

Seilbahn IGA Garzweiler 2037

Entscheidungsvorlage für die Bürgermeister

Machbarkeit • Varianten • Risiken • nächster Beschluss

16 Oktober 2026

Ton Vergeldt

Inhaltsverzeichnis

Untersuchungsgrundlage, Ergebnisse und Entscheidungsvorschlag

01	Untersuchungsgrundlage	3
02	Die Entscheidung in 60 Sekunden	4
03	Trassen, Fahrzeiten und Variantenbewertung	5–6
04	Kosten und wesentliche Risiken	7–8
05	Fazit und nächste Schritte	9–10
06	Beschlussvorschlag	11

Untersuchungsgrundlage der Empfehlung

Umfang der Machbarkeitsstudie und der ergänzenden technischen Unterlagen

Bedarf und Seilbahnsystem

Besucherpotenzial, Kapazitätsbedarf und Systemvergleich als Grundlage für das 10-MGD-System.

Trassen und räumliche Belange

Varianten 1a, 1b und 1c sowie die ergänzende Oststrecke 3. Stationslagen, Umwelt und Raumordnung.

Technische Randbedingungen

Längsprofile und Systemdaten. Baugrund, Kippen, Grundwasser, Gründung sowie Bauablauf und Logistik.

Genehmigung und Betrieb

Genehmigungswege, Schnittstellen zu RWE und Behörden, Betriebsverfügbarkeit, Sicherheit und Evakuierung.

Wirtschaftlichkeit und Vergleich

Investitions- und Betriebskosten, Ticketannahmen, Rückbau und Wiederverwendung. Multikriterienvergleich der Grundvarianten.

Abgrenzung: konzeptionelle Machbarkeitsprüfung. Standortbezogene Nachweise und verbindliche Genehmigungen stehen noch aus.

Die Entscheidung in 60 Sekunden

Was ist heute belastbar und worüber soll entschieden werden?

Machbarkeit

Die Seilbahn ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen.
Eine bestätigte technische Machbarkeit oder Genehmigungsfähigkeit liegt noch nicht vor.

Vorzugsvariante

Variante 1a erzielt die beste Gesamtbewertung der Grundvarianten und erfüllt die Bemessungskapazität von 3.500 Personen je Stunde und Richtung.

Variante 3 bietet aus RWE-Sicht die besten technischen Ausgangsbedingungen. Sie bleibt separat zu bewerten. Die A61-Querung birgt ein Ablehnungsrisiko durch die Autobahnbehörde.

Beschlussvorschlag

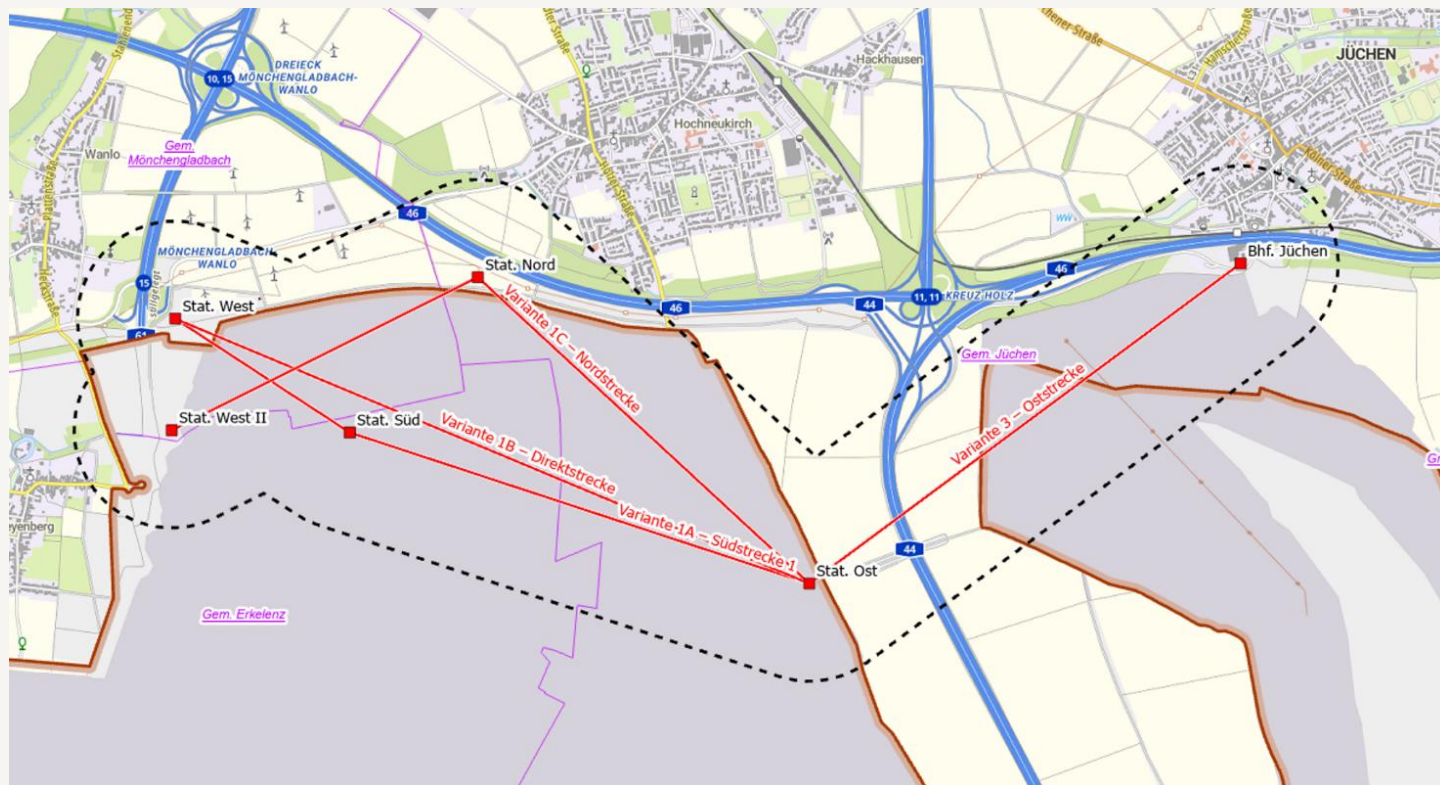
Variante 1a in die nächste Planungsphase übernehmen. Variante 3 als optionale ÖPNV-Ergänzung separat bewerten. Vertiefung nur über definierte Entscheidungstore.

Variante 1c ebenfalls als Alternative untersuchen.

Kein Baubeschluss, sondern Freigabe für die belastbare Vertiefung der Vorzugstrasse und Alternative Trasse.

Vier Trassen, zwei unterschiedliche Entscheidungen

Drei Grundvarianten für die interne Erschließung, plus optionale Oststrecke zum Bahnhof Jüchen



1a Südstrecke

3.420 m | 3.500 pphpd

Vorläufige Vorzugstrasse der Grundvarianten

Fahrzeit: 13,52 min*

1b Direktstrecke

3.475 m | 1.800 pphpd

Kapazität nicht ausreichend

Fahrzeit: 10,54 min

1c Nordstrecke

3.926 m | 3.500 pphpd

Geotechnisch ungünstiger. Alternative in Prüfung.

Fahrzeit: 14,92 min*

3 Oststrecke

2.693 m | 3.500 pphpd

RWE: technisch am besten. Separate Ergänzung.

Fahrzeit: 8,90 min

* Summe der Teilstrecken: 1a 4,83 + 8,69 min, 1c 6,72 + 8,20 min.

Zusätzliche Warte- und Umsteigezeiten nicht enthalten, bei 1a Fußweg/Umstieg Süd berücksichtigen, bei 1c ebenfalls umstieg berücksichtigen.

pphpd = Personen je Stunde und Richtung

Multikriterienanalyse: 1a liegt vorn

Die Kapazitätsanforderung ist ein Ausschlusskriterium für 1b in einfacher Ausführung

Aspekt	Gewichtung	Variante 1a Südstrecke	Variante 1b Direktstrecke	Variante 1c Nordstrecke	Variante 3 Oststrecke
Setzungsempfindlichkeit	20%	2	2	1	2
Genehmigungsrechtliche Machbarkeit	15%	3	3	3	2
Umfeldbedingte Einschränkungen	10%	4	4	4	2
Kapazität	20%	5	x	5	4
Erlöse	10%	2	5	3	5
Investitionskosten (CAPEX)	15%	2	5	2	4
Betriebskosten (OPEX)	10%	3	5	3	1
Gewichtete Gesamtbewertung	100%	3,05	x	2,95	2,9
Rangfolge innerhalb der Bewertung		1	Die Variante ist nicht konform.	2	Separat zu beurteilen

Berechnung: Summe aus Bewertungspunktzahl × Gewichtung. Die Gesamtbewertung liegt damit auf einer Skala von 1,00 bis 5,00.

* Variante 3 ist eine optionale Ergänzung und nicht Bestandteil der Rangfolge der Grundvarianten.

Kosten und Kapazität: der zentrale Zielkonflikt

Günstig ist nur dann relevant, wenn die funktionale Grundanforderung erfüllt wird

Variante	Gesamtkosten	Kapazität (pphpd)
1a	50,3 Mio. €	3.500
1b	27,0 Mio. €	1.800
1c	51,3 Mio. €	3.500
3*	27,6 Mio. €	3.500

	Mittleres Szenario		Defensives Szenario	
Besucherzahlen	2.000.000	400.000	1.800.000	360.000
Variante 1a	€ 12,22		€ 13,57	
Variante 1b	€ 6,47		€ 7,18	
Variante 1c	€ 12,47		€ 13,85	
Variante 3	€ 6,62	€ 33,10	€ 7,36	€ 36,75
Variant 1a + 3	€ 18,84 ¹		€ 19,91 ¹	
Variant 1b + 3	€ 13,09		€ 14,54	
Variant 1c + 3	€ 19,09		€ 21,21	

1b

verfehlt die erforderliche Kapazität um fast die Hälfte.

Eine Doppelausführung hebt den Kostenvorteil auf.

Wesentliche Risiken und noch ausstehende Nachweise

Die nächste Phase reduziert gezielt Unsicherheiten als Grundlage für eine Investitionsentscheidung

Untergrund & Grundwasser

Kippen bis ca. 185 m; Setzungen, Porenwasserdruck und Böschungstabilität standortbezogen nachweisen.

Bauzeit & Logistik

Baubeginn im Betriebsgelände nach aktuellem Hinweis frühestens Anfang 2036; Bauablauf und Puffer verifizieren.

Betriebsverfügbarkeit

Mehrtägige oder mehrwöchige Stillstände sind als Worst Case in Betriebskonzept, Vertrag und Business Case aufzunehmen.

Genehmigung

Planfeststellung nach SeilbG NRW plus bergrechtliche Einzelfallprüfung und frühe Abstimmung mit RWE und Behörden.

Kosten & Restwert

Standortkosten, Auflagen, Rückbau und Wiederverwendung weiter quantifizieren; Restwert hängt von erfolgreicher Wiederverwendung ab.

Sicherheit & Evakuierung

Räumungszeiten, Wegekapazitäten, Rettungszufahrten und Einsatzorganisation quantitativ nachweisen.

Ergänzung zu Variante 3: A61-Querung frühzeitig mit der Autobahnbehörde abstimmen.
Trotz bester technischer Ausgangsbedingungen aus RWE-Sicht besteht ein Ablehnungsrisiko.

Fazit: Variante 1a als vorläufige Vorzugstrasse der Grundvarianten

Die Vorzugsvariante ist vorläufig und ausdrücklich an Voraussetzungen geknüpft



Variant 1a



Variant 1c



Variant 3

Empfehlung

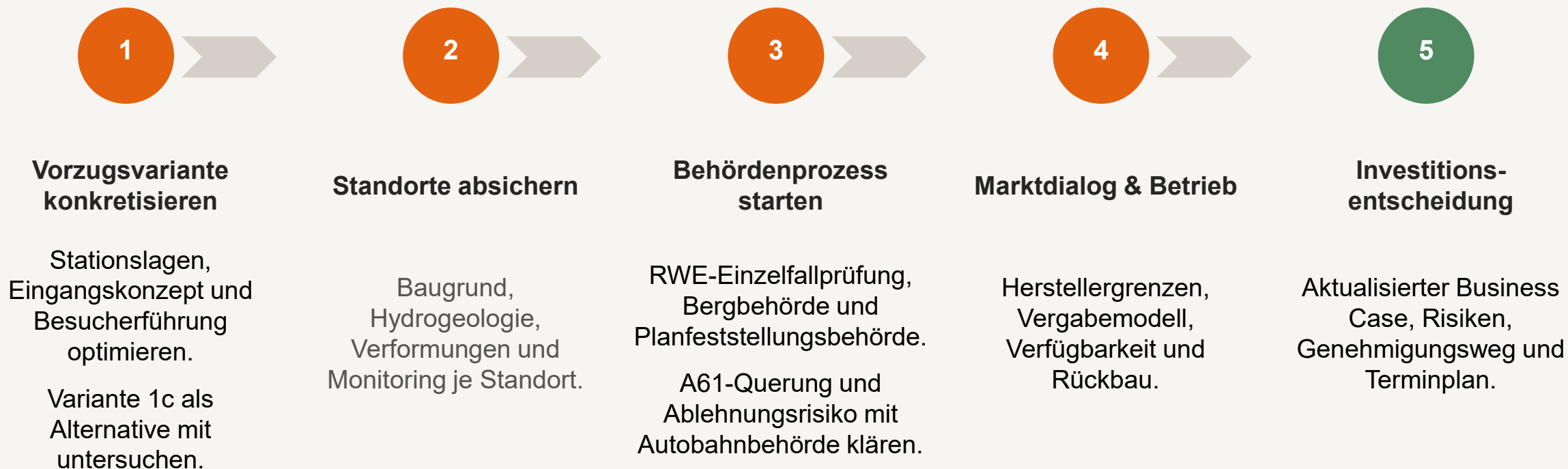
- **Variante 1a:** als vorläufige Vorzugstrasse in die nächste Planungsphase übernehmen.
- **Variante 1c:** parallel als Alternative untersuchen.
- **Variante 3:** aus RWE-Sicht technisch am besten. Separat bewerten und A61-Querung klären.

Voraussetzungen

Technische Beherrschbarkeit kritischer Standorte
Bau- und Logistknachweis ab 2036
Sicherheits-, Monitoring- und Wiederfreigabekonzept
Bestätigung durch RWE, Behörden und
Seilbahnlieferant

Nächste Schritte bis zur Investitionsentscheidung

Ein gestuftes Vorgehen mit klaren Entscheidungspunkten zur Fortführung oder zum Abbruch



Entscheidungstor: erst nach belastbaren Standortnachweisen, Behördenabstimmung und aktualisiertem Business Case.

Beschlussvorschlag

Welche Richtung soll politisch freigegeben werden?

Die Bürgermeister unterstützen:

1. die Weiterverfolgung von Variante 1a als vorläufige Vorzugstrasse.
2. die Untersuchung von Variante 1c als Alternative.
3. eine separate Nutzen- und Wirtschaftlichkeitsentscheidung zu Variante 3, die aus RWE-Sicht die besten technischen Ausgangsbedingungen bietet.
4. die Durchführung der vertiefenden technischen, genehmigungsrechtlichen und wirtschaftlichen Untersuchungen.
5. die Klärung der A61-Querung und des Ablehnungsrisikos durch die Autobahnbehörde.
6. eine spätere Investitionsentscheidung erst nach Erfüllung der definierten Entscheidungstore.

HEUTE: RICHTUNGSENTSCHEIDUNG, KEIN BAUBESCHLUSS

Vielen Dank

Seilbahn IGA Garzweiler 2037

