



Fotos: Birgit Franchy

## Weichenstellungen 2013

### Bürger entscheiden über das Projekt Campusbahn mit

**Campusbahn ja oder nein? Braucht Aachen die Straßenbahn, die über eine Strecke von 12 Kilometern von Brand über Melaten bis zum Aachener Klinikum führt und rund 230 Millionen Euro kostet? Am 10. März 2013 hat in Aachen jeder Wahlberechtigte ab 16 Jahren die Möglichkeit, seine Stimme abzugeben.**

Text: Birgit Franchy, Markus Jansen

Am 19. Dezember 2012 hat sich der Rat der Stadt Aachen mit großer Mehrheit für den Bau der Campusbahn ausgesprochen. Da das Thema unter den Bürgern der Stadt aber durchaus kontrovers diskutiert wird und die Bürgerbewegung „Campusbahn – Größenwahn“ mit einer Unterschriftenliste gegen das Pro-

jekt kämpft, wurde gleichzeitig ein Ratsbürgerentscheid beschlossen. Das bedeutet: Jeder wahlberechtigte Aachener ab 16 Jahren kann über das Projekt mitentscheiden, indem er dafür oder dagegen stimmt. Somit liegt die Verantwortung bei den Bürgern. Kommen 10 % der Wahlberechtigten für Pro oder Contra zusammen, so ist dieses Votum entscheidend. Werden die erforderlichen rund 18.000 Stimmen für eine Seite nicht erreicht, so zählt das Ja des Rates.

Aber worum geht es überhaupt genau? Veranstaltungen im Vorfeld sollen den Aachenern helfen, ihre Meinung zu bilden. So war die Infoveranstaltung zur Aachener Campusbahn im Super C der RWTH im Dezember auch sehr gut besucht. Unter den rund 400 Besuchern der von neutralen Ausrichtern organisierten Diskussion fanden sich aktive Aachener aller Altersstufen ein, so auch viele Studenten und sogar ein ganzer Erdkunde-LK des Einhardt-

Gymnasiums. Auch die jungen Besucher verfolgten gespannt die Ausführungen der Befürworter und Gegner der geplanten Straßenbahn und hatten keine Scheu, Fragen zu stellen oder eigene Anmerkungen einzubringen.

#### Warum eine Straßenbahn?

Laut Regina Poth, Geschäftsführerin der Campusbahn GmbH, sind in den letzten Jahren die Fahrgastzahlen im öffentlichen Nahverkehr deutlich gestiegen. Durch geändertes Mobilitätsverhalten, vor allem bei jungen Nutzern, ist seit den 80er Jahren eine ständige Zunahme der Fahrgäste zu beobachten. Während die ASEAG 1999 noch 57 Mio. Fahrgäste beförderte, waren es 2011 rund 65 Mio. Nirgendwo in Deutschland werden so viele Menschen mit einem reinen Bussystem befördert. Vor allem auf den Hauptachsen kommt es deswegen inzwischen zu Kapazitätssengpässen.

Michael Carmincke, Vorstand der ASEAG, die



Simulation: Campusbahn/TEMA

sich als Betreiber der Campusbahn an dem Projekt beteiligen möchte, bestätigt: „Verkehrstechnisch sind wir an der Grenze.“

#### Bahn und Strecke

In einer 30 Meter langen Bahn können 200 Menschen transportiert werden. Da die Bahn auf einer Trasse fährt, kommt sie viel schneller voran als Autos und Busse.

Die geplante Strecke von Aachen-Brand über Melaten bis zum Aachener Klinikum liegt in einem sehr dicht besiedelten Gebiet. Für die direkten Anwohner würde sie die Lebensqualität durch sauberere Luft und weniger Lärm steigern. An der Strecke wohnen in einem Einzugsradius von 800 Metern pro Haltestelle rund 120.000 Anwohner, die die Bahn nutzen könnten, das ist etwa die Hälfte der Bevölkerung Aachens.

Für Mütter mit Kinderwagen oder Behinderte ist die Tram durch einen niveaueingeglichen, Einstieg einfacher zu erklimmen als ein Bus. Auch die Antriebsenergie ist ein Schritt in die postfossile Zukunft: Die Campusbahn fährt mit Strom. An der Trasse können auch Elektrobusse aufgeladen werden. Außerdem soll

es Schnellladestationen für Elektroautos geben sowie Verleihstationen für Pedelecs (Elektrofahrräder). Somit sehen die Befürworter der Campusbahn das Projekt auch als einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zur Elektromobilität in der regionalen Verkehrsinfrastruktur.

Die Sorgen der Anwohner an der Trierer Straße über lange Baustellenzeiten kann Regina Poth am Beispiel von Düsseldorf entkräften. In sieben Tagen können 500 Meter Gleise verlegt werden. In Streckenabschnitten mit unterirdisch fertigem Rohrsystem werde man also schnell vorankommen.

#### Machbarkeitsstudie

Professor Dr.-Ing. Dirk Vallée vom Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen war an der Machbarkeitsstudie für die Campusbahn beteiligt.

Sorgfältig wurde die Situation der überfüllten Busse analysiert und der Frage nach Alternativen nachgegangen. Mehr Busse können auf den entsprechenden Strecken nicht eingesetzt werden.

Auch Alternativen wie Magnetbahn oder Seilbahn wurden angedacht und durchgerechnet. Ergebnis aller Untersuchungen: Eine Stadtbahn ist der Schlüssel und die wirtschaftlichste Lösung für Aachen. Dabei orientierte sich die Planungsgruppe auch an anderen erfolgreichen Modellen aus Städten wie Reims und Straßburg, die mit großem Erfolg Straßenbahnen wieder eingeführt haben.

#### Was kostet die Campusbahn?

Die Trasse soll 130 Millionen Euro kosten. 80 bis 90 % davon tragen Bund und Land. Die Züge kommen laut Planung auf 54-63 Millionen und der Betriebshof auf 24 Millionen.



## Stimmen zählen

**Bürgerbegehren, Bürgerentscheid und Ratsbürgerentscheid sind unmittelbare Instrumente, sich an den Entscheidungen in der Stadt zu beteiligen.**

Seit 1994 haben Bürger in Deutschland ein weiteres Instrument, das die unmittelbare Beteiligung an der Demokratie ermöglicht: Durch Bürgerbegehren können sie in vermeintlich unliebsame Entscheidungen der Politiker in der eigenen Stadt eingreifen.

Um einen Bürgerentscheid zu erwirken, ist im Vorfeld eine Unterschriftensammlung nötig, die zeigen soll, dass das Begehren berechtigt ist und die Meinung eines relevanten Teils der Gesellschaft widerspiegelt. In Städten mit 250.000 bis 500.000 Einwohnern, müssen sich 4 % der wahlberechtigten Menschen mit ihrer Unterschrift beteiligen. Dies wären in Aachen rund 8.000 Menschen. Unabhängig davon, kann der Rat der Stadt mit einer 2/3-Mehrheit beschließen, ein Ratsbürgerbegehren durchzuführen, um sich des Bürgerwillens zu vergewissern. Diese Regel gibt es seit 2007.

Binnen einer Dreimonatsfrist muss der Ratsbürgerentscheid dann stattfinden. Entscheiden sich dann wiederum mindestens 10 % der Wahlberechtigten für oder gegen die Campusbahn, so tritt dieser Beschluss an die Stelle des Ratsentscheides.

Für Aachen bedeutet das: Kommen mindestens 17.790 Stimmen für oder gegen die Campusbahn zusammen, so zählt die entsprechende Mehrheit. Werden weniger abgegeben, so gilt der Pro-Campusbahnbeschluss des Rates.

In Aachen haben in den vergangenen Jahren bereits zwei Bürgerbegehren zu Bürgerentscheiden geführt. 2002 wurde über den Verkauf der GEWOGE abgestimmt und 2006 verhinderten die Bürger den Bau des Bauhaus Europa. Wer also aktiv über die Campusbahn mitentscheiden will, sollte im März zur Wahlurne gehen.



„RWTH an Kosten beteiligen?“



„Auch mal an Lebensqualität denken“



Rothe Erde, 1967



Adalbertstraße, 1972 | Fotos: Sammlung Bimmermann

Bis 1974 gab es in Aachen eins der best-  
ausgebauten Straßenbahnnetze der  
Bundesrepublik mit Schienenstrecken  
z. B. durch die Südstraße, zum  
Hangeweier oder auf der Kasinostraße.  
Bei der neuen Campusbahn ist zu-  
erst nur eine Linie von Brand bis zum  
Universitätsklinikum geplant.  
Eine zweite Linie in einer potentiell-  
en weiteren Ausbaustufe würde von  
Würselen nach Vaals führen.

Mit ein paar weiteren Ausgaben liegt die Ge-  
samtsumme bei 230 Millionen Euro, wovon der  
Kostenanteil für die Stadt Aachen 130 Millio-  
nen Euro beträgt.  
In den kommenden Jahren müsste die Stadt  
damit 4 bis 6,5 Millionen Euro jährlich für die  
Campusbahn aufwenden. Darin enthalten sind  
sowohl laufende Kosten als auch Zins und Til-  
gung der Gesamtinvestition.

### Befürworter

Renommierter Befürworter der Campusbahn  
ist Prof. Dr. Heiner Monheim, der einer Aache-  
ner Unternehmerfamilie entstammt und heute  
an der Uni Trier arbeitet. Der Verkehrswissen-  
schaftler und Geograph Monheim nutzte als  
Kind selbst noch die alte Straßenbahn in Aa-  
chen. Das damalige Netz war das zweitgrößte  
in Deutschland. In den 60er Jahren wich es je-  
doch mehr und mehr dem zunehmenden PKW-  
Strom, bis die Bahn 1974 schließlich gänzlich  
zurückgebaut wurde.

Ein großer Fehler, laut Monheim, der sich seit-  
dem für die Wiedereinführung einsetzt. So wa-  
ren auch in den 90er Jahren schon einmal die  
Weichen für ein neues Straßenbahnnetz in Aa-  
chen gestellt worden. Durch den politischen  
Wechsel bei den Kommunalwahlen von 1999  
in Aachen wurde die Idee jedoch wieder ver-  
worfen. CDU und FDP ließen das Projekt Stadt-  
bahn damals in der Schublade verschwinden.

Monheim verwies auf Beispiele wie etwa Frei-  
burg, wo die Straßenbahn behalten und erwei-  
tert wurde und wo weitaus weniger Autos in  
der Innenstadt verkehren.  
Die Aachener Pläne zum Bau der Campusbahn  
betrachtet er als reizvolle und gut durchdachte

Chance für die Stadt, die die Möglichkeit bie-  
tet, moderne Elektromobilität in mehreren Stu-  
fen einzuführen.

### Initiative „Campusbahn – Größenwahn“

Dipl.-Ing. Maximilian Slawinski macht sich vor-  
 allem um die Kosten der Bahn Sorgen. Er ist  
Gründer der Initiative „Campusbahn – Größen-  
wahn“ und hat 9.000 Stimmen gegen die Cam-  
pusbahn gesammelt. Damit wäre der Weg für  
einen Bürgerentscheid geebnet, der nun je-  
doch nicht nötig ist, da der Rat der Stadt be-  
reits den Ratsbürgerentscheid angesetzt hat.  
Slawinski sieht durch die Campusbahn eine  
verantwortungsvolle Kommunalpolitik gefäh-  
det. Er mahnt dazu, mehr Geld für Erziehung,  
Pflege, Bildung und Sauberkeit in der Stadt  
auszugeben.

Die anstehenden Kosten könnten in die Höhe  
schnellen und den Haushalt der Stadt überfor-  
den, fürchtet er. Auch die Tatsache, dass der-  
zeit nur eine Linie fest geplant ist, sieht er als  
Nachteil. Die Busse würden dann Zubringer,  
die Fahrgäste müssten öfter umsteigen und  
damit wären auch die Vorteile für Behinderte  
oder Mütter mit Kinderwagen nicht mehr ge-  
geben.

### Kann sich die Stadt die Bahn leisten?

Dipl.-Ing. Gisela Nacken, Beigeordnete der  
Stadt Aachen, rechnet vor, warum sich die  
Stadt Aachen die Campusbahn leisten kann.  
Die Mehrbelastung von 4 bis 6,5 Millionen Eu-  
ro im Jahr sind nur 0,85 % des städtischen  
Haushaltes von 700 Millionen Euro.

Ebenfalls 4 Millionen fließen zum Beispiel  
derzeit in den Ausbau von Kitas und Schulen.  
Richtig sei auch, dass der jährliche Haushalt  
im Moment jährlich um ca. 30 Millionen über-  
schritten werde. 15 Millionen Euro werden  
derzeit noch für den Aufbau Ost ausgegeben.  
Diese Summe wird allerdings ab 2019 wie-  
der frei.

„Die Campusbahn ist nicht das Problem,“ so  
Gisela Nacken. Professor Monheim bestätigt:  
„Die Wissenschaft hat nicht nur Aachen im  
Blick – europaweit ist es so, dass Stadtbahnen  
den Haushalt sichern.“

Verkehrsexperte Monheim mahnt dazu, wei-  
terzudenken und nicht beim Hier und Heute  
Schluss zu machen. Das Gutachten aus Aachen  
bezeichnet er als „bestes in Deutschland“, man  
habe sich auch bei den Zahlen an Obergrenzen  
orientiert, gibt auch Nacken zu bedenken.  
Auch ein Gutachter im Auftrag der IHK Aa-  
chen – die sich am 16. Januar für die weitere  
Planung der Campusbahn ausgesprochen hat

– hat das städtische Kalkulationsmodell der  
Campusbahn bestätigt.

Monheim ermuntert die Verantwortlichen in  
Aachen, sich nicht gegenseitig auszuspüren,  
sondern alle Trümpfe gemeinsam zu nutzen.

Vorher müssen jedoch die Bürger entscheiden,  
wo es langgeht. Sollte es ein Pro für die Cam-  
pusbahn geben, müssen sich die Befürworter  
noch ein wenig gedulden. Die erste Linie wird  
erst 2019 fertiggestellt werden.  
Bei einer Umfrage der Stadt unter ca. 500 Bür-  
gern gaben über 80 % der Befragten an, sich  
an der Abstimmung am 10. März beteiligen zu  
wollen. Wie auch immer die Aachener Bevöl-  
kerung dann entscheiden wird – auch junge  
Wähler ab 16 dürfen abstimmen: Es wird eine  
grundlegende Weichenstellung im ÖPNV der  
nächsten Jahrzehnte in Aachen werden.

#### Alle Infos:

[www.campusbahn-aachen.de](http://www.campusbahn-aachen.de)  
[www.campusbahn-größenwahn.de](http://www.campusbahn-größenwahn.de)



Rebecca Erdkunde-LK ist größtenteils für die Campusbahn. Kritisch sieht der Kurs z. B.,  
dass derzeit nur eine Linie geplant ist.  
Lisa arbeitet neben der Schule bei der Lebenshilfe. Sie hat Schwierigkeiten, mit den  
Behinderten überfüllte Busse zu besteigen, und wünscht sich die Campusbahn.



## Fakten

25

Anzahl der geplanten  
Campusbahn-Fahrzeuge

2016-2018

Geplante Bauzeit im Fall eines  
positiven Ratsbürgerentscheids

12,4

Länge der geplanten  
Strecke (Einstiegs-  
konzept) in Kilometer

33

Anteil der Strecke, die sich die Bahn  
mit anderen Fahrzeugen teilt in %

200

Anzahl der Person (ca.), die pro  
Bahn befördert werden können

30

Länge der Fahr-  
zeuge in Metern

4-6,5

Voraussichtliche jährliche Kosten  
für den Haushalt der Stadt Aachen,  
inklusive Tilgungen, in Millionen

## Wer ist dafür?

Ratsfraktionen	Weitere
SPD	STAWAG
CDU	ASEAG
Grüne	Aachener Verkehrsverbund
Die Linke	(AVV)
	Industrie- und
	Handelskammer Aachen (IHK)
	Märkte- und Aktionskreis
	City e. V. (MAC)
	RWTH Aachen Campus GmbH

## Wer ist dagegen?

Ratsfraktionen	Weitere
FDP	Initiative „Campusbahn – Größenwahn“

## Pro

- Attraktives Verkehrsmittel für steigende  
Fahrgastzahlen (die Achse Brand / Hörn ist  
jetzt schon überlastet)
- Gerade junge Menschen nutzen verstärkt  
ÖPNV
- Zukunftsfähiges Verkehrsmodell, das keine  
fossile Energie benötigt und mit Strom fährt
- Bessere Luft, weniger Lärm
- Barrierefrei
- Mehr Menschen können in kürzerer Zeit  
transportiert werden
- Trasse bietet auch Ladestationen für andere  
Elektromobile: Elektrobusse, Elektroautos,  
dazu Ausleihstationen für Pedelecs
- Europaweit gesehen tragen Stadtbahnen  
dazu bei, den Haushalt zu sichern

## Kontra

- Gefordert wird verantwortungsvolle  
Kommunalpolitik mit Geld für Erziehung,  
Bildung, Straßen, Pflege
- Bedenken, die Campusbahn könne das Geld  
dafür verbrauchen
- Angst vor höheren Kosten als angenommen,  
vor Verschuldung der Stadt und ungesicher-  
tertem Haushalt
- Befürchtungen, die Bahn werde doch nicht  
ökologisch sein, wenn kein Ökostrom da ist;  
erstmal höherer Stromverbrauch
- Nicht optimal für behinderte Menschen,  
weil öfteres Umsteigen nötig und dadurch  
alles in allem doch nicht barrierefrei
- Zuerst nur eine Linie in Planung; wird es je  
eine zweite Achse geben?

## Eine neue Tram für Reims

In Frankreich erlebt die Straßenbahn bereits  
seit Mitte der 80er Jahre ein eindrucksvol-  
les Comeback. In zahlreichen Städten wur-  
den neue Tramlinien geplant und gebaut, so  
etwa in Nantes, Bordeaux, Nizza, Straßburg  
und auch in Aachens Partnerstadt Reims.

gab es Vorbehalte, etwa von Seiten der Einzel-  
händler, konservativer Parteien sowie der Ge-  
werkschaft der Busfahrer.

Insgesamt wurden für den Bau der Straßenbahn  
und die begleitenden städtebaulichen Maßnah-  
men 338 Millionen Euro investiert.

Die Tramway de Reims eröffnete im April  
2011 nach ca. drei Jahren Bauzeit. Auf dem  
gut 11 Kilometer langen Straßenbahnnetz  
verkehren zwei Linien. Insgesamt wurden  
23 Haltestellen eingerichtet, in deren Ein-  
zugsbereich etwa 70.000 Menschen wohnen.  
Auch in Reims gabe es Anfang der 90er Jah-  
re bereits schon einmal einen – ebenfalls er-  
folglosen – Versuch, die Straßenbahn wie-  
derzubeleben, und auch vor dem neuen Bau

	Reims	Aachen
Einwohner	180.842	260.454
Fläche	46,90 km <sup>2</sup>	160,84 km <sup>2</sup>
Einwohner/km <sup>2</sup>	3.856	1.619
Länge Trasse	11,2 km	12,4 km*/24 km**
Anzahl Wagen	18	20-25*
Linien	2	1*/2**
Haltestellen	23	21*/38**

\* Einstiegskonzept / \*\* Zielkonzept



Foto: Reims Tourisme