

stadtseiten

Bürgerinformation der Stadt Aachen

www.aachen.de/stadtseiten

Nr.1

Jahrgang 6



Campusbahn: Bürger entscheiden am 10. März

OB Marcel Philipp: „Eine einmalige Chance für Aachen“

Am Sonntag, 10. März, wird über die Campusbahn abgestimmt – eine moderne Stadtbahn, die ab 2019 vom Universitätsklinikum über den RWTH-Campus zur Innenstadt und weiter bis nach Brand fahren soll – teilweise sogar oberleitungsfrei.

Die Campusbahn ist für die Entwicklung Aachens von großer Bedeutung. Eine Stadtbahn ist nicht nur ein Verkehrsmittel, mit dem Menschen zwischen zwei Punkten befördert werden können. Sie bedeutet mehr für unsere Stadt: Wirtschaft und Einzelhandel werden gestärkt, die Umwelt entlastet. Darüber hinaus trägt sie dazu bei, viele Verkehrsprobleme dauerhaft und nachhaltig zu lösen.

Stadtbahnen erleben seit einigen Jahren eine Renaissance: In vielen französischen Städten ebenso wie in unserer unmittelbaren Umgebung entstehen neue Straßenbahnen, zum Beispiel in Maastricht und Lüttich. Städte also, die kleiner sind als Aachen. Weltweit werden neue Straßenbahnen gebaut. Können wir uns eine solche Stadtbahn leisten? Das ist die wichtigste Frage bei der Entscheidung über dieses Projekt. Der städtische Haushalt wird mit 4 bis 6,5 Millionen Euro jährlich belastet - eine Zahl, die durch ein von der Industrie- und Handelskammer beauftragtes Wirtschaftsprüfungsunternehmen bestätigt wur-

de. Diese Summe enthält nicht nur die Betriebskosten für die Campusbahn, sondern auch Zins und Tilgung für den aufgenommenen Kredit.

Wir können uns diese Kosten nicht nur leisten, es wäre unvernünftig, auf diese Investition zu verzichten. Denn auch mögliche Alternativen belasten unseren Haushalt, wären aber nicht mit den zahlreichen positiven Nebeneffekten verknüpft, die wir mit der Stadtbahn erhalten. Wir haben mehrere Möglichkeiten, diese Summe im Haushalt aufzubringen, deren Anteil gemessen am derzeitigen Haushaltsvolumen zwischen 0,85 und 1,3 Prozent beträgt. Ob wir die ab 2019 zu erwartenden Einsparungen durch den Wegfall unserer Beiträge an den Fonds deutsche Einheit – derzeit 15 Millionen Euro jährlich – dazu nutzen sollten, die Stadtbahn zu finanzieren, müssen wir zu gegebener Zeit diskutieren. Einsparungen im Kultur- oder Bildungsbereich wird es jedenfalls nicht geben.

1974 hat Aachen die „Tram“ abgeschafft. Das damalige Netz mit rund 180 Kilometern Streckenlänge war einmal das viertgrößte Deutschlands. In den siebziger Jahren sollte Platz geschaffen werden für den Autoverkehr. Heute ist das verträgliche Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel der Schlüssel für die Bewältigung der Verkehrsprobleme unserer Städte. Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes soll erhalten bleiben, gleichzeitig muss die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs steigen. Die

Fahrgastzahlen sind in den letzten Jahren stark gestiegen. Nicht nur die Benzinpreisentwicklung, sondern auch ein verändertes Mobilitätsverhalten tragen dazu bei, dass weitere Zuwächse zu erwarten sind. Mit einem Bussystem allein lässt sich dies nicht mehr bewältigen. Aachen kämpft aufgrund der besonderen Talkesselage der Stadt mit erhöhten Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Werten. Die Campusbahn wird daher mit einem innovativen System der Elektromobilität verknüpft. Dies führt auch zu einer Verbesserung der Luftqualität.

Aachen hat durch die Aufnahme der Campusbahn in das Förderprogramm von Bund und Land jetzt die einmalige Chance, sein Verkehrssystem zu modernisieren und zukunftsfähig zu gestalten. Mit dieser Ausgabe der Stadtseiten zum Bürgerentscheid am 10. März möchten wir Sie umfassend über das Projekt Campusbahn informieren. Ein wichtiger Gesichtspunkt dabei ist die Finanzierung des Projektes. Mehr Informationen dazu finden Sie auf Seite 4. Viele Einzelaspekte der geplanten Stadtbahn sind auf den Seiten 2 und 3 aufgeführt. Zahlreiche Veranstaltungen zu dem Projekt sind in den nächsten Wochen geplant, mehr dazu unter www.campusbahn.de und www.facebook.de/campusbahn.

Ihr
Marcel Philipp
Oberbürgermeister der Stadt Aachen

Mit einem Ratsbürgerentscheid überträgt der Rat den Bürgern die Entscheidung. Er wird jedoch nur dann gültig, wenn mindestens 10 Prozent der Wahlberechtigten entweder dafür oder dagegen stimmen. Falls dieses Quorum nicht erreicht wird, gilt die vom Rat getroffene Entscheidung zugunsten der Campusbahn.

Abstimmungsfrage:
Sind Sie für den Bau der Campusbahn?

Abstimmungsberechtigt:
Alle Bürgerinnen und Bürger mit Erstwohnsitz in Aachen ab 16 Jahre, ebenso EU-Bürger

Abstimmungslokale:
Am 10. März von 8 bis 18 Uhr geöffnet. Mitzubringen: Personalausweis bzw. Identitätskarte. Nur das Abstimmungslokal aufsuchen, das auf der Benachrichtigung angegeben ist.

Briefabstimmung:
Antrag bis Fr., 8. März, um 18 Uhr bei den Bezirksämtern oder beim Sachbereich Wahlen in der Hackländerstraße 1, Unterlagen müssen bis So., 10. März bis 16 Uhr in der Hackländerstraße 1, vorliegen

Ergebnisbekanntgabe:
Am So., 10. März, ist der Krönungssaal des Rathauses ab 18 Uhr geöffnet. S. auch www.aachen.de/ratsbuengerentscheid

Ja zur Campusbahn

Gute Gründe für eine Stadtbahn in Aachen

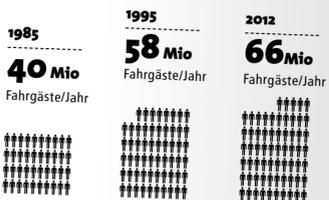
1 Verkehrsplanung braucht Weitsicht

Aachens Busse platzen aus allen Nähten

Und die Fahrgastzahlen steigen weiter.

Schon heute zu Spitzenzeiten ausgelastet – Tendenz steigend

Gerade im innerstädtischen Bereich stößt das Verkehrssystem Bus schon heute an seine Belastungsgrenzen. Die erwartete Nachfrage kann zu Spitzenzeiten nicht mehr abgedeckt werden.



200 Personen

in einer Bahn mit 30 Meter Länge statt in 100 Autos auf einer Länge von 500 Metern.



2 Umweltschutz braucht Strategien

Aachens Luft soll sauber werden

Feinstaub und Stickstoffdioxid in der Innenstadt werden reduziert.

Geringere Umweltbelastung bei steigender Mobilität

Die gestiegenen Ansprüche an die Luftqualität und die bestehenden Lärmbelastungen stellen die Stadt vor besondere Herausforderungen. Die Kessellage der Stadt Aachen und das dichte Straßennetz bewirken häufig Überschreitungen der Grenzwerte für Luft- und Lärmemissionen.

815.000 Liter Diesel
2135 Tonnen CO₂ können durch die Campusbahn pro Jahr eingespart werden

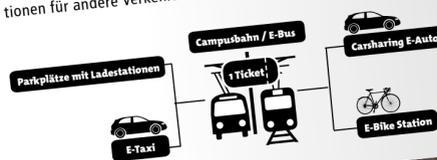
3 Die Energiewende braucht Akteure

Aachen stellt die Weichen für Elektromobilität

Elektromobile Busse, Autos und Fahrräder nutzen die mit der Campusbahn geschaffene Infrastruktur.

Ein ganzheitlicher Mobilitätsverbund

Die für die Energieversorgung der Campusbahn benötigten Unterwerke können gleichzeitig und kostengünstig als Schnell-Ladestationen für andere Verkehrsmittel genutzt werden.



4 Infrastruktur braucht Investitionen

Aachen kann sich die Campusbahn leisten

Die Finanzierung der Kosten für eine Stadtbahn ist möglich.

Bessere Anbindung der Stadtteile

Die Campusbahn wird ab 2019 jährliche Kosten in Höhe von 4 bis 6,5 Mio. Euro verursachen (s. Seite 4) – das entspricht 0,85 bis 1,3 Prozent des jetzigen Haushalts. Es stehen mehrere Möglichkeiten zur Verfügung, diese Summe zu finanzieren. Ob dies beispielsweise über die dann wegfallenden Beiträge zum Fonds deutscher Einheiten (z.Zt. 15 Mio. Euro jährlich) erfolgen könnte, wird zu diskutieren sein. Es wird wegen der Campusbahn keine Einsparungen in anderen Bereichen, etwa bei der Bildung oder Kultur geben.

Der städtische Haushaltsanteil

Das sind 0,85% bis 1,3% des städtischen Haushalts des Jahres 2012

8 Städte brauchen Entwicklung

Aachen ist in guter Gesellschaft

Nicht nur in Aachen, auch in Maastricht und Lüttich ist die Wiedereinführung einer Stadtbahn geplant.

Aachen nutzt den weltweiten Trend

Die Renaissance der Straßenbahn hat in Frankreich in den 80er Jahren eingesetzt – der Trend setzt sich heute weltweit fort. Selbst eine Stadt wie Valenciennes mit 45.000 Einwohnern hat 2006 nach 40 Jahren die erste (von 4) Straßenbahnlinien eingeführt. Maastricht hat im Dezember 2012 die „tram“ nach Hasselt beschlossen – sie führt mitten durch die Innenstadt. Lüttich plant ebenfalls. Auf die Stadtgröße kommt es dabei nicht an.

Rollstühle und Kinderwagen, herzlich Willkommen!

Die Campusbahn wird vollkommen barrierefrei – sowohl an den Bahnsteigen als auch durch mehr Komfort beim Fahren. Moderne Niederflur-Fahrzeuge erleichtern den Einstieg, es entsteht mehr Platz für Rollstühle, Kinderwagen und Gepäck. Die Campusbahn ist im Schnitt 10 Minuten schneller in der Innenstadt als der Bus.



6 Campusbahn braucht sanierte Kanäle

Aachen baut auf gute Infrastruktur

Wenn die Infrastruktur in Ordnung ist, lässt sich die Bauzeit erheblich verkürzen.

Strategische Stadtentwicklung

Je besser der Kanal in Schuss ist, desto schneller geht es mit dem Bau der Campusbahn – z.B. in Brand. Der Verkehr wird weniger beeinträchtigt als von vielen erwartet.

in 7 Tagen

schafft Düsseldorf 500 Meter eingleisigen Ausbau des Straßennetzes

Streckenlänge: 12,3 km
Takt: 5 bzw. 7,5 Minuten
Anzahl Fahrzeuge: bis zu 25

5 Zukunft braucht Unternehmertegeist

Aachen hat mehr Nutzen als Kosten

Nicht nur Einzelhandel und Immobilienmarkt profitieren von der Campusbahn.

Wirtschaftliche Impulse für die Region

Die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen deutlich, dass sich Stadtteile mit Stadtbahn-Anschluss positiv entwickeln. Die ganze Region profitiert von der Campusbahn, das beginnt schon in der Bauphase.

Der Kosten-Nutzen-Faktor liegt bei 1,5



7 ÖPNV braucht Barrierefreiheit

Aachen bekommt mehr Mobilität

In der Stadtbahn ist mehr Platz für Rollstühle, Kinderwagen und Gepäck.



Was kostet die Campusbahn?

Verschiedene Szenarien wurden berechnet

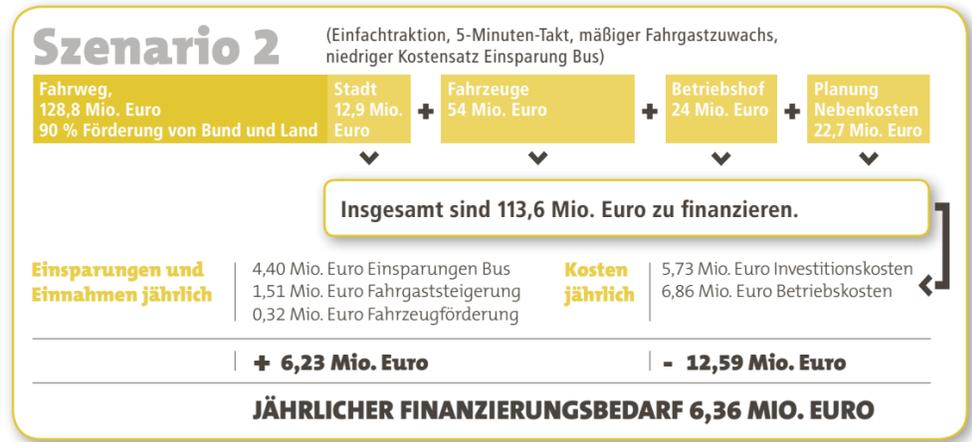
Die Kosten für den Bau der Campusbahn setzen sich aus verschiedenen Komponenten zusammen, die in der untenstehenden Grafik zusammengefasst werden. Die jährliche Summe, die im Haushalt der Stadt Aachen ab 2019 anfällt, beträgt im Ergebnis zwischen 4,04 bis 6,36 Millionen Euro, je nachdem, welches Szenario zugrunde gelegt wird.

In Szenario 1 wird jede Fahrt mit nur einem Stadtbahnwagen durchgeführt (Einzeltraktion), in Szenario 2 sind es zwei aneinander gekuppelte Wagen („Doppeltraktion“). Dadurch ergeben sich unterschiedliche Beträge bei den Fahrzeugkosten. Die Taktzeiten sind in beiden Szenarien unterschiedlich, in Einzeltraktion fährt die Bahn zu Stoßzeiten alle 5 Minuten, im anderen Fall alle 7,5 Minuten. Nur die Kosten für den Fahrweg (128,8 Millionen Euro) werden durch Bund und Land mit voraussichtlich 90 Prozent gefördert. Den Rest (unter anderem Betriebs-

hof, Fahrzeuge, Planung) trägt die Stadt Aachen. Der Kreditbedarf beträgt also 127,1 bzw. 113,6 Millionen Euro je nach Szenario, dafür entstehen Zins und Tilgungszahlungen. Die in beiden Szenarien gleich hohen Einsparungen im Busbereich werden abgezogen – die Fahrgäste fahren ja jetzt mit der Campusbahn und nicht mehr ausschließlich mit dem Bus. Aus den unterschiedlichen Szenarien ergibt sich dann ein jährlicher Finanzierungsbedarf zwischen 4,04 und 6,36 Millionen Euro. Die Kreditkosten (Zins und Tilgung für 113,6/127,1 Mio. Euro) sind darin bereits enthalten. Diese Zahlen

wurden durch ein unabhängiges Wirtschaftsprüfungunternehmen im Auftrag der Industrie- und Handelskammer bestätigt.

► Weitere Informationen dazu finden Sie unter www.campusbahn.de/finanzierung



Bei den Fraktionen nachgefragt

Die Campusbahn: Pro oder Contra?



Harald Baal,
Ratsherr und Fraktionsvorsitzender,
CDU

Die CDU-Fraktion unterstützt den Bau der Campusbahn. Die Bahn bringt für unsere Region einen Innovationsschub, insbesondere den Aachener Hochschulen. Sie stärkt unsere Stadt als Wirtschaftsstandort, steigert die Attraktivität für Besucher und schafft mit dem elektromobilen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs eine nachhaltige Verbesserung für die Zukunft. In der CDU haben wir intensiv die Themen der Kosten und der Finanzierung der Campusbahn abgewogen. Der Ansatz von 6,5 Millionen Euro jährlich für alle Positionen (Zins, Tilgung und Betriebskosten) sind stimmig und nachvollziehbar berechnet. Die Finanzierung erfolgt über den Wegfall der Einzahlung in den Fonds „Deutsche Einheit“. Den neuen Ausgaben von 6,5 Millionen Euro steht also eine Einsparung von 15 Millionen Euro gegenüber. Wir wollen nicht aus Angst vor Veränderungen dem Stillstand verfallen. Wir wollen die Chance die sich uns heute bietet nutzen – für die Zukunft unserer Stadt und für die Menschen, die hier leben.

> www.cdu-fraktion-aachen.de



Michael Servos,
Ratsherr, SPD

Die SPD unterstützt die Einführung der Stadtbahn! Wir sehen diese als zentrales Projekt zur Bewältigung der heute sichtbaren und sich in Zukunft massiv verstärkenden Engpässe im ÖPNV-System und somit zur langfristigen Sicherung der Mobilität der Menschen in Aachen – auch bei steigenden Ölpreisen. Aus Verantwortung für unsere Stadt müssen wir heute handeln, damit wir morgen nicht vor unlöslichen Problemen stehen. Uns liegt die Bedeutung des Wissenschafts- und Forschungsstandorts Aachen besonders am Herzen. Die Stadtbahn ist ein Referenzprojekt für die Zukunftssicherung des Schienen- und Dienstleistungstandorts. Die Finanzierung ist durch Bund, Land und freiwerdende Mittel der Stadt nachhaltig gesichert. Darüber hinaus ist klar, dass es auch ein ‚Nein‘ zur Bahn nicht zum Nulltarif gibt. Wir bitten Sie bei dem von der SPD beantragten Ratsbürgerentscheid um Ihre Zustimmung zum Zukunftsprojekt Stadtbahn!

> www.spd-aachen.de



Roland Jahn,
Ratsherr, Die Grünen

Wir GRÜNE sagen Ja zur Campusbahn! Ja, weil eine attraktive Stadt einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr braucht und weil wir sicher sind, dass der städtische Haushalt auch nach 2018 neben den Kosten für Schulen, KiTas, Kultur und Sozialleistungen die Kosten für Bus und Bahn tragen kann. Aachen kann und muss sich die Bahn leisten. Ja, weil die Kostenkalkulationen seriös sind und gerade erst von einem von der IHK beauftragten Gutachter bestätigt wurden. Die Campusbahn ist keine Elbphilharmonie. Ja, weil die Kundenzahlen der ASEAG weiter steigen und immer weniger Menschen mit dem Auto fahren. Von 2001 bis 2007 sank die Zahl der Pkw in Aachen um 18,5%. Die Zahl der Fahrgäste der ASEAG ist dagegen in den letzten zehn Jahren um 10 Millionen gestiegen. In Münster und Kiel beispielsweise fahren nur halb so viele Menschen mit dem Bus wie in Aachen. Ja, weil die Campusbahn zukunftsfähiger ist als der Bus, weil sie elektrisch fährt und wir mit ihr deutlich weniger Abgase haben werden. Diesel wird immer teurer, den Strom für die Campusbahn erzeugt die STAWAG aus Windkraft.

> www.gruene-aachen.de



Peter Blum,
Ratsherr, FDP

Das Projekt Campusbahn ist das größte und teuerste Projekt das in Aachen je geplant wurde, abgesehen davon, dass es in der aktuellen Diskussion nur um die erste 12,3 km lange Trasse geht, von der nur ein Bruchteil der Aachener Bürger profitieren. Der Spielraum bis zum Haushaltsicherungskonzept beträgt ca. 2 Millionen Euro, eine zusätzliche Belastung von etwa 6,5 Millionen Euro pro Jahr ist nicht zu verantworten. Weiterhin stehen die hohen Kosten in keinerlei Verhältnis zum Bedarf. Der Bevölkerungszuwachs beträgt bis 2030 nur 0,7% und selbst der momentane Studentenboom ist bei Inbetriebnahme der Bahn vorbei. Die Stadtbahn führt vielmehr noch zu einer Intensivierung der Verkehrsprobleme: Das Linksabbiegen wird stark eingeschränkt, Parkplätze und Bäume fallen weg und der Individualverkehr wird massiv behindert, von den Belastungen der Bauzeit einmal abgesehen! All diese Gesichtspunkte ergeben ein klares „NEIN“ der FDP zur Campusbahn.

> www.fdp-aachen.de



Andreas Müller,
Ratsherr und Fraktionsvorsitzender,
Die Linke

Öffentlicher Nahverkehr muss attraktiv und für die Fahrgäste bezahlbar sein. Für diese Ziele streitet Die Linke im Rat. Mit der Einführung des Sozialtickets haben wir einen wichtigen Schritt nach vorne gemacht. Wer lange arbeitslos ist, bleibt trotzdem mobil und wird nicht ausgegrenzt. Die Einführung einer Stadtbahn in Aachen ist ein wichtiger Schritt hin zu mehr Attraktivität. Das Bus-system gelangt auf den Strecken von der City nach Brand und zum Hochschulgebiet Melaten an seine Grenzen. Leidtragende eines schlechten Nahverkehrsangebotes sind vor allem Menschen, die darauf angewiesen sind. Will man zu den bereits zahlreichen Fahrgästen weitere hinzugewinnen, weil jedes Auto, das in der Garage bleibt, die Luftqualität verbessert, ist das Bussystem völlig untauglich. Die neue Bahn ist sowohl aus sozialen als auch aus Umweltaspekten ein großer Fortschritt. Deshalb werben wir für ein „Ja“ am 10. März.

> www.fraktion-dielinke-aachen.de



Felix Bosseler,
Ratsherr

Wir begrüßen, dass die Bürger selbst die Möglichkeit haben über die Campusbahn zu entscheiden. Die Piratenpartei setzt sich generell für mehr Bürgerbeteiligung an politischen Prozessen ein. Leider ist die Finanzierung des Projekts nicht Bestandteil der Frage. So wird am Ende der Rat und nicht der Bürger bestimmen, welchen Steuern erhöht und welche Leistungen gekürzt werden. Gutachten wie die „Standardisierte Bewertung“ liegen immer noch nicht vor. Der Gesamtförderanteil an den 243.000.000 Euro liegt bei etwa 47 Prozent. Die Stadt muss daher 132.000.000 Euro neue Schulden aufnehmen. Das zugrundeliegende Finanzierungskonzept ist für Bürger nicht umfänglich verständlich. Mögliche Alternativen wurden praktisch nicht vorgestellt. Wir hoffen, dass auch seitens der Stadt in den nächsten Wochen die Sachinformation und nicht Werbung und Emotionalisierung in den Vordergrund gestellt wird.