



Wer, wie, was
Regiotram: Antworten auf
Fragen, die sich viele
Bürger*innen stellen

Seite 2

Info-Tour
Die Verantwortlichen suchen
das Gespräch mit Ihnen.

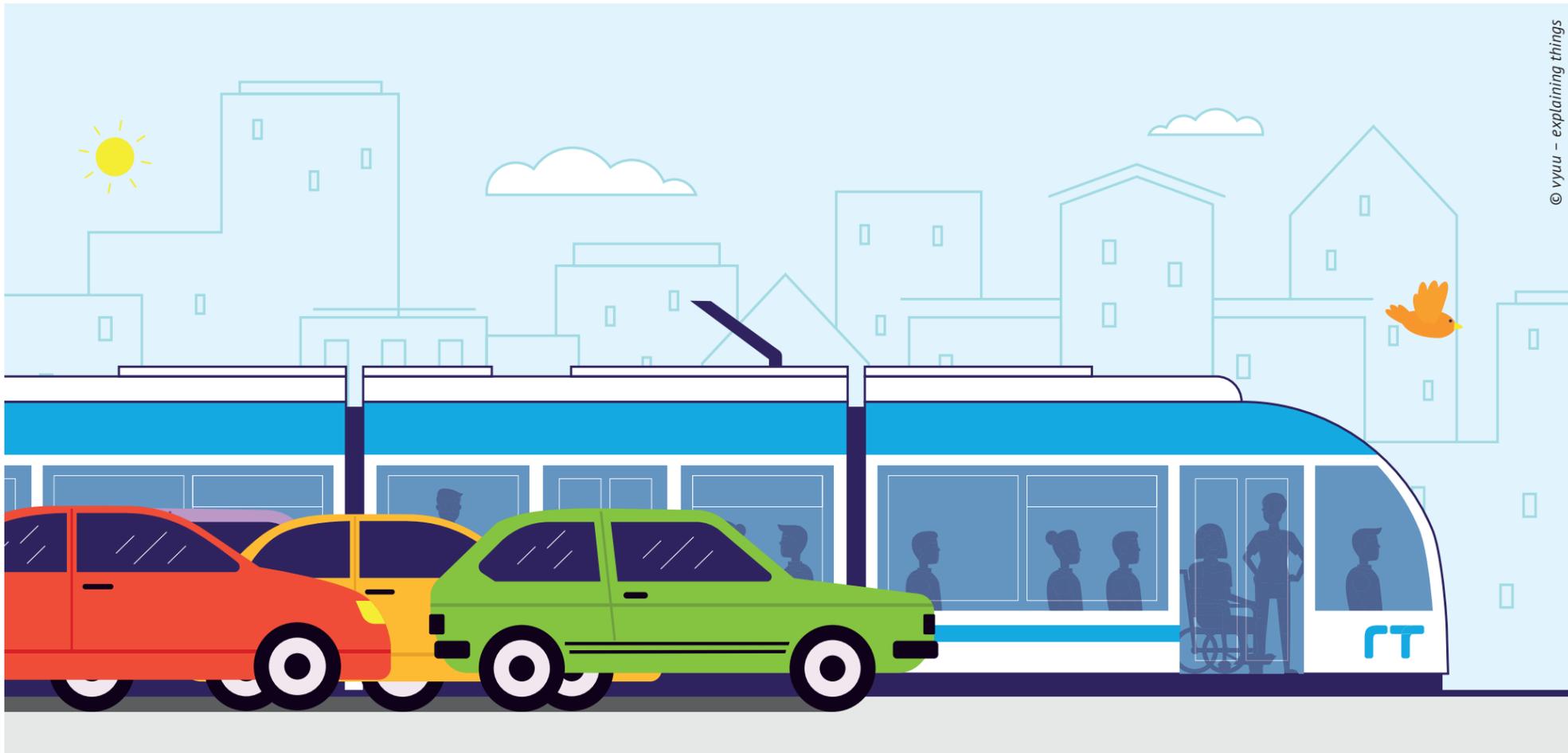
Seite 3

Auf einen Blick
Wo die Regiotram halten soll
und wie es weitergeht

Seite 4

REGIOTRAM AACHEN

Bürger:innen-Informationen für Stadt und StädteRegion Aachen



© vyuu – explaining things

Eine Tram für die Region

Wie man Pendler:innen bequem, schnell und klimafreundlich von Baesweiler nach Aachen bringen kann.

70.000 Pendlerfahrten täglich: Die aktuelle Verkehrssituation stellt Aachen und den Norden der StädteRegion vor große Herausforderungen. Und in Zukunft werden noch mehr Menschen vom Umland in die Stadt und zurück pendeln. Doch schon heute herrscht auf vielen Straßen zu viel Verkehr. Wer zum Beispiel am frühen Abend, auf dem Weg nach Hause, auf der Krefelder Straße in Aachen feststeckt, weiß wovon die Rede ist. Da braucht man schon mal locker eine Stunde bis Baesweiler.

Die Vorteile einer Tram

Damit die Fahrt vom Aachener Hauptbahnhof über den Elisenbrunnen und die Krefelder Straße bis nach Würselen, Alsdorf und Baesweiler nicht nur schneller, sondern auch bequemer und klimafreundlich ausfällt, suchen die Stadt Aachen, die StädteRegion mit Würselen, Alsdorf und Baesweiler, der Aachener Verkehrsverbund und auch die ASEAG nach Lösungen.

Eine Lösung ist eine Tram, die die Kommunen auf direktem Weg verbindet. Eine Straßenbahn könnte den Großteil der Pendelnden deutlich komfortabler als bisher aus der Region in die Stadt und zurückbringen – und perspektivisch auch den Forschungsflugplatz Merzbrück anbinden. Denn eine Tram ist schneller, verlässlicher und bequemer als ein Bus. Sie entlastet die Straßen und sorgt damit für weniger Stau und Lärm. Sie reduziert Schadstoffe in der Luft, ein Plus für den Klimaschutz. Und sie fährt anders als Pkw und Busse einfach am Stau vorbei.

Da war doch was

Ja, richtig. Vor genau einem Jahr haben die Projektbeteiligten die Idee einer Tram schon einmal vorgestellt, denn im September 2022 lagen die Ergebnisse einer ersten Untersuchung vor, die geprüft hat, ob eine Straßenbahn für die Region machbar ist. Das Ergebnis: Eine Tram, die vom Aachener Hauptbahnhof bis nach Baesweiler

fährt, ist sinnig und realisierbar. Inzwischen haben die Gutachter aus Karlsruhe die Rahmenbedingungen einer solchen Tram tiefer geprüft und erklärt: Sie ist nicht nur technisch und betrieblich machbar, sondern auch wirtschaftlich sinnvoll. Dabei gibt es im Ergebnis zwei Varianten, die sich in der Streckenführung in Alsdorf unterscheiden und alternativ zur Krefelder Straße den Grünen Weg anbinden. Vorgesehen ist eine Taktung von 7,5 Minuten zwischen Aachen und Würselen und eine Taktung von 15 Minuten zwischen Würselen und Baesweiler. Eine Fahrt zwischen Aachen Bushof und Baesweiler in der Schaf würde dann rund 35 Minuten dauern.

Wirtschaftlicher Nutzen macht Fördermittel möglich

Jetzt beschäftigt sich die Politik in den Kommunen und der StädteRegion mit dem Vorhaben. Wenn sich die zuständigen Gremien im Herbst 2023 dafür aussprechen, das Projekt weiterzuverfolgen,

kann die Planung beginnen. Projekte des öffentlichen Nahverkehrs können mit öffentlichen Mitteln gefördert werden, wenn klar ist, dass der wirtschaftliche Nutzen die Kosten der Investition übersteigt. Das wäre bei der Regiotram der Fall, wie die unabhängigen Gutachter festgestellt haben. Bis zu 95 Prozent der Kosten können bei solchen Projekten gefördert werden.

Das heißt: Die Regiotram könnte in rund zehn bis fünfzehn Jahren auf der Schiene sein.

www.regiotram-aachen.de





Wer, wie, was?

Warum handfeste Zahlen und wirtschaftliche Fakten für den Bau einer Tram in Aachen und den Nordkommunen der StädteRegion sprechen.

» Wer steckt überhaupt hinter dem Projekt Regiotram?

Die Idee kommt von der Initiative Aachen e.V. (initiative-aachen.de). Die Regiotram ist ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Aachen, der StädteRegion Aachen, der Kommunen Würselen, Alsdorf, Baesweiler und des Aachener Verkehrsverbunds.



» Welche Vorteile hat die Regiotram?

Sie ist nicht nur schnell und bequem, sie bietet älteren und behinderten Menschen auch mehr Komfort in der Nutzung. Und sie erleichtert die Mitnahme von Fahrrädern. Sie öffnet zudem weitere Zukunftschancen, z.B. klimafreundliche Möglichkeiten für die Erschließung neuer Baugebiete.

» Was ist der aktuelle Stand?

Die zweistufige Machbarkeitsstudie ist vollständig abgeschlossen. Die Ergebnisse zeigen: Zwei Varianten sind machbar und sinnvoll.



» Was ist eine Machbarkeitsstudie?

Eine Machbarkeitsstudie prüft, ob ein geplantes Projekt technisch umsetzbar und volkswirtschaftlich sinnvoll ist.

» Wer hat die Machbarkeitsstudie zur Regiotram durchgeführt?

Eine Arbeitsgemeinschaft aus erfahrenen Expert:innen, nach europaweiter Ausschreibung. Der Auftrag ging an die TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK-Consult) und PTV Transport Consult GmbH (PTV), ebenfalls aus Karlsruhe.

» Was wurde untersucht?

Drei Szenarien: ein Schnellbus, eine Tram auf bestehenden und ehemaligen (Bahn-) Strecken und eine Ausführung mit neuer Trasse, die sogenannte Regiotram Direkt. Als sinnvoll hat sich nur die Regiotram Direkt erwiesen.

» Wie komme ich von der Tramhaltestelle zu meinem Arbeitsplatz?

Mit dem Bus, einem E-Scooter, zu Fuß? Entscheiden Sie selbst: Weiter im Stau stehen oder Zeit für Familie und Freunde sparen – mit nur einem Umstieg.

» Warum ist der Ast nach Merzbrück zunächst nicht Gegenstand der beginnenden Planung?

Am Forschungsflugplatz Merzbrück soll das zentrale Strukturwandelprojekt der StädteRegion Aachen mit nach derzeitigen Berech-

» Warum wird die Verlängerung der Trasse bis zum Aachener Hauptbahnhof empfohlen – und das quer durch die Stadt?

Es geht darum, die wesentlichen Nachfragerströme abzugreifen und entsprechende Busleistungen zu ersetzen oder sinnvoll zu verlagern. Die Ziele der Fahrgäste liegen in der Aachener Innenstadt oder lassen sich nach einem Umstieg mit dem Bus erreichen. Daher sind auch die Verknüpfung am Bushof und die Erschließung der Innenstadt mit der Regiotram sinnvoll.



» In Alsdorf gibt es zwei Varianten. Welche soll hier umgesetzt werden?

Die Variante „Alsdorf Zentrum“ verknüpft Busverkehr, Euregiobahn und Regiotram am Bahnhof Alsdorf Annapark optimal und erschließt über die Bahnhofstraße und Luisenstraße das Alsdorfer Zentrum. Hierbei muss eine Kreuzung mit der Eisenbahnstrecke Stolberg – Herzogenrath hergestellt werden.

Die zweite Variante nutzt eine bestehende Unterführung der Eisenbahn am Kurt-Koblitz-Ring/B57 und ist günstiger. Die Erschließungswirkung und damit der Nutzen sind jedoch als geringer einzuschätzen. Aufgrund der verkehrlichen Wirkungen und dem insgesamt größeren Nutzen empfehlen die Verwaltungen und der AVV die Variante durch das Stadtzentrum. Eine Entscheidung hierüber muss die Kommunalpolitik jedoch noch treffen.

» Welche Fahrzeuge werden als Regiotram fahren?

Die konkreten Fahrzeuge stehen derzeit noch nicht fest. In der Machbarkeitsstudie wurden 37 Meter lange Zweirichtungsfahrzeuge vorgesehen. Diese Niederflurbahnen sind barrierefrei nutzbar und bieten 228 Fahrgästen Platz, sind also deutlich größer und komfortabler als ein Bus. Angetrieben werden die Straßenbahnen elektrisch über eine Oberleitung. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit zu oberleitungsfreien Abschnitten.

» Wann ist die Regiotram startbereit?

In rund zehn bis fünfzehn Jahren könnte die Regiotram im Einsatz sein.



» Sind Erweiterungen der Regiotram-Strecke vorgesehen?

Die Projektpartner konzentrieren sich auf die Strecke Aachen Normaluhr bis Baesweiler Nord und den Ast zum Strukturwandelprojekt Forschungsflugplatz Merzbrück. Erweiterungen sind derzeit nicht geplant. Sinnvolle Ergänzungen können jedoch nach Fertigstellung der Regiotramstrecke vorgenommen werden. Der Gutachter schlägt hierfür insbesondere Strecken innerhalb der Stadt Aachen vor.

» Die Zahlen sind aktuell erhoben worden. Wie können wir sicher sein, dass die Zahlen in zehn Jahren noch relevant sind?

Die Berechnungen beruhen auf aktuellen Strukturdaten (Einwohnerzahlen, Arbeitsplätze, Schulplätze) sowie deren Prognosen für 2030. Hier gehen die Planungen der Kommunen und die Prognosen von IT.NRW in die Datengrundlage ein. Ist die Wirtschaftlichkeit abschließend nachgewiesen (dies muss durch eine vollständige Standardisierte Bewertung noch erbracht werden), wird hiervon auch für die Zukunft ausgegangen. Eine Neubewertung ist dann nicht notwendig.



» Wie teuer ist das Projekt?

Die geschätzten Investitionskosten liegen je nach Planungsvariante zwischen rund 290 und 335 Millionen Euro. Für die Planungs- und Investitionskosten kann mit einer Förderung von Bund und Land gerechnet werden. Diese decken maximal 95 Prozent der Kosten. Die restlichen Kosten müssen die Kommunen (und/oder die StädteRegion) aufbringen. Ein Verteilungsschlüssel steht hierzu noch nicht fest. Nicht eingerechnet sind zusätzliche städtebauliche Maßnahmen, die die Kommunen im Rahmen der Umsetzung der Regiotram vornehmen.

Machbar, Frau Nachbar!

Täglich 38.000 Fahrten mit der Regiotram sind ein starkes Argument.

Bevor die Idee der Regiotram in eine konkrete Planung münden kann, wurde unter anderem geprüft, ob das Projekt sinnvoll und realisierbar ist. Dies ist in der zweistufigen Machbarkeitsstudie geschehen, die in der endgültigen Fassung seit Juli dieses Jahres auf dem Tisch liegt. Das Ergebnis vorneweg: Technisch machbar sind alle vier untersuchten Trassenvarianten zwischen Aachen Normaluhr und Baesweiler Nord, aber nur bei zweien kamen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass sie nach derzeitigen Berechnungsmaßstäben wirtschaftlich sind und der erwartete Nutzen die Kosten übersteigt.

Dieser Nachweis ist eine Voraussetzung für eine öffentliche Förderung. Konkret: Wird er erreicht, übernehmen Bund (75 Prozent) und Land (20 Prozent) einen Großteil der Kosten. Die Städte müssen demnach noch fünf Prozent aufbringen. Um den Nutzen-Kosten-Indikator

zu errechnen, sind verschiedene Zahlen und Annahmen zu berücksichtigen, die in einem gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren der Standardisierten Bewertung festgelegt sind. Eines dieser Kriterien ist die Zahl der Fahrten von Menschen, die aufgrund der Regiotram in den öffentlichen Personenverkehr umsteigen. Die Experten rechnen mit 38.000 Fahrten, die täglich mit der Regiotram zurückgelegt werden. Dies würde bedeuten, dass jährlich 2,28 Millionen zusätzliche Fahrten mit der Tram und auch mit den daran angebotenen Bustrassen erfolgen würden.

Auch die Umwelt gewinnt

Natürlich spielen die Baukosten eine Rolle bei den Berechnungen. Diese liegen je nach Variante zwischen etwa 290 und 330 Millionen Euro. Auch die Anschaffung der Fahrzeuge und deren Betrieb und Wartung fließen als

Indikatoren mit ein. Aber eben auch positive Effekte wie verringerte Schadstoffemissionen und der reduzierte Energieverbrauch. Auch die Entlastung der Verkehrssysteme wird bei der Betrachtung der Experten einbezogen.

Der Bericht zur Machbarkeitsstudie des Büros TTK (TransportTechnologie-Consult Karlsruhe) ist auf der Regiotram-Webseite (www.regiotram-aachen.de) nachzulesen. Die Gutachter kommen darin nach Berücksichtigung eines Kosten-Risikozuschlags von 30 Prozent zu dem Schluss, dass zwei Varianten volkswirtschaftlich sinnvoll sind. Sie unterscheiden sich nur im Streckenabschnitt Alsdorf – die eine Variante führt über den Kurt-Koblitz-Ring, die andere in die Innenstadt zum Annapark, wo ein unmittelbarer Umstieg auch auf die Euregiobahn möglich wäre. Letztere sehen Kommunen und AVV als Vorzugsvariante an, weil sie die meisten Menschen erreicht.



Sie informieren entlang der Bahntrasse (v.l.n.r.): Städteregionsrat Dr. Tim Grüttemeier, Bürgermeister Pierre Froesch (Baesweiler), Bürgermeister Roger Nießen (Würselen), Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen (Aachen) und Bürgermeister Alfred Sonders (Alsdorf). Kommen Sie vorbei!

» Die Regiotram im Dialog ...

... mit Alsdorf

11.00 – 15.00 Uhr Offener Infostand

- 11.00 Uhr Start Infostand
- 13.00 Uhr Begrüßung Bürgermeister Alfred Sonders
- 13.15 Uhr Gespräch „Nachhaltige Mobilität für Alsdorf“
- 14.30 Uhr Gespräch „Alsdorf – gut erreichbar“

Sa. 09.09.
11.00 – 15.00 Uhr
am Denkmalplatz

So. 10.09.
13.30 – 17.30 Uhr
am Markt

... mit Würselen

13.30 – 17.30 Uhr Offener Infostand

- 13.30 Uhr Start Infostand
- 14.30 Uhr Begrüßung Städteregionsrat Dr. Tim Grüttemeier und Bürgermeister Roger Nießen
- 14.40 Uhr Gespräch „Würselen – vernetzt in der Städteregion“
- 15.30 Uhr Gespräch „Nachhaltige Mobilität für Würselen“
- 16.30 Uhr Gespräch „Würselen – gut erreichbar“

... mit Aachen

11.00 – 18.00 Uhr Offener Infostand

- 12.00 Uhr Begrüßung Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen, Städteregionsrat Dr. Tim Grüttemeier und die Bürgermeister Pierre Froesch, Roger Nießen, Alfred Sonders sowie AVV-Geschäftsführer Hans-Peter Geulen

Diskussionsrunden: Die Regiotram trifft ...

- 12.30 Uhr ... den Handel
- 13.30 Uhr ... das Mobilitätskonzept
- 14.30 Uhr ... Unternehmen
- 15.30 Uhr ... Tourismus
- 16.30 Uhr ... den Radverkehr
- 17.30 Uhr ... Verkehrsteilnehmende

16.00 Uhr Trassenspaziergang „Misereor“

Nachgefragt



Robert Moonen,
Stadionsprecher
Alemannia Aachen

„Es war damals ein großer Fehler, unsere Tram abzuschaffen. Ich hoffe, dass dieser Fehler revidiert wird. Eine Tram ist ein wirklicher Mehrwert für Aachen – für den Einzelhandel ebenso wie als perfekte Achse zum Sportpark Soers. Meine Bitte: Packt es an!“



Ralf Bauckhage,
Schulleiter
Gustav-Heinemann-
Gesamtschule Alsdorf

„Die Regiotram ist für die Stadt Alsdorf und deren Schulen von großer Bedeutung. Eine verbesserte Infrastruktur im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel erleichtert vielen Schüler:innen ihren täglichen Schulweg – somit trägt die Regiotram auch ein Stück weit zur Verkehrswende bei.“



Lena Zumfeld,
Stadt-, Raum- und
Verkehrsplanerin
Stadt Baesweiler

„Die Regiotram ist eine große Chance für die Stadt und ihre Einwohner, da sie als erste Schienenanbindung Baesweilers eine beschleunigte Verbindung zum Oberzentrum Aachen bietet. Insbesondere jüngere Menschen wie Studenten und Schüler profitieren beim Pendeln zu den Hochschulen und bei Fahrten zu ihren Freizeitaktivitäten.“

Do. 14.09.
12.00 – 16.00 Uhr
am Feuerwehrturn

... mit Baesweiler

12.00 – 16.00 Uhr Offener Infostand

- 12.00 Uhr Begrüßung Bürgermeister Pierre Froesch
- 12.15 Uhr Gespräch „Nachhaltige Mobilität für Baesweiler“
- 13.30 Uhr Trassenspaziergang Bushof (ZOB) – In der Schaf
- 15.00 Uhr Gespräch „Baesweiler – gut unterwegs“

Di. 12.09.
11.00 – 18.00 Uhr
am Holzgraben



Hier geht's lang

Die Trassenführung der Regiotram steht im Großen und Ganzen fest. (Siehe Karte rechts) Vor allem in den innerstädtischen Bereichen muss die Aufteilung des Straßenquerschnitts aber noch im Detail geplant werden. Die Machbarkeitsstudie hat hierfür einen Vorschlag geliefert, der umsetzbar ist. Die optimale Lösung kann aber erst im Rahmen der anstehenden Planung erarbeitet werden. Dabei müssen Nutzungskonflikte erkannt und aufgelöst werden, um alle Belange ins bestmögliche Verhältnis zueinander zu setzen.

Herausforderung Annapark

An den Abschnitten Aachen Hauptbahnhof – Aachen Misereor, Baesweiler Kloshaus oder Baesweiler Nord zeigen die Gutachter mögliche Varianten der Verteilung des Straßenraumes auf. Sie geben einen Hinweis auf die Bandbreite der Entscheidungen, die auch an anderen Abschnitten getroffen werden müssen. Die größte einzelne technische Herausforderung in der Planung und Umsetzung wird die Querung der Euregio-bahn in Alsdorf Annapark sein.

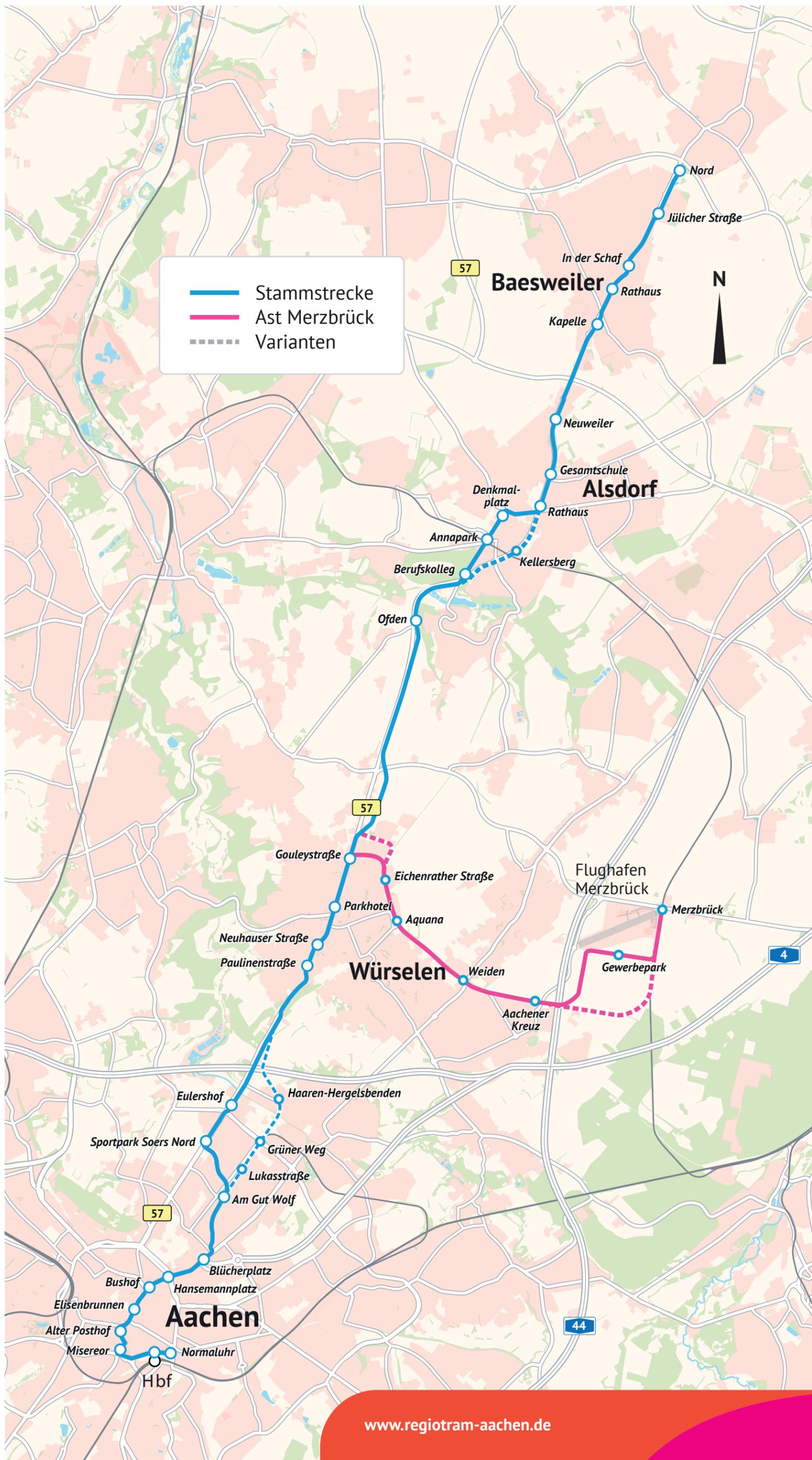
Und so geht's weiter

Die Politik in den beteiligten Städten und der StädteRegion Aachen berät ab September über die nächsten Schritte und fasst entsprechende Beschlüsse. Wenn sich die Gremien dafür aussprechen, das Projekt weiterzuverfolgen, kann in einem ersten Schritt die Vorplanung beginnen.

Dabei ist klar, dass es für die Realisierung der Regiotram einen langen Atem braucht. Bis am Ende ein genehmigungsfähiger Planungsstand erreicht ist, rechnet man mit drei bis fünf Jahren. Weitere Änderungen können dann in der darauffolgenden Genehmigungsphase, dem sogenannten Planfeststellungsverfahren, erfolgen. Dieses Verfahren prüft die Planungen und berücksichtigt in einem formellen Prozess die Belange unter anderem von Bevölkerung, Naturschutz, Wirtschaft, Umwelt sowie Zivilschutz. Das dauert zwei bis drei Jahre.

Fünf Jahre Bauzeit

Der anschließende Bau benötigt weitere vier bis fünf Jahre. In rund zehn bis fünfzehn Jahren könnte die Regiotram also im Einsatz sein. Den gesamten Planungs- und Bauprozess werden Dialoge mit der Öffentlichkeit begleiten. Bleiben Sie am Ball!



www.regiotram-aachen.de