Haltepunkte: Variante Nord und Süd.

Die Variante Süd liegt in der Nähe des Übergangs zwischen Richterich und Laurensberg und kann einen Anschluss von Laurensberg an das Netz der Euregiobahn sowie eine seit langem geforderte schnelle Anbindung des Stadtteils zum Bahnhof darstellen. Ebenso ist bei dieser Variante ein Anschluss an eine Reihe von Buslinien, vergleichbar mit dem Haltepunkt Schanz, gegeben.

Aus Sicht des Stadtbezirkes Laurensberg ist es deshalb von Interesse, dass bei der Entscheidung die Belange von Laurensberg berücksichtigt werden und ggf. die Variante Süd bevorzugt wird.

Um den Stadtbezirk an dieser Diskussion zu beteiligen und wegen der Behandlung des Themas im Mobilitätsausschuss schon am 22.01.2015, sollte die Bezirksvertretung Laurensberg in der kommenden Sitzung über den aktuellen Diskussionsstand informiert werden und im Hinblick auf ihre Interessen einen Beschluß fassen können.

Mit freundlichen Grüßen

Karin Schmitt – Promny  
( Fraktionssprecherin )

