

Workshop-Reihe

2. Präsenz-Workshop

Innovatives Verkehrskonzept für die IGA 2037



© KI generiert

Alle nicht gekennzeichneten Bilder sind Eigentum der Cable Car World GmbH. Jede Art der Vervielfältigung, Verbreitung, öffentlichen Zugänglichmachung bedarf der ausdrücklichen, schriftlichen Zustimmung des Rechteinhabers.









Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler

09.02.2026 | 13:00-17:00 Uhr | Kuckum-Alt

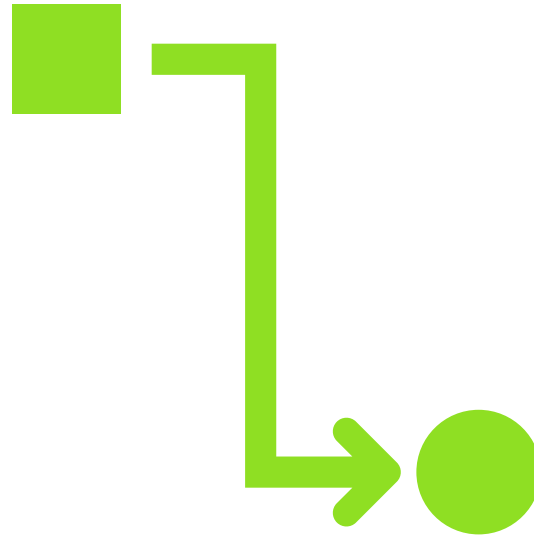
Beratung durch:

Cable Car World GmbH
Alfredstr. 157
45131 Essen

Agenda

-  **TOP 1:** Begrüßung & Ablauf Workshop 2
-  **TOP 2:** Rückblick auf 1. Workshop
-  **TOP 3:** Ziel von WS2: Von Varianten zum Prozess
-  **TOP 4:** Input: Idealtypischer Planungsprozess
-  **TOP 5:** Input: Anforderungen an Verkehrsstudie
-  **TOP 6 & 7:** Gruppenarbeit: Inhalte der Verkehrsstudie
-  **TOP 8:** Einordnung & weiteres Vorgehen
-  **TOP 9:** Zusammenfassung & Ausblick

1. Begrüßung & Ablauf Workshop 2



Teilnehmende Institutionen



**Zweckverband
Landfolge Garzweiler**



RWE Power AG



**Deutsche
Bundesgartenschau
GmbH**



**Stadt
Mönchengladbach**



Stadt Jüchen



Stadt Erkelenz



Rhein-Kreis Neuss



Kreis Heinsberg

Prozessübersicht



Ziele des Workshopprozesses



Ziele des Workshopprozesses

- Beteiligte, Entscheidungsträger und Fachleute zusammenbringen
- Zentrale Fragen gemeinsam zu klären und strategisch vorstrukturieren
- Erfassung, Priorisierung und Diskussion relevanter Themen für die Ausschreibung
- Leistungsbeschreibung für die Konzeptvergabe vorbereiten

Heutiges Vorgehen



Ablauf Workshop 2



Rückblick

- Was wurde bisher gemacht?
- Welche Ergebnisse wurden erarbeitet?

Input

- Wie sieht der idealtypische Prozess aus?
- Was sollte die Studie leisten?

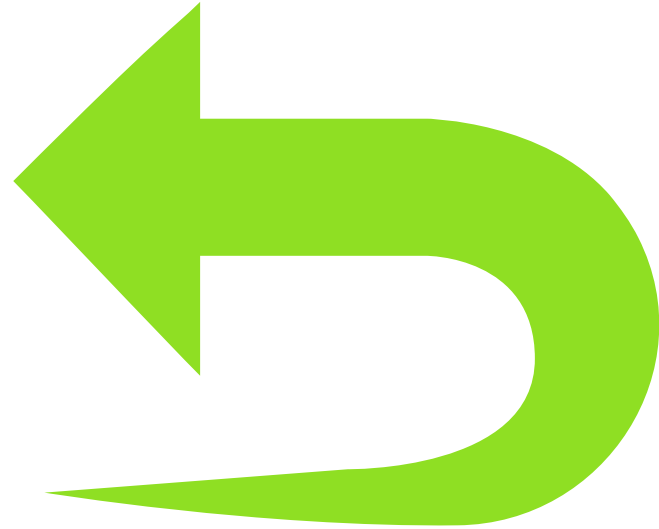
Gruppenarbeit

- Welche Aspekte beeinflussen die Trassenwahl?
- Welche Themen müssen abgeprüft werden?

Ausblick

- Wo steht der Prozess jetzt?
- Was sind die nächsten Schritte?

2. Rückblick auf 1. Workshop



Rückblick Workshop 1



Rückblick Workshop 1



Urbane Einsatzfelder



© Doppelmayr

ÖPNV



© Leitner

Points of Interest



© Leitner

Freizeitparks



© Leitner

Gartenschauen



© KI generiert

Gütertransport



© Leitner

Hybride Lösung

5 Beispiele



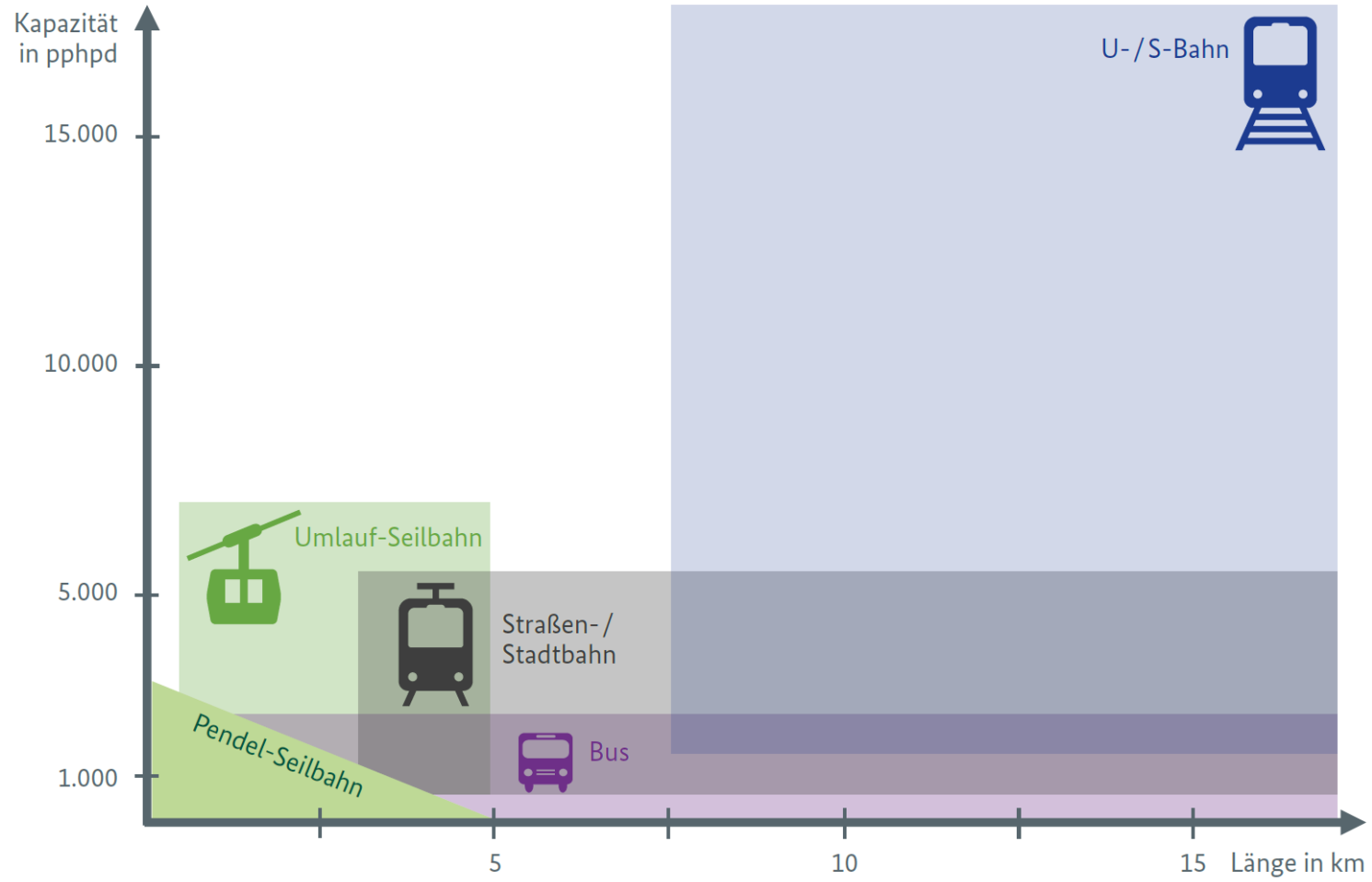
Beispiele in der Übersicht

Eigenschaften	Städte				
	Koblenz	Berlin	Almere	Mannheim	Wuppertal
<i>Staat</i>	Deutschland	Deutschland	Niederlande	Deutschland	Deutschland
<i>Bundesland/ Provinz</i>	Rheinland-Pfalz	Berlin	Flevoland	Baden- Württemberg	Nordrhein- Westfalen
<i>Anlass</i>	BUGA	IGA	Floriade	BUGA	BUGA
<i>Seilbahn-Typ</i>	3S-Bahn	EUB	EUB	EUB	EUB
<i>Hersteller</i>	Doppelmayr	Leitner	Doppelmayr	Doppelmayr	Noch offen
<i>Status</i>	In Betrieb	In Betrieb	Rückgebaut	Rückgebaut	In Planung
<i>Eröffnung</i>	2011	2017	2022	2023	Geplant 2031
<i>ÖPNV- Integration</i>	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein

Rückblick Workshop 1



Systemvergleich



Systemerweiterungen



© Leitner



© Leitner



Die Revolution:

Verkehrsströme statt Verkehrsträger



upBUS

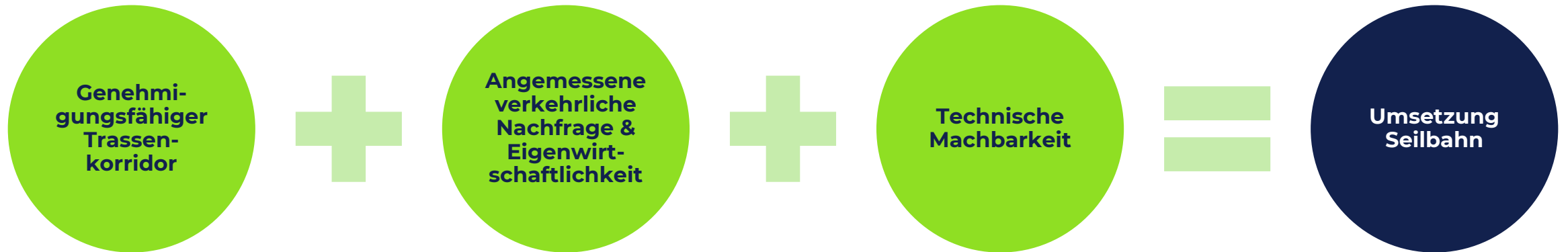
Intermodale Mobilität



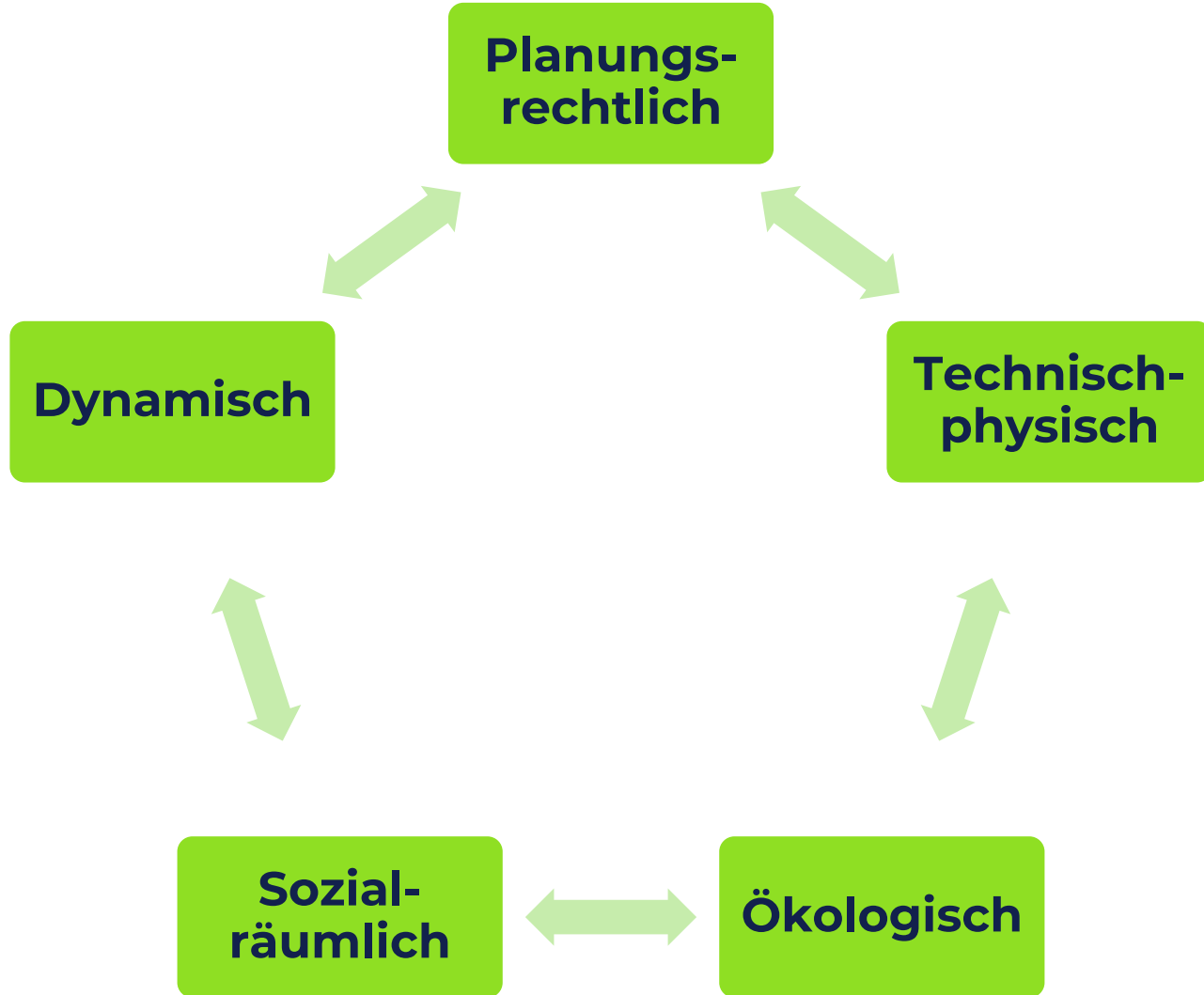
Die intelligente Schnittstelle iTSI –
Ein systemoffener Technologie-
Enabler für ein integriertes
Mobilitätskonzept.



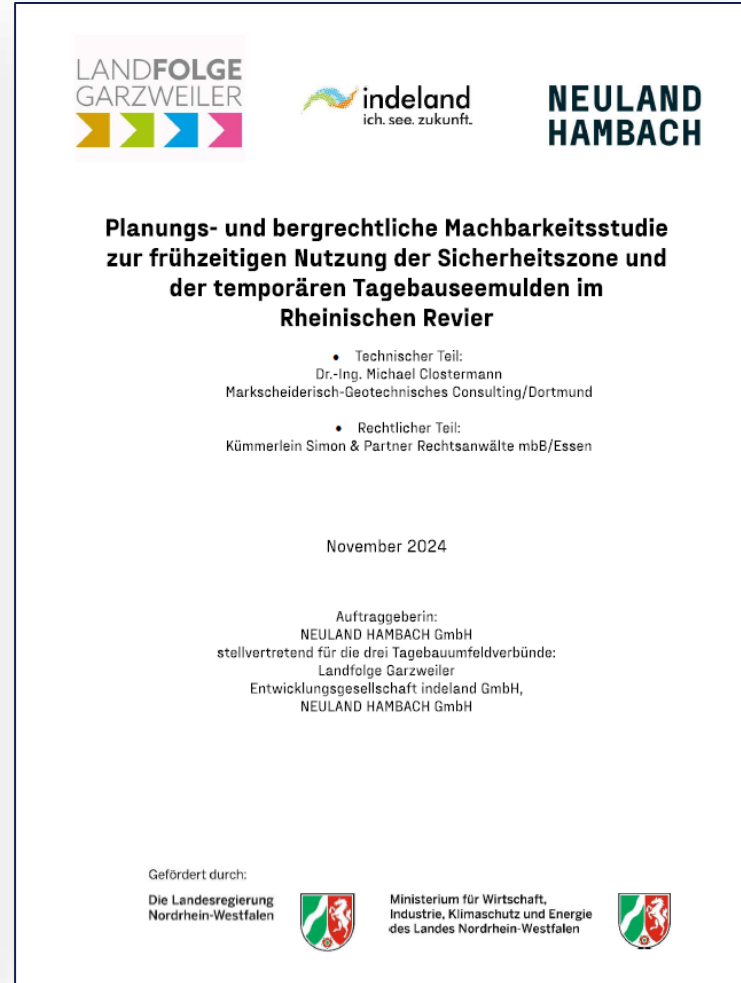
Voraussetzungen für Seilbahn



Raumwiderstände



Bisherige Studien mit Seilbahnbezug

LANDFOLGE
GARZWEILER

indeland
ich. see. zukunft.

NEULAND
HAMBACH

**Planungs- und bergrechtliche Machbarkeitsstudie
zur frühzeitigen Nutzung der Sicherheitszone und
der temporären Tagebausemulden im
Rheinischen Revier**

- Technischer Teil:
Dr.-Ing. Michael Clostermann
Markscheiderisch-Geotechnisches Consulting/Dortmund
- Rechtlicher Teil:
Kümmerlein Simon & Partner Rechtsanwälte mbB/Essen

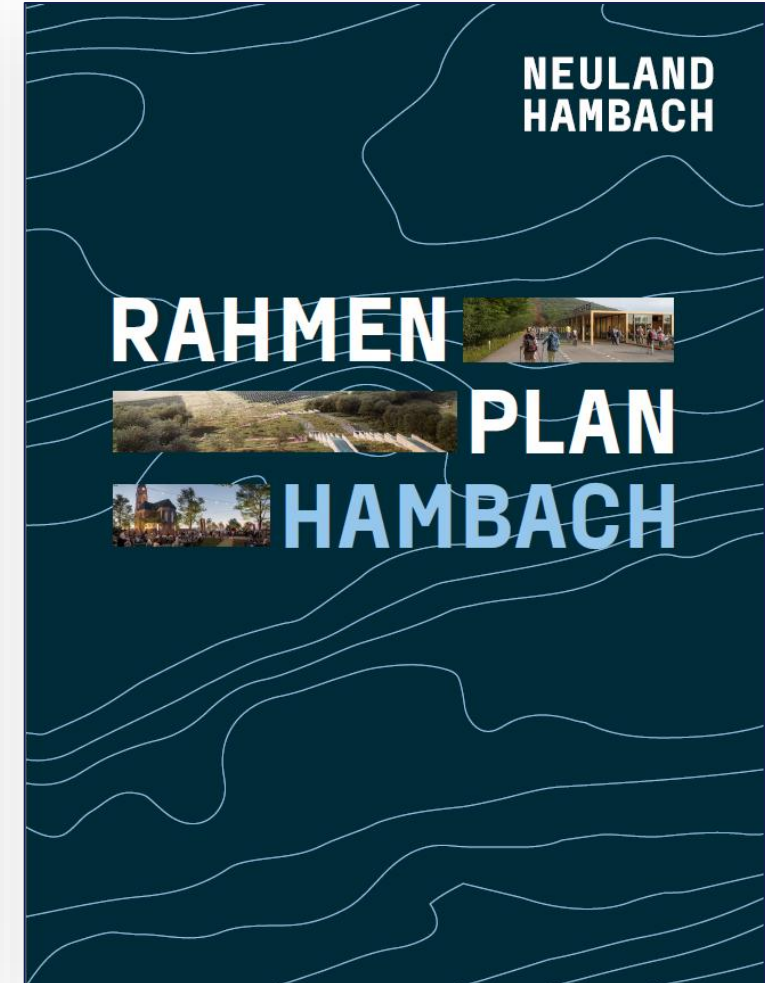
November 2024

Auftraggeberin:
NEULAND HAMBACH GmbH
stellvertretend für die drei Tagebaumfeldverbünde:
Landfolge Garzweiler
Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH,
NEULAND HAMBACH GmbH

Gefördert durch:

Die Landesregierung
Nordrhein-Westfalen


Ministerium für Wirtschaft,
Industrie, Klimaschutz und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



Geotechnische Einzelfallprüfung



LANDFOLGE
GARZWEILER



indeland
ich. see. zukunft.

NEULAND
HAMBACH


**Planungs- und bergrechtliche Machbarkeitsstudie
zur frühzeitigen Nutzung der Sicherheitszone und
der temporären Tagebauseemulden im
Rheinischen Revier**

- Technischer Teil:
Dr.-Ing. Michael Clostermann
Markscheiderisch-Geotechnisches Consulting/Dortmund
- Rechtlicher Teil:
Kümmerlein Simon & Partner Rechtsanwälte mbB/Essen

November 2024

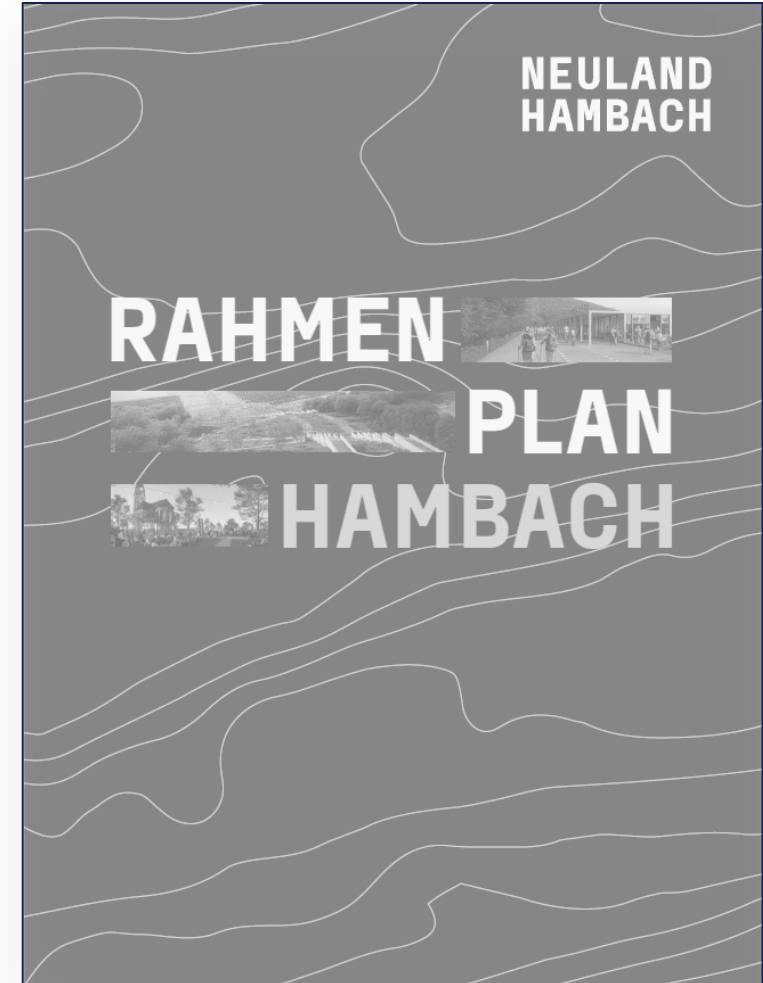
Auftraggeberin:
NEULAND HAMBACH GmbH
stellvertretend für die drei Tagebaumuldenverbände:
Landfolge Garzweiler
Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH,
NEULAND HAMBACH GmbH

Gefördert durch:
Die Landesregierung
Nordrhein-Westfalen

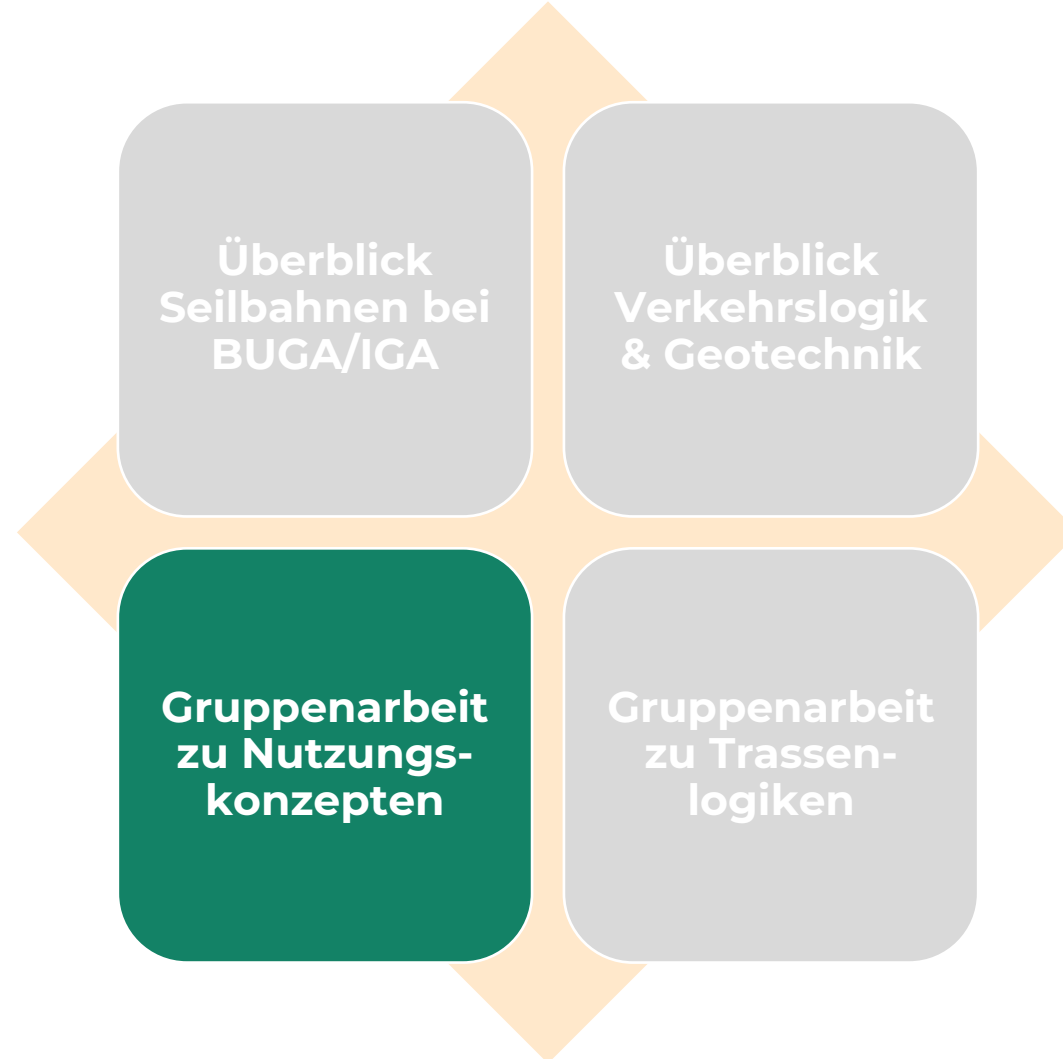


Ministerium für Wirtschaft,
Industrie, Klimaschutz und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen





Rückblick Workshop 1





Impressionen



Hauptflächennutzungen



Themenwand



Cluster Themenwände

Erschließung & Mobilität

P+R, Bahnhof
Jüchen,
Busanbindung,
Radwege

Betrieb & Technik

Teilung der
Seilbahn,
Havariekonzepte,
Stilllegung, Wind,
Gründung /
Fundamentierung

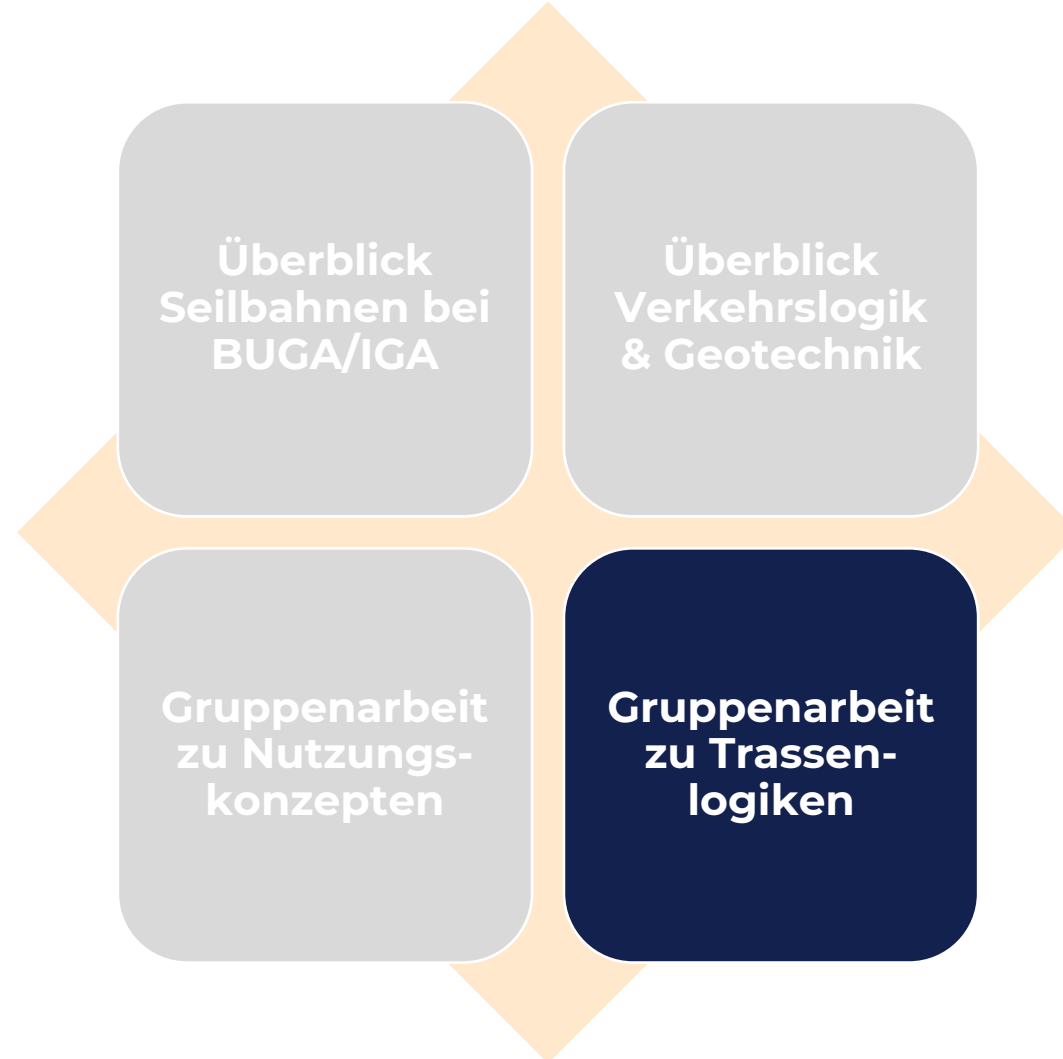
Recht & Genehmigung

Überflug Tagebau,
Bergrecht,
Förderfähigkeit,
Festsetzungen

Nutzung & Zukunft

Nachnutzung,
Eventstandorte,
Forschung,
Gewerbe,
Tourismus

Rückblick Workshop 1



Trassenvarianten



Variante **1A** → Südstrecke (aktueller Entwurf aus MBS)



Variante **1B** → Direktstrecke



Variante **1C** → Nordstrecke



Variante **2A** → Südstrecke + Oststrecke



Variante **2B** → Direktstrecke + Oststrecke



Variante **2C** → Nordstrecke + Oststrecke



Variante **3** → Oststrecke

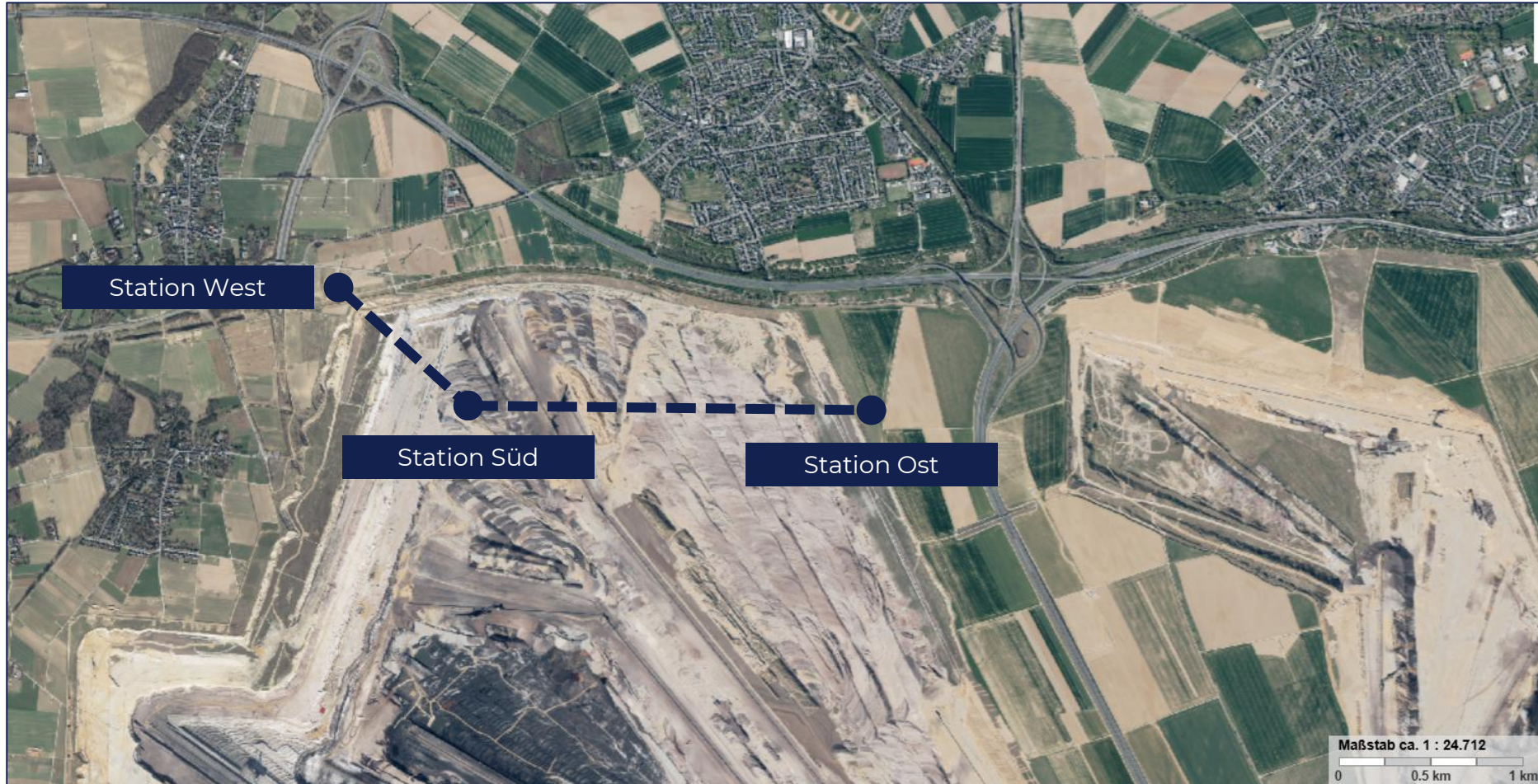
Hinweise zu den Ergebnissen

- Die Trassenteilstücke stellen die wesentlichen **Besucherströme** dar
- Teilweise Befahrung der Trassen mit **Bussen** denkbar, wenn Seilbahn nicht umsetzbar
- Trasse kann in **Teilstücke** zerteilt und separat befahren werden
- Trassenvarianten sichern Optionen im Falle einer **negativen bergrechtlichen Prüfung** der Vorzugsvariante
- **Kosten** sind in den Entwürfen nicht berücksichtigt


Variante 1A – Südstrecke




Variante 1A – Südstrecke



Variante 1A – Südstrecke

- 
- > Entwurf aus der MBS
 - > Entspricht aktuellem IGA-Konzept
 - > Seilbahn-Erlebnis im Tagebau
 - > Direkte Anbindung der Tagebaufäche

- 
- > Unklare Umsetzungsperspektive aufgrund bergrechtlicher Einschränkungen
 - > Keine langfristige Nutzung möglich
 - > Keine Anbindung aller IGA-Standorte
 - > Keine direkte Anbindung zum Bf Jüchen

Variante 1B – Direktstrecke



Variante 1B – Direktstrecke



Variante 1B – Direktstrecke



- > Seilbahn-Erlebnis über dem Tagebau
- > Direkte Verbindung der westlichen und östlichen IGA-Flächen
- > Langfristige Nutzung möglich

- > Unklare Umsetzungsperspektive aufgrund bergrechtlicher Einschränkungen
- > Kein Anbindung des Tagebaus
- > Keine Anbindung aller IGA-Standorte
- > Kein direkte Anbindung zum Bf Jüchen
- > Große Spannfeldlänge


Variante 1C – Nordstrecke




Variante 1C – Nordstrecke



Variante 1C – Nordstrecke

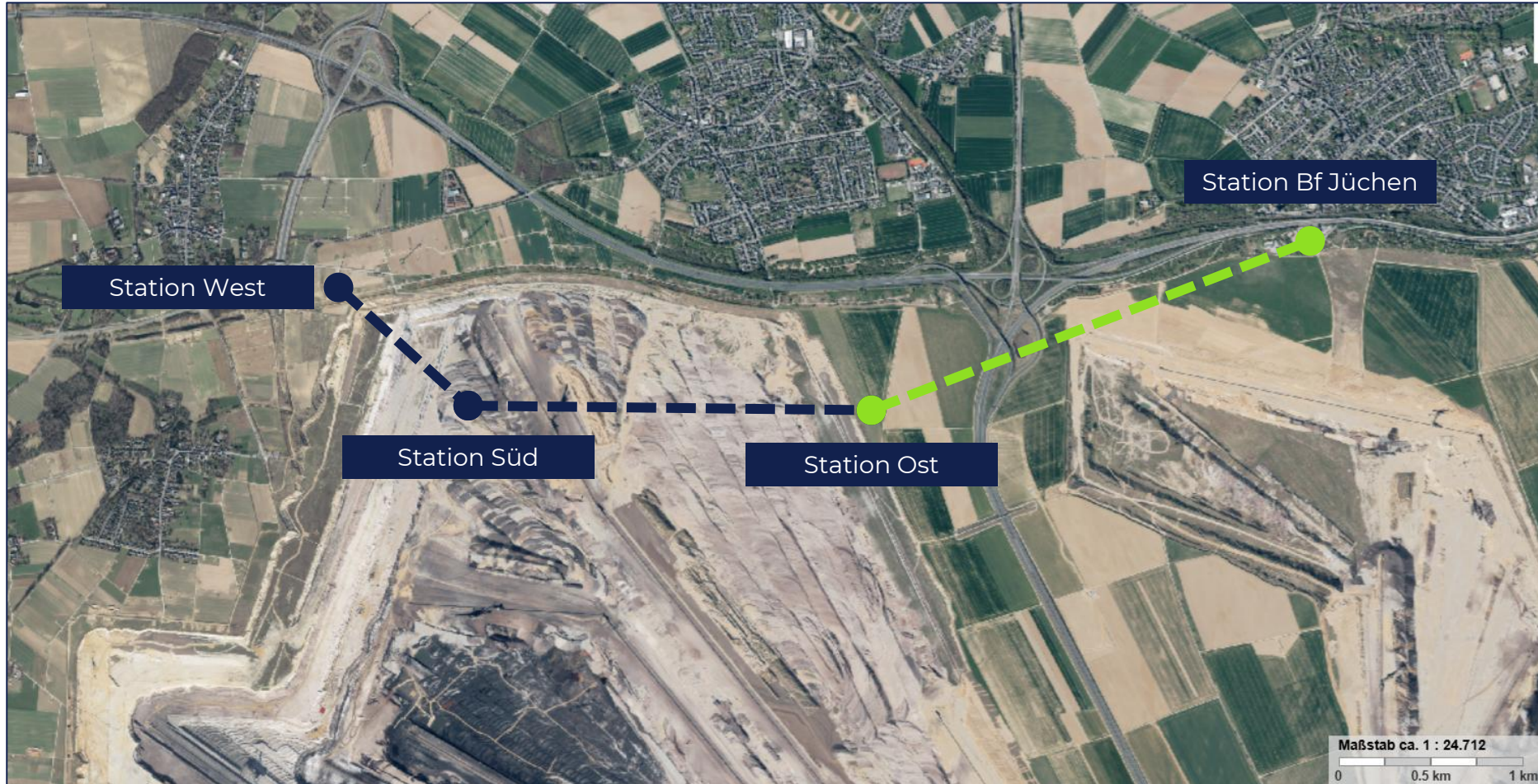
- 
- > Seilbahn-Erlebnis am Tagebau
 - > Direkte Verbindung der westlichen und östlichen IGA-Flächen
 - > Möglicherweise einfachere technische Umsetzung
 - > Langfristige Nutzung möglich

- 
- > Bergrechtliche Einschränkungen sind möglich
 - > Keine Anbindung aller IGA-Standorte
 - > Kein Anbindung des Tagebaus
 - > Kein direkte Anbindung zum Bf Jüchen
 - > Neuer IGA-Standort nötig

Variante 2A – Südstrecke + Bf



Variante 2A – Südstrecke + Bf



Variante 2A – Südstrecke + Bf



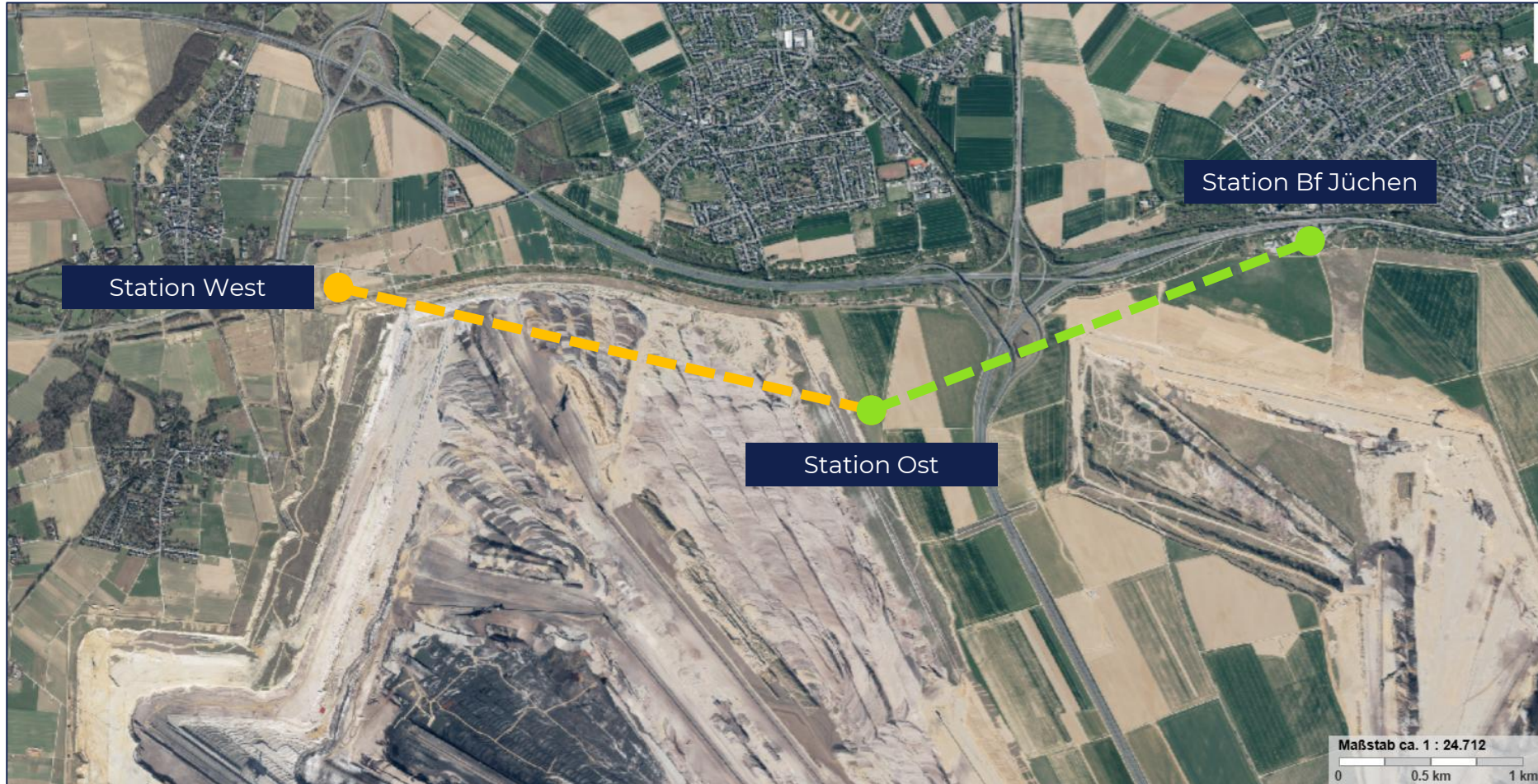
- > Entwurf aus der MBS
- > Entspricht aktuellem IGA-Konzept
- > Seilbahn-Erlebnis im Tagebau
- > Direkte Anbindung der Tagebaufäche
- > Direkte Anbindung an Bf Jüchen
- > Anbindung aller IGA-Standorte

- > Unklare Umsetzungsperspektive aufgrund bergrechtlicher Einschränkungen und Raumwiderständen (v.a. Wind, Autobahn)
- > Keine langfristige Nutzung möglich

Variante 2B – Direktstrecke + Bf



Variante 2B – Direktstrecke + Bf



Variante 2B – Direktstrecke + Bf



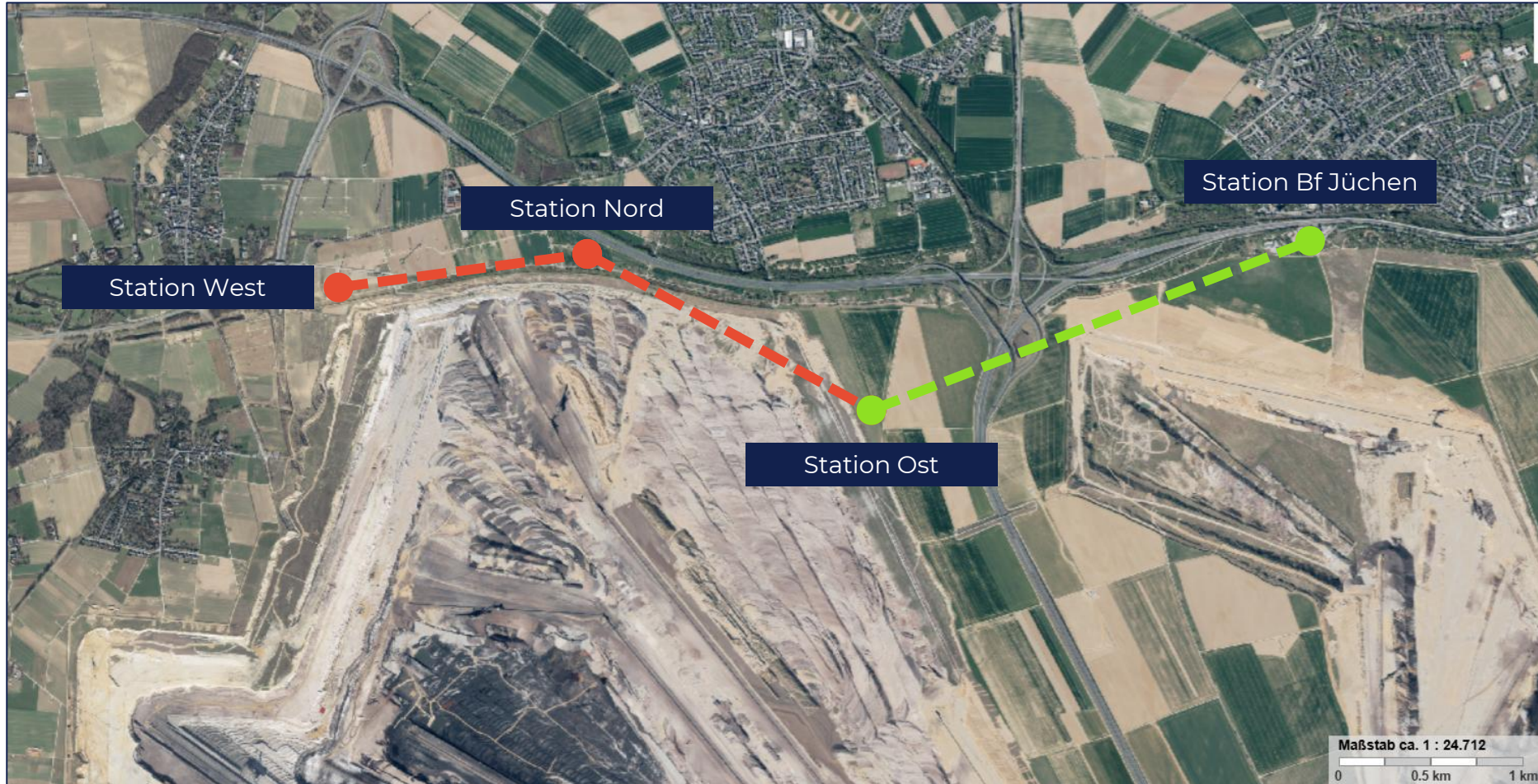
- > Seilbahn-Erlebnis über dem Tagebau
- > Langfristige Nutzung möglich
- > Direkte Anbindung an Bf Jüchen
- > Anbindung aller IGA-Standorte

- > Unklare Umsetzungsperspektive aufgrund bergrechtlicher Einschränkungen und Raumwiderständen (v.a. Wind, Autobahn)
- > Kein Anbindung des Tagebaus
- > Keine Anbindung aller IGA-Standorte
- > Große Spannfeldlänge


Variante 2C – Nordstrecke + Bf




Variante 2C – Nordstrecke + Bf

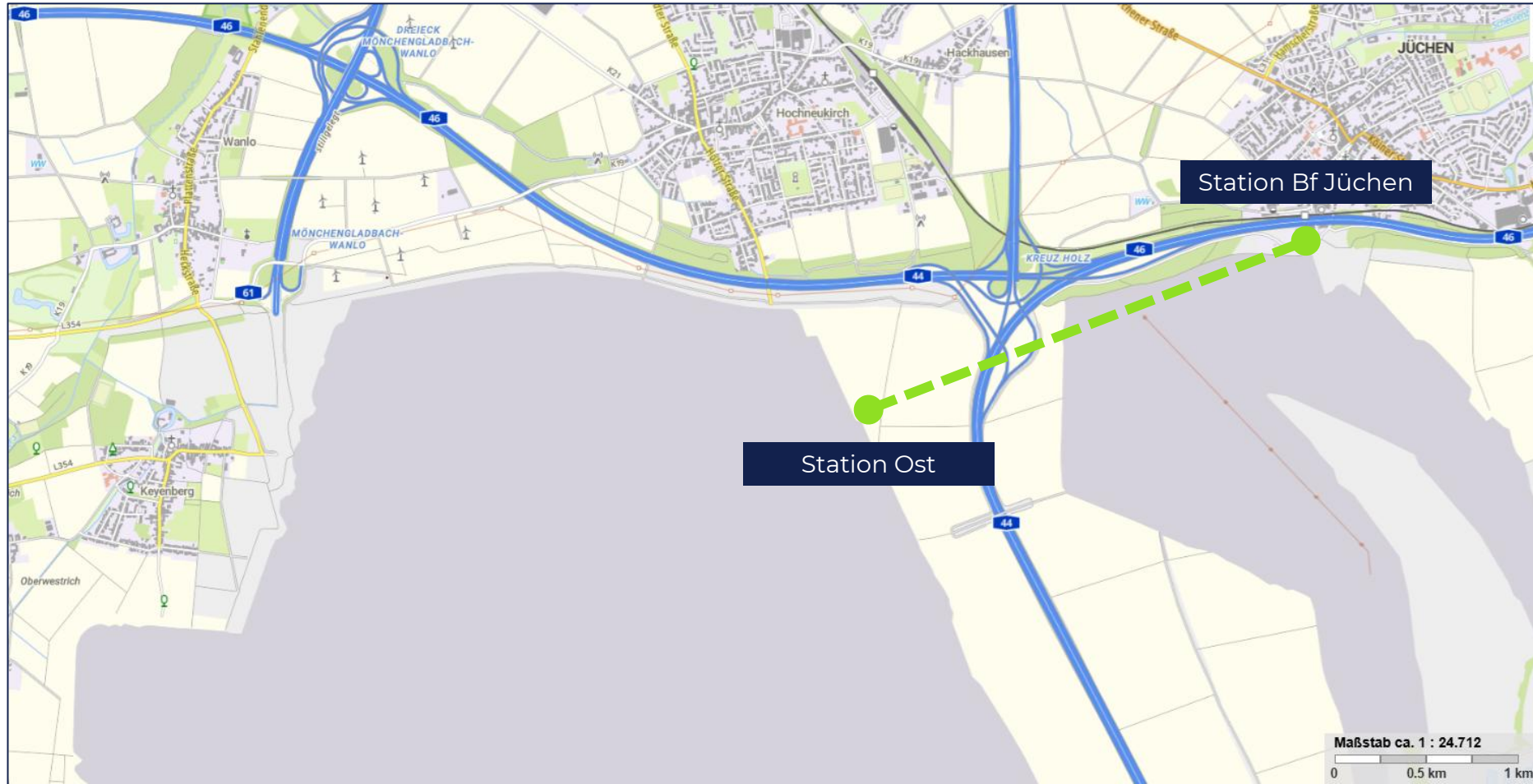


Variante 2C – Nordstrecke + Bf

- 
- > Seilbahn-Erlebnis am Tagebau
 - > Möglicherweise einfachere technische Umsetzung
 - > Langfristige Nutzung möglich
 - > Direkte Anbindung an Bf Jüchen
 - > Anbindung aller IGA-Standorte

- 
- > Bergrechtliche Einschränkungen sind möglich
 - > Unklare Umsetzungsperspektive aufgrund Raumwiderständen (v.a. Wind, Autobahn)
 - > Keine Anbindung aller IGA-Standorte
 - > Kein Anbindung des Tagebaus
 - > Neuer IGA-Standort nötig

Variante 3 – Oststrecke



Variante 3 – Oststrecke



Variante 3 – Oststrecke



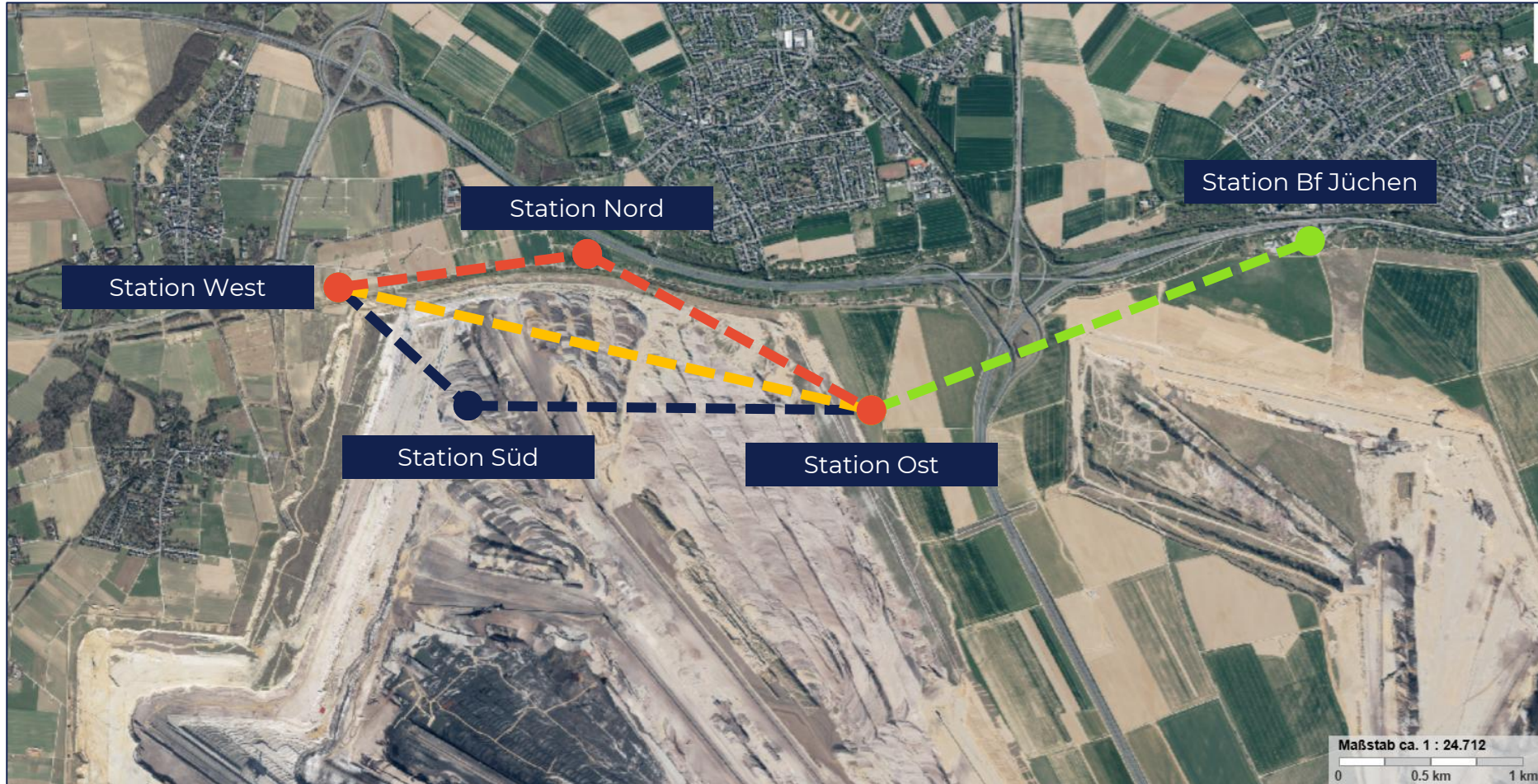
- > Seilbahn-Option für den Fall der Nicht-Umsetzbarkeit der anderen Varianten
- > Seilbahn-Erlebnis vor dem Tagebau
- > Direkte Anbindung zweier IGA-Standorte
- > Langfristige Nutzung möglich

- > Unklare Umsetzungsperspektive aufgrund Raumwiderständen (v.a. Wind, Autobahn)
- > Keine Anbindung des Tagesbaus
- > Keine Anbindung von IGA-Standort Wanlo

Alle Varianten in der Übersicht



Alle Varianten in der Übersicht



Einordnung der Varianten

Trassen = Korridore



Unterschiedliche Logiken



Noch nicht genehmigungsgeprüft



Grundlage für nächste Schritte



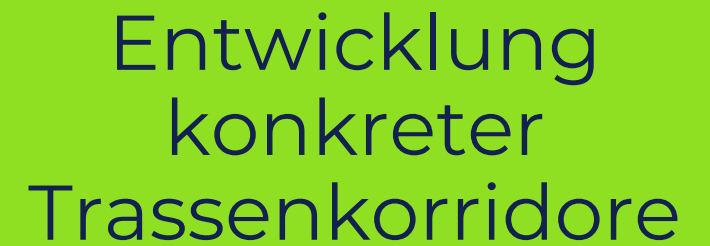
WS1 als Meilenstein



Öffnung des
Denkraums

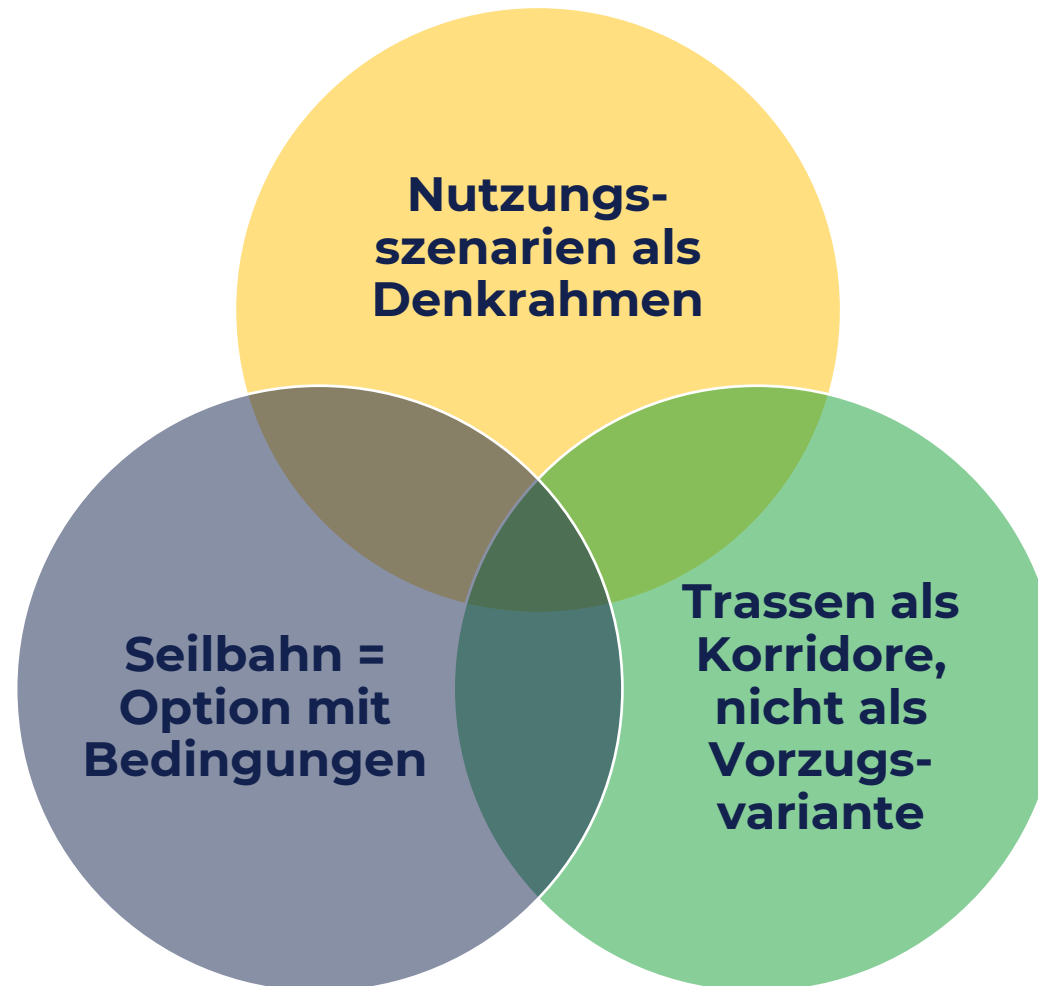


Gemeinsames
Arbeiten

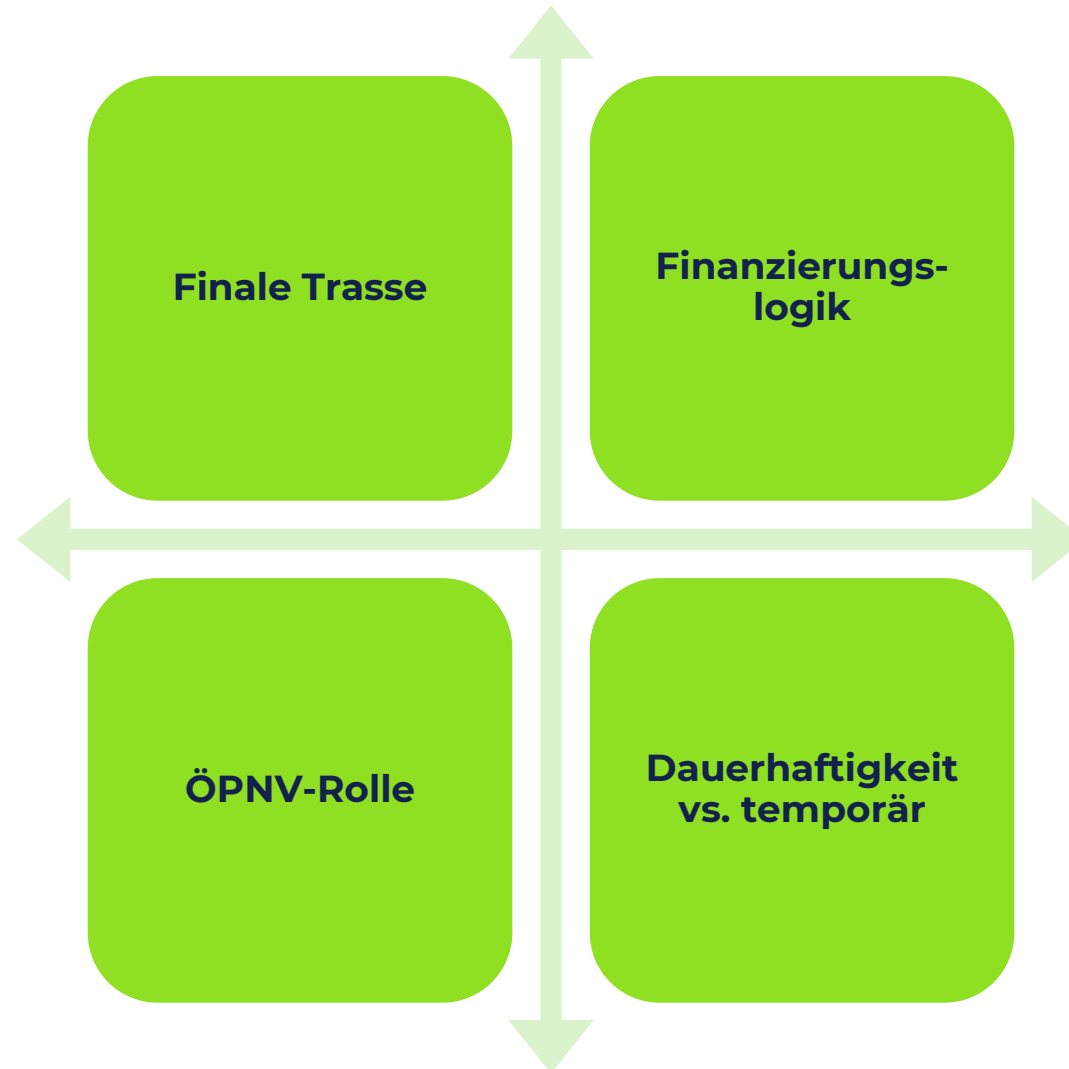


Entwicklung
konkreter
Trassenkorridore

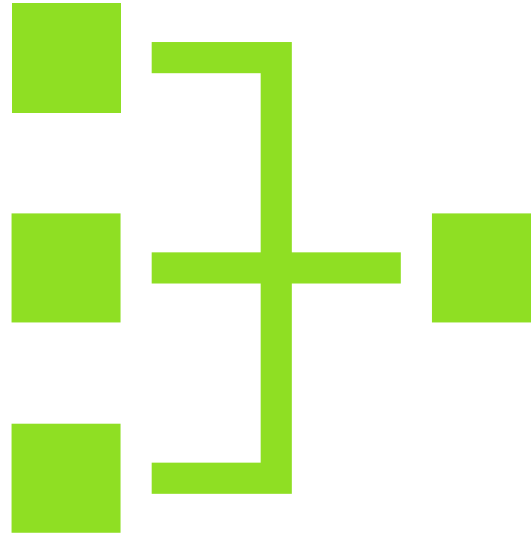
Was ist aus Workshop 1 gesetzt?



Was ist bewusst offen geblieben?



3. Ziel von WS2: Von Varianten zum Prozess



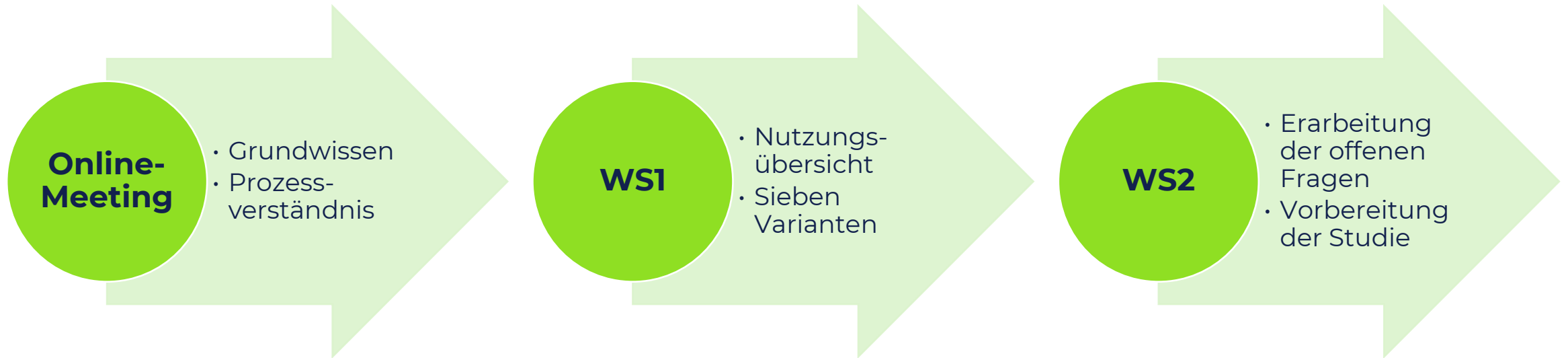
Ziele des Workshopprozesses



Ziele des Workshopprozesses



Prozessschritte



Status quo & nächster Schritt

Was wir heute schon haben

- Nutzungsideen
- Sieben Varianten
- Kritische Themen

Was wir noch nicht haben

- Genehmigungsbewertung
- Kosteneinordnung
- Entscheidungsgrundlage

Was WS2 leisten soll

- Verarbeitung der Trassenvarianten
- Studienbedarf und offene Fragen aufzeigen
- Konzeptlogik erarbeiten

So arbeiten wir heute



4. Input: Idealtypischer Planungsprozess



Idealtypischer Prozessablauf

Idealtypischer Prozess zur Umsetzung einer urbanen **ÖPNV-Seilbahn** gemäß Bundesleitfaden



Funktionale Phasenlogik

Phase 0 (läuft): Workshopprozess + Verkehrsstudie
Umfasst u.a. Variantenprüfung, Machbarkeitsstudie, Konzeption



Phase 1

Vorgutachten &
Vorverträge



Phase 3

Unterlagen
Planfeststellung



Phase 5

Umsetzung /
Inbetriebnahme



Phase 2

Vergabe
Totalunter-
nehmerleistung



Phase 4

Planfeststellung



Phase 1



Phase 1

Vorgutachten &
Vorverträge



- ❖ Informationszusammenstellung
- ❖ Vorgutachtenerstellung
- ❖ Abstimmungen mit Beteiligten
- ❖ Vorverträge
- ❖ Konsolidierung

Phase 2

Vergabe Totalunter-
nehmerleistung



Phase 3

Unterlagen
Planfeststellung



Phase 4

Planfeststellung



Phase 5

Umsetzung /
Inbetriebnahme



Phase 2



Phase 1
Vorgutachten &
Vorverträge



Phase 2
Vergabe Totalunter-
nehmerleistung



Phase 3
Unterlagen
Planfeststellung



Phase 4
Planfeststellung

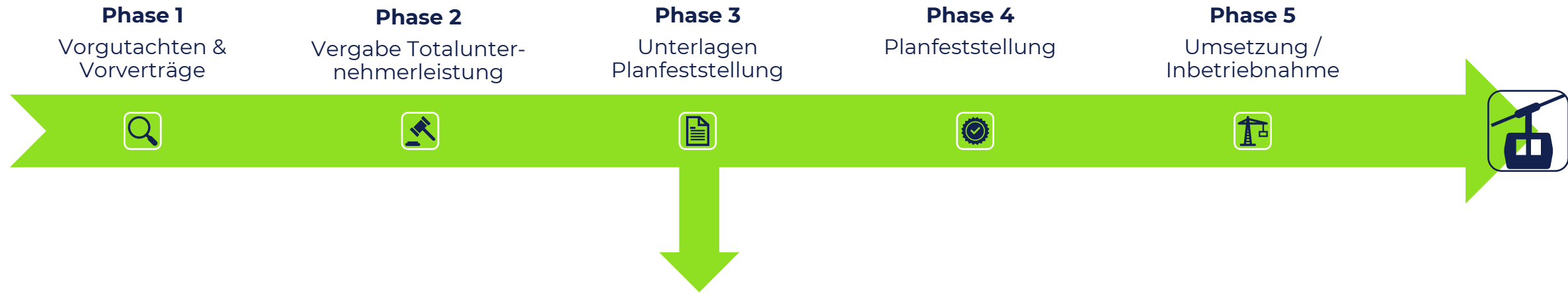


Phase 5
Umsetzung /
Inbetriebnahme



- ❖ Erstellung Leistungsbeschreibung
- ❖ Erstellung Vergabeunterlagen
- ❖ Start des Vergabeverfahrens
- ❖ Vergabe im Verhandlungsverfahren (z.B. mit Teilnahmewettbewerb)
- ❖ Vergabe an Totalunternehmer

Phase 3



- ❖ Technische und planerische Ausarbeitung des **TU**
- ❖ Finalisierung der Vorgutachten auf Einreichungsstand in Zusammenarbeit mit Projektteam des **AT**
- ❖ Unterlagenzusammenstellung und Konsolidierung
- ❖ Finalisierung der Vorverträge
- ❖ Einstieg in das Planfeststellungsverfahren

Phase 4



Phase 1
Vorgutachten &
Vorverträge



Phase 2
Vergabe Totalunter-
nehmerleistung



Phase 3
Unterlagen
Planfeststellung



Phase 4
Planfeststellung



Phase 5
Umsetzung /
Inbetriebnahme



- ❖ Planfeststellungsverfahren nach §3 SeilbG NRW geleitet durch **BezReg**
- ❖ Falls ÖPNV: Einstieg in das Förderverfahren
- ❖ Falls ÖPNV: Förderverfahren geleitet durch **VRR**
- ❖ **Lead liegt in dieser Phase nicht beim AT!**

Phase 5



Phase 1
Vorgutachten &
Vorverträge



Phase 2
Vergabe Totalunter-
nehmerleistung



Phase 3
Unterlagen
Planfeststellung



Phase 4
Planfeststellung



Phase 5
Umsetzung /
Inbetriebnahme

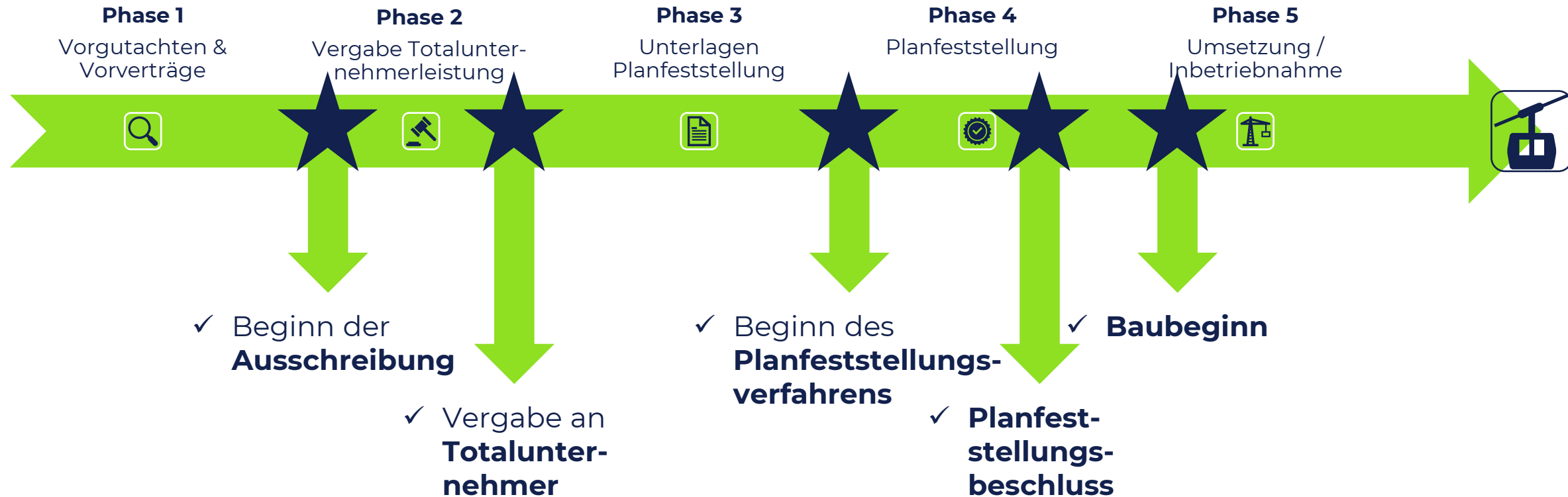


- ❖ Baubeginn
- ❖ Ausführung und Bau durch **TU**
- ❖ Baucontrolling durch
Projektteam des **AT**

Beteiligte nach Phasen



Projekt-Meilensteine



Vergleichsprojekte EU-Vergaben

Koblenz



- **Dauer** → 11 Monate
- 5x Abstimmung (Wettbewerblicher Dialog!)
- **Anlass:** BUGA
- **ÖPNV:** Nein

Berlin



- **Dauer** → 8 Monate
- 5x Abstimmung (Wettbewerblicher Dialog!)
- **Anlass:** IGA
- **ÖPNV:** Nein

Mannheim



- **Dauer** → 12 Monate
- 1x Begehung
- 2x Verhandlung
- **Anlass:** BUGA
- **ÖPNV:** Nein

Karlsruhe



- **Dauer** → 20 Monate (inkl. Corona-Verzögerungen)
- 1x Begehung
- 3 ½ x Verhandlung
- **Anlass:** Erweiterung der Bestandsstrecke
- **ÖPNV:** Ja

© KW Gina Duller

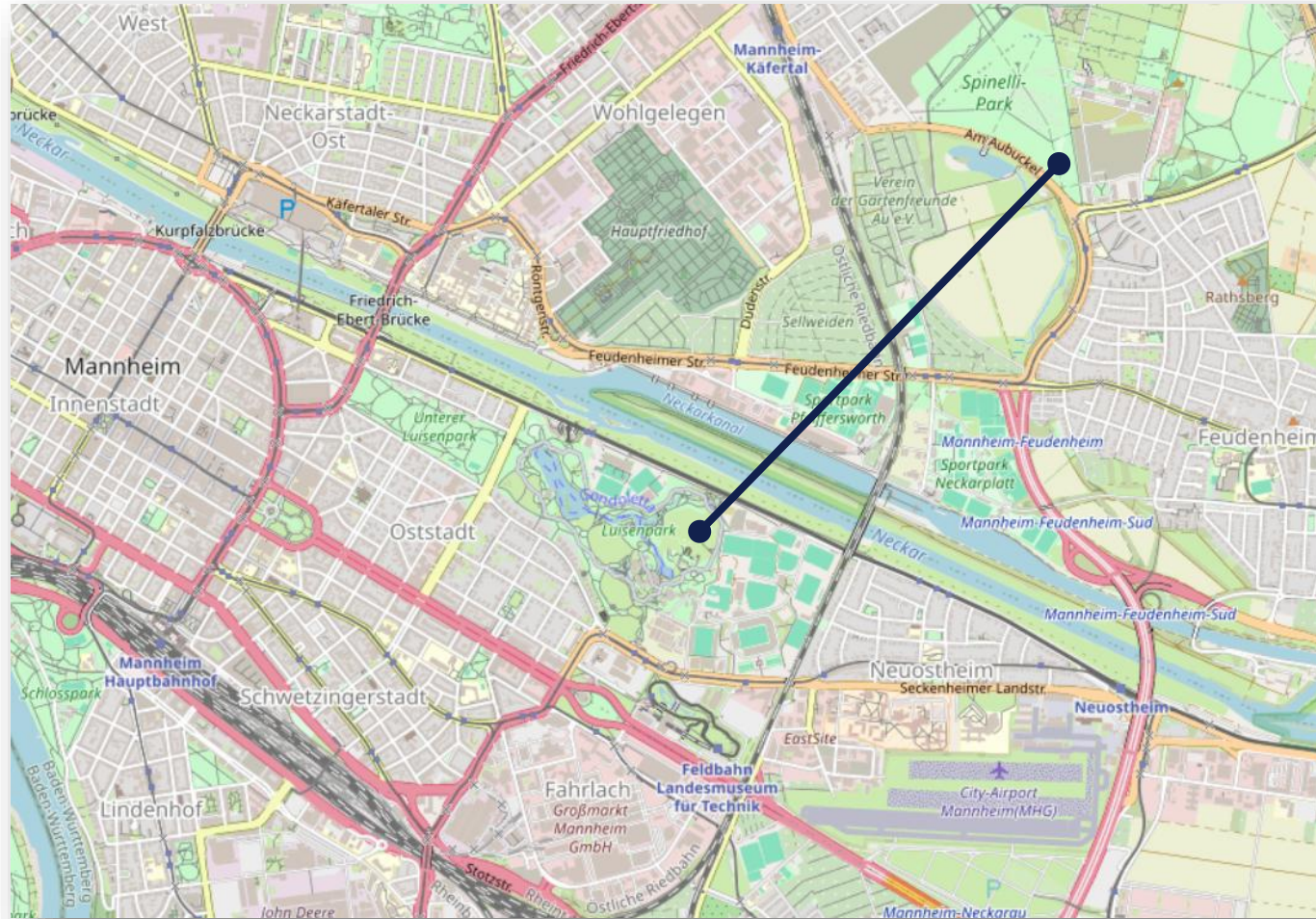
Herne



- **Geplant** → 12 Monate
- 2x Begehung
- 3x Verhandlung
- **Anlass:** Neue ÖPNV-Erschließung
- **ÖPNV:** Ja

Alle Angaben exklusive Vorbereitungszeit

Beispiel BUGA Mannheim



Beispiel BUGA Mannheim



Beispiel BUGA Mannheim

Kontext / Zweck

- Seilbahn der BUGA 2023 in Mannheim als leistungsstarke Verbindung zwischen Spinelli-Gelände und Luisenpark (ehem. BUGA-Gelände 1975)

Streckenlänge & Topografie

- Länge: ca. **2.100 m** | Höhendifferenz: ca. **6 m**

Förderleistung

- ca. 64–65 Kabinen à 10 Sitzplätze
- Förderkapazität: bis zu **2.800 Pers./h je Richtung**

Überwundene Hindernisse

- Neckarkanal und Neckar, Sportpark Neckarplatt / Pfeifferswörth sowie grüne Flächen im Neckarraum
- Verkehrsinfrastruktur, Gewerbe, LSG/NSG

Betriebszeitraum

- Rein temporär für BUGA 2023 (inkl. kurzer Nachlauf/Testbetrieb)
- Rückbau nach der Veranstaltung und Nachnutzung als „Diasbahn“ in Kappl (Österreich)

Fahrpreise (aktueller Stand)

- Seilbahnfahrt war im BUGA-Tagesticket inkludiert, es gab kein separates Seilbahnticket

Mannheimer Planungsprozess



Machbarkeitsstudie
2016-2017



Ausschreibung und Vergabe
2019-2020



2017-2019
Rahmenplanung



2021-2022
Planfeststellungsverfahren

Bau und Inbetriebnahme
2022-2023



2023
Betrieb während der BUGA

Rückbau
2024



*„So insgesamt hätte in der Rückschau ein gutes halbes Jahr mehr, verteilt auf die ersten 3 Stufen, nicht geschadet“,
Projektbeteiligter*

Besonderheiten Garzweiler / IGA



Topografie/Geologie Tagebau



Bergrecht



Großveranstaltungen im Tagebau

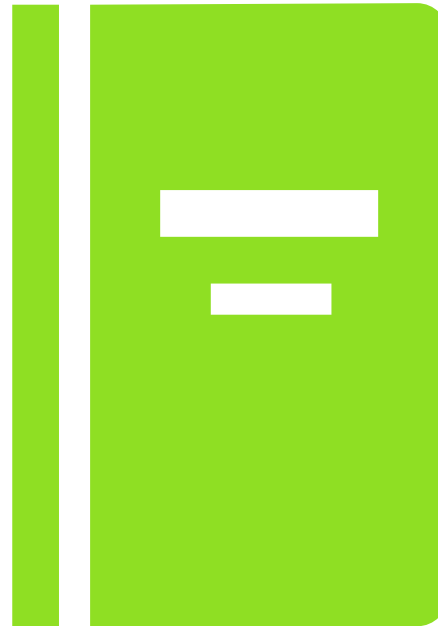


Interkommunaler Ansatz



IGA

5. Input: Anforderungen an Verkehrsstudie



Begriffsklärung



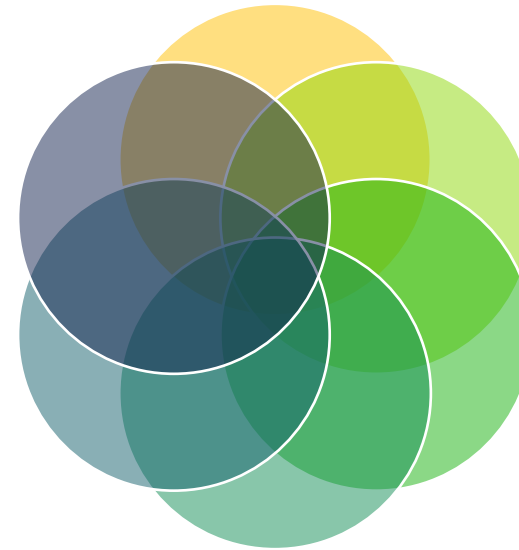
Ziel vor Begriff

*Verkehrs-
konzept*

*Verkehrs-
studie*

*Variante-
studium*

*Potenzial-
studie*



*Machbar-
keitsstudie*

Abgrenzung Konzept und Studie

Konzeptionelle Vorarbeiten

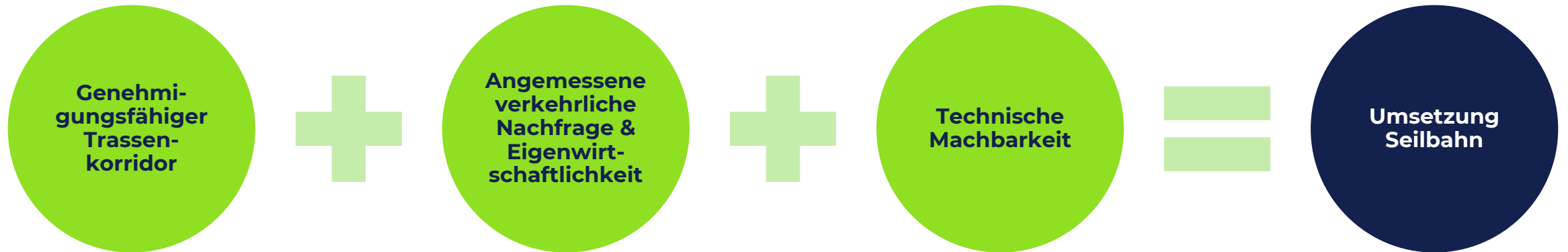
- finden bereits statt (Workshop-Prozess)
- wird auch im weiteren Prozess benötigt

Verkehrsstudie

- vertieft die entwickelten Trassenvarianten systematisch
- prüft Machbarkeit, Risiken und Abhängigkeiten
- schafft eine belastbare Grundlage für weitere Planungsschritte

 *Die Studie erweitert und vertieft die konzeptionelle Arbeit, ohne sie zu ersetzen.*

Welche Rahmenbedingungen beeinflussen das Studiendesign?



Wozu dient die Verkehrsstudie?

Entscheidungsgrundlage

...für die Eignung der entwickelten **Trassenvarianten** zur Umsetzung der IGA 2037

...für die Frage, ob Anpassungen am **IGA-Konzept** erforderlich sind

(z.B. aufgrund technischer oder genehmigungsrechtlicher Einschränkungen)

...für die Einschätzung, welche Trasse die höchste **Umsetzungswahrscheinlichkeit** besitzt

...für den Umgang mit **Unsicherheiten und Risiken** im weiteren Prozess

Die Studie trifft keine Entscheidung, sondern bereitet Entscheidungen vor.

Wozu dient die Verkehrsstudie?



Was soll sie leisten?

- Klarheit über Perspektiven schaffen
- Entscheidungsgrundlage vorbereiten
- Meilenstein für weiteren Prozess

Was soll sie nicht leisten?

- Keine Vorzugsentscheidung
- Keine Detailplanung
- Keine Genehmigungsreife erzeugen

○ Typische Inhalte

- Erfassung des **Bedarfes** und allgemeine **Datenbeschaffung**
- Aufklärung und Erkundung **sensibler Bereiche** in den Korridoren
- Analyse der **Raumwiderstände** in den Korridoren
- Rating und Reihung der **Systemtechnik**
- Untersuchung **bautechnischer Wechselwirkungen**
- **Markterkundung** der Systemhersteller
- Aufzeigen eines **Zeitplans**
- ...

Welche Kernfragen sollte die Verkehrsstudie beantworten?



Welche Trassenvarianten sind grundsätzlich realisierbar (räumlich, technisch, betrieblich, ...)?



Welche Trassen stoßen auf kritische Genehmigungs- oder Sicherheitsfragen?



Welche Abhängigkeiten bestehen zur IGA 2037 (Zeitplan, Nutzung, Flächen, Besucherführung)?



Wo liegen wesentliche Risiken, Unsicherheiten oder Showstopper?

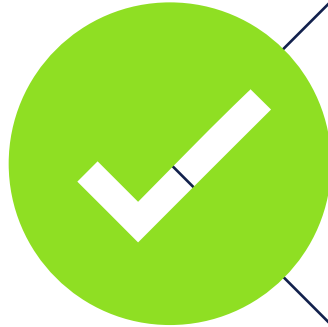


Welche Alternativszenarien sind sinnvoll, falls sich eine favorisierte Trasse im Prozess als nicht umsetzbar erweist?

6./7. Gruppenarbeit: Inhalte der Verkehrsstudie

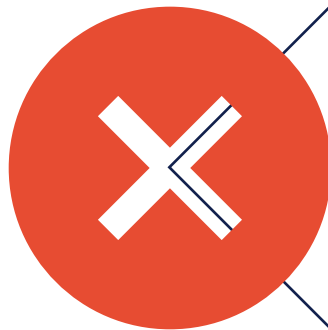


Ziel der Aufgabe



Ziel ist es:

- Die richtigen **Fragestellungen identifizieren**, die eine Verkehrsstudie beantworten muss, damit aus den Trassenvarianten belastbare Entscheidungen werden können.



Ziel ist es **nicht**:

- Lösungen entwickeln
- Trassen bewerten
- Technik auswählen
- Kosten schätzen

Leitfrage

Welche Fragestellungen muss eine Verkehrsstudie zwingend beantworten, damit aus den Trassenvarianten belastbare Entscheidungen werden können?

Gruppenaufteilung

Gruppe A – Raum, Technik, Betrieb, Risiken

- Welche räumlichen / technischen / betrieblichen Fragen sind offen?
- Welche besonderen Risiken oder Unsicherheiten sind zu prüfen?
- Welche Besonderheiten bringt der Tagebau mit sich?

Gruppe B – Prozess, Genehmigung, Nutzung, Wirtschaftlichkeit

- Welche genehmigungsrechtlichen / prozessualen Fragen sind offen?
- Welche Nutzungsabhängigkeiten bestehen zur IGA?
- Welche Nutzungsperspektiven sind zu betrachten?
- Welche Anforderungen bestehen an die Wirtschaftlichkeit?

Gruppeneinteilung

Gruppe A – Nicole Holler Cortez –

Zweckverband

- **Thomas Hauke** (Teamleiter Bauprojekte)

RWE Power AG

- **Matthias Zwinge** (Bergbauplanung)
- **Christian Seifert** (Referent Regionaler Wandel)
- **Lina Sabi El-Eish**

Kommunen

- Stadt Mönchengladbach: **Jens Postelmann** (Verkehrsplanung)
- Stadt Jüchen: **Sabine Janclas** (Baudezernentin)
- Stadt Jüchen: **Saskia Schrade** (Leitung Stadtentwicklung)
- Stadt Erkelenz: **Eric Kappes** (Strukturwandelmanager)

Kreis / Region

- Rhein-Kreis Neuss: **Steffi Lorbeer** (Nahverkehrsplanung)

Gruppe B – Dominik Berndt –

Zweckverband

- **Volker Mielchen** (Geschäftsführer)
- **Julia Mulder** (Projektmanagerin)

BUGA

- **Dr. Achim Schloemer** (Geschäftsführer BUGA-Gesellschaft)

RWE Power AG

- **Hendrik Stemann** (Leitung Tagebauplanung)
- **Philipp Zeimetz**

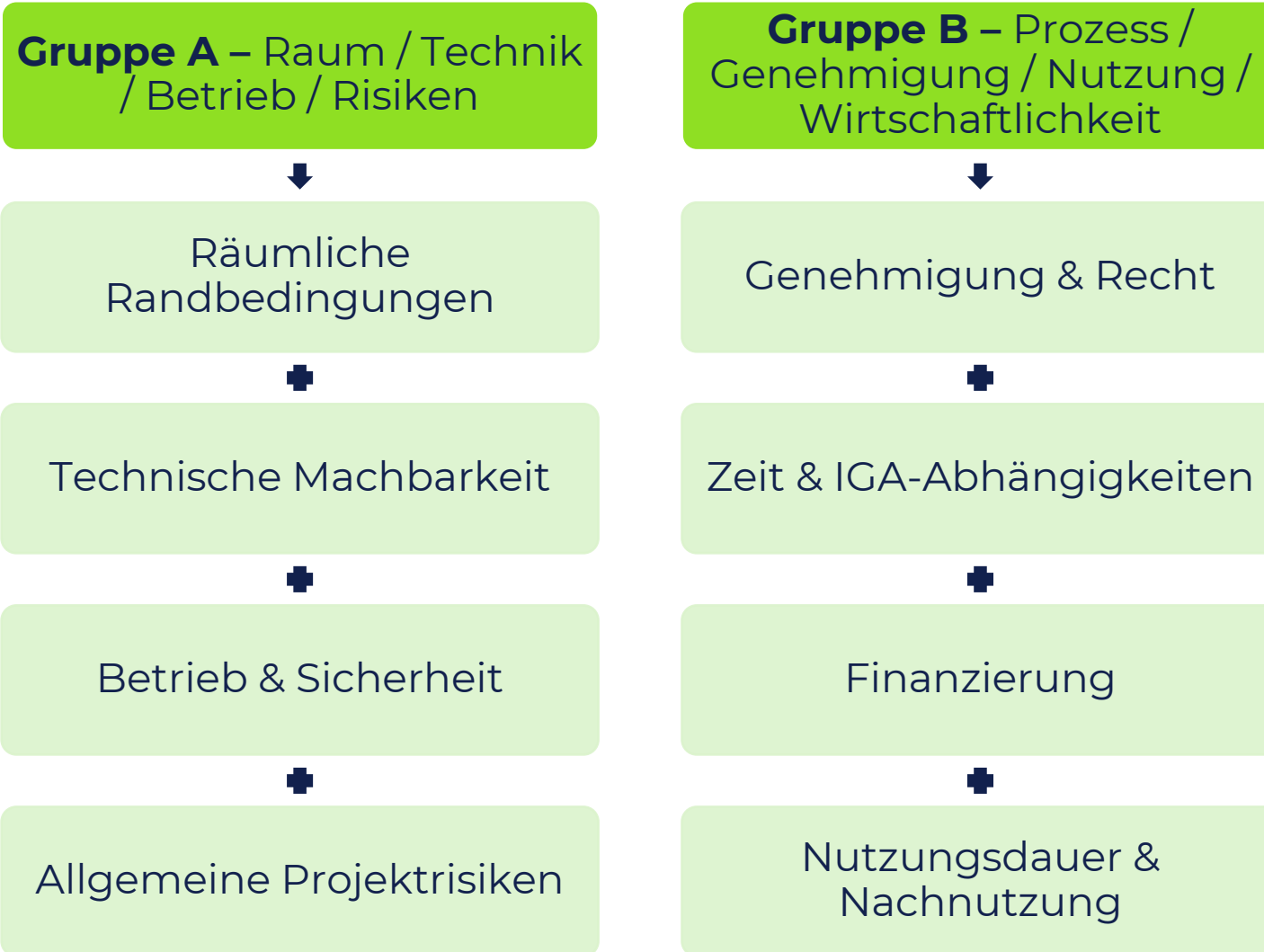
Kommunen

- Stadt Mönchengladbach: **Anette Harings** (Stadtentwicklung/Strukturwandel)
- Stadt Jüchen: **Jan Martin von der Heide** (Strukturwandel/stellv. Amtsleitung)
- Stadt Erkelenz: **Sandra Schürger** (Amtsleitung Strukturwandel und Wirtschaftsförderung)

Kreis / Region

- Kreis Heinsberg: **Markus Gabrisch**

Themenübersicht

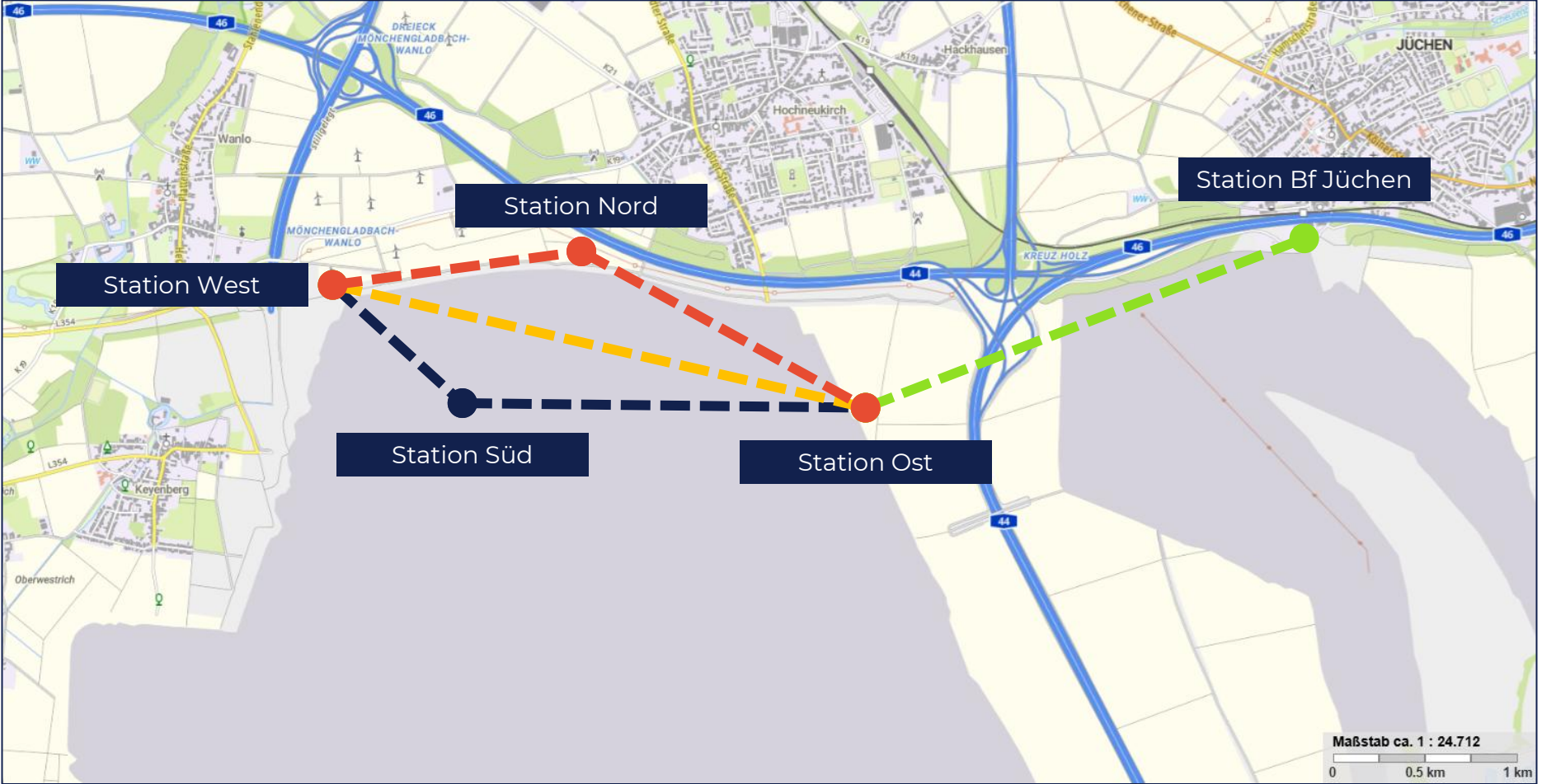


Zeitmanagement Gruppenarbeit



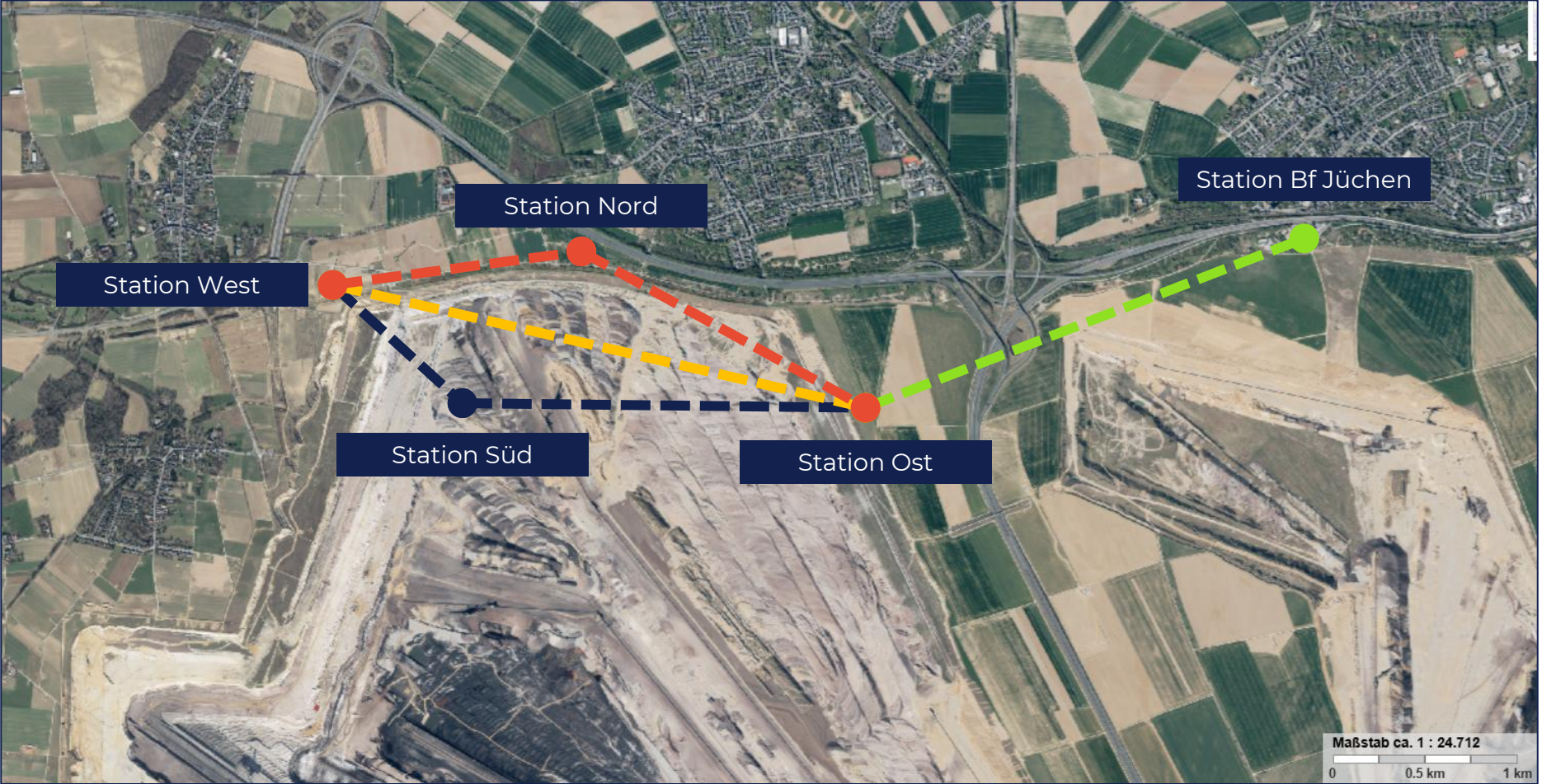


Alle Varianten in der Übersicht





Alle Varianten in der Übersicht



Gruppenarbeit



Ergebnissicherung



8. Einordnung & weiteres Vorgehen



Sachstand



Priorisierung

Wo sehen Sie aktuell den größten Klärungsbedarf?

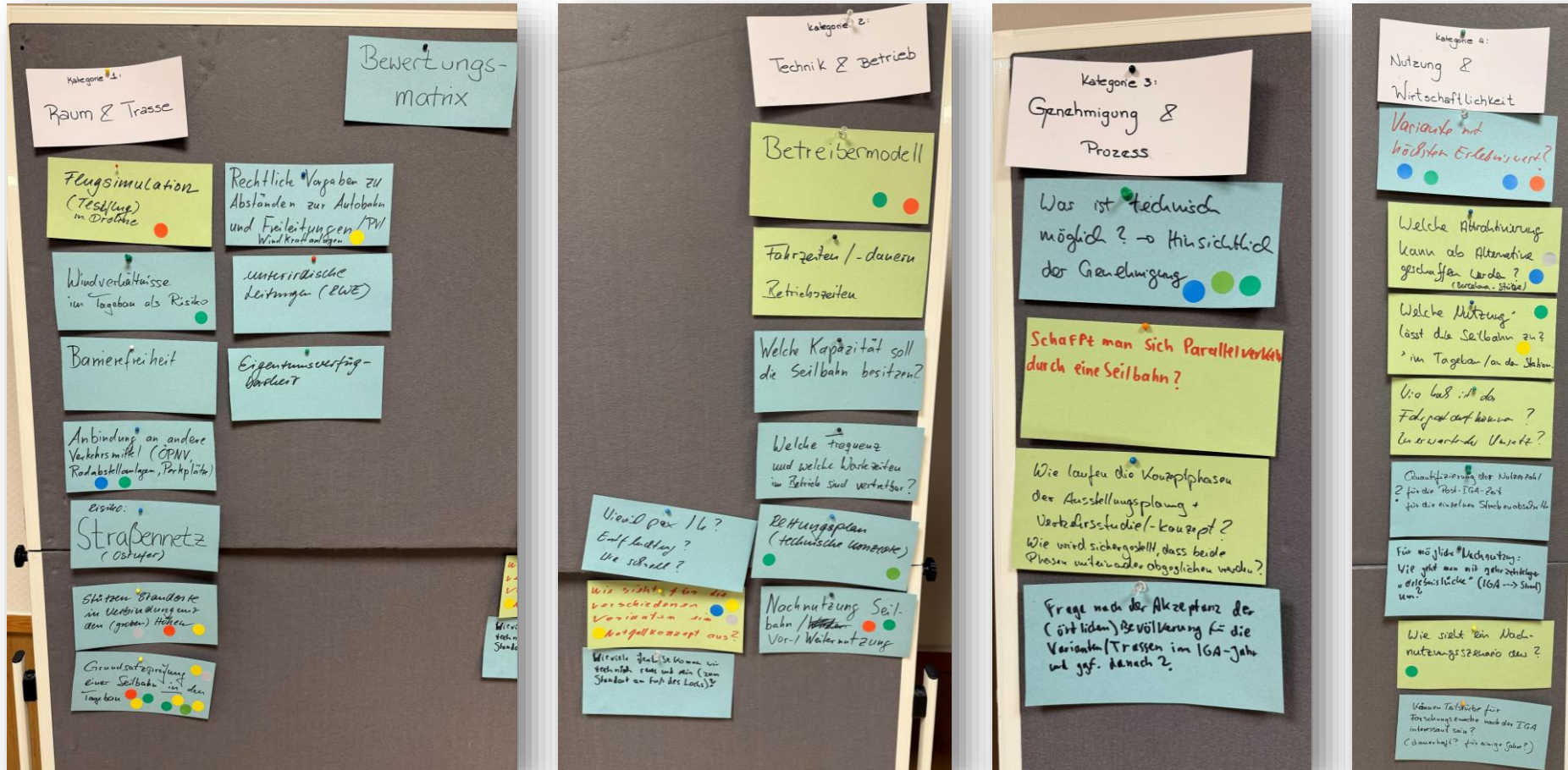
- Kategorie 1: **Raum & Trasse**
- Kategorie 2: **Technik & Betrieb**
- Kategorie 3: **Genehmigung & Prozess**
- Kategorie 4: **Nutzung & Wirtschaftlichkeit**

Nutzen Sie bitte die drei Klebepunkte, die vor Ihnen liegen.
Sie können alle Punkte auf eine Karte kleben oder auf mehrere verteilen.

Priosierung



Ergebnissicherung



Kategorie 1: Raum & Trasse

1

→ Grundsatzprüfung einer Seilbahn in den Tagebau **(9 Pkt.)**

2

→ Stützenstandorte in Verbindung mit den (großen) Höhen **(3 Pkt.)**

3

→ Anbindung an andere Verkehrsmittel (ÖPNV, Radabstellanlagen, Parkplätze) **(2 Pkt.)**

4

→ Rechtliche Vorgaben zu Abständen zur Autobahn und Freileitungen / PV / Windkraftanlagen **(1 Pkt.)**
→ Flugsimulation (Testflug) mit Drohne **(1 Pkt.)**
→ Windverhältnisse im Tagebau als Risiko **(1 Pkt.)**

○ Kategorie 1: Raum & Trasse

○ Weitere Punkte ohne Priorisierung:

- Barrierefreiheit
- unterirdische Leitungen (RWE)
- Eigentumsverfügbarkeit
- Risiko: Straßennetz (Ostufer)



Kategorie 2: Technik & Betrieb

1

→ Wie sieht ein Notfallkonzept in verschiedenen Varianten aus? **(4 Pkt.)**

2

→ Rettungsplan (technische Konzepte) **(2 Pkt.)**

2

→ Betreibermodell **(2 Pkt.)**

2

→ Vor-/Nachnutzung Seilbahn **(2 Pkt.)**

○ Kategorie 2: Technik & Betrieb

- **Weitere Punkte ohne Priorisierung:**
 - Fahrzeiten / -dauern / Betriebszeiten
 - Welche Kapazität soll die Seilbahn besitzen?
 - Welche Frequenz und welche Wartezeiten im Betrieb sind vertretbar?
 - Wieviel Platz pro Stunde?
 - Entladung?
 - Wie schnell?
 - Wie viele technische Komponenten kommen zum Einsatz (zum Standort am Fuß des Lochs)?



Kategorie 3: Genehmigung & Prozess

1

→ Was ist technisch möglich – hinsichtlich der Genehmigung? **(3 Pkt.)**

—

→ Schafft man sich Parallelverkehre durch eine Seilbahn? **(0 Pkt.)**

—

→ Frage nach der Akzeptanz der (örtlichen) Bevölkerung für die Varianten / Trassen im IGA-Jahr und ggf. danach? **(0 Pkt.)**

—

→ Wie laufen die Konzeptphasen der Ausstellungsplanung + Verkehrsstudie/-konzept?
Wie wird sichergestellt, dass beide Phasen miteinander abgeglichen werden? Rettungsplan (technische Konzepte) **(0 Pkt.)**

Kategorie 4: Nutzung & Wirtschaftlichkeit

1

→ Variante mit höchstem Erlebniswert **(4 Pkt.)**

2

→ Welche Attraktivierung kann als Alternative geschaffen werden? (Barcelona-Stütze) **(2 Pkt.)**

2

→ Welche Nutzung lässt die Seilbahn zu – im Tagebau / an den Stationen **(2 Pkt.)**

3

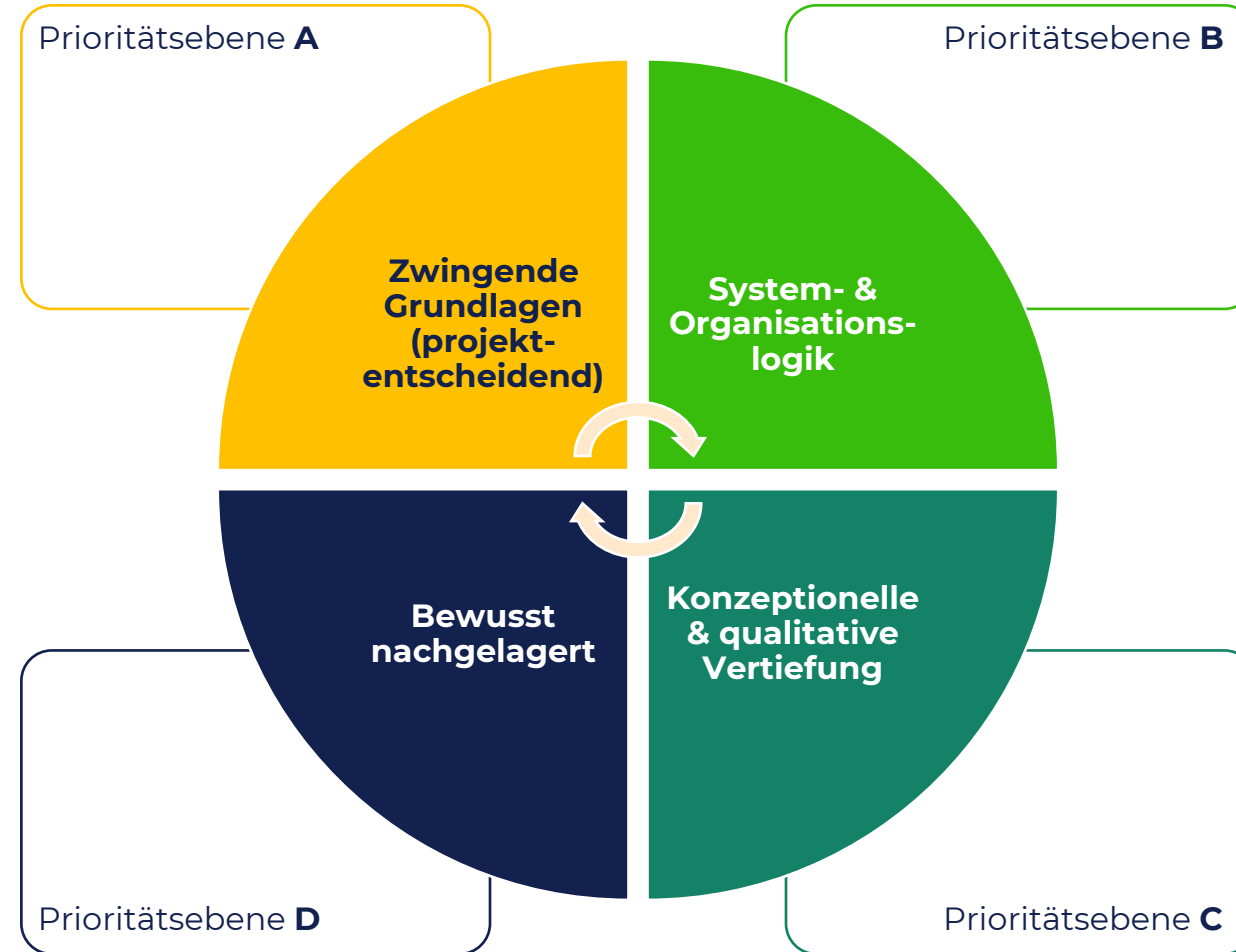
→ Wie sieht ein Nachnutzungsszenario aus? **(1 Pkt.)**

○ Kategorie 4: Nutzung & Wirtschaftlichkeit

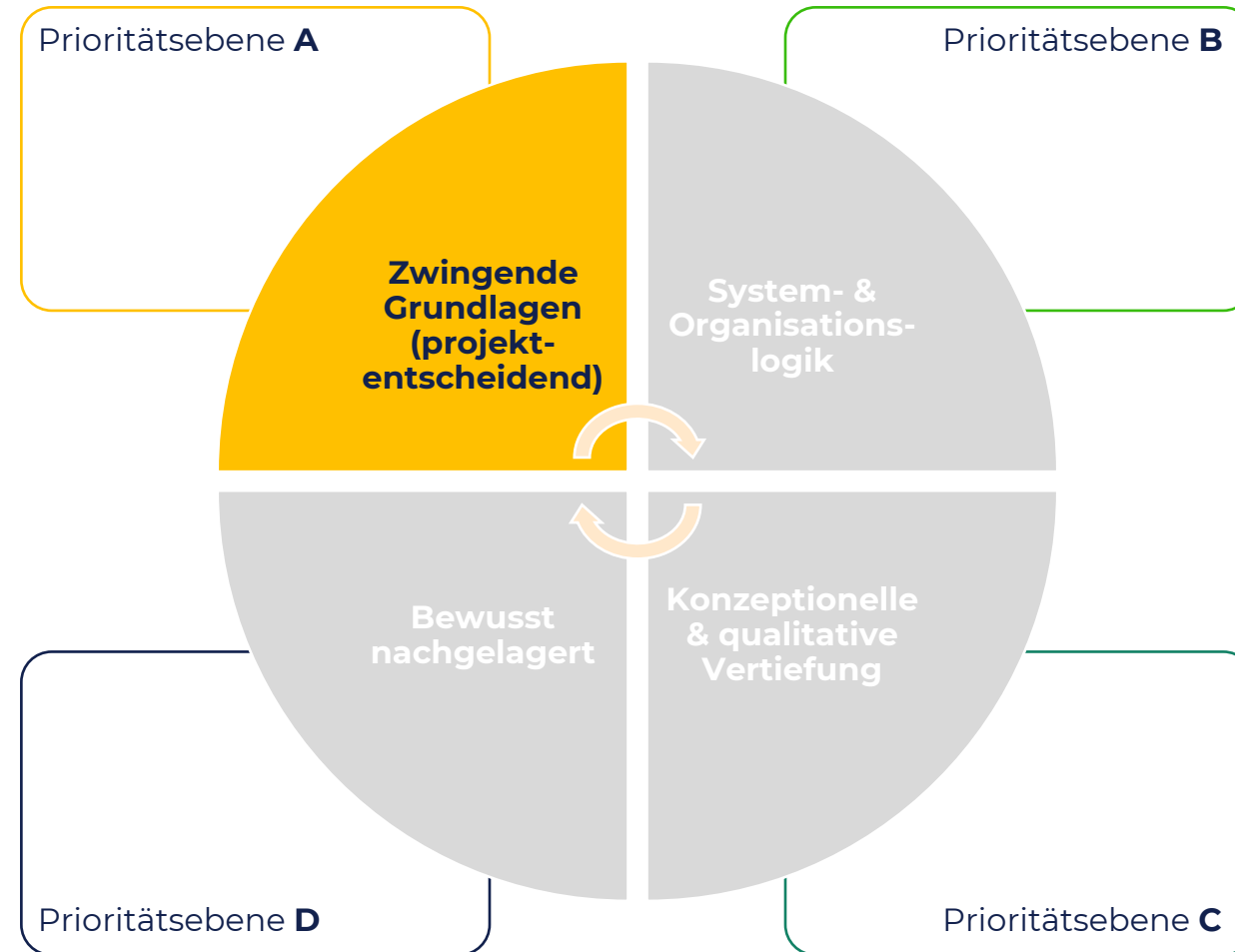
○ **Weitere Punkte ohne Priorisierung:**

- Wie hoch ist der Fahrpreisaufkommen?/ Inwieweit der Umsatz?
- Quantifizierung der Nutzerzahl für die Post-IGA-Zeit(für die einzelnen Streckenabschnitte)
- Für mögliche Nachnutzung:
 - Wie geht man mit zwischenzeitlicher „ordnungsrechtlicher“ (IGA → Stand) um?
- Können Teilstücke für Forschungszwecke nach der IGA interessant sein?(dauerhaft? für einige Jahre?)

Konsolidierte Gesamt-Prioritätenmatrix



Prioritätsebene A



Prioritätsebene A

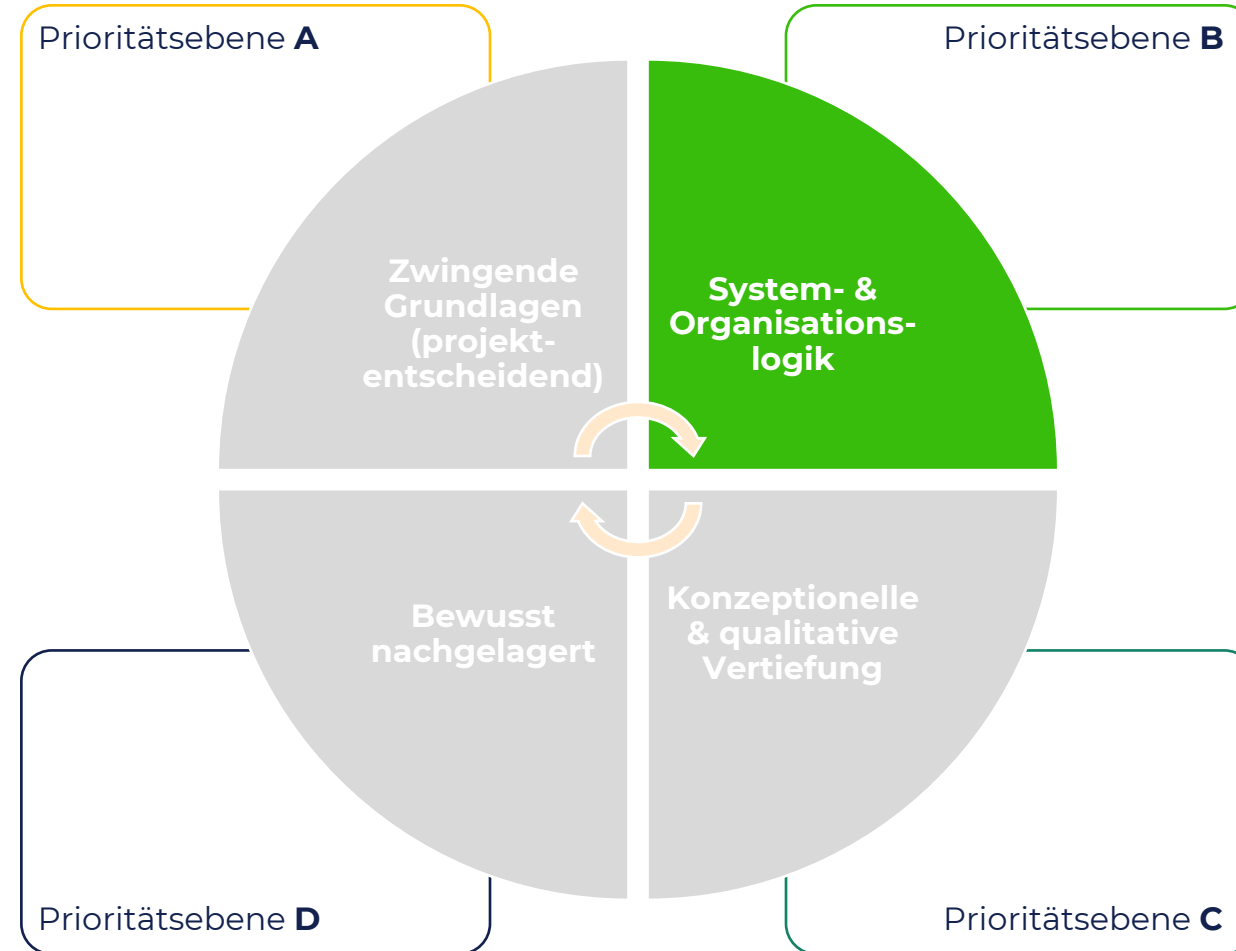
**Diese Themen wurden
Kategorie übergreifend
am stärksten priorisiert**

- Grundsatzprüfung einer Seilbahn im Tagebau
- Was ist mit Blick auf Genehmigung technisch möglich?
- Stützenstandorte in Verbindung mit großen Höhen
- Notfall- und Rettungskonzepte (technische Konzepte)

Bedeutung

- Diese Punkte definieren den realen Möglichkeitsraum
- Ohne sie sind alle weiteren Überlegungen theoretisch oder spekulativ
- Sie gehören zwingend in den Kern einer ersten Leistungsphase

Prioritätsebene B



Prioritätsebene B

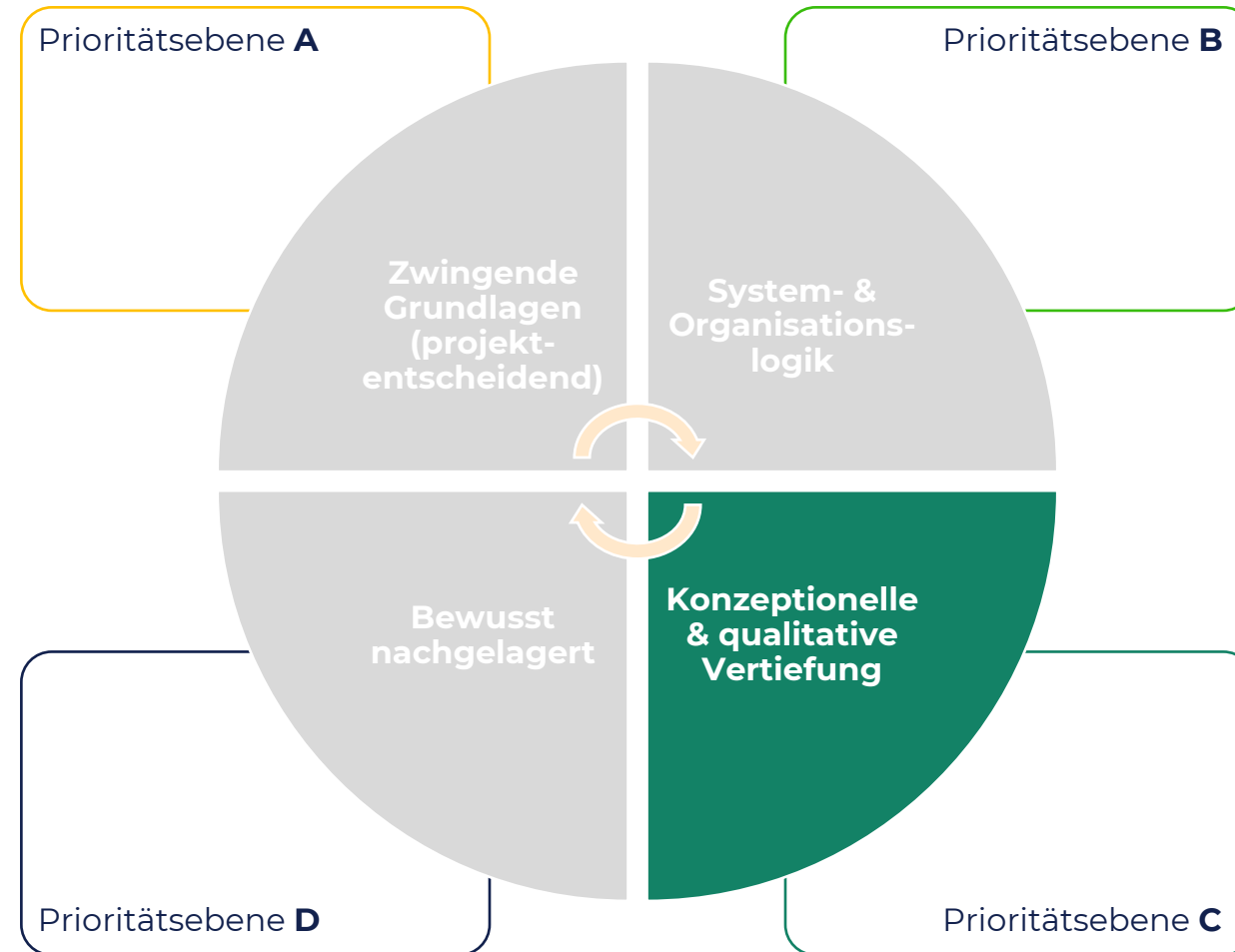
Zweite Prioritätsstufe, klar nachgeordnet, aber essenziell

- Betreibermodell
- Vor-, Zwischen- und Nachnutzung der Seilbahn
- Abgleich Ausstellungsplanung \leftrightarrow Verkehrsstudie
- Anbindung an andere Verkehrsmittel

Bedeutung

- Klärt Rollen, Zuständigkeiten und Lebenszyklus
- Verhindert spätere Brüche zwischen Planung, Betrieb und Nutzung
- Wichtig für tragfähige Ausschreibungsunterlagen

Prioritätsebene C



Prioritätsebene C

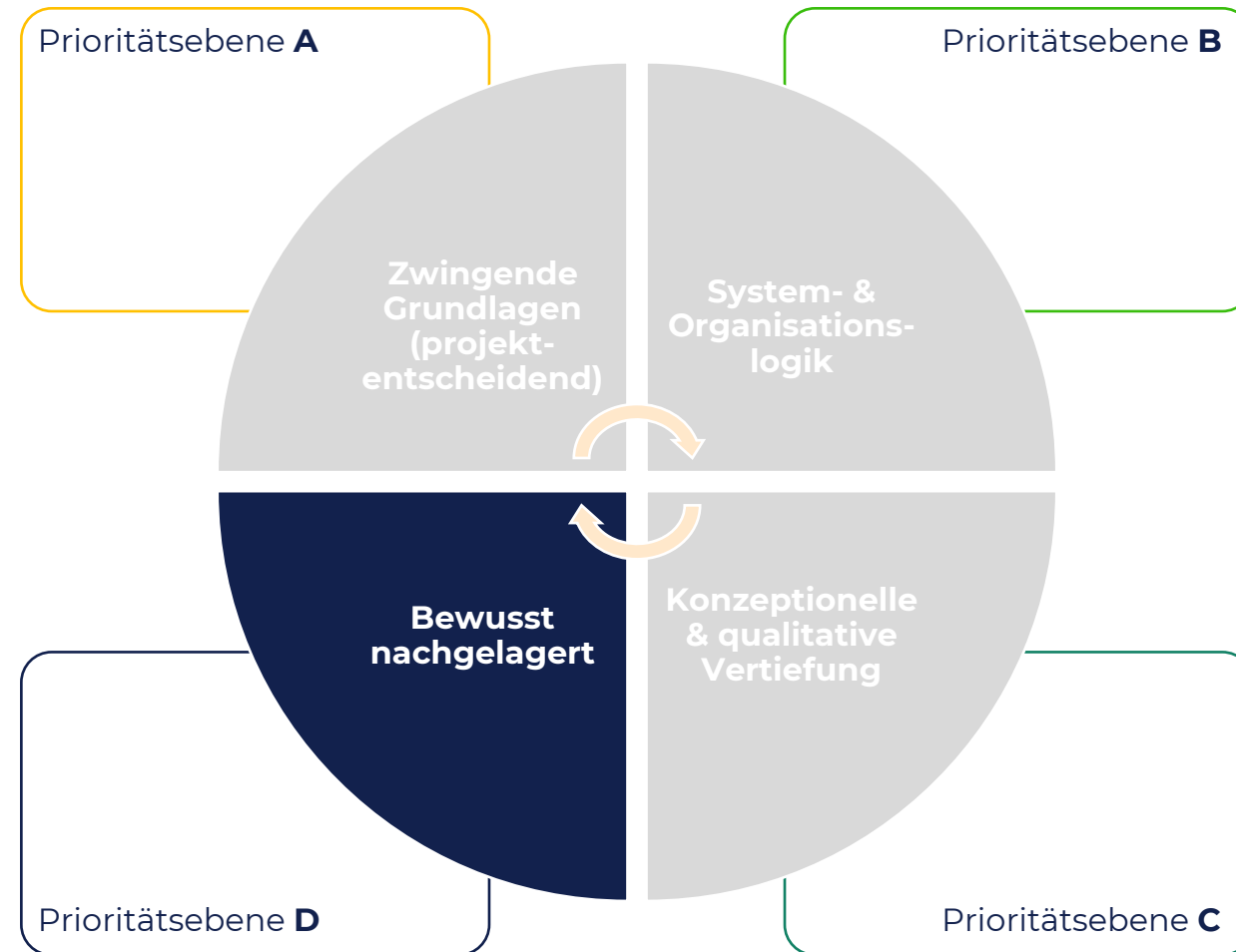
Bewusst vorhanden, aber nicht dominierend

- Variantenvergleich (insb. Erlebniswert)
- Nutzungsmöglichkeiten im Tagebau und an Stationen
- Alternative Attraktivierungen / Vergleichsbeispiele
- Varianten von Notfall- und Betriebskonzepten

Bedeutung

- Dient der Entscheidungsunterstützung
- Liefert Argumente, Bilder, Narrative
- Nicht als „Rechenaufgabe“, sondern als qualitativer Vergleich

Prioritätsebene D



Prioritätsebene D

Diese Punkte wurden kaum oder gar nicht bepunktet

- Kapazitäten, Frequenzen, Wartezeiten
- Fahrzeiten
- konkrete Fahrpreise, Erlöse
- detaillierte Nachfrageprognosen
- Akzeptanzstudien
- Parallelverkehre

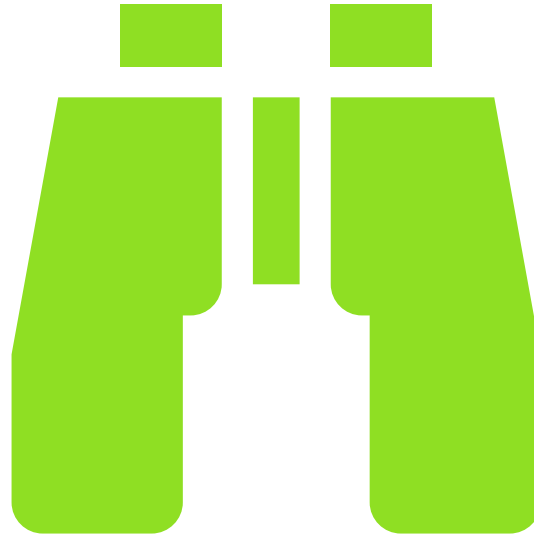
Bedeutung

- Diese Themen sind nicht unwichtig, sondern zeitlich falsch, wenn sie zu früh behandelt werden.

Zentrale Erkenntnis

Die folgende Ausschreibung muss keine klassische Verkehrsstudie sein. Sie muss stattdessen eine strukturierte Grundsatz- und Machbarkeitsuntersuchung mit Genehmigungsfokus beruhend auf den sieben Trassenvarianten sein.

9. Zusammenfassung & Ausblick



Was wir heute erreicht haben

- ✓ Grundlagen zum **Prozessablauf** erörtert
- ✓ Grundlagen zum **Studiendesign** besprochen
- ✓ Offene Klärungspunkte benannt und kategorisiert
- ✓ **Prioritäten** festgelegt für Studienthemen
- ✓ Vorbereitungen für **Erarbeitung des Leistungsverzeichnisses**



Zusammenfassung

Workshop-Prozess abgeschlossen



Zusammenbringen aller relevanten Beteiligten



Grundlage für nächste Schritte geschaffen



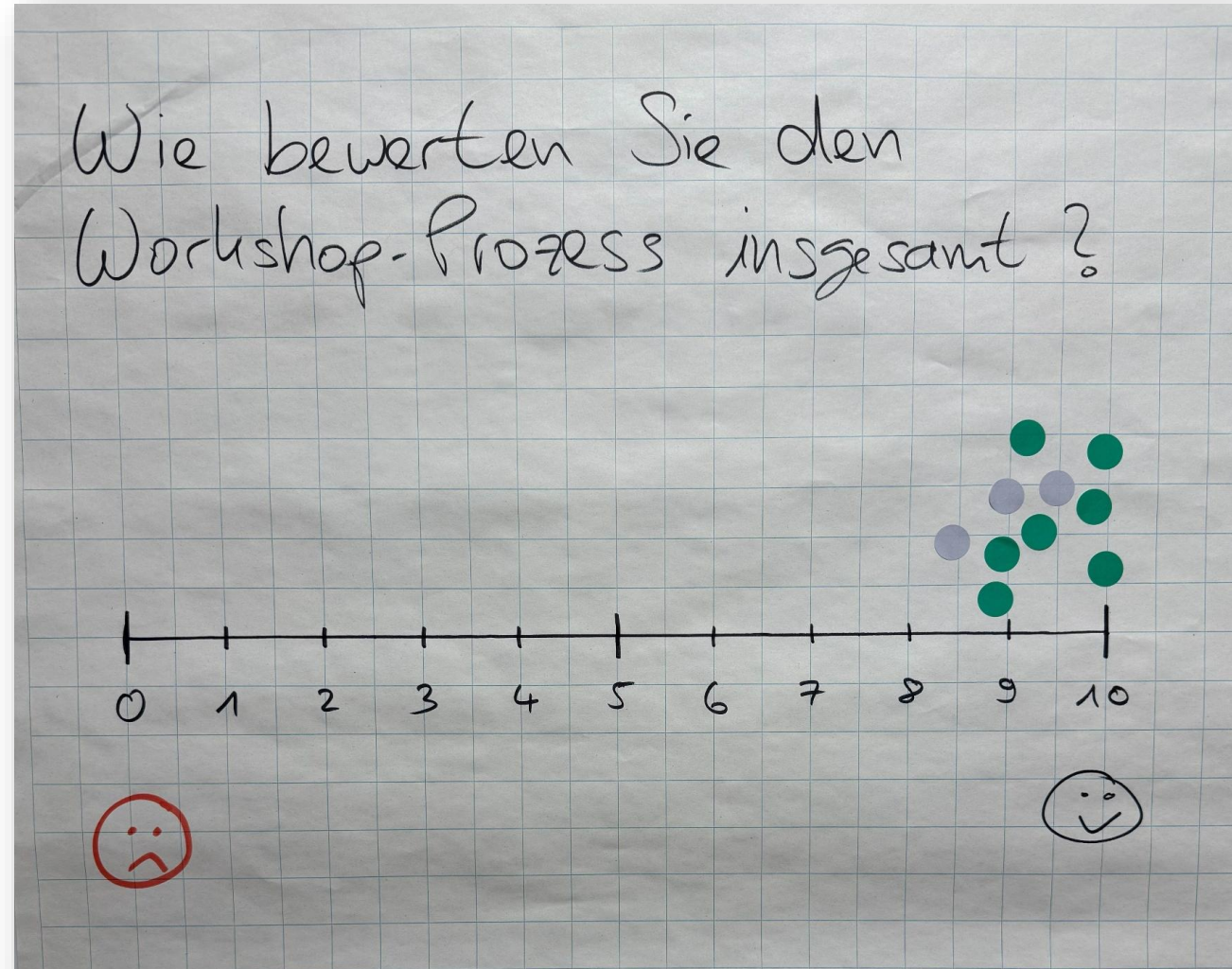
Entscheidungsgrundlagen vorbereitet



Ausblick



Bewertung des Workshop-Prozesses



Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Wir wünschen Ihnen einen guten Heimweg!

Nutzen Sie den Klebepunkt, der vor Ihnen liegt für eine kurze Bewertung des Workshopprozesses. Vielen Dank!

Kontakt



Dominik Berndt

Telefon +49 201 6302 3548

Mobil +49 151 5257 6643

Mail db@cablecarworld.com

Web www.cablecarworld.com



Kontakt



Nicole Holler Cortez

Mobil +49 152 5748 7933

Mail nicoleholler@gmail.com

Web www.cablecarworld.com

