

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0749/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 21.08.2023
		Verfasser/in: Dez. III FB 61/300
Regiotram – Planungsbeschluss und Projektstruktur		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
14.09.2023	Mobilitätsausschuss	Anhörung/Empfehlung
27.09.2023	Rat der Stadt Aachen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und empfiehlt dem Rat der Stadt Aachen die folgenden Beschlüsse zu fassen:

1. Die weitere Beauftragung der Vorplanung der Regiotram auf Basis der Variante 5 wird vorbehaltlich der finanziellen Förderung der Planungsleistung beschlossen. Mit der Projektleitung während 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.

Der Rat der Stadt Aachen nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und fasst die folgenden Beschlüsse:

1. Die weitere Beauftragung der Vorplanung der Regiotram auf Basis der Variante 5 wird vorbehaltlich der finanziellen Förderung der Planungsleistung beschlossen. Mit der Projektleitung während 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.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120201-900-02600-300-1 Regio Tram

Investive Auswirkungen	Ansatz 2023	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2024 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	513.000	513.000	1.198.000	1.198.000	0
Auszahlungen	721.000	721.000	1.684.000	1.684.000	0	0
Ergebnis	208.000	208.000	486.000	486.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120201-992-2 Regio Tram

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2023	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2024 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	165.000	165.000	341.000	341.000	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	165.000	165.000	341.000	341.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	x		

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
- überwiegend (50% - 99%)
- teilweise (1% - 49 %)
- nicht
- nicht bekannt

Mit der Planung/Umsetzung einer schienengebundenen Nahverkehrsanbindung der Region an die Stadt Aachen wird sich die Attraktivität des ÖPNV deutlich erhöhen, wodurch zu erwarten ist, dass mehr Pendler vom Pkw auf den ÖPNV umsteigen werden. Dieser potenziell positive Effekt auf den Klimaschutz lässt sich jedoch noch nicht konkret messen/quantifizieren und ist Bestandteil der weiteren Untersuchungen.

Erläuterung:

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. Im Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen zuletzt am 01.06.2023. Die Trasse weist dabei den in Anlage 1 und 2 dargestellten Verlauf zwischen Aachen Normaluhr und Baesweiler Nord auf. Hierbei soll in Aachen die Variante über die Krefelder Straße weiterverfolgt werden, um unter anderem den Sportpark Soers anzubinden. Die Variante über den Grünen Weg und den heutigen Bahnradweg Aachen – Jülich, ist technisch machbar, aber mit hohem Aufwand und größeren Nutzungskonflikten verbunden und soll daher nur als Rückfallebene in der weiteren Planung dienen.

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 Fahrzeiten 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 1)

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 Kostensensitivitätspuffers von 30 % bei 1,25.

Variante 5 Alsdorf Zentrum (Anlage 2)

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 Kostensensitivitätspuffers 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 Verknüpfungsvorteile stellt die Variante 5 das höherwertige Verkehrssystem dar. Die Verwaltungen aller vier beteiligter Kommunen sowie der StädteRegion Aachen und der AVV 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.

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 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 jeweils 50% vereinbart. Nach Anwendung dieser Kostenteilungsschlüssel ergeben sich hieraus für die Stadt Aachen folgende in Tabelle 1 dargestellte Planungskosten der Vorplanung. Diese Kosten sind im Haushalt der Stadt Aachen eingestellt. Die entsprechenden Summen für die StädteRegion Aachen werden im Haushalt der StädteRegion abgebildet.

Tabelle 1: Ansatz Kosten Regiotram Vorplanung Stadt Aachen

Ansatz Projekt Regiotram Vorplanung [T€]	2024	2025	Summe
Planungskosten (Eigenanteil bei Förderung)	114	76	190
weitere Planungskosten	302	201	503
Personalkosten AVV GmbH	78	81	159
Kommunikation (Fremdkosten Agentur)	113	113	225
Summe	607	471	1.077

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.

Schaffung einer Projekt- und Finanzierungsstruktur (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, stringenter Organisationsstrukturen und Personalkapazitäten zu schaffen, deren Aufgabenzweck allein 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 solchen 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 die 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.

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.

Anlage/n:

Anlage 1: Trassenverlauf Variante 2

Anlage 2: Trassenverlauf Variante 5

Anlage 3: Reisezeiten der Regiotram auf wichtigen Relationen

Anlage 4: Bericht zur Machbarkeitsstudie (nur digital verfügbar)