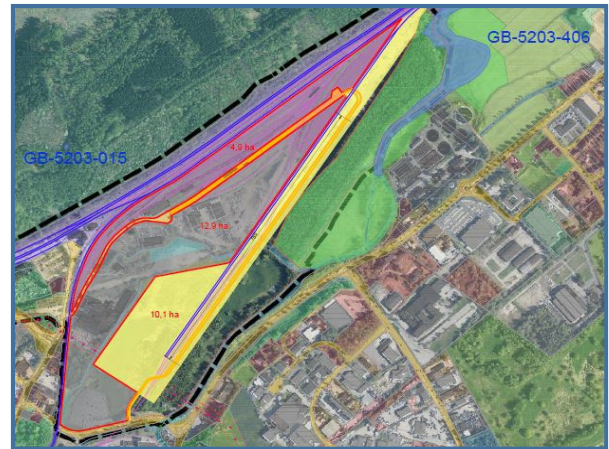
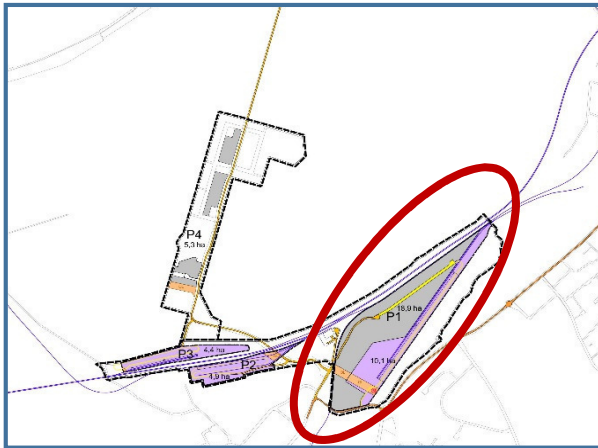


ANLAGE 16:
Flächenprofile – Potenzialflächen
Standort Stolberg



Machbarkeitsstudie Industriedrehkreuz Weisweiler – Inden – Stolberg

Flächenprofil - Stolberg P1



Flächeneigenschaften	IST-Situation	Schlussfolgerung
Größe (ha):	29,20	
Lage:	Südlich der Bahntrasse	
Eigentümer der Fläche:	- EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH - Saint Gobain - DB Netz - private Eigentümer	
Aktuelle Nutzung:	Bahnfläche; P+R Parkplatz; Schrotthändler; Grün- und Freiflächen; Waldartige Gehölzstrukturen entlang der Inde; kleinflächige Überlagerungsbereiche Indeaue	
Kategorisierung bauliche Nutzbarkeit:	GE - uneingeschränkt nutzbare Flächen:	173.680 m ²
	GE - eingeschränkt nutzbare Flächen:	4.151 m ²
	GE - nicht nutzbare Flächen:	0 m ²
	Terminal - uneingeschränkt nutzbare Flächen:	94.729 m ²
	Terminal - eingeschränkt nutzbare Flächen:	7.465 m ²
	Terminal - nicht nutzbare Flächen:	707 m ²

Planungsrecht	IST-Situation	Schlussfolgerung
Regionalplan:	Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)	- keine Änderung erforderlich
	Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich mit der Freiraumfunktion Regionaler Grünzug	- Änderung erforderlich wenn GE-Nutzung >10 ha (darstellungsrelevant)
FNP:	gewerbliche Baufläche	- keine Änderung erforderlich
B-Plan:	Kein B-Plan	- Schaffung von Planungsrecht

Gegenstand Planung	IST-Situation	Schlussfolgerung
Bausubstanz / Abbruch:	- insuläre Wohnnutzung	- Empfehlung: Abriss und Verlagerung Wohngebäude
Baugrund / Altlasten:	- eingetragene Altlastenverdachtsfläche - Es ist mit Bergwerksstollen zu rechnen	- notwendige Untersuchungen erforderlich. Ansonsten Einschränkungen in der Bebaubarkeit.
Erschließung:	- äußere Erschließung vorhanden, aber angespannt - innere Erschließung vorhanden	- Anschlussstelle Eschweiler West überlastet - Zufahrt von A4 bis zum Stolberger Standort (L238n) überlastet - Ausbau der inneren Erschließung bei Folgenutzung erforderlich
Ver- und Entsorgung:	- Versorgung für durchschnittlichen Verbrauch gesichert - Hydraulik im Gesamtbereich angespannt	Einleitung von RW / SW ist zu prüfen - Regenwasser von den Privatflächen vor Ort auf der Privatfläche versickern - Straßenwasser vor Ort in einem Regenrückhaltebecken sammeln und versickern
Natur und Landschaft / Freiraumstruktur:	- Wiesen-, Gebüsch- und Brachflächenanteile mit mittleren Biotopwerten; Saubach (derzeit bedingt naturferner Zustand); potenziell. Vorkommen v. planungsrelevanten Arten	- Regelung d. Ausgleichs- u. Ersatzmaßnahmen i. S. d. Eingriffsregelung nach BNatSchG i. B-Plan- u./o. Planfeststell.-Verf.; Artenschutzprüfung erforderlich (Dauer ca. 1 ½ Jahre)

Einflussfaktoren und Verfügbarkeit	IST-Situation	Schlussfolgerung
Chancen/Stärken:	- schienengebundene Erschließung - Ver- und Entsorgung vorhanden - äußere Erschließung vorhanden	- je nach Folgenutzung Ausbau erforderlich - Ausbau erforderlich
Restriktionen/ Schwächen:	- Altlastenverdachtsfläche - Abbruch Gebäudesubstanz erforderliche sowie Abbruch insuläre Wohnnutzung südlich des Bahnhofs - Hydraulik angespannt - Gewässerverlauf Saubach (schlechter ökolog. Zustand) quert die Fläche	- Untersuchungen notwendig - Nutzungskonflikte mit den Flächen P1 und P2 --> Empfehlung: Abriss und Verlagerung Wohngebäude - Prüfung der Versickerung von Regenwasser im vorhandenen Boden - Anpassung Gewässerverlauf und Renaturierung Saubach im Rahmen einer Kompensationsmaßnahme

Nutzungsziel	IST-Situation	Schlussfolgerung
Nutzungsvorschlag:	- Euregio Railport - Erweiterung Euregio Railport: Logistik, GE-Flächen	- Beachtung eines homogenen Gesamtbildes und Berücksichtigung städtebaulicher Qualitäten und
Flächenaufteilung:	29,2 ha insgesamt, davon - 10,1 ha Railport - 17,6 ha Gewerbe - 1,1 ha Erschließung - 0,2 ha baulich nicht nutzbar - 0,2 ha Gewässerfläche Saubach	- Anpassung Gewässerverlauf und Renaturierung Saubach im Rahmen einer Kompensationsmaßnahme
Entwicklung möglich?	ja	

Umsetzungsmaßnahmen

erforderliche Umsetzungsmaßnahmen zur Erreichung der Folgenutzung:	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung Planungsrecht / Eisenbahnfachrecht: Änderung Regionalplan, Aufstellung B-Plan - innere Erschließung, Ver- und Entsorgungssystem: Bau mind. einer Erschließungsstraße inkl. Ver- und Entsorgung unter Berücksichtigung der Kapazitäten/ Kapazitätenprüfung - äußere Erschließung, Schienennetz im Umfeld: Ausbau der L238n 3. BA oder einer anderen Straße in Richtung überregionale Verkehrsanbindung (Autobahnanbindung A4 Bereich Aachener Land oder A44 Bereich Eilendorf); Herstellung Leistungsfähigkeit Anschlussstelle Eschweiler-West oder von seiner Wirkungsweise vergleichbare Maßnahme; Ausbau des Schienennetzes im Umfeld gemäß IVV-Verkehrsgutachten zur Herstellung Leistungsfähigkeit Personen- und Güterverkehrsabwicklung - Ökologie: Artenschutzprüfung (Dauer ca. 1 ½ Jahre) Renaturierung Saubach in Planung Kompensationsmaßnahmen einbeziehen
---	--

Fazit

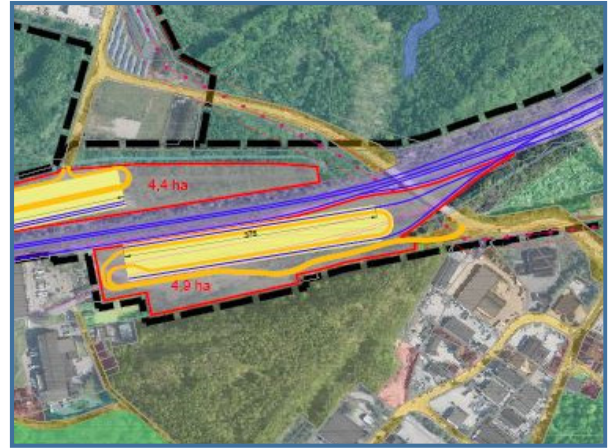
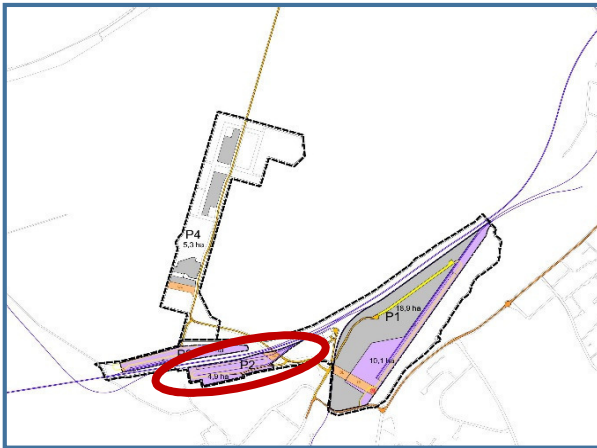
Gesamtbewertung Fläche P1:	<p>Gleisanlagen mit großem Entwicklungspotenzial für Containerterminalnutzung in verschiedenen Ausbaustufen gemäß Konzept Euregio Railport. Zusätzlich erhebliche Flächenpotenziale westlich konzipiertem Railportstandort für zusätzliche gewerbliche Nutzungszwecke (Logistik, GE, ...). Fehlende leistungsfähige Straßenanbindung an umliegende Autobahnen stellt Entwicklungshemmniss dar.</p>
Standortmarke / Profil:	<p>"Railport Stolberg" und komplementäre GE-Nutzungen mit logistikbezug bei hoher Wertschöpfung</p>

Handlungsempfehlung

Vorgehen:	<p>Entwicklung gemäß Konzeptvorschlag, hierbei Sicherung städtebaulicher Qualitäten entlang der Rhenaniastraße.</p>
Entwicklungshorizont:	<p>kurzfristig (<2 Jahre), da...</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planungsrecht vorhanden - keine zusätzliche Erschließungsmaßnahmen notwendig
	<p>mittelfristig (2-10 Jahre), da ...</p> <ul style="list-style-type: none"> - kein Planungsrecht - Realisierung zusätzlicher Erschließungsmaßnahmen

Machbarkeitsstudie Industriedrehkreuz Weisweiler – Inden – Stolberg

Flächenprofil - Stolberg P2



Flächeneigenschaften	IST-Situation	Schlussfolgerung
Größe (ha):	4,90	
Lage:	Südlich Camp Astrid und südlich der Bahntrasse	
Eigentümer der Fläche:	- EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH	
Aktuelle Nutzung:	Bahnfläche	
Kategorisierung bauliche Nutzbarkeit:	GE - uneingeschränkt nutzbare Flächen:	0 m ²
	GE - eingeschränkt nutzbare Flächen:	0 m ²
	GE - nicht nutzbare Flächen:	0 m ²
	Terminal - uneingeschränkt nutzbare Flächen:	44.476 m ²
	Terminal - eingeschränkt nutzbare Flächen:	3.172 m ²
	Terminal - nicht nutzbare Flächen:	0 m ²

Planungsrecht	IST-Situation	Schlussfolgerung
Regionalplan:	Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)	- keine Änderung erforderlich
FNP:	gewerbliche Baufläche und Bahnanlage	- Änderung teilw. erforderlich
B-Plan:	Kein B-Plan	- Schaffung von Planungsrecht

Gegenstand Planung	IST-Situation	Schlussfolgerung
Bausubstanz / Abbruch:	- keine Gebäude vorhanden	
Baugrund / Altlasten:	- ist als Altlastenverdachtsfläche eingetragen	- notwendige Untersuchungen erforderlich. Ansonsten Einschränkungen in der Bebaubarkeit.
Erschließung:	- äußere Erschließung vorhanden, aber angespannt	- Anschlussstelle Eschweiler West überlastet - Zufahrt von A4 bis zum Stolberger Standort (L238n) überlastet
	- innere Erschließung vorhanden	- Ausbau der inneren Erschließung bei Folgenutzung erforderlich
Ver- und Entsorgung:	- Versorgung für durchschnittlichen Verbrauch gesichert	Einleitung von RW / SW ist zu prüfen '- Regenwasser von den Privatflächen vor Ort auf der Privatfläche versickern
	- Hydraulik im Gesamtbereich angespannt	- Straßenwasser vor Ort in einem Regenrückhaltebecken sammeln und versickern
Natur und Landschaft / Freiraumstruktur:	- überwiegend keine hochwertige Biotopstruktur, kleinflächig Flächen mit mittlerem Biotopwert; punktuell potenziell. Vorkommen v. planungsrelevanten Arten	- Regelung d. Ausgleichs- u. Ersatzmaßnahmen i. S. d. Eingriffsregelung nach BNatSchG i. B-Plan- u./o. Planfeststell.-Verf.; Artenschutzprüfung erforderlich (Dauer ca. 1 ½ Jahre)

Einflussfaktoren und Verfügbarkeit	IST-Situation	Schlussfolgerung
Chancen/Stärken:	- schienengebundene Erschließung	
	- äußere Erschließung vorhanden	- keine leistungsfähige Straßenanbindung an Autobahn A4 und A44
Restriktionen/ Schwächen:	- Altlastenverdachtsfläche	- Untersuchungen notwendig
	'- Hydraulik angespannt	- Prüfung der Versickerung von Regenwasser im vorhandenen Boden
	- verrohrter Abschnitt Saubach, Maßnahmenerfordernis gem. WRR	- Beachtung wasserwirtschaftl. Planung Saubach

Nutzungsziel	IST-Situation	Schlussfolgerung
Nutzungsvorschlag:	- Euregio Railport	- Beachtung eines homogenen Gesamtbildes und Berücksichtigung städtebaulicher Qualitäten und Gebietscharakter
Flächenaufteilung:	4,9 ha insgesamt, davon	
	- 4,8 ha Railport	
	- 0,1 ha Erschließung	
Entwicklung möglich?	ja	

Umsetzungsmaßnahmen

erforderliche Umsetzungsmaßnahmen zur Erreichung der Folgenutzung:	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung Planungsrecht: Änderung Regionalplan, Aufstellung B-Plan - Innere Erschließung: Bau mind. einer Erschließungsstraße inkl. Ver- und Entsorgung unter Berücksichtigung der Kapazitäten/ Kapazitätenprüfung - äußere Erschließung, Schienennetz im Umfeld: Ausbau der L238n 3. BA oder einer anderen Straße in Richtung überregionale Verkehrsanbindung (Autobahnanbindung A4 Bereich Aachener Land oder A44 Bereich Eilendorf); Herstellung Leistungsfähigkeit Anschlussstelle Eschweiler-West oder von seiner Wirkungsweise vergleichbare Maßnahme; Ausbau des Schienennetzes im Umfeld gemäß IVV-Verkehrsgutachten zur Herstellung Leistungsfähigkeit Personen- und Güterverkehrsabwicklung
---	---

Fazit

Gesamtbewertung Fläche P2:	Gleisanlagen mit großem Entwicklungspotenzial für Containerterminalnutzung in verschiedenen Ausbaustufen gemäß Konzept Euregio Railport. Fehlende leistungsfähige Straßenanbindung an umliegende Autobahnen stellt Entwicklungshemmniss dar.
Standortmarke / Profil:	"Railport Stolberg"

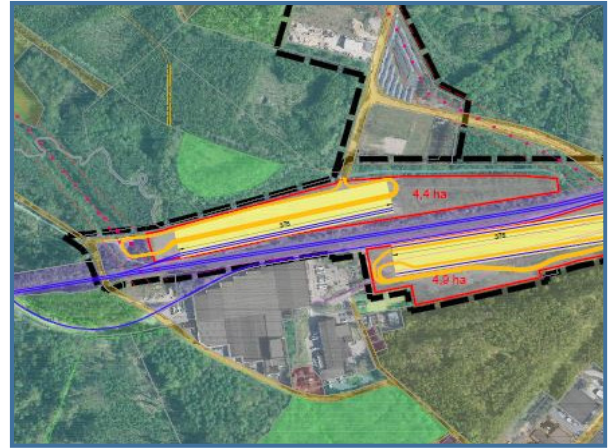
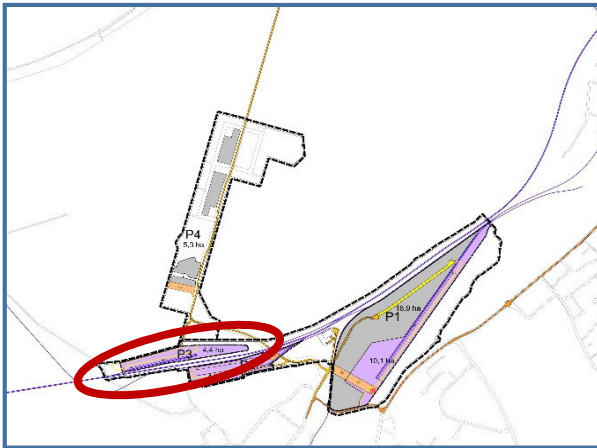
Handlungsempfehlung

Umsetzung durch

Vorgehen:	Entwicklung gemäß Konzeptvorschlag, hierbei Sicherung städtebaulicher Qualitäten.
Entwicklungshorizont:	mittelfristig (2-10 Jahre), da... - gemäß Konzept Euregio Railport

Machbarkeitsstudie Industriedrehkreuz Weisweiler – Inden – Stolberg

Flächenprofil - Stolberg P3



Flächeneigenschaften	IST-Situation	Schlussfolgerung
Größe (ha):	4,40	
Lage:	Südlich Camp Astrid	
Eigentümer der Fläche:	- Camp Astrid GmbH & Co. KG	
Aktuelle Nutzung:	Grünfläche (vermarktbar GE-Fläche)	
Kategorisierung bauliche Nutzbarkeit:	GE - uneingeschränkt nutzbare Flächen:	0 m ²
	GE - eingeschränkt nutzbare Flächen:	0 m ²
	GE - nicht nutzbare Flächen:	0 m ²
	Terminal - uneingeschränkt nutzbare Flächen:	43.348 m ²
	Terminal - eingeschränkt nutzbare Flächen:	323 m ²
	Terminal - nicht nutzbare Flächen:	0 m ²

Planungsrecht	IST-Situation	Schlussfolgerung
Regionalplan:	Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)	- keine Änderung erforderlich
FNP:	gewerbliche Baufläche	- keine Änderung erforderlich
B-Plan:	B-Plan Nr. 128 (Gewerbegebiet)	- keine Änderung erforderlich

Gegenstand Planung	IST-Situation	Schlussfolgerung
Bausubstanz / Abbruch:	- keine Gebäude oder bauliche Anlagen	
Baugrund / Altlasten:	- eingetragene Altlastenverdachtsfläche	- notwendige Untersuchungen erforderlich. Ansonsten Einschränkungen in der Bebaubarkeit.
Erschließung:	- äußere Erschließung vorhanden, aber angespannt	- Anschlussstelle Eschweiler West überlastet - Zufahrt von A4 bis zum Stolberger Standort (L238n) überlastet
	- innere Erschließung vorhanden	- Ausbau der inneren Erschließung bei Folgenutzung erforderlich
Ver- und Entsorgung:	- Versorgung für durchschnittlichen Verbrauch gesichert	Einleitung von RW / SW ist zu prüfen - Regenwasser von den Privatflächen vor Ort auf der Privatfläche versickern
	- Hydraulik im Gesamtbereich angespannt	- Straßenwasser vor Ort in einem Regenrückhaltebecken sammeln und versickern
Natur und Landschaft / Freiraumstruktur:	- in den Randbereichen Biotopflächen m. mittlerem u. hohem Wert (s. Umweltbericht B-Plan 128 / Camp Astrid d. Stadt Stolberg); punktuell potenziell. Vorkommen v. planungsrelevanten Arten	- Ausgleichs- u. Ersatzmaßnahmen, vgl. B-Plan 128 / Camp Astrid d. Stadt Stolberg; Artenschutzprüfung erforderlich (Dauer ca. 1 ½ Jahre)

Einflussfaktoren und Verfügbarkeit	IST-Situation	Schlussfolgerung
Chancen/Stärken:	- schienengebundene Erschließung	
	- äußere Erschließung vorhanden	- keine leistungsfähige Straßenanbindung an Autobahn A4 und A44
Restriktionen/ Schwächen:	- Altlastenverdachtsfläche	- Untersuchungen notwendig
		- Prüfung der Versickerung von Regenwasser im vorhandenen Boden

Nutzungsziel	IST-Situation	Schlussfolgerung
Nutzungsvorschlag:	- Railport	- Beachtung eines homogenen Gesamtbildes und Berücksichtigung städtebaulicher Qualitäten und Gebietscharakter
Flächenaufteilung:	4,4 ha insgesamt, davon	
	- 4,4 ha Railport	
Entwicklung möglich?	ja	

Umsetzungsmaßnahmen

erforderliche Umsetzungsmaßnahmen zur Erreichung der Folgenutzung:	<ul style="list-style-type: none"> - Innere Erschließung: Bau mind. einer Erschließungsstraße inkl. Ver- und Entsorgung unter Berücksichtigung der Kapazitäten/ Kapazitätenprüfung - äußere Erschließung: Ausbau der L238n 3. BA oder einer anderen Straße in Richtung überregionale Verkehrsanbindung (Autobahnanbindung A4 Bereich Aachener Land oder A44 Bereich Eilendorf); Herstellung Leistungsfähigkeit Anschlussstelle Eschweiler-West oder von seiner Wirkungsweise vergleichbare Maßnahme; Ausbau des Schienennetzes im Umfeld gemäß IVV-Verkehrsgutachten zur Herstellung Leistungsfähigkeit Personen- und Güterverkehrsabwicklung
---	---

Fazit

Gesamtbewertung Fläche P3:	Gleisanlagen mit großem Entwicklungspotenzial für Containerterminalnutzung in verschiedenen Ausbaustufen gemäß Konzept Euregio Railport. Fehlende leistungsfähige Straßenanbindung an umliegende Autobahnen stellt Entwicklungshemmniss dar.
Standortmarke / Profil:	"Railport Stolberg"

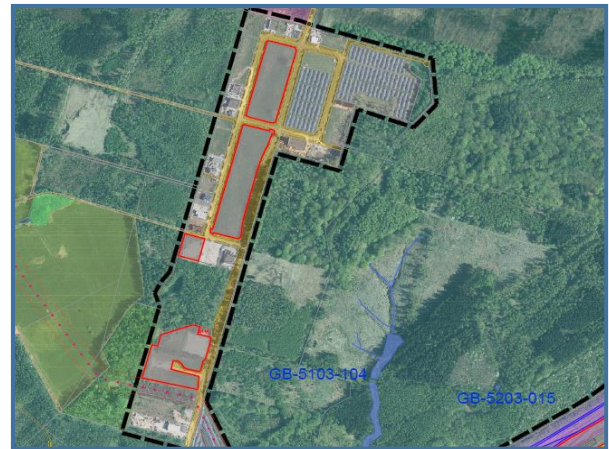
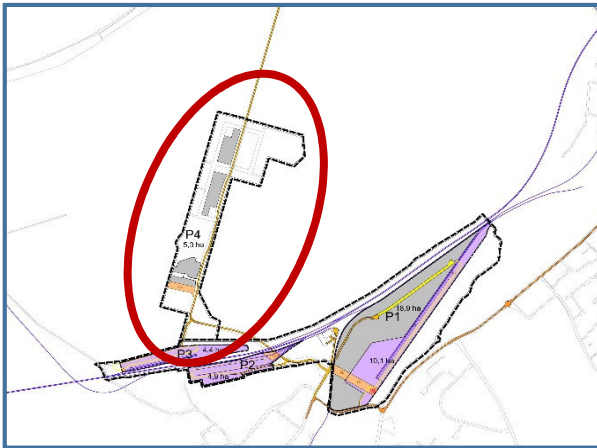
Handlungsempfehlung

Umsetzung durch

Vorgehen:	Entwicklung gemäß Konzeptvorschlag, hierbei Sicherung städtebaulicher Qualitäten.
Entwicklungshorizont:	kurzfristig (< 2 Jahre), da... - Planungsrecht besteht - Konzept Euregio Railport

Machbarkeitsstudie Industriedrehkreuz Weisweiler – Inden – Stolberg

Flächenprofil - Stolberg P4



Flächeneigenschaften	IST-Situation	Schlussfolgerung
Größe (ha):	30,00	
Lage:	Südlich der A4 (Anschlussstelle Aachener Land)	
Eigentümer der Fläche:	- Camp Astrid GmbH & Co. KG - private Eigentümer	
Aktuelle Nutzung:	Gewerbegebiet	
Kategorisierung bauliche Nutzbarkeit:	GE - uneingeschränkt nutzbare Flächen:	53.000 m ²
	GE - eingeschränkt nutzbare Flächen:	0 m ²
	GE - nicht nutzbare Flächen:	0 m ²
	GI - uneingeschränkt nutzbare Flächen:	0 m ²
	GI - eingeschränkt nutzbare Flächen:	0 m ²
	GI - nicht nutzbare Flächen:	0 m ²

Planungsrecht	IST-Situation	Schlussfolgerung
Regionalplan:	Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)	- keine Änderung erforderlich
	Waldbereich	
FNP:	gewerbliche Baufläche	- keine Änderung erforderlich
	Flächen für die Forstwirtschaft	
B-Plan:	B-Plan Nr. 128 (Gewerbegebiet)	- keine Änderung erforderlich

Gegenstand Planung	IST-Situation	Schlussfolgerung
Bausubstanz / Abbruch:	- Gebäude oder bauliche Anlagen vorhanden (Ausnahme freie Baufelder)	
Baugrund / Altlasten:	- keine Altlasten	
Erschließung:	- innere Erschließung vorhanden	
	- äußere Erschließung vorhanden, aber angespannt	- Anschlussstelle Eschweiler West überlastet - Zufahrt von A4 bis zum Stolberger Standort (L238n) überlastet
Ver- und Entsorgung:	- Versorgung für durchschnittlichen Verbrauch gesichert	Einleitung von RW / SW ist zu prüfen - Regenwasser von den Privatflächen vor Ort auf der Privatfläche versickern
	- Hydraulik im Gesamtbereich angespannt	- Straßenwasser vor Ort in einem Regenrückhaltebecken sammeln und versickern
Natur und Landschaft / Freiraumstruktur:	- Bewertung der Biotopflächen s. Umwelt-bericht B-Plan 128 / Camp Astrid d. Stadt Stolberg; punktuell Vorkommen besonders o. streng geschützter Arten	- Ausgleichs- u. Ersatzmaßnahmen s. B-Plan 128 / Camp Astrid d. Stadt Stolberg; Beteiligung d. UNB vor Durchführung v. Bauvorhaben wg. ggf. erforderlicher Artenschutzmaßnahmen

Einflussfaktoren und Verfügbarkeit	IST-Situation	Schlussfolgerung
Chancen/Stärken:	- innere Erschließung vorhanden	
	- Ver- und Entsorgung vorhanden	
	- große Freiraumanteile	
Restriktionen/ Schwächen:	- äußere Erschließung	- keine leistungsfähige Straßenanbindung an Autobahn A4 und A44

Nutzungsziel	IST-Situation	Schlussfolgerung
Nutzungsvorschlag:	- Kleine und mittelständische Unternehmen (KMU): Produktion, Logistik, Handwerk, Forschung und Entwicklung	- Beachtung eines homogenen Gesamtbildes und Berücksichtigung städtebaulicher Qualitäten und Gebietscharakter
Flächenaufteilung:	24,1 ha insgesamt, davon	
	- 5,3 ha Gewerbe noch verfügbar	
Entwicklung möglich?	ja teilweise	

Umsetzungsmaßnahmen	
erforderliche Umsetzungsmaßnahmen zur Erreichung der Folgenutzung:	- äußere Erschließung: Ausbau der L238n 3. BA oder einer anderen Straße in Richtung überregionale Verkehrsanbindung (Autobahnanbindung A4 Bereich Aachener Land oder A44 Bereich Eilendorf); Herstellung Leistungsfähigkeit Anschlussstelle Eschweiler-West oder von seiner Wirkungsweise vergleichbare Maßnahme

Fazit

Gesamtbewertung Fläche P4:	Funktionierendes Gewerbegebiet. Aber durch eine fehlende leistungsfähige Straßenanbindung an umliegende Autobahnen wird ein Entwicklungshemmniss dargestellt. Freie Flächen mit Entwicklungspotenzial im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gewerbegebietes Camp Astrid.
Standortmarke / Profil:	Gewerbegebiet

Handlungsempfehlung

Vorgehen:	Entwicklung gemäß Konzeptvorschlag Gewerbegebiet Camp Astrid, hierbei Sicherung städtebaulicher Qualitäten.
Entwicklungshorizont:	kurzfristig (<2 Jahre), da... - Planungsrecht vorhanden

ANLAGE 17:
Schlüsselpersonen-Interviews
Leitfaden



Fragen Schlüsselpersonen-Interviews

Projektbezeichnung:	Machbarkeitsstudie Industriedrehkreuz Weisweiler – Inden - Stolberg	Datum: 13.04.2017
Auftraggeber:	MWEIMH	Seite 1 (1)

Fragen für die Schlüsselpersonen-Interviews:

0) Vorstellungsrunde

- Vorstellung NRW.URBAN und Ziele d. Machbarkeitsstudie

Auftrag MWEIMH: Machbarkeitsstudie mit dreistufigem Werkstatt-Verfahren zur Entwicklung des Industriedrehkreuz Weisweiler – Inden – Stolberg (Lageplan mitnehmen), mit drei Werkstätten im Juni, Oktober 2017 und Februar 2018. Meinung aller Beteiligten einschl. Unternehmen und Wissenschaft soll einbezogen werden

Zielsetzung: Standorte identifizieren, Eignung für Logistikdienstleister prüfen / Folgenutzungen definieren, Synergien aufzeigen, Folgenutzungskonzept / Standortprofile entwickeln, Flächenersatz zur Schaffung neuer Arbeitsplätze, Qualitätsanforderungen definieren, Interkommunale Zusammenarbeit fördern, Masterplan entwickeln, Strategie für die künftige gewerblich-industrielle Entwicklung, Fachbeitrag für Neuaufstellung des Regionalplans

- Vorstellung Interviewpartner und ihre Funktion

1) Verbindung zum Standort?

- Wie stehen Sie mit dem Standort in Verbindung und was zeichnet – nach Ihrer Einschätzung – den Standort heute aus?

2) Erwartungshaltung und Zielvorstellung

- Welche Nutzungsziele können Sie sich für die Flächen generell vorstellen?
- Welche Nutzungen sehen Sie dort überhaupt nicht?
- Welche spezifischen Nutzungen/ Branchen sehen Sie in 15 bis 20 Jahren auf den Standorten?

3) Vorteile und Effekte

- Welche positiven Folgewirkungen und -effekte ergeben sich – nach Ihrer Einschätzung - durch die Entwicklung der Fläche?
- Wie können nachteilige Effekte möglichst vermieden werden?
- Sehen Sie Synergieeffekte?

4) Abschluss

- Haben Sie noch weitere Themen die Sie im Rahmen dieses Gespräches gerne thematisieren würden oder haben wir einen zentralen Aspekt vergessen zu thematisieren?
- Wer sollte aus Ihrer Sicht noch unbedingt in den Prozeß eingebunden werden? Können Sie uns noch andere wichtige Gesprächspartner nennen?

5) Zusammenfassung

- Kurze Zusammenfassung der Eckpunkte des Interviews
- Hinweis und Ausblick auf weitere Vorgehensweise

ANLAGE 18:
Schlüsselpersonen-Interviews
Akteure



Teilnehmer Schlüsselpersonen-Interviews

Projektbezeichnung:	Machbarkeitsstudie Industriedreieck Weisweiler – Inden - Stolberg	Datum: 29.05.2017
Auftraggeber:	MWEIMH	Seite 1 (1)

Schlüsselpersonen-Interviews – Teilnehmer:

<u>Institution</u>	<u>Anrede</u>	<u>Name</u>	<u>Vorname</u>	<u>Interview</u>
AGIT mbH	Herr Dr.	Mahnke	Lothar	24.04.2017
Bezirksregierung Köln	Herr	Hundeborn	Heribert	03.05.2017
	Herr	Kotzea	Udo	
	Herr	Schlaeger	Marco	
EG indeland GmbH	Herr	Bröker	Jens	08.05.2017
	Herr Dr.	Esser	Benno	
EVS EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH	Herr	Hartrampf	Christian	24.05.2017
	Herr	Fürpeil	Thomas	
Gemeinde Inden	Frau	Dechering	Regina	19.04.2017
IHK Aachen	Herr	Bayer	Michael F.	28.04.2017
Innovationsregion Rheinisches Revier (IRR)	Herr	Weifels	Heinz	26.04.2017
	Herr	Linden	Boris	
Kreis Düren	Herr	Steins	Hans Martin	19.04.2017
	Herr	Spelthahn	Wolfgang	29.05.2017
NRW.INVEST	Herr	Kordus	Michael	02.05.2017
Region Aachen - Zweckverband	Frau Prof. Dr.	Vaeßen	Christiane	24.04.2017
RWE Power AG	Herr	Hennemann	Michael	12.05.2017
	Herr	Martin	Marcel	
StädteRegion Aachen	Herr	Terodde	Markus	28.04.2017
	Frau	Roelen	Ruth	
Stadt Eschweiler	Herr	Bertram	Rudi	11.05.2017
	Herr	Gödde	Hermann	
	Herr	Kamp	Dieter	
Stadt Stolberg	Herr Dr.	Grüttemeier	Tim	10.05.2017
	Herr	Röhm	Tobias	

ANLAGE 19:

1. Werkstatt am 07. Juni 2017 Teilnehmer



1. Werkstatt am 07. Juni 2017

Projektbezeichnung:	Machbarkeitsstudie Industriedreieck Weisweiler – Inden - Stolberg	Datum: 07.06.2017
Auftraggeber:	MWIDE	Seite 1 (1)

1. Werkstatt – Teilnehmer:

	<u>Institution</u>	<u>Anrede</u>	<u>Name</u>	<u>Vorname</u>
1	AGIT mbH	Herr Dr.	Mahnke	Lothar
2	Bezirksregierung Köln	Herr	Hundeborn	Heribert
3	EG indeland GmbH	Herr Dr.	Esser	Benno
4	EVS EUREGIO	Herr	Hartrampf	Christian
5	Verkehrsschienenetz GmbH	Herr	Fürpeil	Thomas
6	Gemeinde Inden	Frau	Dechering	Regina
7	IHK Aachen	Herr	Bayer	Michael F.
8	Innovationsregion Rheinisches	Herr	Weifels	Heinz
9	Revier (IRR)	Herr	Linden	Boris
10	Kreis Düren	Herr	Steins	Hans Martin
11	newPark Planungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH	Frau Dr.	Bergmann	Petra
12	NRW.INVEST	Herr	Jungen	Stephan
13	Region Aachen - Zweckverband	Frau Prof. Dr.	Vaeßen	Christiane
14	RWE Power AG	Herr	Hennemann	Michael
15		Herr	Martin	Marcel
16	StädteRegion Aachen	Herr	Terodde	Markus
17		Frau	Roelen	Ruth
18	Stadt Eschweiler	Herr	Bertram	Rudi
19		Herr	Gödde	Hermann
20		Herr	Kamp	Dieter
21	Stadt Stolberg	Herr Dr.	Grüttemeier	Tim
22		Herr	Röhm	Tobias
23		Herr	Pickhardt	Andreas
24		Frau	Malekzadeh	Nathalie
25	NRW.URBAN	Frau	Boländer	Jennifer
26		Herr	Fischer-Reinbach	Thomas
27		Herr	Harms	Michael
28		Frau	Heck	Karoline
29		Herr	Kemperdick	Christoph
30		Herr	Kloidt	Ludger
31		Herr	Kohnen	Jens

ANLAGE 20:

2. Werkstatt am 09. November 2017 Teilnehmer



2. Werkstatt am 09. November 2017

Projektbezeichnung:	Machbarkeitsstudie Industriedrehkreuz Weisweiler – Inden - Stolberg	Datum: 09.11.2017
Auftraggeber:	MWIDE	Seite 1 (1)

2. Werkstatt – Teilnehmer:

	<u>Institution</u>	<u>Anrede</u>	<u>Name</u>	<u>Vorname</u>
1	AGIT mbH	Herr Dr.	Mahnke	Lothar
2	Bezirksregierung Köln	Herr	Hundeborn	Heribert
3	EG indeland GmbH	Herr Dr.	Esser	Benno
4	EVS EUREGIO	Herr	Hartrampf	Christian
5	Verkehrsschienennetz GmbH	Herr	Fürpeil	Thomas
6	Gemeinde Inden	Frau	Dechering	Regina
7	IHK Aachen	Frau	Frohn	Monika
8		Herr	Haag	Benjamin
9	Innovationsregion Rheinisches	Herr	Weifels	Heinz
10	Revier (IRR)	Herr	Linden	Boris
11	LOG-IT Club e.V.	Herr	Abelmann	Peter
12	Kreis Düren	Frau	Winkler	Anette
13	NRW.INVEST	Herr	Jungen	Stephan
14		Frau	Kühlkamp	Anja
15	Region Aachen - Zweckverband	Frau	Breidenbach	Elke
16	RWTH Aachen – Lehrstuhl PEM	Herr	Vom Hemdt	Ansgar
17	RWE Power AG	Herr	Hennemann	Michael
18		Herr	Martin	Marcel
19		Herr	Schöddert	Erik
20	StädteRegion Aachen	Herr	Terodde	Markus
21		Frau	Roelen	Ruth
22	Stadt Eschweiler	Herr	Bertram	Rudi
23		Herr	Gödde	Hermann
24		Herr	Kamp	Dieter
25	Stadt Stolberg	Herr Dr.	Grüttemeier	Tim
26		Herr	Röhm	Tobias
27		Herr	Pickhardt	Andreas
28		Frau	Malekzadeh	Nathalie
29	NRW.URBAN	Frau	Boländer	Jennifer
30		Herr	Harms	Michael
31		Frau	Heck	Karoline
32		Herr	Kemperdick	Christoph
33		Herr	Kloidt	Ludger
34		Herr	Kohnen	Jens
35		Frau	Trautmann	Marion

ANLAGE 21:

3. Werkstatt am 21. März 2018 Teilnehmer



3. Werkstatt am 21. März 2018

Projektbezeichnung:	Machbarkeitsstudie Industriedrehkreuz Weisweiler – Inden - Stolberg	Datum: 21.03.2018
Auftraggeber:	MWIDE	Seite 1 (2)

3. Werkstatt – Teilnehmer:

	<u>Institution</u>	<u>Anrede</u>	<u>Name</u>	<u>Vorname</u>
1	AGIT mbH	Herr Dr.	Mahnke	Lothar
2	Bezirksregierung Köln	Herr	Schlaeger	Marco
3	Bochum Perspektive 2022 GmbH	Herr	Fuchs	Enno
4	Carpus + Partner AG	Herr	Ell	Tobias
5	EG indeland GmbH	Herr	Bröker	Jens
6		Herr Dr.	Esser	Benno
7	EVS EUREGIO	Herr	Hartrampf	Christian
8	Verkehrsschienennetz GmbH	Herr	Fürpeil	Thomas
9	Gemeinde Inden	Herr	Langefeld	Jörn
10		Frau	Dechering	Regina
11	IHK Aachen	Herr	Haag	Benjamin
12	Ingenieurgruppe IVV Aachen	Frau	Sylke	Schwarz
13	Innovationsregion Rheinisches Revier (IRR)	Herr	Sterck	Ralph
14		Herr	Linden	Boris
15		Herr	Weifels	Heinz
16	Kreis Düren	Frau	Winkler	Anette
17	Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen	Herr	Falke	Ja
18	NRW.INVEST	Herr	Jungen	Stephan
19	Quaestio Forschung & Beratung	Herr	Bendler	Jan
20	Region Aachen - Zweckverband	Frau	Breidenbach	Elke
21	RWE Power AG	Herr	Hennemann	Michael
22		Herr	Martin	Marcel
23		Frau	Matros	Jasmin
24	StädteRegion Aachen	Herr	Terodde	Markus
25		Frau	Roelen	Ruth
26	Stadt Eschweiler	Herr	Bertram	Rudi
27		Herr	Gödde	Hermann
28		Herr	Schulz	René
29	Stadt Stolberg	Herr Dr.	Grüttemeier	Tim
30		Herr	Röhm	Tobias
31		Herr	Pickhardt	Andreas
32		Frau	Malekzadeh	Nathalie

3. Werkstatt am 21. März 2018

Projektbezeichnung:	Machbarkeitsstudie Industriedrehkreuz Weisweiler – Inden - Stolberg	Datum: 21.03.2018
Auftraggeber:	MWIDE	Seite 2 (2)

	<u>Institution</u>	<u>Anrede</u>	<u>Name</u>	<u>Vorname</u>
33	NRW.URBAN	Frau	Boländer	Jennifer
34		Frau	Fehlhaber	Alexandra
35		Herr	Fischer-Reinbach	Thomas
36		Frau	Heck	Karoline
37		Herr	Kloidt	Ludger
38		Herr	Kohnen	Jens

ANLAGE 22:
1. Begleitgremium am 17. März 2017
Teilnehmer



1. Begleitgremium zur Machbarkeitsstudie

Projektbezeichnung:	Machbarkeitsstudie Industriedrehkreuz Weisweiler – Inden - Stolberg	Datum: 17.03.2017
Auftraggeber:	MWIDE	Seite 1 (1)

1. Begleitgremium – Teilnehmer – 17. März 2017:

	<u>Institution</u>	<u>Anrede</u>	<u>Name</u>	<u>Vorname</u>
1	EG indeland GmbH	Herr	Bröker	Jens
2		Herr Dr.	Esser	Benno
3	EVS EUREGIO	Herr	Hartrampf	Christian
4	Verkehrsschiennetz GmbH	Herr	Fürpeil	Thomas
5	Innovationsregion Rheinisches Revier (IRR)	Herr	Linden	Boris
6		Herr	Weifels	Heinz
7	Kreis Düren	Herr	Steins	Hans Martin
8		Frau	Winkler	Anette
9	Ministerium für Wirtschaft	Herr	Neuser	Joachim
10	RWE Power AG	Herr	Martin	Marcel
11	StädteRegion Aachen	Herr	Terodde	Markus
12		Frau	Roelen	Ruth
13	Stadt Eschweiler	Herr	Gödde	Hermann
14		Herr	Kamp	Dieter
15	Stadt Stolberg	Herr	Röhm	Tobias
16		Herr	Pickhardt	Andreas
17	NRW.URBAN	Frau	Boländer	Jennifer
18		Herr	Kemperdick	Christoph

ANLAGE 23:
2. Begleitgremium am 25. Januar 2018
Teilnehmer



2. Begleitgremium zur Machbarkeitsstudie

Projektbezeichnung:	Machbarkeitsstudie Industriedreieck Weisweiler – Inden - Stolberg	Datum: 25.01.2018
Auftraggeber:	MWIDE	Seite 1 (1)

2. Begleitgremium – Teilnehmer – 25. Januar 2018:

	<u>Institution</u>	<u>Anrede</u>	<u>Name</u>	<u>Vorname</u>
1	EG indeland GmbH	Herr Dr.	Esser	Benno
2	EVS EUREGIO	Herr	Hartrampf	Christian
3	Verkehrsschienenetz GmbH	Herr	Fürpeil	Thomas
4	Industrie- und Handelskammer	Frau	Frohn	Monika
5	Aachen	Herr	Haag	Benjamin
6	Innovationsregion Rheinisches Revier (IRR)	Herr	Sterck	Ralph
7		Herr	Linden	Boris
8		Herr	Weifels	Heinz
9	RWE Power AG	Frau	Luczak	
10	StädteRegion Aachen	Frau	Roelen	Ruth
11	Stadt Eschweiler	Herr	Gödde	Hermann
12	Stadt Stolberg	Herr	Röhm	Tobias
13		Herr	Pickhardt	Andreas
14	NRW.URBAN	Herr	Kohnen	Jens

ANLAGE 24:
3. Begleitgremium am 16. April 2018
Teilnehmer



3. Begleitgremium zur Machbarkeitsstudie

Projektbezeichnung:	Machbarkeitsstudie Industriedreieck Weisweiler – Inden - Stolberg	Datum: 16.04.2018
Auftraggeber:	MWIDE	Seite 1 (1)

3. Begleitgremium – Teilnehmer – 16. April 2018:

	<u>Institution</u>	<u>Anrede</u>	<u>Name</u>	<u>Vorname</u>
1	EG indeland GmbH	Herr Dr.	Esser	Benno
2	EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH	Herr	Fürpeil	Thomas
3	Gemeinde Inden	Frau	Dechering	Regina
4	Industrie- und Handelskammer Aachen	Frau	Frohn	Monika
5	Innovationsregion Rheinisches	Herr	Sterck	Ralph
6	Revier (IRR)	Herr	Linden	Boris
7	Quaestio	Herr	Bendler	Jan
8		Herr	Faller	Bernhard
9	RWE Power AG	Herr	Martin	Marcel
10	StädteRegion Aachen	Herr	Terodde	Markus
11		Frau	Roelen	Ruth
12	Stadt Eschweiler	Herr	Gödde	Hermann
13	Stadt Stolberg	Herr	Pickhardt	Andreas
14		Frau	Malekzadeh	Nathalie
15	NRW.URBAN	Herr	Kohnen	Jens
16		Herr	Weifels	Heinz

ANLAGE 25:

Gutachten – Regionalwirtschaftliche Einordnung Quaestio – Forschung und Beratung



Machbarkeitsstudie „Industriedrehkreuz Weisweiler-Inden-Stolberg“ Input zur regionalwirtschaftlichen Einordnung

Bonn, 16. April 2018

Quaestio – Forschung und Beratung

Bernhard Fallert

Jan Bendler

Tagesordnung

- I. Einführung
 - Ziel der Untersuchung
 - Vorgehensweise
 - Untersuchungsgebiet
- II. Steckbriefe: Ausgewählte Industrie- und Gewerbegebiete
- III. Synthese
- IV. Folgerungen für die Standorte Weisweiler und Stolberg
 - Implikationen für angestrebtes Profil
 - Eingliederung in eine regionale Wirtschaftsstruktur

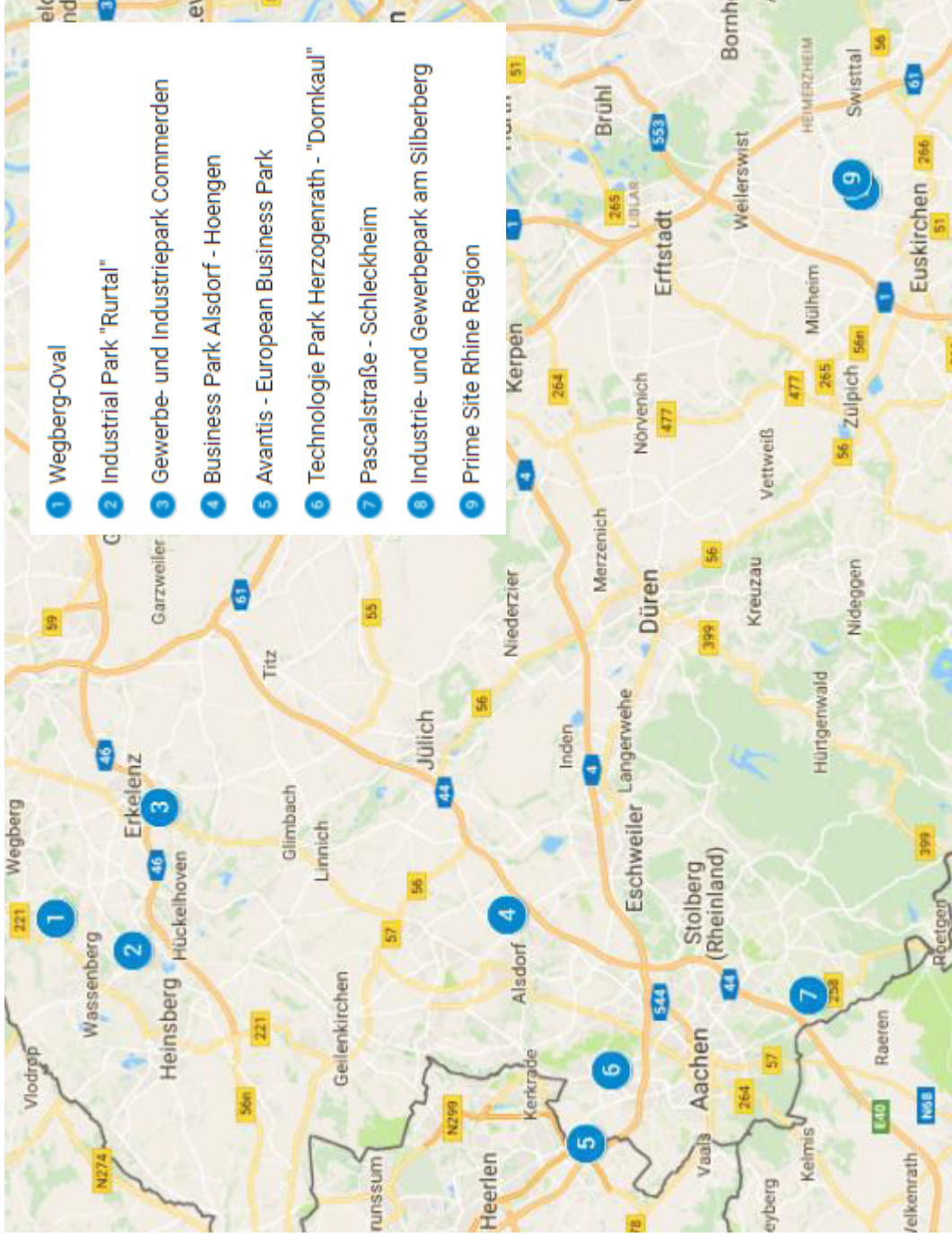
Ziel der Untersuchung

- Flankierung der Machbarkeitsstudie
- Qualitative Untersuchung ausgewählter Industrie- und Gewerbegebiete
- Betrachtung der derzeit in Vermarktung befindlichen Gebiete
- Analyse der vermarkteten Gewerbegebiete:
 - Wie ist das Profil der derzeit vermarkteten Gewerbegebiete? Welche Branchenprofile herrschen dort vor?
 - Wie ist die Flächennachfrage in der Region gegliedert? Welche Flächenbedarfe können bedient werden?
 - Welche Faktoren führen zu erfolgreicher Vermarktung von Flächen? Wo liegen Hemmnisse?
- Implikationen für die Flächen in Weisweiler / Stolberg

Vorgehensweise

- Erfassung der derzeit vermarkteten Gebiete (gisTRA)
 - Gebiete mit mindestens einer Fläche über 10ha
 - Gebiete mit mindestens 5 Flächen unter 5ha
- Bereisung und erste Erhebung der Situation vor Ort in 14 Gebieten
- Auswahl weiter zu betrachtender Gebiete
 - Branchenschwerpunkt vorhanden?
 - Gewerbliche / Industrielle Nutzerstruktur? → z.B. Ausschluss reiner Einzelhandels-Gebiete
 - Räumliche Lage (Großstadtnah, Umland, Peripherie)
- Leitfadengestützte Telefoninterviews mit den zuständigen Wirtschaftsförderungen

Untersuchungsgebiet / Betrachtete Gebiete



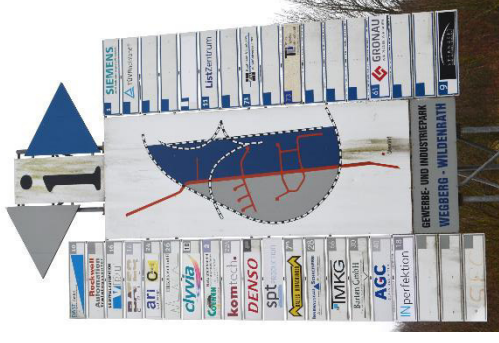
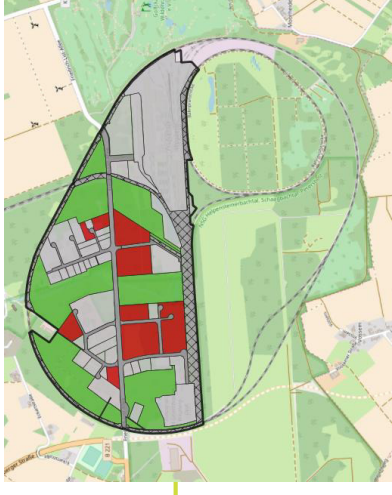
Karte: Google MyMaps

Steckbriefe: Ausgewählte Industrie- und Gewerbegebiete

Enge Profilierung hinderlich

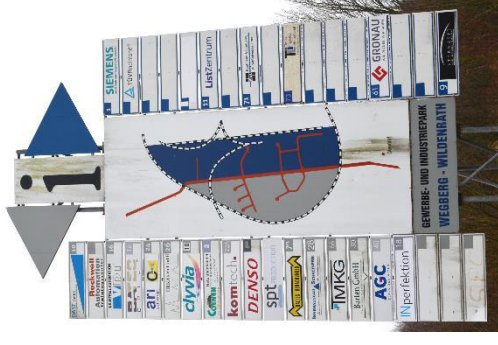
WEGBERG-OVAL (Kreis Heinsberg)

- Seit 1997 am Markt
- Gesamtgröße ca. 71ha, ca. 50ha vergeben
- Je ca. 50% als GE bzw. GI ausgewiesen
- Vorwiegend Dienstleister u. (industrielle) Produktion; inzwischen vermehrt kleinere Betriebe im Handwerk u. Baugewerbe
- Ankernutzer ist Siemens (Bahn-Teststrecke); weitere Unternehmen aus regionalem Automotive / Technologie Cluster ebenfalls vor Ort (aber: keine direkte Synergie)
- Vormalig starkes Profil durch Anforderungen des Fördermittelgebers
 - Kein Handel, kein Baugewerbe (nur mit Ausnahmegenehmigung)
 - Förderung 2017 ausgelaufen



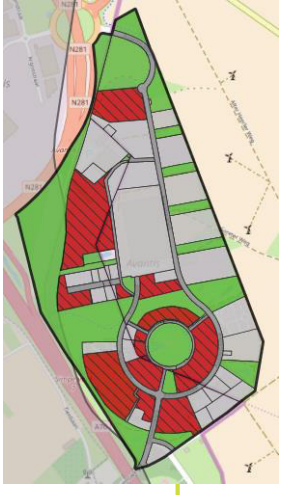
WEGBERG-OVAL (Kreis Heinsberg)

- Schleppende Vermarktung (enges Profil)
 - Bindung an Anforderungen des Fördergebers wirkte hemmend auf Ansiedlungen
 - Nachfrage und Flächen waren vorhanden, die Nachfrage konnte aber nicht bedient werden
 - Mit Auslaufen der Förderung 2018 einfache Vermarktung (normales Gewerbe- u. Industriegebiet); GI-Flächen werden voraussichtlich nicht an Industriebetriebe vergeben
- Anpassung des m²-Preises auf Umlandniveau
- Zukünftige Ansiedlungen im Bereich Technologie / Messtechnik angestrebt, aber keine erneute Profilbindung



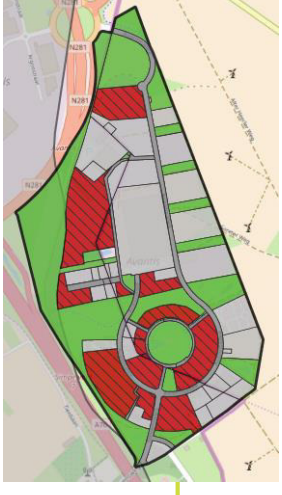
Avantis – European Business Park (Stadt Aachen)

- Vermarktung seit 1998, erste Ansiedlung ca. 2000
- Größe ca. 70ha, ca. 33ha verkauft
- Ursprünglich ehrgeiziges Projekt
 - Internationale Kooperation DE/NL
 - High-Tech-Betriebe im „European Science and Business Park“
- Abschwung im Zielmarkt („Dotcom-Blase“) zum Vermarktungsbeginn 2000; damit de facto Ansiedlungsstopp
- Konsequenz:
 - Enges gestalterisches Konzept in Satzung festgehalten (Bestimmte Nutzungen (u.a. Logistik) ausgeschlossen)
 - Nur 5ha verkaufte Fläche bis 2013
 - Preise lange über markttypischem Niveau (bis 150€/m²)
 - Ruf des Gebiets dauerhaft geschädigt



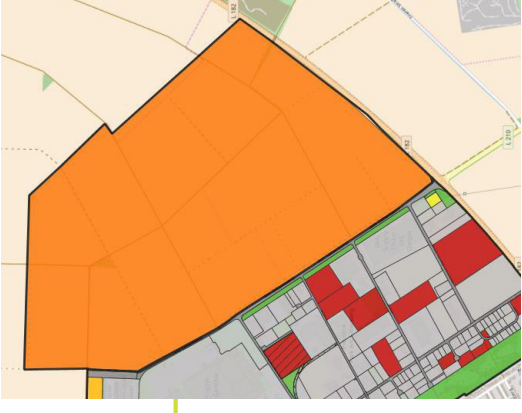
Avantis – European Business Park (Stadt Aachen)

- Wandel und Aufschwung
 - Neukonzeptionierung 2011: Neues Baurecht, Umwidmung zu Gewerbegebiet ohne Beschränkungen
 - Geringere Auflagen für Käufer
 - Ende der engen Profilierung
 - Preisanpassung: 70€/m² (inzwischen 95€/m²)
 - Seit 2013 Verkauf von 28ha
- Neue Nutzergruppen:
 - Logistik mit besonderem Flächenbedarf
 - Pharma / Pharmahandel (Anschluss an regionalen Branchencenter)
- Verkauf der letzten Flächen in 5 bis 10 Jahren anvisiert



Prime Site Rhine Region (Kreis Euskirchen)

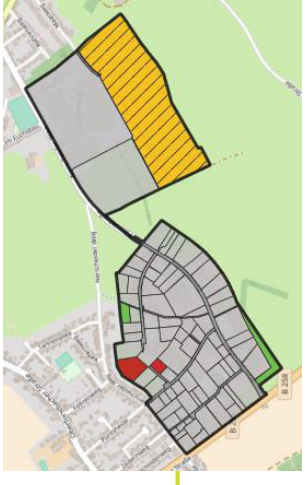
- Unmittelbare Nachbarschaft zu IPAS
- Ca. 205ha verfügbar
- Planungshoheit liegt beim Land NRW (seit ca. 1969); Kompetenzen zwischen Land und Kreis verteilt
- Profil im LEP festgelegt:
 - Industrielle Großprojekte
 - Mindestgröße Einzelvorhaben: 80ha
 - Für kommenden LEP geplant: 50h Mindestgröße + Zulassung von Vorhabenverbund (z.B. 10ha Produktion als Kernzelle + Logistik + Büro)
→ Kriterien werden der realen Flächennachfrage angepasst
- Schleppende Vermarktung (enges Profil)
 - Div. Großprojekte wurden erfolglos angebahnt: MCC/Smart, BMW, Haribo



Erfolgreiches Profil

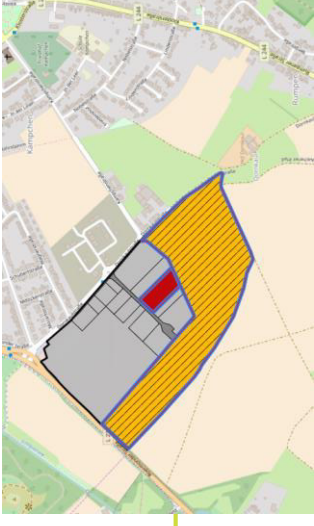
Pascalstraße – Schleckheim (Stadt Aachen)

- Seit frühen 1990er Jahren am Markt
- Ca. 35ha; Flächen weitgehend vergeben. Geplante Erweiterung ca. 13ha.
- Starke Profilierung
 - Idee: IT- und High-Tech-Gebiet mit Synergieeffekten zum Hochschulstandort Aachen u. bestehenden regionalen Clustern
 - Nur Nutzung aus IT- / High-Tech-Branche zulässig
- Abhängigkeit von IT-Branche:
 - Schnellebige Branche: Viele frühe Schließungen, aber freiwerdende räumliche Entwicklungspotenziale konnten von erfolgreichen Betrieben genutzt
 - Gebiet war zunächst gut zu vermarkten, dann 2000: „Dotcom-Blase“ Keine Steuerung nach dem Crash möglich: Enges Baurecht stand Neuansiedlungen im Weg
 - Erholung des Marktes in den späten 2000er Jahren.



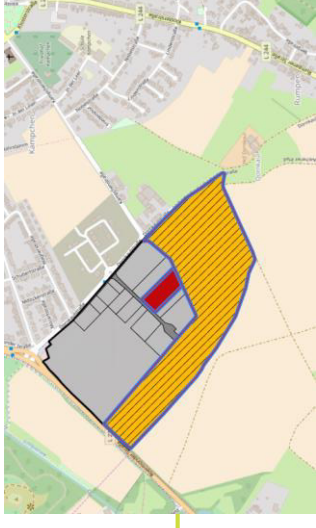
Technologie Park Herzogenrath – „Dornkaul“ (Städteregion Aachen)

- Gelände seit 2001 auf dem Markt
- Größe: ca. 26ha, noch 0,6ha verfügbar
- Erweiterung um ca. 12ha geplant
- Langsamer Start, beschleunigter Flächenverkauf seit 2008
- Keine Festlegung auf spezifische Branchen
- Ausrichtung auf technologieaffine Betriebe (Produktion, Forschung und Entwicklung): LED-Technik, Lasertechnik, Medizintechnik, Prüftechnik



Technologie Park Herzogenrath – „Dornkaul“ (Städteregion Aachen)

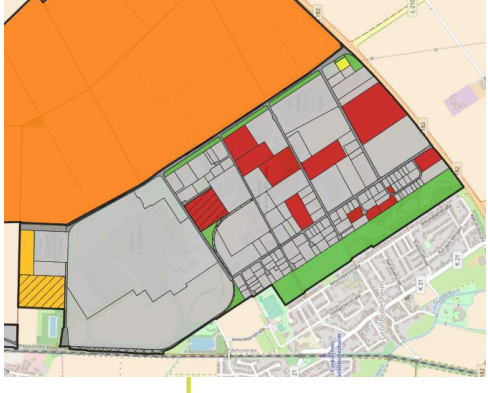
- Ausgangspunkt ist der Technologie Park Herzogenrath (1989 gegründet). Ziel des TPH:
 - Spin-offs und Ausgründungen aus der RWTH Aachen aufnehmen und fördern
 - Gründer früh unterstützen und dadurch für spätere Investitionen in der Region halten
 - Angebot flexibler Büro- und Laborräume, einfache räumliche Vergrößerung
 - Zusatzangebote: Kindertagesstätte, Sportangebote, gemeinsame Tagungsräume...
- Konzept Gelände „Dornkaul“: Fläche für Expansion von Unternehmen aus dem TPH z.B. für Produktionsstätten
- Modell der stetigen Begleitung und Förderung junger Unternehmen



Pragmatische Flächenvergabe /
Fokus auf zügige Vermarktung

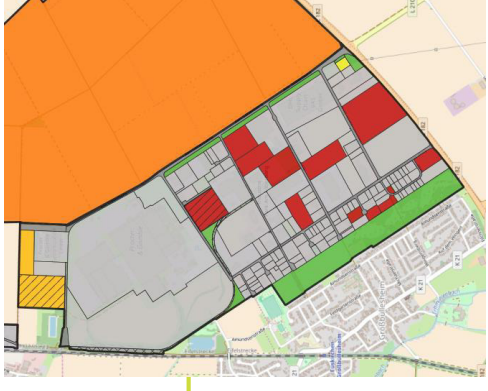
IPAS Industrie- und Gewerbepark am Silberberg (Kreis Euskirchen)

- Erstansiedlung Ankernutzer: 1974; Sukzessive Erweiterung
- Ausweisungen: GE und GI
- Heute ca. 200ha (60ha Procter & Gamble, 140 weitere Nutzer)
- Breiter Branchenmix aus Industrie, Produktion (teils angeschlossene Logistik) u. Handwerk; kein Einzelhandel
- Große Bandbreite der Parzellengrößen (Ab ca. 0,1ha bis ca. 60ha)



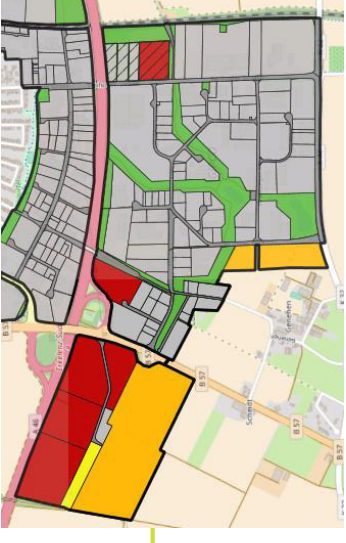
IPAS Industrie- und Gewerbepark am Silberberg (Kreis Euskirchen)

- Kein spezifisches Entwicklungsprofil
- Kontinuierliche Entwicklung nach Wirtschaftslage
 - Erstansiedlung Procter & Gamble als Ausgangszelle; in erstem Entwicklungsschritt direkte Folgeansiedlungen
 - Lokales Handwerk (insb. in kleinen Parzellen)
 - Stärkerer Fokus auf Vertrieb; fortschreitende Durchmischung
 - Heute große Nachfrage im Logistik-Bereich



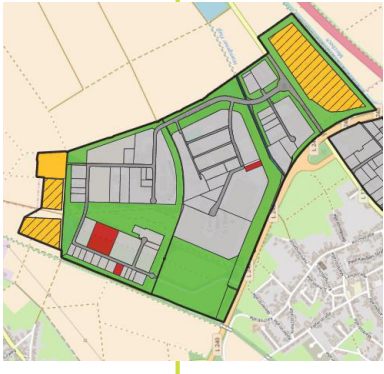
Gewerbe- und Industriepark Commerden (GIPCO) (Kreis Heinsberg)

- Seit 1994/95 am Markt
- Gesamtgröße ca. 118ha (incl. Anstehender Erweiterung westlich des Bestands)
- Starker Branchenmix mit Unternehmen aus Industrie, Produktion, Handwerk, Vertrieb, Ökologie (vorwiegend regionale Betriebe)
- Schleppende Vermarktung (enges Profil)
 - Zur Gründung Fokus auf ökologisch orientierte Unternehmen, entsprechend Gestaltung mit höherem Grünflächenanteil
 - Nachfrage nicht ausreichend, daraufhin Aufgabe der profilorientierten Flächenvermarktung
→ Wandel zur pragmatischen Vergabe (Ausnahme: Logistik nicht gewünscht)
- Kontinuierliche Erweiterung seit Aufgabe der Profilierung (4. Erweiterungsabschnitt)



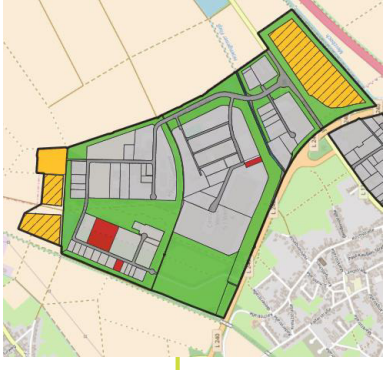
Business Park Alsdorf-Hoengen (Städteregion Aachen)

- Seit frühen 1990er Jahren am Markt
- Zunächst schleppender Flächenverkauf, Inzwischen größeres Verkaufsvolumen (2016: 7ha; 2017: 5,5ha)
- Nutzerstruktur
 - Hauptsächlich Industrie- und Logistikflächen
 - Betriebsgrößen durchmischt
 - Automotive-Branche, vermehrt auch Großhandel; Logistikflächen stark nachgefragt
- Regionaler Fokus
 - 1994 bis 2005 internationaler Chiphersteller angesiedelt; mit Auslaufen von Fördergeldern Abwanderung
 - Seitdem Fokus auf langfristige Ansiedlung regionaler Unternehmen
- Gezieltes und offensives Marketing („Business Park“)



Business Park Alsdorf-Hoengen (Städteregion Aachen)

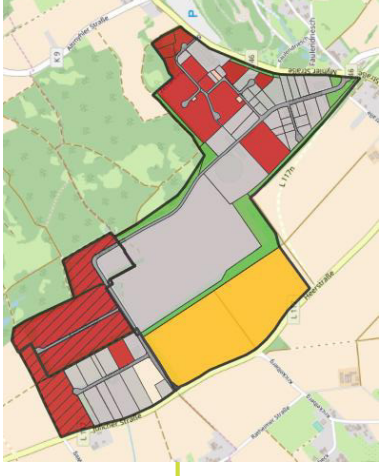
- Vermarktungsstrategie
 - Pragmatische Vergabe nach Wirtschaftslage
 - Reaktion auf neue Anforderungen (z.B. Breitbandausbau)
 - Logistikflächen derzeit stark nachgefragt
→ Ansiedlung von Logistikern
 - Keine Profilierung
 - Anpassung des Preisniveaus von 50€/m² auf 35€/m²
 - Ziel ist zügige und vollständige Vermarktung der teils länger brachliegenden Flächen



Unattraktiver / schwieriger Standort

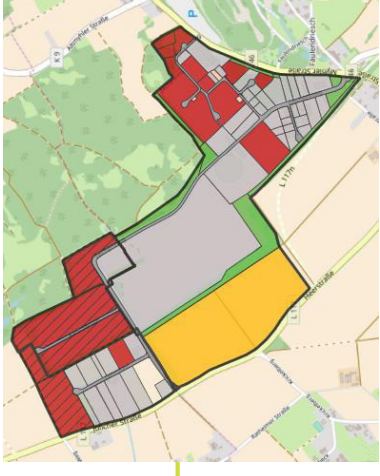
Industrial Park „Rurtal“ Hückelhoven-Wassenberg (Kreis Heinsberg)

- Seit ca. 1998 am Markt; Entwicklung in 4 Abschnitten bis 2004
- Ca. 37ha verfügbar
- Schwierige Erschließung (ehem. Zechengelände: Altlasten, Spuren der Vornutzung)
- Starker Branchenmix
 - lokale Unternehmen aus Handwerk und Produktion
 - Größte verfügbare Fläche (ca. 20ha) entgegen ursprünglicher kleinteiligen Planung an Großlogistiker vergeben (→ Ankernutzer)
- Keine Profilbildung, aber weitere Logistiktutzung nicht gewünscht (Durch Ankernutzer bereits stark vertreten)

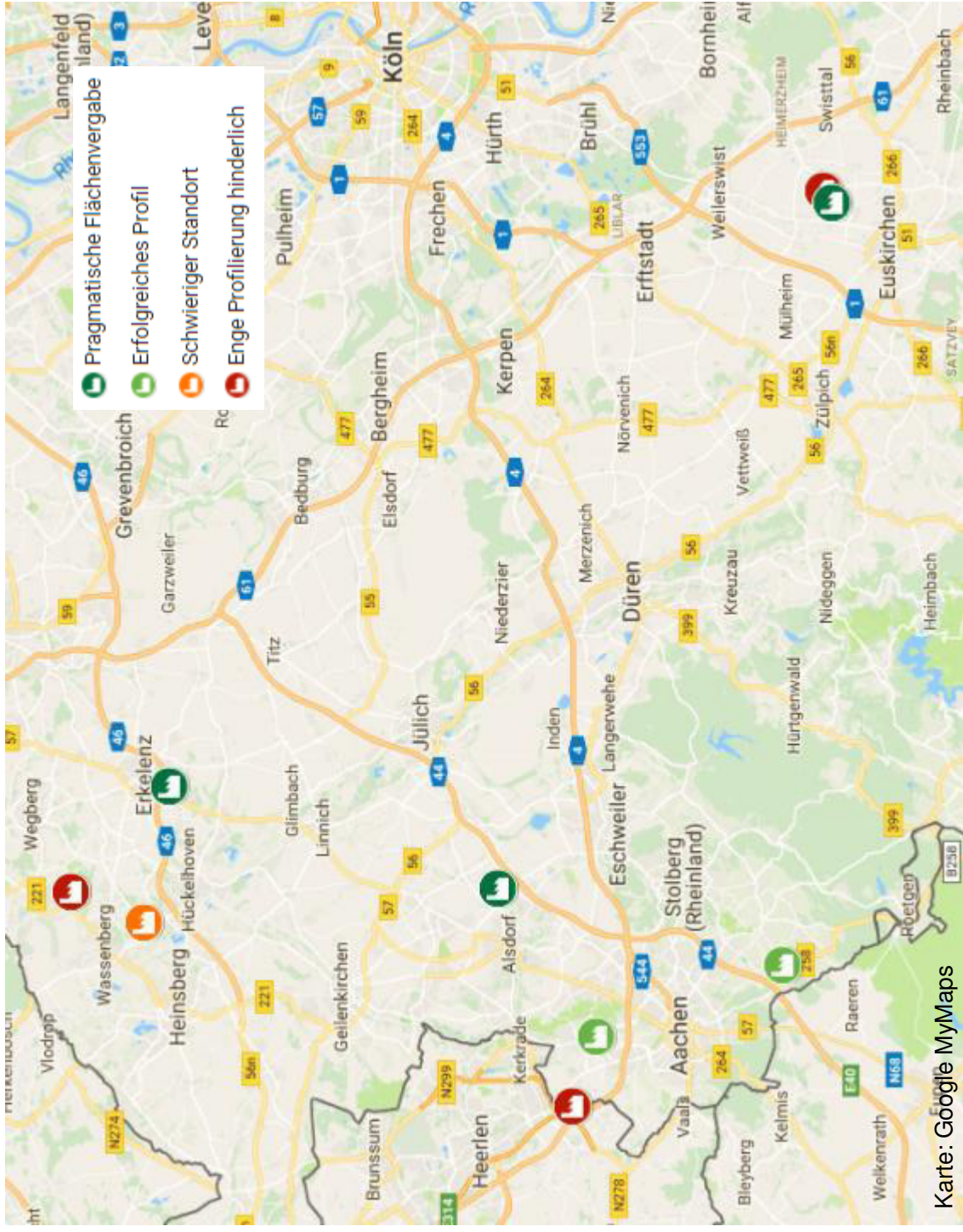


Industrial Park „Rurtal“ Hückelhoven-Wassenberg (Kreis Heinsberg)

- Zunächst schleppende Vermarktung:
 - Konkurrenz im eigenen Beritt: Gewerbegebiet Hückelhoven Baal (grüne Wiese, keine Altlasten, einfache Erschließung, bessere Verkehrsanbindung)
 - Größere Vermarktungserfolge erst seit vollständiger Belegung in Hückelhoven Baal
 - Zunächst vorwiegend lokales Handwerk angesiedelt
 - Beschleunigung durch Ansiedlung des Ankernutzers
- Fokus auf Bindung der lokalen Wirtschaft
 - Laufender Dialog
 - Vergabe von Optionsflächen für Erweiterung
→ Planungssicherheit für lokale Unternehmen



Gebietstypen



Karte: Google MyMaps

Gewerbeflächennachfrage im Querschnitt

- Große Nachfrage Logistik: geringes Flächenangebot / oft geringes Interesse an Ansiedlung (Qualität der Arbeitsplätze)
- Stetige kleinteilige Flächennachfrage von KMU im Produktions- / Dienstleistungssektor
- Keine nennenswerten Industrieansiedlungen
- Keine internationalen Großprojekte in Region realisiert
- Nachfrage vorwiegend aus regionaler Wirtschaft
- Hochwertige Branchen / Arbeitsplätze vorwiegend in städtischen Lagen
- Ansiedlungen von Einzelhandelsgebieten in stadtnahen Lagen

Typische Fehlerquellen bei der Gewerbeflächenvermarktung

- Nicht standortgerechte Profilierung (Standort wurde in seiner Qualität überschätzt)
- Nicht marktgerechte Profilierung (Nachfrage bzw. temporäre Trends überschätzt)
- Zu enge Profilierung / fehlende Flexibilität in der Vermarktung
- Unterschätzte Bestandsnachfrage / Überschätzte Neunachfrage

Folgerungen für die Standorte Weisweiler und Stolberg

Standort Weisweiler / Stolberg

- Geringe direkte Konkurrenz
 - Positive, kooperative Haltung der befragten kommunalen WiFö
 - Flächenbedarfe im Umland übersteigen Angebot
 - Absehbar keine vergleichbaren Flächen auf dem Markt
- Stärken
 - Gute großräumige Lage
 - Gute Verkehrsinfrastruktur Autobahn / Rail
 - Große / innere Flexibilität
 - Sichtbarkeit / Bekanntheit
 - Nukleus für Cluster Energie
 - Forschungsregion Aachen-Jülich
- Schwächen
 - Kein ansprechendes / anregendes Umfeld
 - Keine unmittelbare Einbindung in dichtes wirtschaftliches Umfeld

Implikationen für angestrebtes Profil

- Stolberg: Logistik-Terminal
 - Unklare Erfolgs- bzw. Entwicklungsperspektive (Autobahnanschluss)
 - Wenig Kopplungseffekte, eher Konkurrenzbeziehungen
- Weisweiler: Energie- und Produktionsstandort unter Einbindung der regionalen Forschungs- und Bildungseinrichtungen
 - Forschung und Bildung: derzeit keine drängende Flächennachfrage
 - Hochqualifizierte Arbeitsplätze auf stadtnahe Standorte konzentriert
 - Hohe Flächennachfrage im Logistik-Bereich
 - Energie-Nutzung derzeit dominant; Ausbau des Energieclusters vor Ort
 - Keine nennenswerten Industrieansiedlungen in Gesamtregion
→ GI-Flächen können vorgehalten werden, derzeit aber geringe Vermarktungschancen
 - Fläche für Großprojekte / Großinvestitionen kann vorgehalten werden
 - Fläche muss langfristig verfügbar gehalten werden
 - Schnelle Vermarktung unwahrscheinlich → Entwicklungspotenzial für Zukunft

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Quaestio
Forschung und Beratung
Friesenstraße 17
53175 Bonn

Telefon: 02 28 / 266 888-0
Fax: 02 28 / 555 47 271

office@quaestio-fb.de
www.quaestio-fb.de

Profilierung

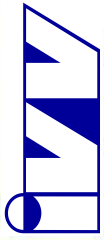
- Restriktive Festschreibung der Profilierung (drei Gebiete): Keine Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen möglich
 - Profil in Bausatzung festgeschrieben: Branchen- u. Nutzungsrestriktionen, Preise etc.
 - Festschreibung durch externe Beteiligung bedingt: Fördermittelgeber
 - Keine Reaktion auf Wandel der Anforderungsprofile möglich
 - Keine Anpassung von Fehleinschätzungen in der Profilgebung möglich
- Einseitige Branchenbindung (zwei Gebiete): Abschwung in exklusiv angesiedelten Branchen
 - Fixierung auf New Economy (1990er Jahre)
 - Restriktive Festschreibung der Profilierung
 - Keine Diversifizierung nach Platzen der „Dotcom-Blase“ möglich
 - Ein Gebiet nach Erholung der Branche wieder erfolgreich, in anderem Gebiet langwierige Neuausrichtung nötig

Profilierung

- Marktentwicklung überschätzt (ein Gebiet): Überschätzung des Potenzials im Zielmarkt führte zu Aufgabe einer Profilierung
 - Ausrichtung auf aufkommende „Green Economy“
 - Regionales Marktpotenzial überschätzt
 - Fehleinschätzung früh erkannt, Konsequenzen gezogen
 - Wandel zu regulärem Gebiet mit bestehender Satzung möglich
- Qualität des Gebiets überschätzt (ein Gebiet): Fläche für Großprojekte international nicht konkurrenzfähig
 - Frühzeitige Festlegung auf internationale Großprojekte
 - Starres und anspruchsvolles Anforderungsprofil für Nutzer
 - Standortqualität den Anforderungen nicht angemessen
 - Langes Festhalten an Anforderungsprofil, späte Anpassung

ANLAGE 26:
Gutachten – Verkehr
IVV Aachen





Ingenieurgruppe IV Aachen / Berlin

Wir analysieren, prognostizieren, planen und realisieren.



Verkehrsuntersuchung Industriedrehkreuz Eschweiler Inden Stolberg

Ergebnisse

26. April 2018

Dipl.-Geogr. Sylke Schwarz

- Der Kraftwerksstandort Weisweiler soll im Jahr 2030 aufgegeben werden.
- Zur Bewältigung des Strukturwandels werden derzeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie mit Werkstattverfahrens geeignete Nutzungsszenarien entwickelt.
- Dabei wurden bereits zwei potentielle Standorte für das Industriedrehkreuz ausgemacht:
 - das Areal des Kraftwerks in Eschweiler-Weisweiler inkl. Umfeld und
 - ein Gebiet im Bereich des Gewerbegebiets Camp Astrid in Stolberg einschließlich Bahnhofsgebäude
- Für den dritten Werkstatttermin werden im Rahmen dieser Untersuchung die heutige und zukünftige Verkehrssituation im Umfeld der Standorte sowie die Auslastung des Straßen- und Schienennetzes dargestellt.
- Im Ergebnis steht dann eine Machbarkeitsstudie Verkehr für die beiden Standorte zur Verfügung, welche die Auswirkungen die geplante Entwicklung auf das bestehende Straßennetz/Schienennetz aufzeigt.

- Abstimmung und Übernahme der Rahmenbedingungen und Grundlagen sowie Auswertung von aktuellen Verkehrszählungen im Untersuchungsgebiet.
- Vorbereitung, Durchführung und Auswertung einer Verkehrszählung an 5 Knoten (Eschweiler West und Ost sowie Weisweiler) mit Videokameras im Zeitraum von 6.00 bis 10.00 und 15.00 bis 19.00 Uhr.
- Aktivierung des Verkehrsmodells, Eichung des Modells an den aktuell durchgeführten Verkehrszählungen. Darstellung der aktuellen Belastungssituation im Wirkungsbereich der geplanten Ansiedlungen.
- Überführung des Verkehrsmodells in den Prognosehorizont 2030. Dabei wird auf bereits vorliegende Strukturdaten für 2030 zurückgegriffen. Darstellung der Verkehrsbelastungen im so genannten Prognose-Null-Fall 2030 im Wirkungsbereich der geplanten Ansiedlungen.
- Berechnung des Verkehrsaufkommens aus den beiden Entwicklungsgebieten.
- Ermittlung und Darstellung der zukünftigen Verkehrsbelastung unter Berücksichtigung der beiden Entwicklungsgebiete und Bewertung der Ergebnisse.
- Erarbeitung von Leistungsfähigkeitsnachweisen nach HBS 2015 an den 5 Knotenpunkten. Bewertung der Ergebnisse und ggfls. Erarbeitung einer Empfehlung zur verkehrlichen Erschließung.
- Erarbeitung von (intermodalen Ausbau-) Maßnahmen, um die Standorte Weisweiler und Stolberg verkehrstechnisch besser zu verbinden.
- Überprüfung der Machbarkeit einer Gleisanbindung der Standorte an das vorhandene Schienennetz (Darstellung des Ist-Zustands und möglicher Erweiterungen).

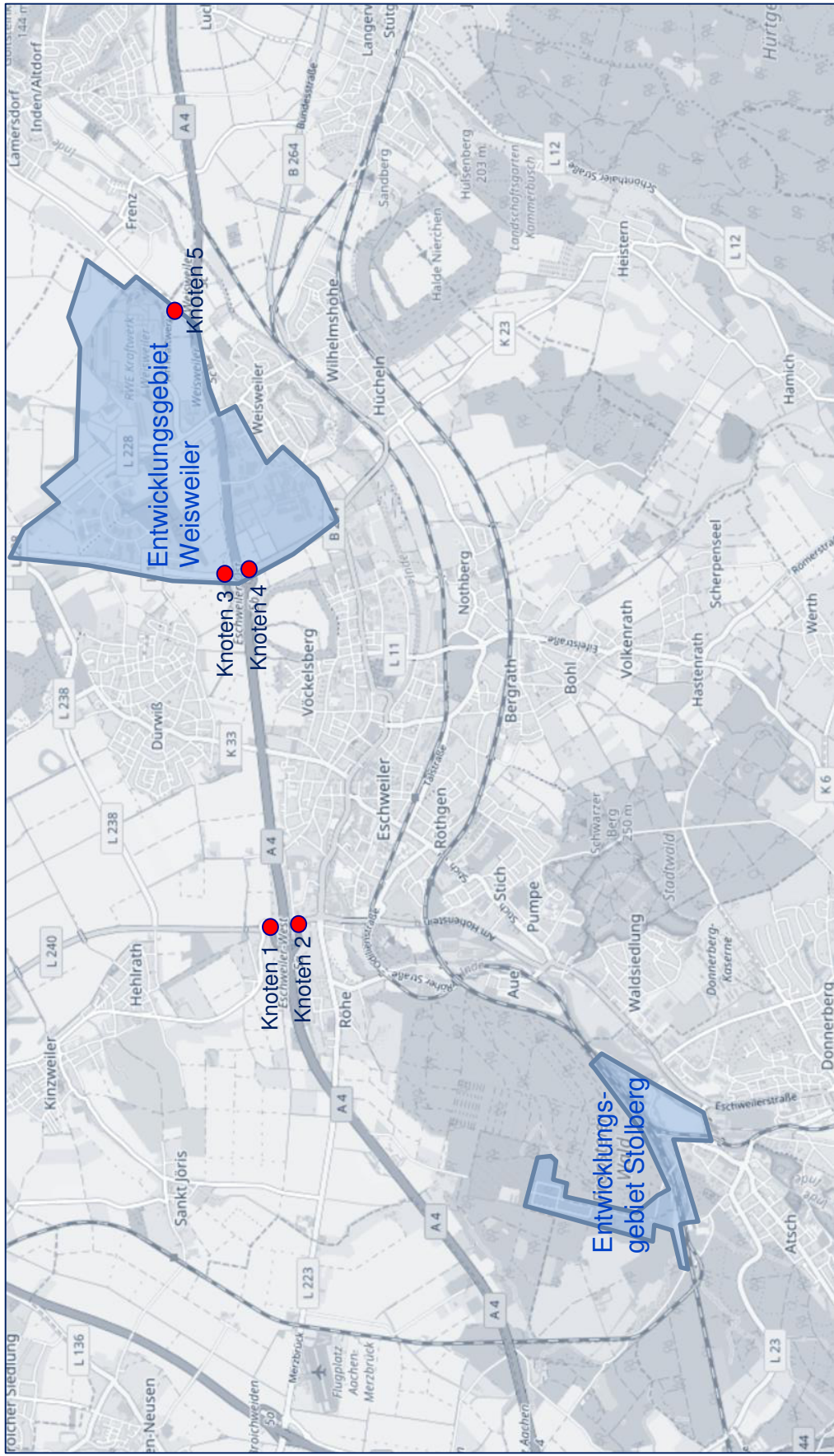


- **Grundlagenermittlung, Aktivierung Verkehrsmodell**
- **Verkehrserhebung an 5 Knoten an den relevanten Anschlussstellen der A 4**
- **Heutige Situation**
 - Ermittlung Verkehrsbelastung Straße - Aktualisierung Analyse-Null-Fall 2018
 - Ermittlung Verkehrsbelastung Schiene 2018
- **Prognose 2030**
 - Ermittlung Verkehrsbelastung Straße - Prognose-Null-Fall 2030 (Vergleichsfall)
 - Ermittlung Verkehrsbelastung Schiene 2030
- **Ermittlung Verkehrsaufkommen durch das Vorhaben**
- **Verkehrssituation mit Vorhaben**
 - Ermittlung Verkehrsbelastung Straße - Prognose-Mit-Fall 2030
 - Ermittlung Verkehrsbelastung Schiene 2030 mit Vorhaben
- **Bewertung der zukünftigen Verkehrssituation**
- **Maßnahmenempfehlungen**

-
- Anfrage Arbeitsprogramm: Ende 2017**
 - Angebot: Mitte Januar 2018**
 - Auftragserteilung: Februar 2018**
 - Verkehrserhebung: 20. Februar 2018**
 - Bearbeitung Analyse: Februar 2018**
 - Bearbeitung Prognose: März 2018**



Untersuchungsgebiet und Zählstellen (ZS)

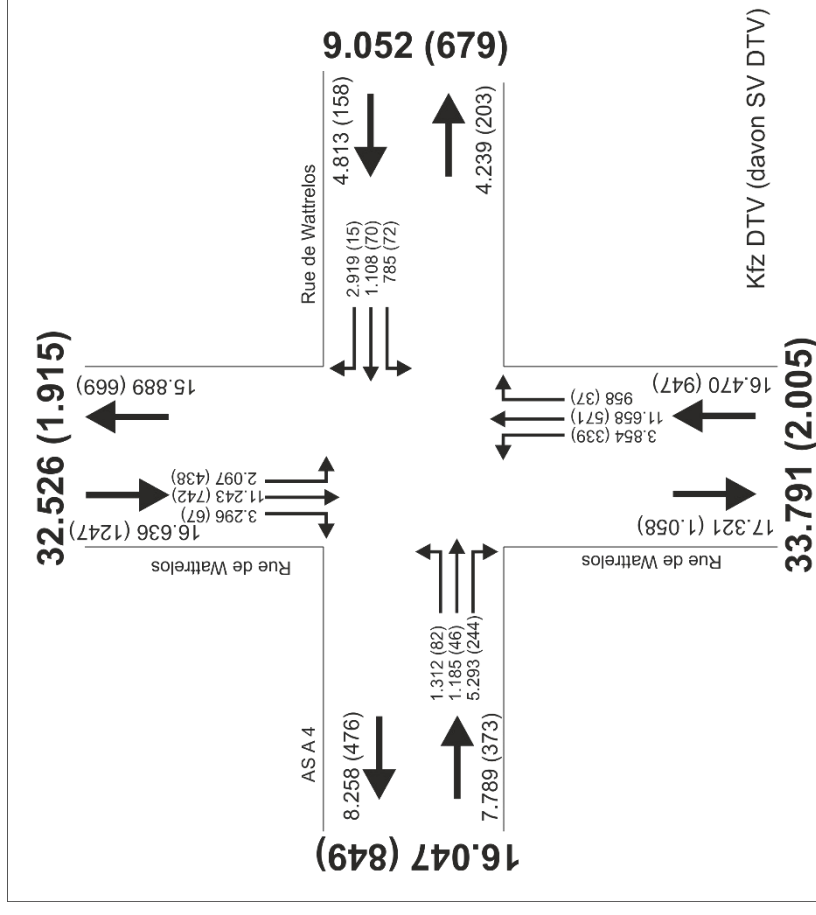
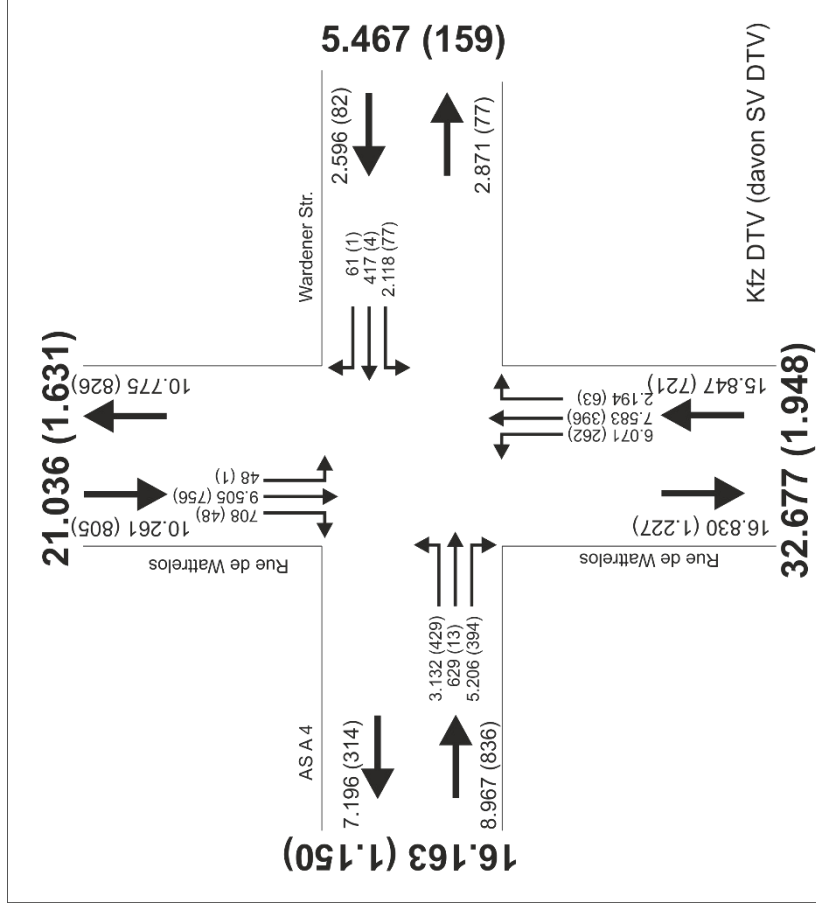


- Videoerhebung 20.2.2018 6.00 - 20.00 Uhr



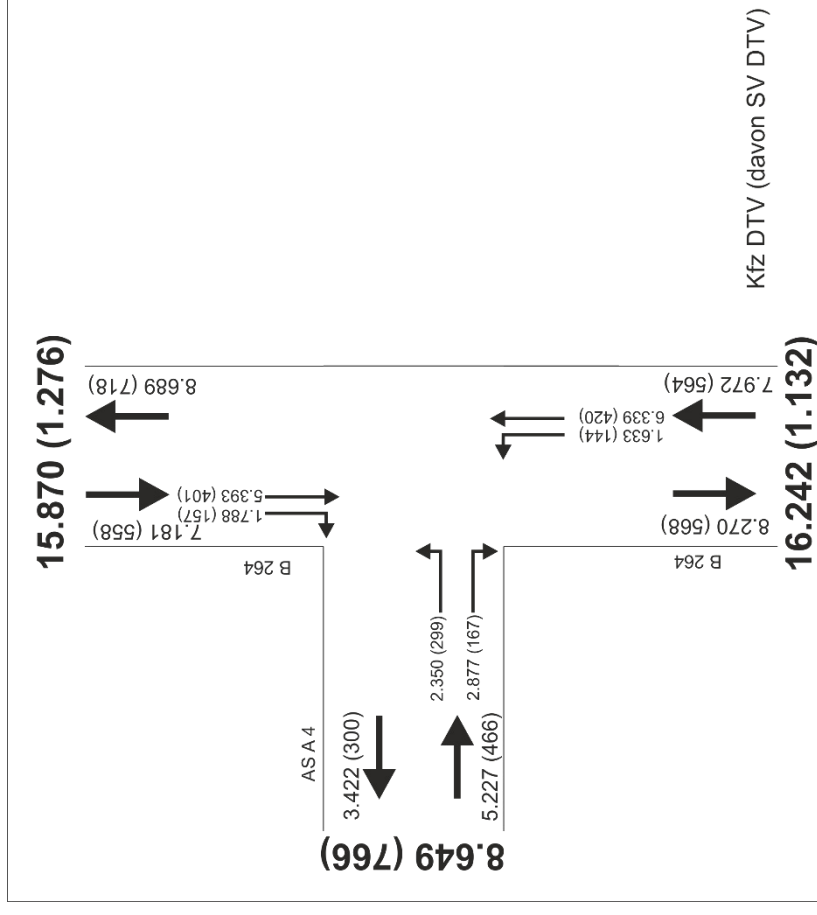
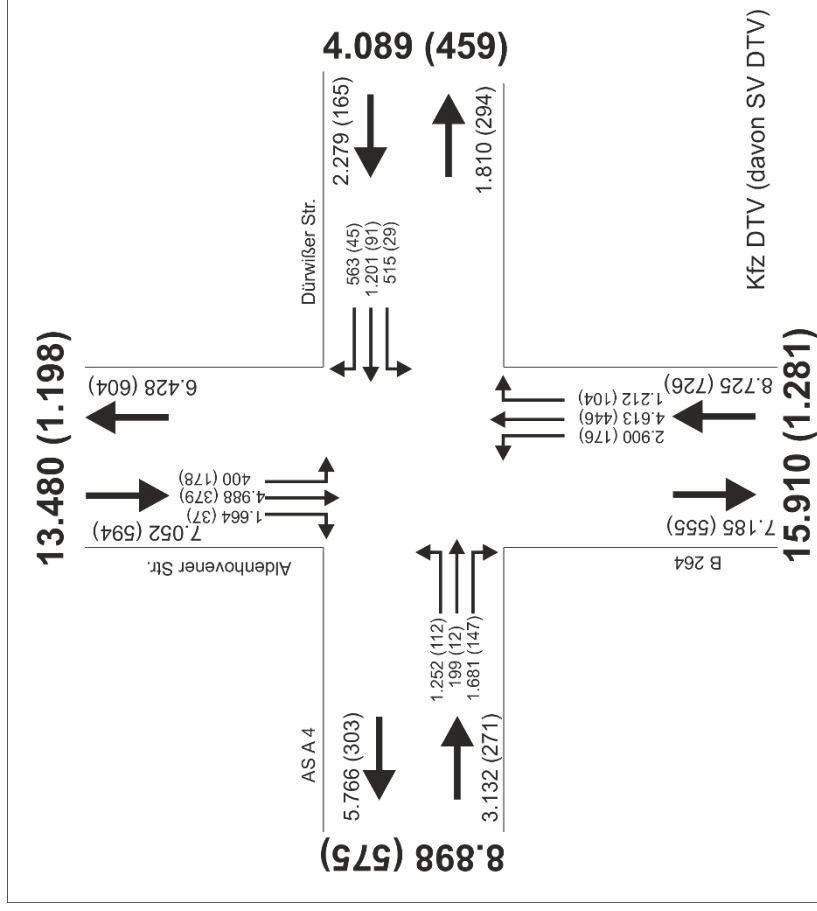
Verkehrszählung 22.02.2018

Verkehrsmengen Knoten 1 und 2 (AS Eschweiler West)



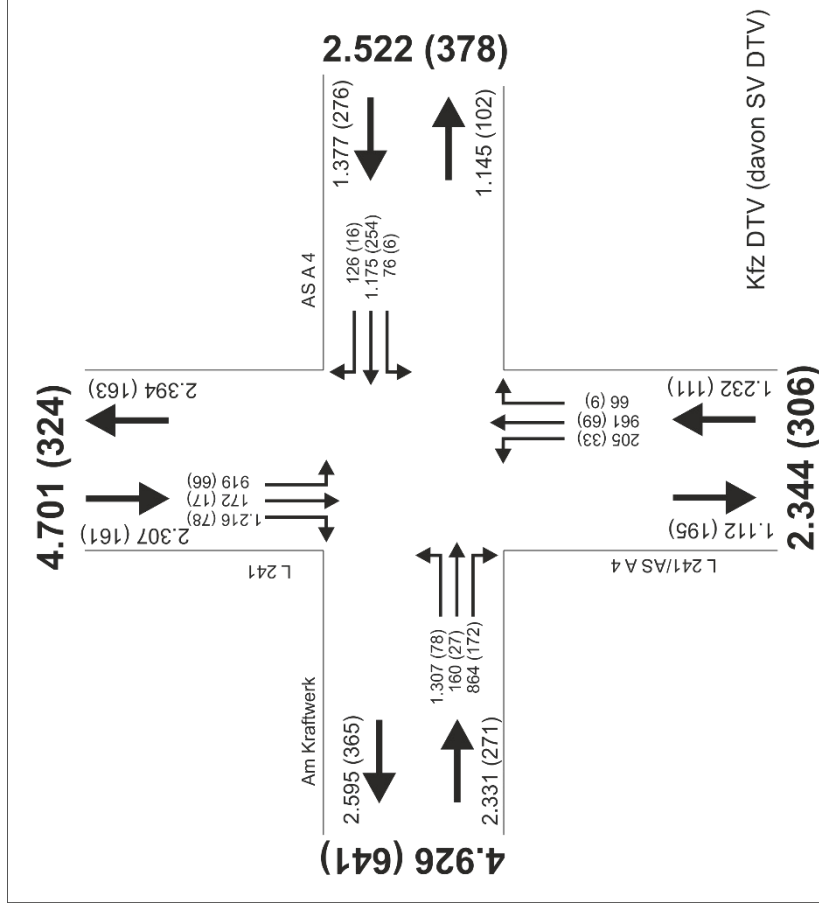
Verkehrszählung 22.02.2018

Verkehrsmengen Knoten 3 und 4 (AS Eschweiler Ost)



Verkehrszählung 22.02.2018

Verkehrsmengen Knoten 5 (AS Weisweiler)



Die Zählergebnisse wurden nach Vorgabe des (Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) auf die durchschnittlichen, täglichen Verkehrsmengen über alle Tage des Jahres [Kfz DTV] hochgerechnet.

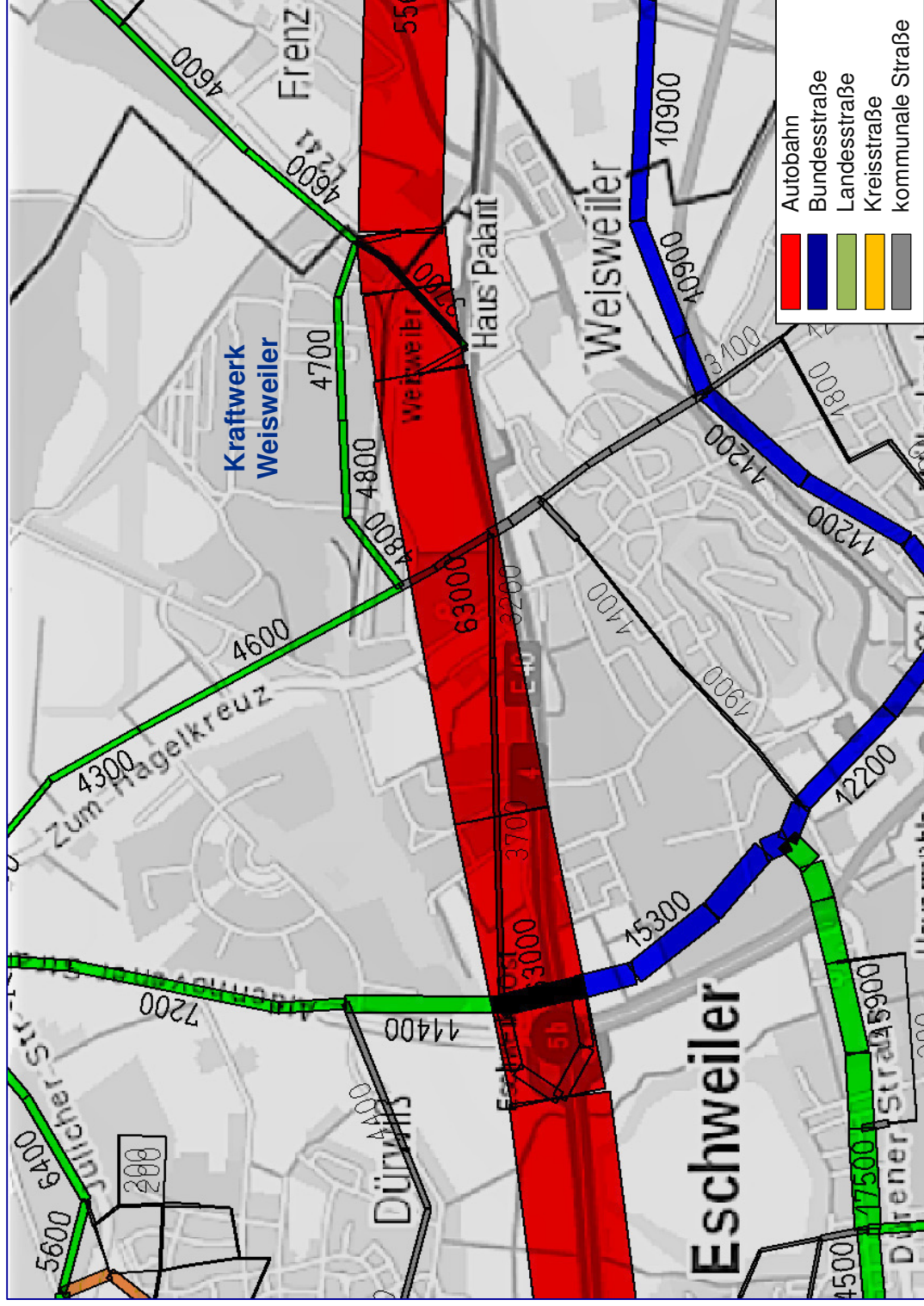
Ergebnis (gerundet):

- L 238 nördlich AS Eschweiler-West 21.000 Kfz DTV
- L 238 südlich AS Eschweiler-West 33.800 Kfz DTV
- L 11 nördlich AS Eschweiler-Ost 13.500 Kfz DTV
- B 264 südlich AS Eschweiler-Ost 16.200 Kfz DTV
- L 241 nördlich AS Weisweiler 4.700 Kfz DTV
- L 241 südlich AS Weisweiler 2.300 Kfz DTV

Die bundesweite Straßenverkehrszählung 2015 (SVZ 2015) weist in Bezug auf die Anschlussstelle Eschweiler West niedrigere Belastungswerte aus, an der Anschlussstelle Eschweiler-Ost ist im Vergleich zur SVZ 2015 Richtung Norden eine Erhöhung, südlich der Anschlussstelle eine Verringerung festzustellen. Auch im Bereich der Anschlussstelle Weisweiler sind die Belastungen seit der SVZ 2015 zurückgegangen. Hier hat offenbar seit 2015 eine Verlagerung des Verkehrs in Richtung Eschweiler-West stattgefunden.

Analyse-Null-Fall 2018 Straße

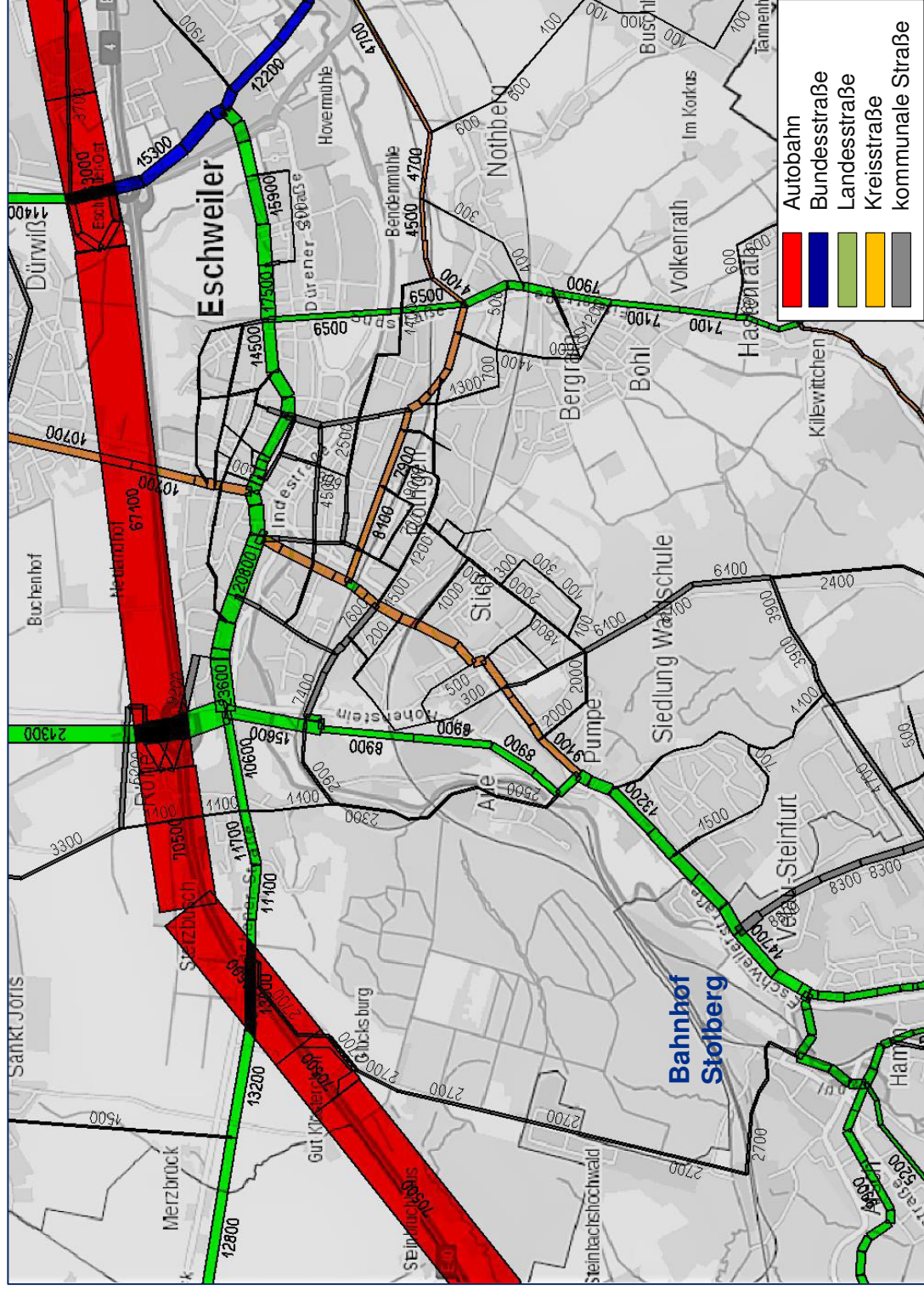
Bereich Weisweiler



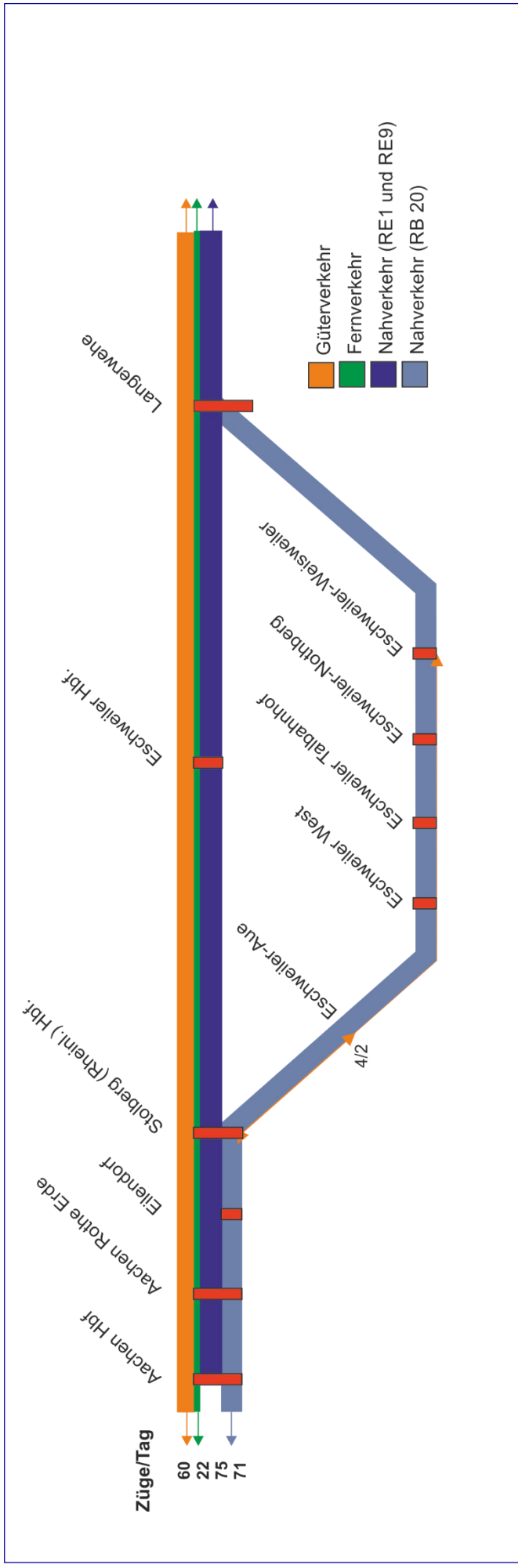
Analyse-Null-Fall 2018 [Kfz DTW] im Bereich Weisweiler

Analyse-Null-Fall 2018 Straße

Bereich Stolberg



Analyse-Null-Fall 2018 [Kfz DTW] im Bereich Stolberg



Schienebelastung 2018 im Untersuchungsraum

Quelle: Ertüchtigung des Bahnknotens Aachen
VIA, SMA, IVV Januar 2017) und EVS

- Die Strecke Aachen – Köln ist schon heute stark ausgelastet.
- Aus den Erhebungen ergeben sich im Mittel rund 230 Züge pro Tag zwischen Aachen Hbf und Stolberg Hbf.
- Rein rechnerisch ergibt das eine Zugfolgezeit von 7 Minuten je Richtung zwischen 6 und 22 Uhr, die je nach Fahrplanlage schon heute kürzer sein kann.
- Hier sind nur geringe Reserven vorhanden.



- Die Ermittlung der Verkehrsnachfrage für 2030 stützt sich zum einen auf die zu erwartenden **Strukturdaten in der Region** und zum anderen auf die **zukünftigen Verhaltensweisen** der Bevölkerung.
- Entwicklung des Binnenverkehrs abhängig von der Bevölkerungsentwicklung. Laut Prognose des IT.NRW Zunahme der Bevölkerung zwischen 2014 und 2030 um rund 1,1 Prozent. Die Gruppe der zunehmend mobilen 60 bis 80-jährigen nimmt um ca. 20,0 Prozent zu (mit hoher Pkw-Verfügbarkeit).

Stadt/Region	Einwohner 2014 <small>(Quelle IT-NRW)</small>	Einwohner 2030 <small>(Quelle IT-NRW)</small>
Aachen	241.700	251.400
Eschweiler	55.000	54.700
Stolberg	56.200	57.400
Kreis Düren	258.400	257.400
Kreis Heinsberg	248.200	249.300
Rest Städteregion Aachen	192.200	193.300

Quelle: IT.NRW, Bevölkerungsentwicklung in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens 2014 bis 2040

- Die Gewerbebietsentwicklung wurde für die Städteregion Aachen verkehrszellenscharf eingearbeitet, für den Kreis Düren wurden Pauschalansätze (nicht ortsbezogen) berücksichtigt.

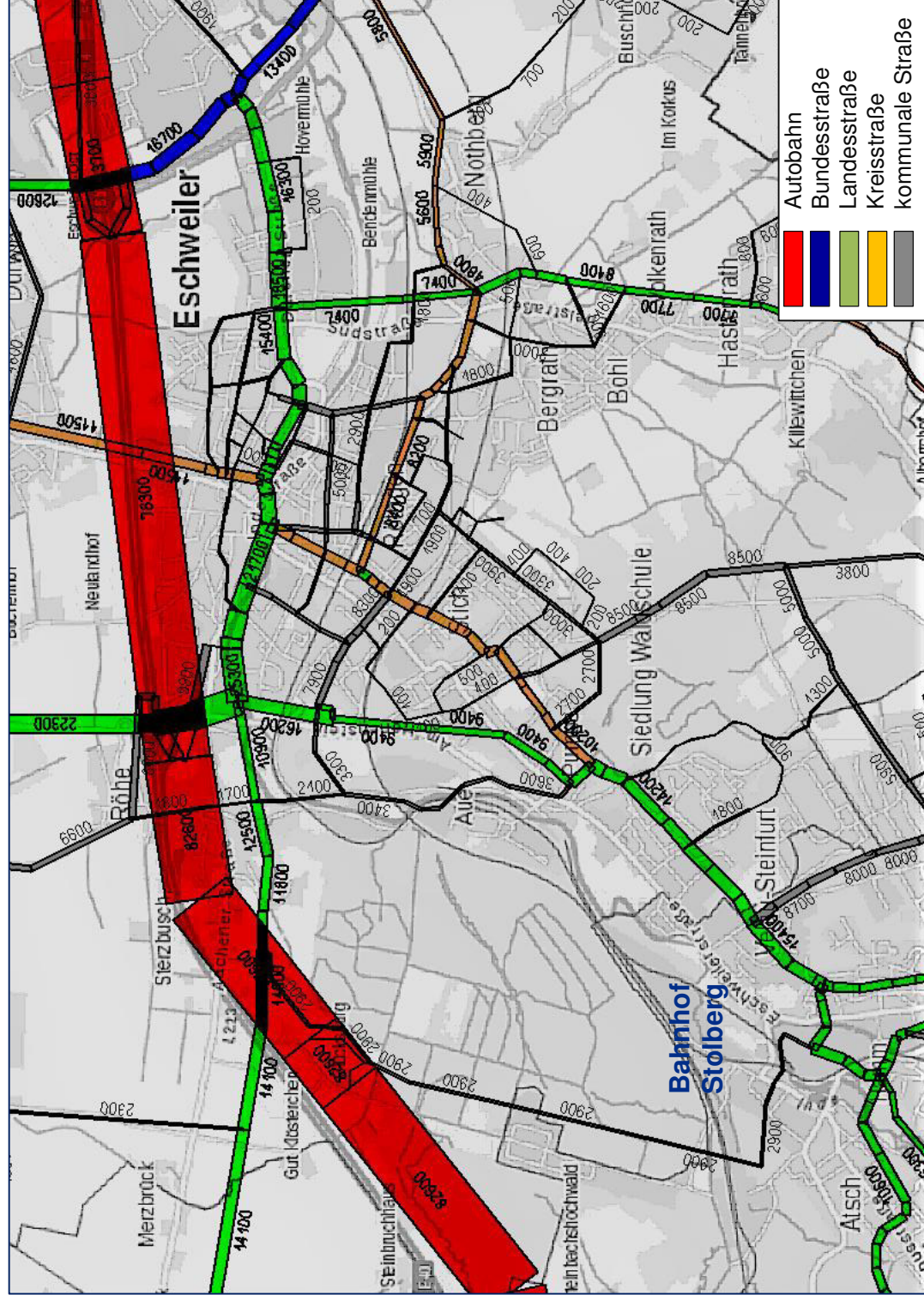


Die allgemeine Verkehrsentwicklung zwischen 2017 bis 2030 wird anhand der Tendenzen der Bundes- und Landesverkehrsplanung eingebracht.

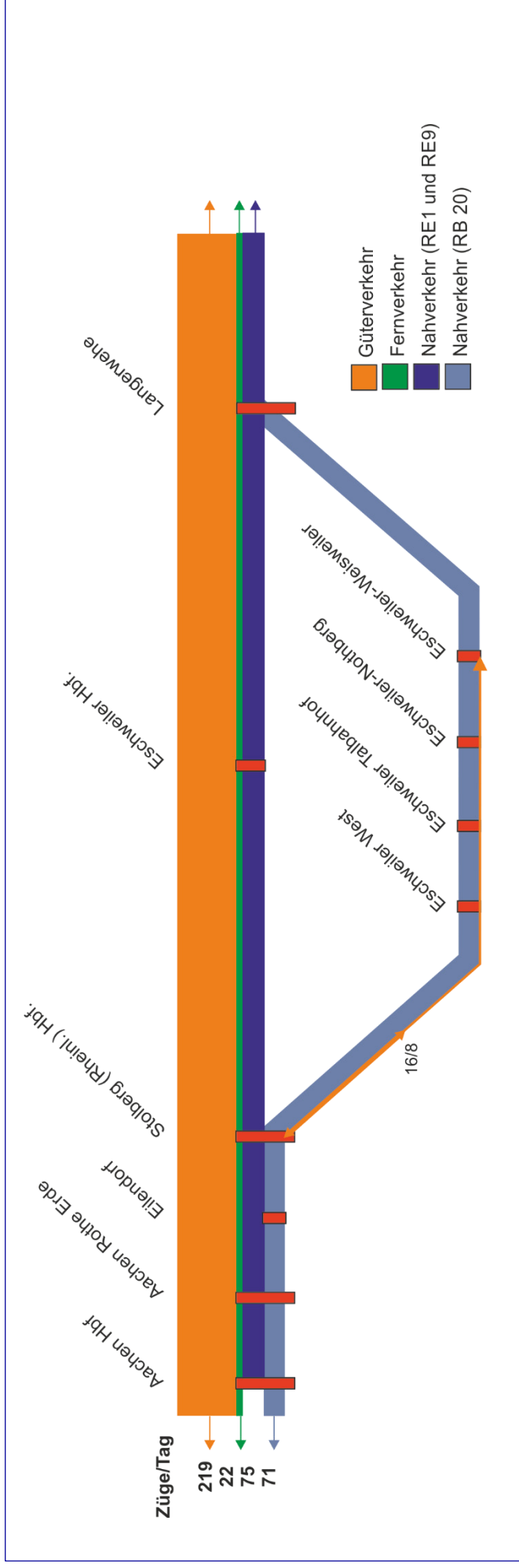
- Die Bedarfsplanprognose weist bis 2030 eine jährlichen Steigerung des **Verkehrsaufkommens (Bezug Personen)** im motorisierten Verkehr von 0,2 Prozent und der **Verkehrsleistung (Bezug Personenkilometer)** von rund 0,6 Prozent.
- Im **Straßengüterfernverkehr** weist die Bedarfsplanprognose des Bundes eine jährliche Steigerung bis 2030 von 0,8 Prozent pro Jahr aus. Der Straßengüter**nah**verkehr wird nur moderat wachsen (rund 0,15 Prozent pro Jahr).
- Um den "worst case" abzudecken wird in Bezug auf die Verkehre von und zu den ZARA-Häfen eine deutliche Steigerung angenommen. Lt. Studie zur Verkehrsentwicklung im Rheinland (IVV, 2016) und des Wasserstraßen-, Hafen und Logistikkonzepts des Landes NRW (2016) unterschätzt die Bedarfsplanprognose des Bundes die Hinterlandverkehre der ZARA-Häfen.
- Im Netz des Prognose-Null-Falles werden alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des BWWP implementiert (B 56 4-streifiger Ausbau Jülich-Düren, B 399 OU Düren). Das AK Aachen wird als fertig und leistungsfähig unterstellt.

Prognose-Null-Fall 2030 Straße

Bereich Stolberg



Prognose-Null-Fall 2030 [Kfz DTW] im Bereich Stolberg



Schienenbelastungen 2030 im Untersuchungsraum

- Die Güterverkehrsbelastung auf der Relation Aachen – Köln wird bis 2030 fast um das 4-fache steigen.
- Mit der derzeitigen Infrastruktur ist dies nicht zu bewältigen.
- Durch den Bau der "Rheydter Kurve" (Schieneninfrastrukturmaßnahme zur Bewältigung einer Fahrbeziehung von Aachen-West über Herzogenrath nach Grevenbroich) kann die Strecke Aachen-Köln um rund 50 Züge am Tag , das entspricht etwa 1/4 der zukünftigen Belastung, entlastet werden.



Methodik der Bemessung des Verkehrsaufkommens

- Bei der Verkehrserzeugung durch das Vorhaben wird ein **Szenario** angenommen, welches Spannbreiten für das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen beschreibt.
- Für die Aufkommensberechnung wird auf Mobilitätskenndaten der Städteregion Aachen zurückgegriffen und mit den FGSV-Vorgaben verglichen. Gewählt wird immer der jeweils ungünstigere Wert.
- Die Abschätzung des Verkehrsaufkommens für die **zukünftig zusätzliche industrielle Nutzung** erfolgt differenziert nach Nutzungsarten und Personengruppen. Bei der Verkehrserzeugung wird auf die Erzeugungsraten nach FGSV¹ und – sofern differenzierter vorhanden – auf HSVV² (Ver_Bau von Bosserhoff, 2017) zurückgegriffen.
- Der anschließend dargestellt Prognose-Mit-Fall weist das mittlere Gesamtverkehrsaufkommen auf den Straßen im Bereich des Untersuchungsraumes unter Berücksichtigung der zusätzlichen Verkehre durch das Vorhaben aus.

Verkehrserzeugung durch das Vorhaben

Standort Weisweiler

Gebiet	Nutzung	Fläche (brutto)		Beschäftigendichte		Beschäftigte		Beschäftigte arithm. Mittel	Anwesenheit in%	Wege je Tag	MIV-Anteil in %	Pkw-Besetzung Pers/Pkw	Pkw-Fahrten Beschäftigte je Tag
		in ha		min	max	min	max						
P1-3a	KMU	28,8		20	65	576	1872	1224	85	2,25	80	1,1	1702
P4, P6	Produktion	102		20	80	2040	8160	5100	85	2,25	80	1,1	7094
P7-8	Logistik	17,4		5	100	87	1740	914	85	2,25	80	1,1	1271
P5	Lager	14,9		3	5	45	75	60	85	2,25	80	1,1	83
P3b	MVA					50	150	100	85	2,25	80	1,1	139
P3c	GTK	35		10	25	350	875	613	40	2,25	80	1,1	401
Summe		198,1				3148	12872	8010					10690
Gebiet	Nutzung	Beschäftigte arithm. Mittel		Kundenwege je/B/ Tag	MIV-Anteil in %	Pkw-Besetzung Pers/Pkw	Pkw-Fahrten Kunden je Tag	Wirtschaftsverkehr je/B/ Tag	Wirtschaftsverkehr Kfz	Anteil Schwer-verkehr in %	Schwer-verkehr Lkw>7,5t	Gesamtverkehr Kfz/d	richtungsbez. Gesamtverkehr Kfz/d
		Beschäftigte	Fläche										
P1-3a	KMU	1224		0,75	90	1,2	689	0,25	306	20	61	2697	1348
P4, P6	Produktion	5100		0,25	90	1,1	1043	0,35	1785	30	536	9922	4961
P7-8	Logistik	914		0,5	90	1,1	374	1,5	1370	50	685	3015	1507
P5	Lager	60		0,1	90	1,1	5	1,5	89	50	45	177	89
P3b	MVA	100		0,2	100	1,1	18	3	300	100	300	457	229
P3c	GTK	613		0,1	90	1,1	50	0,25	153	30	46	604	302
Summe		8010					2179		4004		1672	16872	8436

Abschätzung Verkehrsaufkommen Flächen Weisweiler

Die Nutzung der 198 ha Gesamtfläche in Weisweiler wird knapp 17.000 Kfz-Fahrten je Tag im Quell- und Zielverkehr verursachen.

Verkehrserzeugung durch das Vorhaben

Standort Stolberg

Gebiet	Nutzung	Fläche (brutto)		Beschäftigendichte		Beschäftigte		Beschäftigte arithm. Mittel	Anwesenheit in%	Wege je Tag	MIV-Anteil in %	Pkw-Besetzung Pers/Pkw	Pkw-Fahrten Beschäftigte je Tag
		in ha		min	max	min	max						
Ost 1/Ost 2	Logistik	9,3		3	5	28	47	37	85	2,25	80	1,1	52
A, B1-2	Logistik	10,1		3	5	30	51	40	85	2,25	80	1,1	56
Rest	Logistik	17,8		5	50	89	890	490	85	2,25	80	1,1	681
Summe		37,2				147	987	567					789

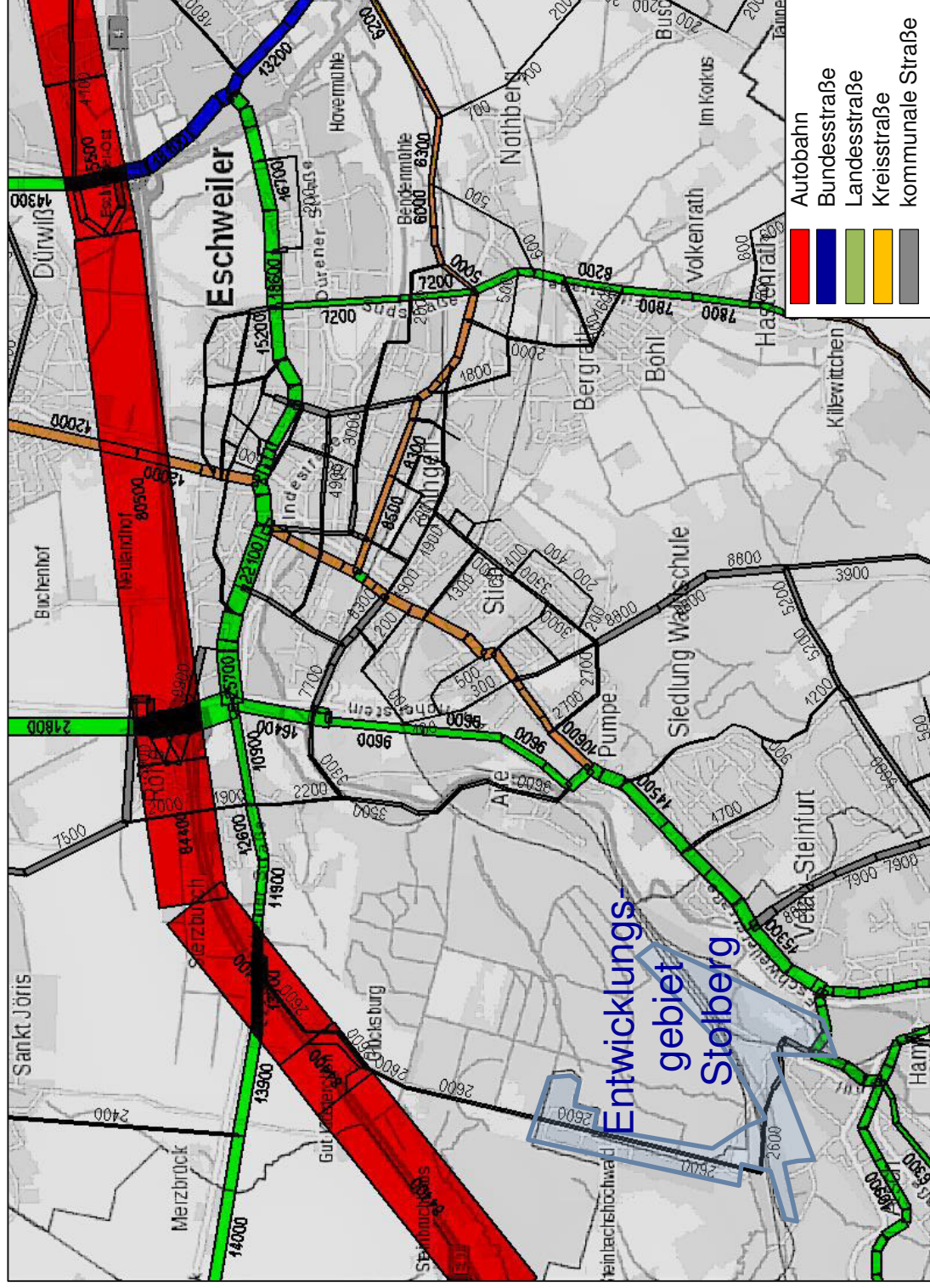
Gebiet	Nutzung	Beschäftigte arithm. Mittel	Kundenwege je/B/ Tag	MIV-Anteil in %	Pkw-Besetzung Pers/Pkw	Pkw-Fahrten Kunden je Tag	Wirtschaftsverkehr je/B/ Tag	Wirtschaftsverkehr Kfz	Anteil Schwererverkehr in %	Schwererverkehr Lkw >7,5t	Gesamtverkehr Kfz/d	richtungsbez. Gesamtverkehr Kfz/d
Ost 1/Ost 2	Logistik	37	0,5	90	1,1	15	25	930	90	837	997	498
A, B1-2	Logistik	40	0,5	90	1,1	17	25	1010	90	909	1083	541
Rest	Logistik	490	0,5	90	1,1	200	1,5	734	50	367	1615	808
Summe		567				232	2674			2113	3695	1848

Abschätzung Verkehrsaufkommen Flächen Stolberg

Die Nutzung der 37 ha Gesamtfläche in Stolberg als Containerterminal wird rund **3.700 Kfz-Fahrten je Tag im Quell- und Zielverkehr** verursachen. Davon sind rund 2.100 Fahrten von großen Lkw (>7,5t).

Prognose-Mit-Fall 2030 Straße

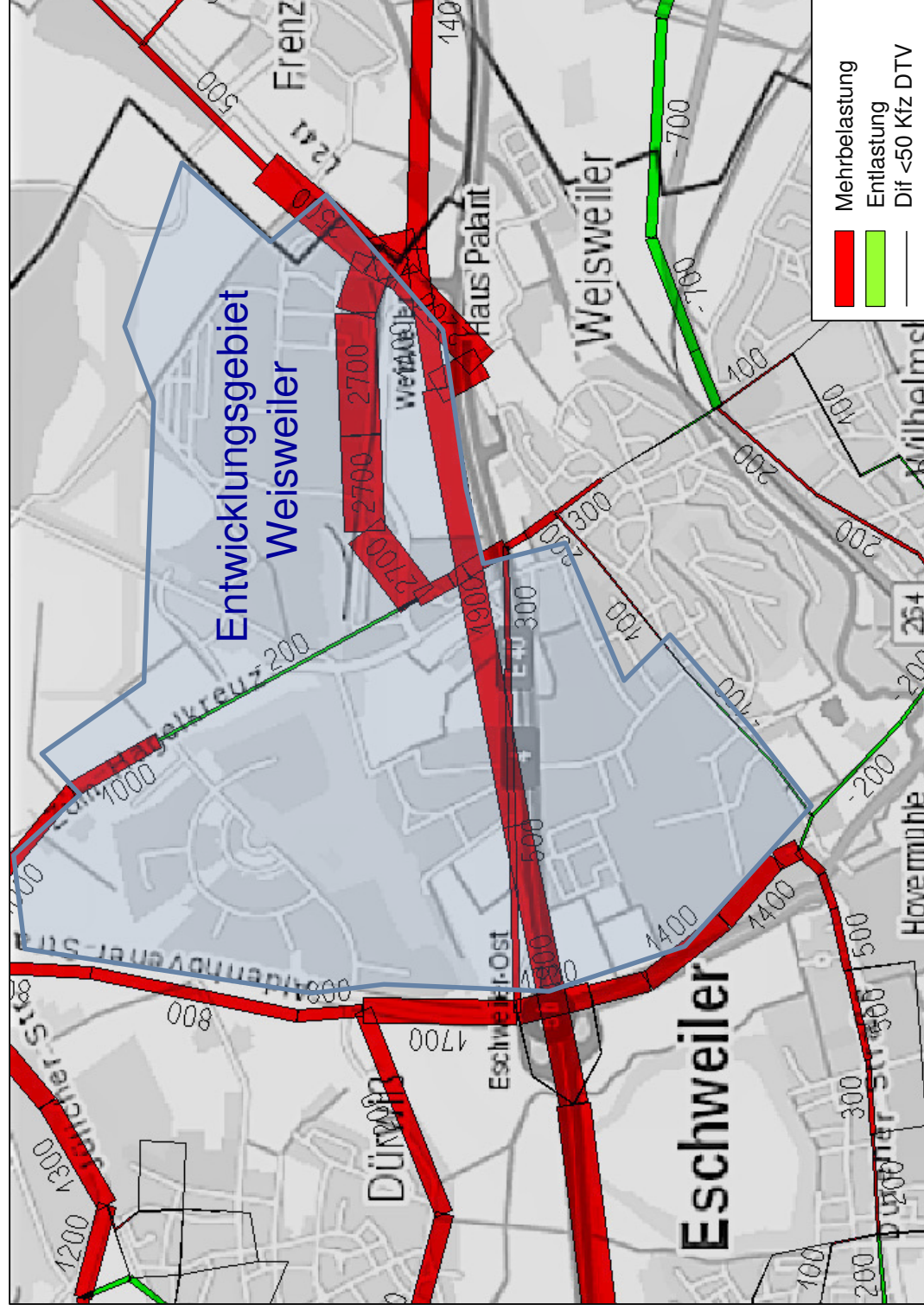
Bereich Stolberg



Prognose-Mit-Fall 2030 [Kfz DTW] im Bereich Stolberg

Differenzen Prognose-Mit-Fall-Prognose-Null-Fall 2030 Straße

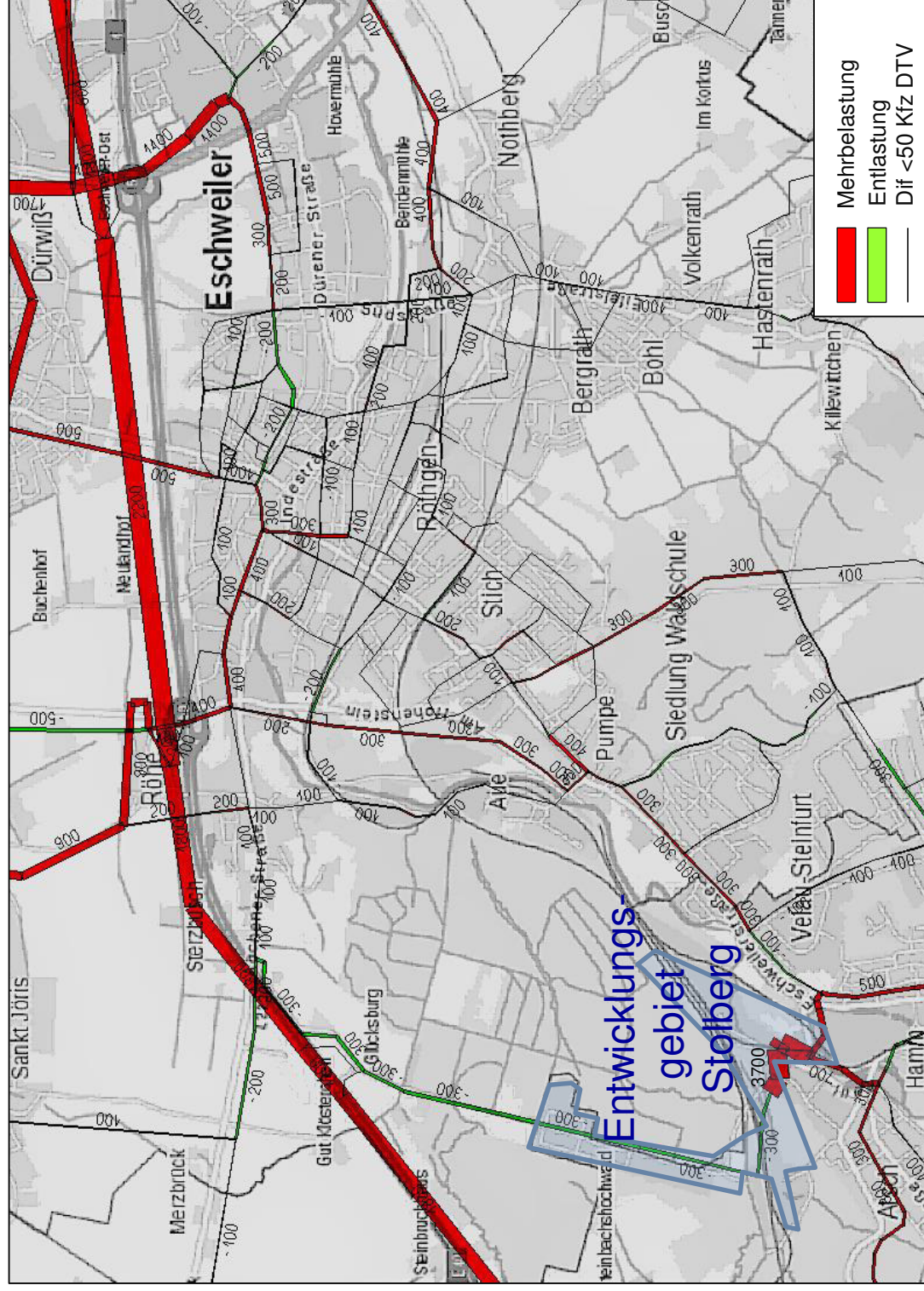
Bereich Weisweiler



Differenzen Prognose-Mit-Fall Prognose-Null-Fall 2030 [Kfz DTV] im Bereich Weisweiler

Differenzen Prognose-Mit-Fall-Prognose-Null-Fall 2030 Straße

Bereich Stolberg



Differenzen Prognose-Mit-Fall Prognose-Null-Fall 2030 [Kfz DTV] im Bereich Stolberg

Der Nachweis der Leistungsfähigkeit von Knoten nach HBS 2015 erfolgt über eine Betrachtung des Verkehrsaufkommens in der Spitzenstunde. Bemessen und bewertet wird die mittlere Wartezeit in den einzelnen Zufahrten eines Knotens in Form von Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV). Anzustreben ist mindestens QSV D („ausreichend“).

QSV E führt zu einer deutlichen Überlastung. In diesem Fall kommt es zu Rückstausituationen, die nicht mehr adäquat abgebaut werden können. Der Knoten ist dann nicht mehr leistungsfähig.

QSV	Zulässige mittlere Wartezeit w [s]		
	Fußgänger- und Radverkehr	ÖPNV auf Sonderfahrstreifen	Kraftfahrzeugverkehr
A	≤ 30	≤ 5	≤ 20
B	≤ 40	≤ 15	≤ 35
C	≤ 55	≤ 25	≤ 50
D	≤ 70	≤ 40	≤ 70
E	≤ 85	≤ 60	> 70
F	> 85	> 60	> ___ ¹

1) Die Stufe F ist erreicht, wenn die Verkehrsstärke q über der Kapazität C liegt (q > C)

Grenzwerte für Qualitätsstufen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage

Leistungsfähigkeitsprüfung Knotenpunkte

Knoten 1 - AS Eschweiler-West, Nord

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: IDW		Stadt:								
Knotenpunkt: AS Eschweiler West (Nord)		Datum: 08.03.2018								
Zeitabschnitt:		Bearbeiter: scw								
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q _j [Kfz/h]	x _j [-]	f _{Aj} [-]	N _{GEj} [Kfz]	N _{MSj} [Kfz]	L _{95j} [m]	t _{Wj} [s]	QSV [-]
11		3	0	0,000	1,00	0,000	0,000	0	0,0	
12	K1	2	156	0,335	0,27	0,290	3,431	45	28,8	B
13	K1	1	252	1,340	0,10	33,861	40,161	338	690,4	F
21		6	0	0,000	1,00	0,000	0,000	0	0,0	
22	K3	5	653	1,074	0,32	34,966	51,291	403	238,6	F
23	K2	4	485	5,330	0,05	197,614	209,739	1471	7872,4	F
31	K4	8, 9	107	0,375	0,15	0,349	2,754	36	38,7	C
32	K4	7	212	1,442	0,09	34,056	39,356	351	876,9	F
41		12	0	0,000	1,00	0,000	0,000	0	0,0	
42	K6	11	374	0,357	0,57	0,323	5,404	61	11,7	A
43	K6	11	374	0,357	0,57	0,323	5,404	61	11,7	A
44	K5	10	10	0,027	0,19	0,015	0,220	6	30,2	B

Ergebnis:

- Der Knoten ist in mehreren Fahrströmen **überlastet**.
- Nach den Berechnungen nach HBS ist der Knoten bereits heute (Analyse 2018) schon überlastet.
- Nach einer ersten überschläglichen Prüfung würde auch ein 2-streifiger Kreisverkehr mit Bypässen zu keiner ausreichenden Leistungsfähigkeit in allen Strömen führen. Gegebenenfalls könnten Spurenweiterungen und Anpassungen in Koordination und Grünzeitenverteilung zu einer besseren Abwicklung führen. Dazu sollte eine Detailuntersuchung (Mikrosimulation) angestoßen werden.

Leistungsfähigkeitsprüfung
Knoten 1, Spitzzeitstunde
16.30 bis 17.30 Uhr



Knoten 2 - AS Eschweiler-West, Süd

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt_IDW		Stadt:								Datum: 08.03.2018	
Knotenpunkt: AS_Eschweiler_West (Süd)		Bearbeiter: scw									
Zeitabschnitt:											
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)											
Nr.	Bez. SG	Ströme	q _j [Kfz/h]	x _j [-]	f _{Aj} [-]	N _{GE,j} [Kfz]	N _{MS,j} [Kfz]	L _{95,j} [m]	t _{wj} [s]	QSV [-]	
11	K7	3	270	0,557	0,24	0,779	6,682	67	35,5	C	
12	K7	3	270	0,557	0,24	0,779	6,682	67	35,5	C	
13	K6	2	117	0,367	0,18	0,336	2,909	39	36,3	C	
14	K6	1	104	1,072	0,06	7,314	9,914	105	314,1	F	
21		6	0	0,000	1,00	0,000	0,000	0	0,0		
22	K2	5	1037	1,216	0,46	94,737	120,662	892	429,7	F	
23	K1	4	346	0,685	0,28	1,470	9,186	94	39,5	C	
31		9	0	0,000	1,00	0,000	0,000	0	0,0		
32	K3	8	108	0,519	0,11	0,650	3,196	40	49,0	C	
33	K3	7	110	2,750	0,02	35,769	38,519	314	3265,0	F	
41		12	0	0,000	1,00	0,000	0,000	0	0,0		
42	K5	11	468	0,632	0,40	1,119	10,511	104	27,1	B	
43	K5	11	468	0,632	0,40	1,119	10,511	104	27,1	B	
44	K4	10	236	1,124	0,12	16,645	22,545	214	325,5	F	

Ergebnis:

- Der Knoten ist in mehreren Fahrströmen **überlastet**.
- Nach den Berechnungen nach HBS ist der Knoten bereits heute (Analyse 2018) schon überlastet.
- Nach einer ersten überschläglichen Prüfung würde auch ein 2-streifiger Kreisverkehr mit Bypässen zu einer ausreichenden Leistungsfähigkeit in allen Strömen führen. Gegebenenfalls könnten Spurenerweiterungen und Anpassungen in Koordination und Grünzeitenverteilung zu einer besseren Abwicklung führen. Dazu sollte eine Detailuntersuchung (Mikrosimulation) angestoßen werden.

Leistungsfähigkeitsprüfung
Knoten 2, Spitzenstunde
16.30 bis 17.30 Uhr



Leistungsfähigkeitsprüfung Knotenpunkte

Knoten 3 - AS Eschweiler-Ost, Nord

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
		Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: IDW		Stadt:									
Knotenpunkt: AS Eschweiler Ost (Nord)		Datum: 08.03.2018									
Zeitabschnitt:		Bearbeiter: scw									
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)											
Nr.	Bez.	Ströme	q _j [Kfz/h]	x _j [-]	f _{Aj} [-]	N _{GEj} [Kfz]	N _{MSj} [Kfz]	L _{95j} [m]	t _{Wj} [s]	QSV [-]	
11	K7	3	168	0,491	0,18	0,580	3,094	39	28,1	B	
12	K6	1, 2	79	0,622	0,07	0,998	2,280	30	55,5	D	
13	K6	1	79	0,617	0,07	0,977	2,259	30	54,7	D	
21		6	0	0,000	1,02	0,000	0,000	0	0,0		
22	K2	5	288	0,811	0,23	3,214	7,754	98	54,4	D	
23	K2	5	288	0,811	0,23	3,214	7,754	98	54,4	D	
24	K1	4	205	0,547	0,20	0,741	3,811	45	28,7	B	
31	K3	9	56	0,240	0,12	0,179	1,027	16	26,9	B	
32	K3	8	114	0,496	0,12	0,588	2,370	30	34,1	B	
33	K3	7	62	0,330	0,12	0,282	1,232	23	29,7	B	
41		12	0	0,000	1,00	0,000	0,000	0	0,0		
42	K5	11	288	0,676	0,27	1,390	5,683	73	31,4	B	
43	K5	11	288	0,676	0,27	1,390	5,683	73	31,4	B	
44	K4	10	32	0,141	0,17	0,092	0,547	16	22,8	B	

Ergebnis:

- Der Knoten erreicht mit den zusätzlichen Verkehren der Gewerbe-/Industriegebiete eine insgesamt ausreichende Verkehrsqualität.



Leistungsfähigkeitsprüfung Knotenpunkte

Knoten 4 - AS Eschweiler-Ost, Süd

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
		Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: IDW		Stadt:									
Knotenpunkt: AS Eschweiler Ost (Süd)		Datum: 08.03.2018									
Zeitabschnitt:		Bearbeiter: scw									
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)											
Nr.	Bez. SG	Ströme	q _j [Kfz/h]	x _j [-]	f _{Aj} [-]	N _{GE,j} [Kfz]	N _{MS,j} [Kfz]	L _{95,j} [m]	t _{w,j} [s]	QSV [-]	
11	K5	3	349	0,469	0,39	0,530	5,979	63	19,8	A	
12	K4	1	257	0,649	0,23	1,203	6,058	70	37,2	C	
21	K2	5	314	0,326	0,63	0,279	3,348	50	7,6	A	
22	K2	5	314	0,326	0,63	0,279	3,348	50	7,6	A	
23	K1	4	119	0,538	0,12	0,707	3,039	39	42,6	C	
41		12	0	0,000	1,00	0,000	0,000	0	0,0		
42	K3	11	344	0,498	0,43	0,601	5,818	73	18,8	A	
43	K3	11	344	0,498	0,43	0,601	5,818	73	18,8	A	

Leistungsfähigkeitsprüfung
Knoten 4, Spitzenstunde
16.30 bis 17.30 Uhr

Ergebnis:

- Der Knoten erreicht mit den zusätzlichen Verkehren der Gewerbe-/Industriegebiete eine insgesamt befriedigende Verkehrsqualität.

Leistungsfähigkeitsprüfung Knotenpunkte

Knoten 5 - AS Weisweiler als LSA

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: IDW		Stadt:									
Knotenpunkt: AS Weisweiler		Datum: 08.03.2018									
Zeitabschnitt:		Bearbeiter: scw									
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)											
Nr.	Bez.	Ströme	q _j [Kfz/h]	x _j [-]	f _{Aj} [-]	N _{GE,j} [Kfz]	N _{MS,j} [Kfz]	L _{95,j} [m]	t _{wj} [s]	QSV	QSV
11	SG	3	0	0,000	1,00	0,000	0,000	0	0,0		
12	K1	2	82	0,371	0,18	0,342	1,539	36	27,0		B
13	K1	1	145	0,415	0,18	0,418	2,554	33	26,0		B
21		6	0	0,000	1,00	0,000	0,000	0	0,0		
22	K2	5	188	0,467	0,28	0,522	3,110	51	22,4		B
23	K2	4	72	0,367	0,13	0,336	1,432	28	30,0		B
31		9	0	0,000	1,00	0,000	0,000	0	0,0		
32	K3	8	178	0,677	0,20	1,362	4,106	69	40,8		C
33	K3	7	3	0,007	0,20	0,004	0,044	2	19,3		A
41		12	0	0,000	1,00	0,000	0,000	0	0,0		
42	K4	11	63	0,135	0,28	0,087	0,869	18	16,7		A
43	K4	10	158	1,398	0,07	24,137	26,770	282	797,6		F

Ergebnis:

- Der Knoten ist im Strom 10 **nicht ausreichend** leistungsfähig. Alle übrigen Ströme des Knotens weisen eine mindestens befriedigende Verkehrsqualität auf.

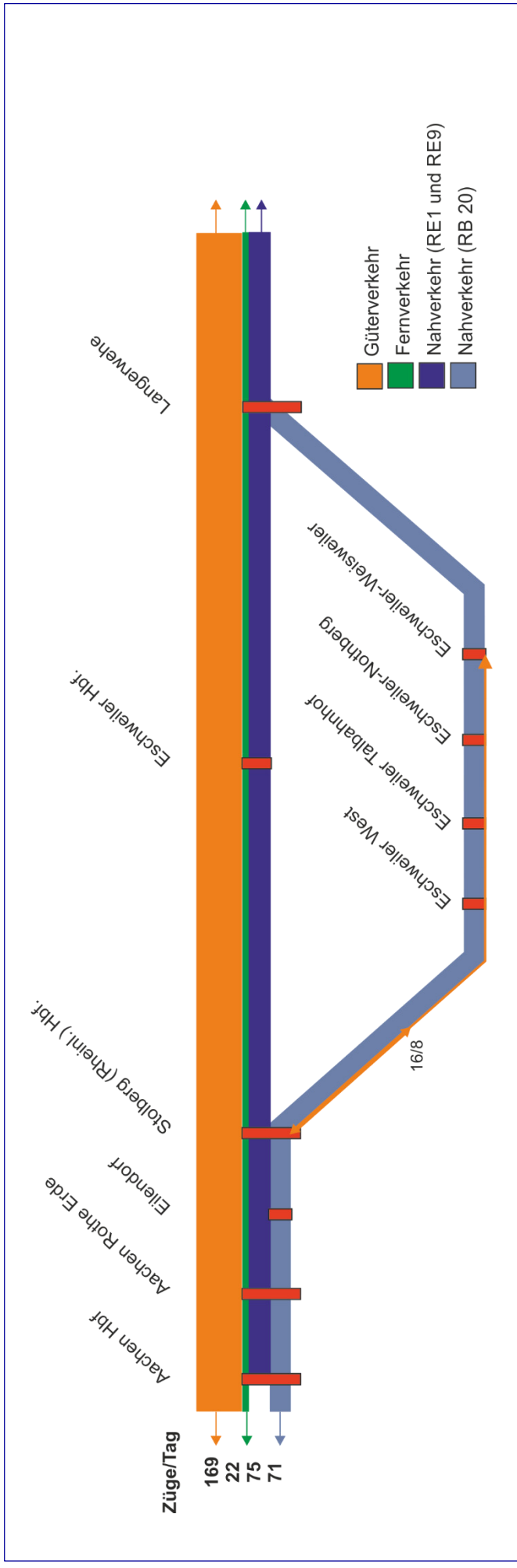
Leistungsfähigkeitsprüfung
Knoten 5, Spitzenstunde
15.30 bis 16.30 Uhr

Wartezeiten										
	n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV	
Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-	
1 Am Kraftwerk	1	1	267	430	999	0,43	569	7,6	A	
2 L 241	1	1	460	331	837	0,40	506	8,9	A	
3 ASA4	1	1	477	350	823	0,43	473	10,5	B	
4 L 241	1	1	331	357	945	0,38	588	7,1	A	
Staulängen										
	n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV	
Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-	
1 Am Kraftwerk	1	1	267	430	999	0,5	2	3	A	
2 L 241	1	1	460	331	837	0,5	2	3	A	
3 ASA4	1	1	477	350	823	0,5	2	3	B	
4 L 241	1	1	331	357	945	0,4	2	3	A	

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Ergebnis:

- Als Kreisverkehr kann eine insgesamt gute Verkehrsqualität mit geringen Wartezeiten (<11 Sekunden) erreicht werden.

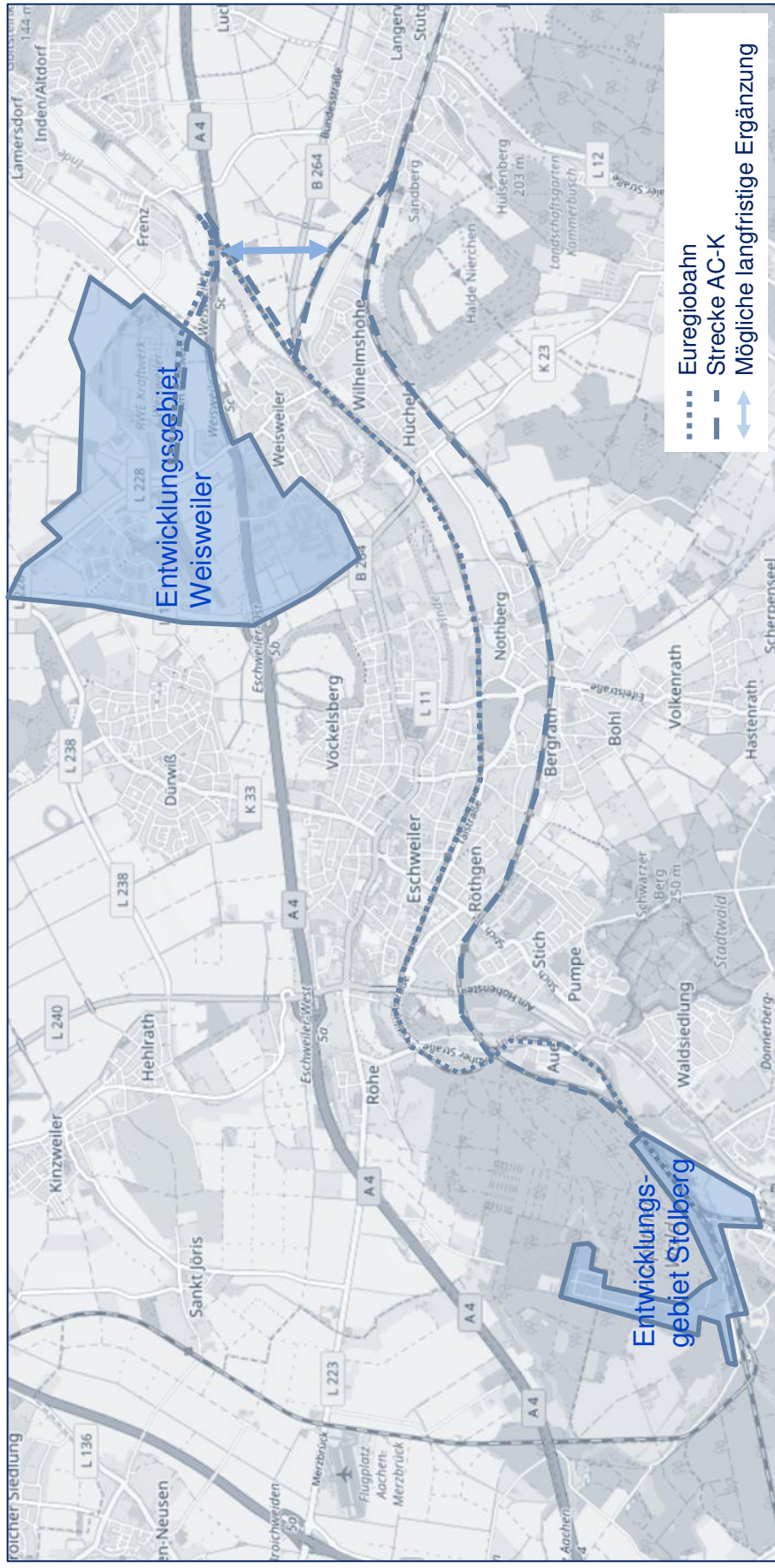


Schienebelastungen 2030 im Untersuchungsraum

Quelle: Erhöhung des Bahnnotens Aachen
VIA, SMA, IVV Januar 2017)

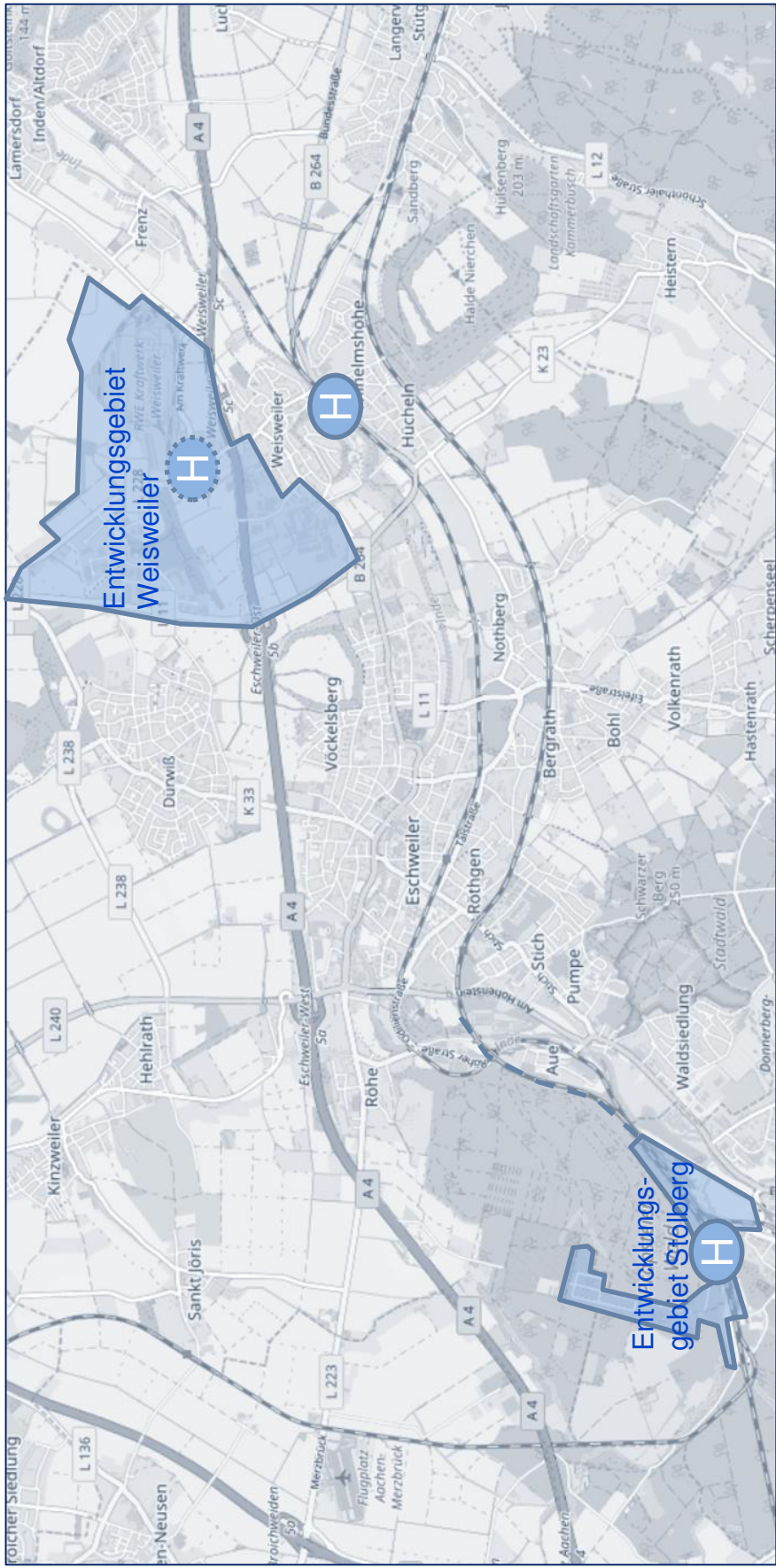
- In den bei einer angenommenen Entlastung durch Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Rheydter Kurve) voraussichtlich ab 2030 zu bewältigenden rund 170 Güterzügen sind die 14 zu erwartenden Züge aus dem Entwicklungsgebiet Stolberg enthalten.
- Um diese in entsprechenden Trassen führen zu können, sind diverse Infrastrukturmaßnahmen notwendig (u.a. 3.Gleis Burtscheider Viadukt, Überholgleise in Rothe Erde, Stolberg, Langerwehe, längere Einfahrtgleise in Stolberg, zusätzliche Bahnsteigkanten, Weichenumbauten etc.).





Eine Schienenverbindung des Gebietes Weisweiler besteht schon heute am Kraftwerk vorbei bis zur AWA Entsorgung. Die Schienenverbindung zwischen den Gebieten kann entweder über die Trasse der Euregiobahn (mit dem Nachteil für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger von häufigeren Schrankenschließzeiten durch höhere Belegung) mit einmaligem Wenden oder über dreimaliges Wenden über die Fernverkehrsstrecke erfolgen. Langfristig könnte bei entsprechender Nachfrage eine Schienenergänzung die Wenden ersetzen (Hier ist eine detaillierte Prüfung der Machbarkeit hinsichtlich Lage, Radius und Steigung erforderlich).

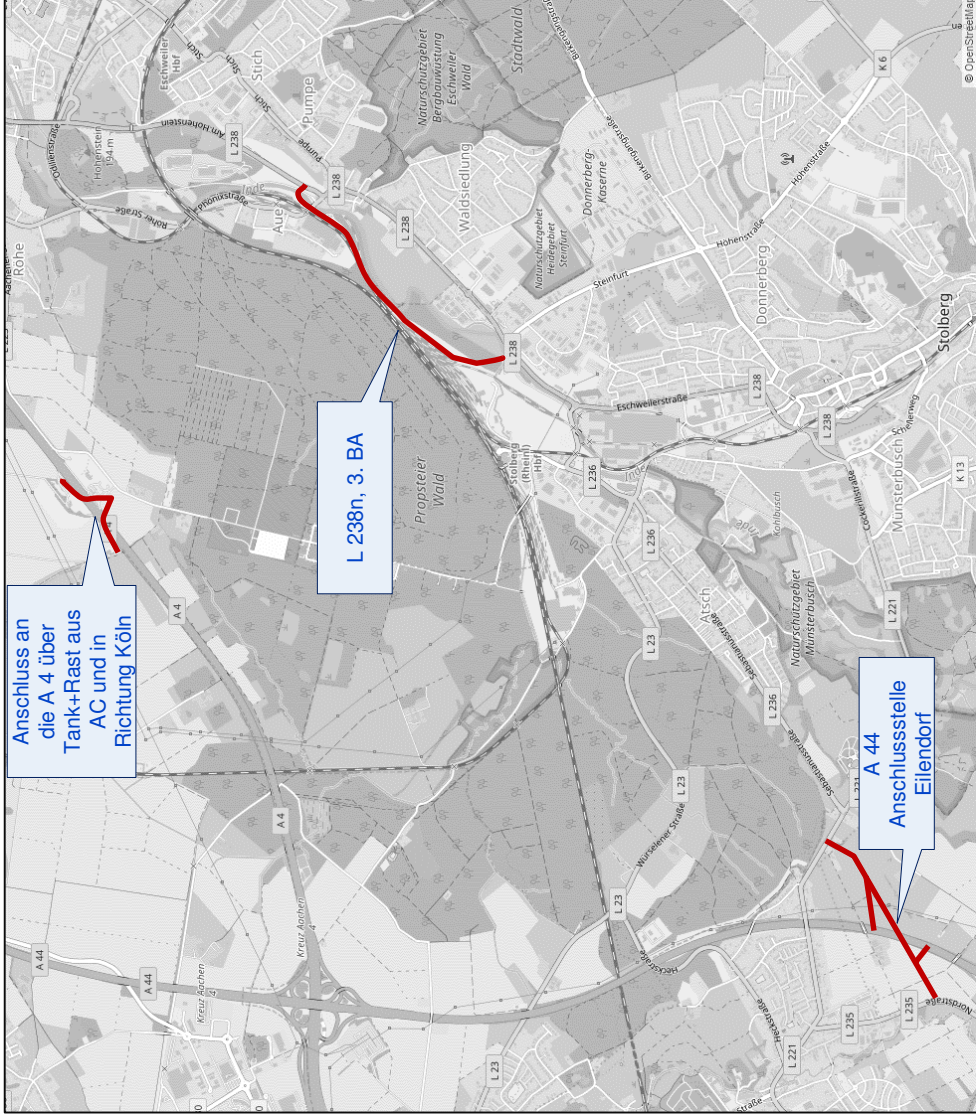




Die Anbindung des Gebietes Stolberg an den öffentlichen Personenverkehr ist direkt gegeben. Das Gebiet Weisweiler ist durch den rund 2km entfernten Haltepunkt der Euregiobahn angeschlossen. Hier könnte durch eine bike-sharing-Möglichkeit (Mobilitätsstation) oder Shuttle-Busse mitarbeiterintensiver Betriebe die Anbindungsqualität erheblich verbessert werden. Langfristig könnte eine Anbindungsvariante das Gebiet direkt mit dem SPNV erschließen, jedoch sind die Nachteile für die Ortslagen Weisweiler und Hüheln (mindestens teilweise Wegfall von Halten, Verschlechterung der Erschließungsqualität) bei der Abwägung zu bedenken.



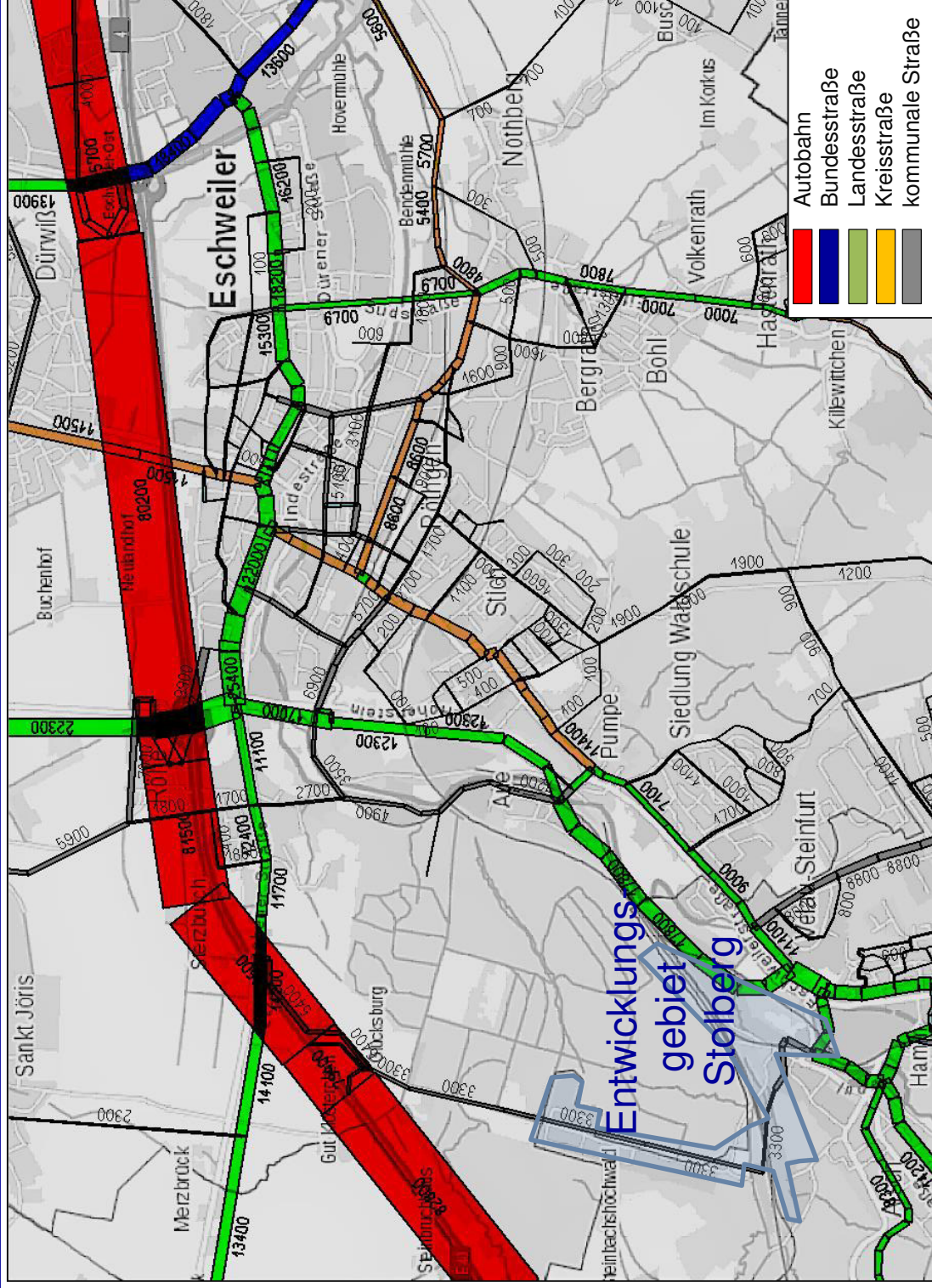
In einem zusätzlichen Planfall (PM1) sollen die Wirkungen zusätzlicher Autobahnanbindungen (AS Eilendorf A 44 und Tank+Rast Aachener Land A 4) sowie der 3. Bauabschnitt der L 238n untersucht werden. Dazu wird das Verkehrsmodell mit den entsprechenden Maßnahmen versehen.



- Der III. BA der L 238n ist in Stufe I des derzeit gültigen Landstraßenbedarfs-plans enthalten. In der Priorisierungsliste der vorherigen Landesregierung wurde die Planung auf Eis gelegt. Die Priorisierung wird durch die aktuelle Landesregierung überarbeitet.
- Die Planungen zur AS Eilendorf sind im Vorentwurf fertig. Das Planfeststellungsverfahren soll eingeleitet werden.
- Zum Anschluss Tank+Rast an die A 4 gibt es noch keine Planungen/Anträge

Zusätzliche Autobahnanbindungen und Straßenbaumaßnahmen (PM1 2030)

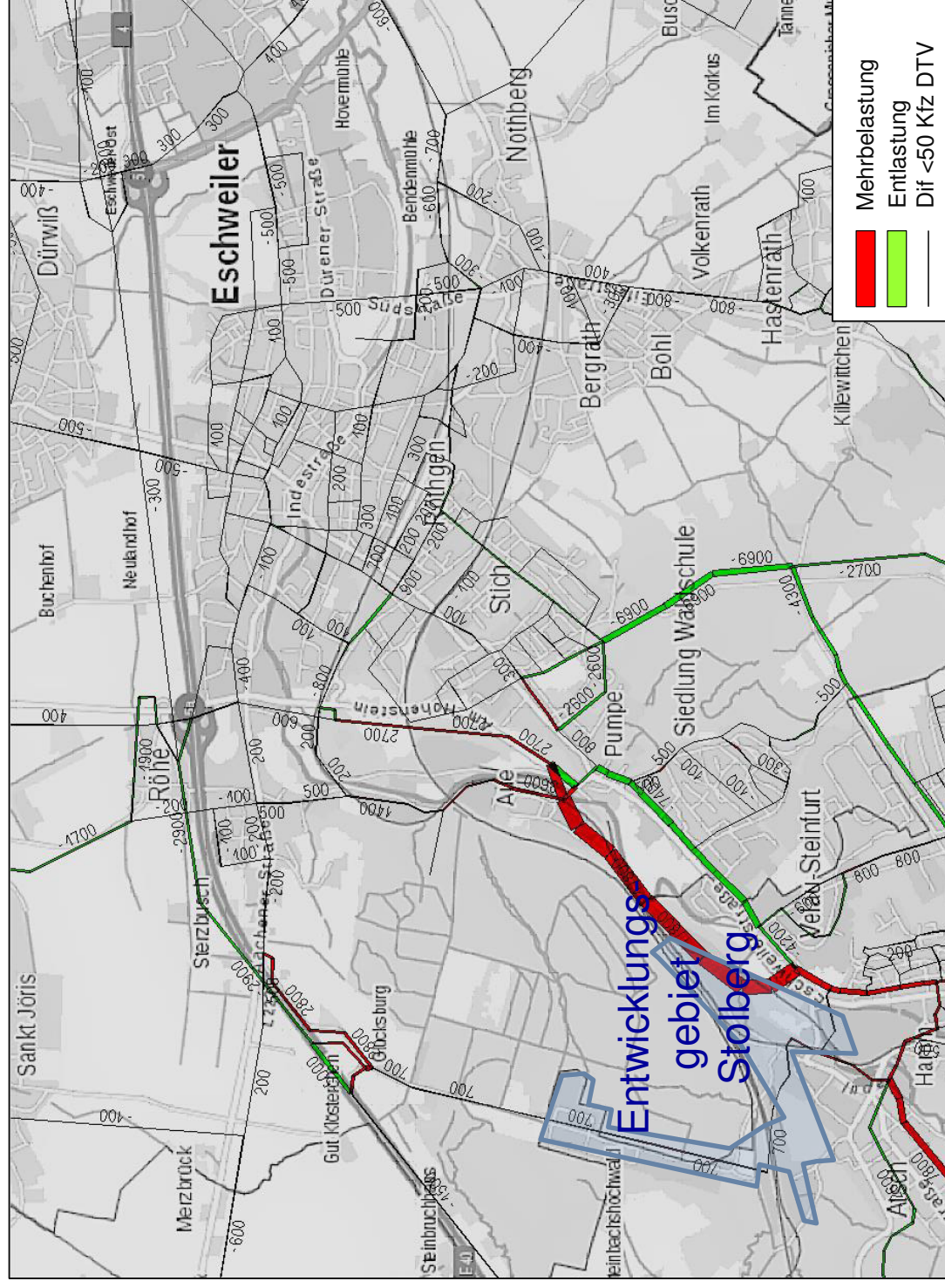
Bereich Stolberg



Prognose-Mit-Fall 1 2030 [Kfz DTV] im Bereich Stolberg

Differenzen Prognose-Mit-Fall1 - Prognose-Mit-Fall 2030 Straße

Bereich Stolberg



Differenzen Prognose-Mit-Fall1 - Prognose-Mit-Fall 2030 [Kfz DTV] im Bereich Stolberg

- Durch die L 238n wird die Eschweiler Straße in Stolberg-Steinfurt bzw. die Stolberger Straße in Eschweiler - Pumpe um bis zu 7.500 Kfz am Tag entlastet. Gleichzeitig entsteht eine attraktive Verbindung zwischen der A 44 (AS Eilendorf) und der A 4 (AS Eschweiler-West), die allerdings z.T. über angebaute Straßen verläuft. Der Engpass in den Knoten der Anschlussstelle Eschweiler- West bleibt weiterhin problematisch.
- Die AS an die A 44 in Eilendorf entlastet die Stolberger Gebiete Steinfurt und Eschweiler-Pumpe. In Atsch wird die Sebastianusstraße Verkehrszunahmen erwarten, während die Würselener Straße entlastet wird.
- Der Anschluss an die A 4 über die Tank+Rast-Anlage Aachener Land zieht in etwa 3.000 auf- und Abfahrten am Tag auf sich. Hierdurch kann die AS Eschweiler-West etwas entlastet werden. Diese Effekte werden jedoch durch den 3. BA der L 238n, der Verkehr in Richtung AS Eschweiler-West lenkt, kompensiert. Der Knoten Glücksburg/L 223 muss dann gegebenenfalls ertüchtigt (LSA oder Kreisverkehr) werden.

Übersicht Verkehrsbelastungen und Leistungsfähigkeiten der Strecken

Strasse	Name	Kfz DTV PM	Kfz DTV PM 1	Grenze Leistungsfähigkeit Kfz DTV
L 241	Am Kraftwerk	7.200	7.100	15.000
L 241	AS Weisweiler	5.900	5.900	15.000
L 241	Richtung Inden	7.600	7.800	15.000
A 4	zwischen AS Weisweiler und AS Langerwehe	67.800	68.100	100.000
A 4	zwischen AS Eschweiler-Ost und AS Weisweiler	75.500	75.700	100.000
A 4	zwischen AS Eschweiler- West und AS Eschweiler-Ost	80.500	80.200	100.000
A 4	zwischen AK Aachen und AS Eschweiler-West	84.400	82.800	100.000
L 11	nördlich AS Eschweiler-Ost	14.300	13.900	30.000
B 264	südlich AS Eschweiler-Ost	16.700	18.400	30.000
L 238	nördlich AS Eschweiler-West	21.800	22.300	20.000
L238	südlich AS Eschweiler-West	34.700	33.200	30.000
L 238	südlich L 223, Aachener Str.	16.400	17.000	20.000
L 238	Eschweiler Straße in Stolberg	16.400	9.000	15.000

- Die Stadtgebiete von Eschweiler und Stolberg sind bereits heute stark belastet. Das Rückgrat der regionalen und überregionalen verkehrlichen Erschließung ist die A 4. Hier werden heute Belastungen von rund 70.000 Fahrzeugen je Tag festgestellt. Der Lkw- Anteil liegt bei knapp 20%.
- Es stehen heute bereits die Anschlussstellen Eschweiler-West, Eschweiler-Ost, Weisweiler und Langerwehe zu Verfügung.
- Zukünftig wird durch die Verkehrsentwicklung weiterer Verkehr auf den Raum Aachen/Stolberg/Eschweiler zukommen.
- Die neuen Industriegebiete verursachen in Weisweiler rund 17.000 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag, in Stolberg sind es rund 3.700 Kfz täglich.
- Die Autobahn wird rund 2.500 Fahrten zukünftig mehr pro Tag transportieren müssen. Als 6-streifige Autobahn sind hier noch Kapazitätsreserven vorhanden.
- Die Mehrbelastungen verlaufen im Wesentlichen auf klassifizierten Straßen, die ausreichend Kapazität aufweisen. Lediglich die Weisweiler Straße in Dürwiß weist als angebaute Straße deutliche Mehrbelastungen (bis zu 1.100 Kfz DTV) auf. Hierauf sollte durch verkehrslenkende Maßnahmen reagiert werden.
- Der Anschluss an die A 44 in Eilendorf trägt zudem zu einer guten Erschließung des Standorts Stolberg in Richtung Düsseldorf und Belgien maßgeblich bei.
- Der 3.BA der L 238n hilft die Eschweiler Straße in Stolberg bzw. die Stolberger Straße in Eschweiler-Pumpe insbesondere vom Lkw-Verkehr deutlich zu entlasten. Über den 3. BA kann der Lkw-Verkehr des Gewerbegebietes ohne Störung und Belastung von Anwohnern in Richtung A 4 abgeleitet werden.



- Die Knoten der Anschlussstelle Eschweiler-West sind bereits heute in den Spitzenstunden überlastet. Die zusätzlichen Verkehre bedeuten nur eine geringfügige weitere Verschlechterung. Nach einer Lösung für diese Knoten muss unabhängig vom Industriedrehtreuz gesucht werden. Maßnahmen wie der Anschluss A 44 Eilendorf, der Anschluss über Rastanlage Aachener Land und die L 238n III.BA helfen nur bedingt den Anschluss Eschweiler-West zu entlasten. Durch weitere geplante Gewerbegebietentwicklungen im Bereich der AS Eschweiler-West ist mit einer weiteren Verschärfung der Problematik zu rechnen. Eine Detailuntersuchung, die sich mit weiteren Optimierungsoptionen (Knotenpunktform, Spurerweiterungen etc.) beschäftigt, sollte unbedingt kurzfristig angestoßen werden. Für die Entwicklung des Gebietes in Stolberg (Railport) ist eine leistungsfähige Anbindung an die A 4 von hoher Bedeutung.
- Die Anschlussstelle Eschweiler-Ost wird auch zukünftig ausreichend leistungsfähig sein.
- Der Knoten im Bereich der Anschlussstelle Weisweiler weist in einem Strom ein Leistungsdefizit auf. Hier kann die Gestaltung des Knotens als Kreisverkehr zu einer leistungsfähigen Abwicklung der Verkehrsströme mit geringen Wartezeiten beitragen.
- Die Schieneninfrastruktur muss ertüchtigt werden, um das zukünftige Güterverkehrsaufkommen inkl. der zusätzlichen Fahrten zum Containerterminal abwickeln zu können (Rheydter Kurve, 3. Gleis Burtscheider Viadukt, Überhol- und Abstellgleise, Gleisverlängerungen, Weichenerneuerung, Auflassung der Bahnübergänge Euregiobahntrasse etc.)
- Die Einrichtung von bike-sharing und Busshuttle zum Standort Weisweiler (möglicherweise als Ausbau zu einer Mobilitätsstation) erhöht die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze und damit die Attraktivität des Standorts.
- Im Rahmen der Planungen zu den Standorten ist eine gute uns sichere Anbindung an die örtliche Rad-IRR wegeinfrastruktur zu berücksichtigen.





Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Fon: +49(241) 9 46 91-22 Oppenhofallee 171

Fax: +49(241) 53 16 22 52066 Aachen

scw@ivv-aachen.de www.ivv-aachen.de

Kontakt: Dipl.-Geogr. Sylke schwarz.
