



## Liebe Aachenerinnen, liebe Aachener,

das Hochschulerweiterungsgebiet RWTH Campus wird der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt Aachen entscheidende Impulse verleihen, viele Menschen werden im Bereich Melaten und am Westbahnhof einen neuen Arbeitsplatz finden. In der Überlegung, auf welche Art die Neubaugebiete am sinnvollsten an die Innenstadt und mit den Kernbereichen der Hochschule mit öffentlichen Verkehrsmitteln angebunden werden können, spielte die Idee einer schienengebundenen Bahn schnell eine große Rolle. Sie ist wesentlich leistungsfähiger als Busverbindungen, sie erhöht zudem die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs.

In Frankreich weiß man um die Vorteile einer Stadtbahn – viele Städte, auch wesentlich kleinere als Aachen, haben sich in jüngster Zeit für ein modernes Straßenbahnsystem entschieden, so auch unsere Partnerstadt Reims.

In einer ersten Machbarkeitsstudie wurden die volkswirtschaftlichen Kosten einer Stadtbahn dem Nutzen gegenüber gestellt. Ermittelt wurde der Faktor 1,5. Das bedeutet, dass sich die Investitionskosten für die Stadt bezahlt machen, auch wenn sich der Ertrag nicht unmittelbar im Haushalt niederschlägt. Auch der Autoverkehr verursacht hohe Kosten, unter anderem durch die Herstellung der Straßen und den Abnutzungsaufwand.

Die Gelegenheit für eine Stadtbahn ist günstig: Die Fördermittel des Bundes für Städte und Gemeinden laufen aus. Wir haben für lange Zeit jetzt die einmalige Gelegenheit, uns darum zu bemühen. Diese Chance sollten wir nutzen.

### Ihr Marcel Philipp

Oberbürgermeister der Stadt Aachen

## ■ Campusbahn – Die Idee

# Eine Straßenbahn für das 21. Jahrhundert – und mehr...

1974, VOR FAST VIERZIG JAHREN, FUHR DIE LETZTE STRASSENBAHN IN AACHEN. NUN GIBT ES KONKRETE PLÄNE, SIE WIEDER EINZUFÜHREN: ALS „CAMPUSBAHN“. DIE CAMPUSBAHN IST ALLERDINGS KEINE TRAM, WIE SIE VIELE ÄLTERE AACHENER NOCH IN ERINNERUNG HABEN.

### WARUM CAMPUSBAHN?

Die Campusbahn ist eine moderne Stadtbahn, eine Straßenbahn für das 21. Jahrhundert.

Die Idee zur Campusbahn entstand bei der Planung des neuen Hochschulerweiterungsgebietes, dem RWTH-Campus – daher auch der Name „Campusbahn“. In diesem Gebiet, in Melaten und am Westbahnhof, werden viele neue Arbeitsplätze entstehen. Deshalb wird eine leistungsfähige Nahverkehrsverbindung zur Innenstadt gebraucht. Untersuchungen zeigen, dass der Verkehr am besten mit einer Stadtbahn bewältigt werden kann. Die Untersuchungen zeigen auch, dass es sinnvoll und notwendig ist, diese Campusbahn zu einem Stadtbahnssystem für ganz Aachen auszubauen.

### BESSERER ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR UND UMWELTSCHUTZ

Das Hauptargument für den Bau der Campusbahn ist die Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Sie ist ein schnelles, sicheres und leistungsfähiges Verkehrsmittel. Die modernen Stadtbahnwagen können viele Menschen komfortabel befördern. Menschen mit Rollstuhl, Gehhilfen und Kinderwagen finden mehr Platz.

Heute schon gibt es Strecken, wo die Busse die wachsende Zahl an Fahrgästen kaum noch bewältigen können. Hier würde die Campusbahn die Busse entlasten und die Leistungsfähigkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs steigern.

Ein weiteres Argument ist der Umweltschutz. Die Campusbahn würde mit Strom fahren, der aus erneuerbaren Energiequellen erzeugt wird. Beim Betrieb entstünden keine Abgase, die die Luft in der Stadt belasten. Wenn die Attraktivität des ÖPNV wächst, werden mehr Menschen Bahn und Bus nutzen und das eigene Auto stehen lassen. Das bedeutet weniger Auto-Abgase und Staus.

### EINSTIEGSKONZEPT UND ZIELKONZEPT

Zunächst ist eine Einstiegsstrecke geplant (s. nächste Seite). Diese würde den Campus Melaten mit der Innenstadt verbinden. Dann würde sie weiter über die stark mit Verkehr belasteten Straßen Adalbertsteinweg und Trierer Straße bis Brand führen. Später kann eine zweite Strecke von Vaals bis Würselen gebaut werden. Die Campusbahn würde nahtlos in das Bussystem und das regionale und überregionale Bahnsystem integrieren.

### RÜCKBLICK

Im September 1974 fuhr zum letzten Mal eine Straßenbahn durch Aachen. Es war die Linie 15, die zwischen Brand und Vaals verkehrte. Die letzte elektrisch betriebene O-Bus-Linie – „0“ steht für Oberleitungsbus – hatte schon im Februar 1973 den Betrieb eingestellt.



„Grüne Gleise“ für die Campusbahn würden das Stadtbild und Stadtklima verbessern und Schall schlucken.

## ■ Sie haben das Wort

# Erste Bürgerinfo am 10. Februar im Super C

**BEVOR DIE CAMPUSBAHN GEBAUT WERDEN KANN UND DANN 2019 IN BETRIEB GEHT, MÜSSEN POLITISCHE BESCHLÜSSE GEFASST UND AUCH EIN SOGENANNTES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN DURCHGEFÜHRT WERDEN. VORHER ABER GIBT ES EINE UMFANGREICHE BÜRGERINFORMATION.**

So findet am Freitag, 10. Februar, eine große Veranstaltung im Super C der RWTH Aachen statt (19 Uhr, Templergraben 57, 6. Etage). Dazu sind alle Bürgerinnen und Bürger, insbesondere aus dem Bezirk Aachen-Mitte, herzlich eingeladen. Auch in den übrigen Stadtbezirken gibt es Informationsveranstaltungen und Ausstellungen.

Die Termine werden in der Presse und unter [www.campusbahn.de](http://www.campusbahn.de) veröffentlicht. Diese Internetseite enthält neben aktuellen Informationen zum Planungsstand ein Forum für Fragen und Diskussionen. Gleiches gibt es auch unter [www.facebook.de/campusbahn](http://www.facebook.de/campusbahn).

### ERSTE ENTSCHEIDUNGEN

Eine erste Entscheidung, ob die

Planung fortgeführt werden soll, trifft der Mobilitätsausschuss am 2. Februar. Dieser muss darüber abstimmen, ob ein Ingenieurbüro mit einer detaillierten Nutzen-Kosten-Analyse beauftragt wird. Diese ist Voraussetzung, um weiter Fördermittel beantragen zu können.

### PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN

Sind die Fördermittel bewilligt und ist die Finanzierung endgültig gesichert, muss es einen Grundsatzbeschluss geben, mit dem der Rat der Stadt Aachen erklärt, dass er die Campusbahn bauen will. Um die Trasse genau festzulegen, muss dann ein so genanntes Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Dieses enthält

ein Einwendungsrecht für betroffene Bürgerinnen und Bürger sowie beteiligte Institutionen. Dieses Verfahrens wird nicht von der Stadt Aachen, sondern von der Bezirksregierung Köln durchgeführt.

Erst wenn dieses abgeschlossen ist, kann mit den Bauarbeiten begonnen werden. Auch diese sollen durch eine intensive Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung begleitet werden.



Infos und Diskussionsforen gibt es auch unter [www.campusbahn.de](http://www.campusbahn.de) und bei Facebook.

## Inhalt

- **Streckenführung**  
Einstiegskonzept und Zielkonzept **Seite 2**
- **Campusbahn im Stadtraum**  
Überall gut integriert **Seite 3**
- **Campusbahn Finanzierung**  
Große Investition mit nachhaltiger Wirkung **Seite 4**
- **Campusbahn Betrieb**  
Schnelligkeit, Komfort und Sicherheit **Seite 4**

# Einstiegskonzept und Zielkonzept

ALS ERSTE STRECKE DER CAMPUSBahn SOLL ZUNÄCHST DAS SO GENNANTE „EINSTIEGSKONZEPT“ UMGESETZT WERDEN. HIER FÄHRT DIE CAMPUSBahn VOM UNIVERSITÄTSKLINIKUM IM NORDWESTEN AACHENS BIS NACH BRAND IM SÜDOSTEN. WICHTIGE STATIONEN SIND CAMPUS MELATEN, CAMPUS WESTBAHNHOF, DER KERNBEREICH DER RWTH MIT DEM HAUPTGEBÄUDE, AACHENER BUSHOF, KAISERPLATZ UND DER BAHNHOF ROTHE ERDE.

Das Einstiegskonzept würde besonders die Hauptverkehrsstraßen Adalbertsteinweg und Trierer Straße entlasten. Außerdem entstünde eine leistungsfähige Verbindung zwischen Innenstadt und den Campusgebieten im Westen der Stadt. Im Jahr 2019 könnte die Strecke fertig gestellt sein und die Campusbahn in Betrieb gehen - sofern die Finanzierung gesichert ist und die entsprechenden politischen Beschlüsse gefallen sind.

## DAS ZIELKONZEPT

Angedacht ist auch schon eine zweite Strecke, die später realisiert werden könnte: das so genannte Zielkonzept. Hier gibt es im Westen zwei Startpunkte: die Grenze bei Vaals und das Universitätsklinikum. Am Klinikum würde eine Verbindung zur Strecke des Einstiegskonzeptes bestehen. Über die Vaalser Straße führe die Campusbahn dann vorbei am Bahnhof Schanz über die Jakobstraße und den Grabenring zum Eisenbrunnen und Bushof. Hier gäbe es eine Umsteigemöglichkeit zur Linie des „Einstiegskonzeptes“. Das nächste Ziel wäre der Hansemannplatz. Von dort ginge es über die Jülicher Straße weiter nach Haaren und Würselen. Die konkreten Planungen für diese zweite Strecke werden zu einem späteren Zeitpunkt aufgenommen.

## INSGESAMT 24 KILOMETER

Die Gesamtlänge beider Strecken würde 24 Kilometer betragen. Schnittpunkt wäre am zentralen Bushof. An drei Bahnhöfen – Aachen West und Rothe Erde beim Einstiegskonzept und Schanz beim Zielkonzept – würde es Umsteigepunkte zum regionalen Bahnverkehr geben.



Auch der Eisenbrunnen soll an das Stadtbahnnetz angebunden werden.



Die Campusbahn würde eine schnelle Verbindung zwischen Campus und RWTH Hauptgebäude schaffen.

## Stimmen zur Campusbahn



**PROF. DR. GÜNTHER SCHUH**  
GESCHÄFTS-FÜHRER  
RWTH CAMPUS GMBH



**MICHAEL CARMINKE**  
VORSTAND  
AACHENER STRASSENBAHN UND ENERGIE-VERSORGUNGS-AG (ASEAG)



**DR. PETER ASMUTH**  
VORSTAND  
STADTWERKE AACHEN AG (STAWAG)



**JÜRGEN DREWES**  
HAUPTGE-SCHÄFTS-FÜHRER  
IHK AACHEN



**HANS JOACHIM SISTENICH**  
GESCHÄFTS-FÜHRER  
AACHENER VERKEHRSVER-BUND GMBH (AVV)

Bis zu 10.000 Arbeitsplätze entstehen in den nächsten Jahren im Hochschulweiterungsgebiet RWTH-Campus, auch viele Studierende werden dann zwischen den Hörsälen im Kernbereich der Hochschule und in Melaten oder am Westbahnhof pendeln müssen. Daher brauchen wir die Campusbahn, die eine leistungsfähige und schnelle Anbindung an die Innenstadt sicherstellt. Der Ausbau zu einem Bahnsystem für die ganze Stadt ist eine sinnvolle Ergänzung.

Die Campusbahn bietet uns die Chance, die Zukunft des Nahverkehrs in der Region zu stärken. Mit unserem Busystem stoßen wir schon heute oft an die Grenzen unserer Leistungsfähigkeit. Um den ÖPNV nachhaltig und stadtvträglich weiter zu verbessern, ist es notwendig, dieses System zu ergänzen. Der intermodale Ansatz, die Einbindung starker Kooperationspartner und die Umsetzung der Elektromobilität in einem ganzheitlichen Konzept sind sicherlich beispielgebend für Deutschland.

Die Mobilität der Zukunft wird smart sein: Sie baut auf intelligente Systeme, eine Verbindung der verschiedenen Verkehrsträger und elektrische Antriebe. Die STAWAG setzt sich seit Jahren für Forschung und Entwicklung im Bereich der Elektromobilität ein, eine sehr effiziente und klimaschonende Technologie. Dank unseres ambitionierten Programms zum Ausbau der erneuerbaren Energien können wir schon heute grünen Fahr-Strom liefern – selbstverständlich wird auch die Campusbahn mit Strom aus unseren Sonnen- und Windkraftanlagen fahren.

Die Campusbahn bietet dem Wirtschafts- und Technologiestandort Aachen enorme Chancen: Die moderne Kombination von Schienen- und Busverkehr – als Bestandteil eines Mobilitätskonzepts, das die Nutzung der Elektromobilität einbezieht – kann modellhaft dokumentieren, dass Aachen mit seiner Spitzentechnologie auch die verkehrlichen Herausforderungen der Zukunft „par excellence“ zu bewältigen vermag.

Die Vernetzung der Verkehrssysteme ist die Herausforderung für die Zukunft. Ziel ist es, einen Mobilitätsverbund von Bahn, Stadtbahn, Elektrobuss, Elektroauto und Elektrofahrrad auf Grundlage einer intermodalen Informations-, Buchungs- und Vertriebsplattform zu schaffen. Die Campusbahn bildet dabei das Fundament für ein neues Mobilitätskonzept, welches die Umwelt schonend und Ressourcen effizient nutzt.

## Campusbahn im Stadtraum

### Überall gut integriert



In der Innenstadt könnten Campusbahn und andere Verkehrsmittel konfliktfrei eine Fahrspur nutzen.

Die alte „TRAM“ erfreute sich in Aachen grosser Beliebtheit. Als sie 1974 abgeschafft wurde, haben das viele Bürgerinnen und Bürger bedauert. Zur damaligen Zeit stand der Strassenausbau für den PKW-Verkehr im Vordergrund des Interesses.

Dies hat sich geändert: Heute geht es um ein Miteinander von verschiedenen Fortbewegungsmitteln und um eine umweltfreundliche, intelligente Mobilität.

Auch die moderne Campusbahn will die Herzen der Aachenerinnen und Aachener gewinnen. Dafür muss sie nicht nur ein attraktives Verkehrsmittel sein, sondern sich auch gut in das Stadtbild einfügen. Deshalb werden die Strecken und Haltestellen sorgfältig geplant. Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern werden so weit wie möglich vermieden. Der Straßenraum soll leistungsfähig bleiben, das Stadtbild möglichst wenig beeinträchtigt werden.

#### „GRÜNES GLEIS“ UND BUSSPUREN

In Neubaugebieten wie dem Campus Melaten und dem Campus West würde die Campusbahn eine eigene Trasse

erhalten, das so genannte „grüne Gleis“. In Straßen, wo es Busspuren gibt, würde die Campusbahn diese gemeinsam mit den Bussen nutzen können.

#### CAMPUSBahn IN DER FAHRBAHN

In der Innenstadt würde sich die Campusbahn den Raum mit allen anderen Verkehrsmitteln und Verkehrsteilnehmern teilen. Die Erfahrung in anderen Städten zeigt, dass dies problemlos möglich ist.

#### OBERLEITUNGSFREI IN DER INNENSTADT

Im Stadtkern würde die Campusbahn über Batterien mit Strom versorgt. Deshalb müssten dort auch keine Drähte für eine Oberleitung gezogen werden.

In Kooperation mit:



Gefördert durch:



## Innovation Elektromobilität

# Campusbahn elektrisiert Aachen



Gut vernetzt: Die Campusbahn soll mit anderen elektromobilen Angeboten verbunden werden.

Elektromobilität ist ein Weg, den Verkehr umweltfreundlicher zu machen: Elektrofahrzeuge produzieren keine Abgase und keinen Staub. Außerdem sind sie sehr leise. Ihre Batterien sind optimal für „grünen“ Strom aus Wind, Wasser oder Sonne geeignet. Elektromobilität schont fossile Energiequellen wie Öl oder Gas. Aachen spielt als „Modellregion Elektromobilität“ schon heute eine Vorreiterrolle.

### NEUE INFRASTRUKTUR FÜR ELEKTROMOBILITÄT

Mit der Campusbahn entstünde in Aachen auch eine neue Infrastruktur für Elektromobilität. Auf den Oberleitungsstrecken der Bahn könnten auch Elektrobusse fahren. Außerdem stünde der Bahnstrom aus den sogenannten Unterwerken auch zur „Betankung“

anderer Elektrofahrzeuge zur Verfügung: zum Beispiel für private Elektroautos, Elektrotaxen oder Elektroräder. An geeigneten Haltestellen der Campusbahn würden Verleihstationen für Elektrofahrzeuge entstehen. Dort könnte man von der Bahn oder dem Bus direkt in ein Elektroauto umsteigen oder ein Elektrofahrrad entleihen. Mit einem Ticket sollen Bus, Bahn und Leihfahrzeuge benutzt werden können.

### IMPULSE FÜR INNOVATION

Campusbahn und Elektrobusse würden modernste Technologien nutzen. Und wenn die Campusbahn große Teile des Verkehrs in Aachen auf Elektromobilität „umpolt“, fließt auch das Know-how der regionalen Hochschulen und Unternehmen zur Elektromobilität ein.

## Interview mit dem Stadtbahn-Experten, Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann

# „Die Campusbahn ist ein richtungsweisendes Innovationsprojekt“

PROF. DR.-ING. ADOLF MÜLLER-HELLMANN, GESCHÄFTSFÜHRER DES FÖRDERKREISES DES VERBANDS DEUTSCHER VERKEHRUNTERNEHMEN (VDV) UND EXPERTE FÜR STADTBAHNEN, BERÄT DIE STADT AACHEN BEIM PROJEKT CAMPUSBahn.



### WARUM BRAUCHT AACHEN DIE CAMPUSBahn?

Mit beispielhaftem Engagement betreibt die ASEAG in Aachen ein Busverkehrssystem. Diese verzeichnet erfreulicherweise ständig zunehmende Fahrgastzahlen. Genau deshalb

stößt dieses Busverkehrssystem aber zunehmend an Kapazitätsgrenzen. Noch enger wird es, wenn im neuen Campus West eine Vielzahl neuer Arbeitsplätze entsteht. Dann muss das Bussystem entlastet werden. Durch eine moderne Stadtbahn würde Aachen für Innovation stehen. Innovativ muss auch das zukünftige Verkehrsangebot der Stadt sein.

### EINE INNOVATION IST DAS „INTERMODALE MOBILITÄTSKONZEPT“. WAS BEDEUTET DIESER BEGRIFF?

Das bedeutet, dass alle Verkehrsmittel eng verzahnt werden. Wichtig ist, dass der Fahrgast ohne Barrieren umsteigen kann und auch nur ein Ticket braucht, egal welches Verkehrsmittel er nutzt. Die Campusbahn würde das Rückgrat eines Mobilitätsverbundes von Bahn, Bus, zusätzlich aber auch

Car-Sharing und Leihfahrrädern sein. Als Fahrgast kann ich mir dann das Verkehrsmittel aussuchen, mit dem ich mein Ziel am besten erreiche. Ich könnte zum Beispiel mit dem Bus vonurtscheid zum Bushof fahren, dort die Campusbahn nach Brand nehmen und dann auf ein Elektrofahrrad umsteigen.

### WARUM IST DIE CAMPUSBahn DABEI SO WICHTIG?

Ziel ist, möglichst umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen. Elektrofahrzeuge mit Strom aus regenerativen Energiequellen sind klimaneutral. Wird die Campusbahn gebaut, kann deren Stromversorgung auch Ladestationen für Elektrobusse, Elektro-Autos und Elektro-Fahrräder bereitstellen. Mit der Campusbahn entstünde eine innovative Infrastruktur, wie es sie so bisher noch nirgendwo gibt.

## Campusbahn Betrieb

# Schnelligkeit, Komfort und Sicherheit

DIE CAMPUSBahn WÄRE SCHNELLER UND KÖNNTE VIELE MENSCHEN BEFÖRDERN. IHRE WAGEN UND HALTESTELLEN BÖTEN HOHEN KOMFORT, SICHERHEIT UND DURCHGÄNGIGE BARRIEREFREIHEIT.

Die modernen Stadtbahnwagen der Campusbahn wären ca. 30 Meter lang. Sie wären niederflurig, das heißt sie ermöglichen Menschen mit Behinderungen oder Eltern mit Kinderwagen einen stufenlosen Einstieg. In einem Wagen fänden ca. 200 Fahrgäste ausreichend Platz. Bei hoher Nachfrage würden zwei Wagen gekuppelt. In dieser so genannten Doppeltraktion könnten dann ca. 400 Fahrgäste komfortable die Campusbahn nutzen.

Zur Leistungsfähigkeit der Campusbahn würde auch die Taktung beitragen. In den Hauptverkehrszeiten soll niemand länger als 7,5 Minuten auf die Bahn warten.

Selbstverständlich würden alle Haltestellen und Umsteigestationen barriere-

frei gestaltet. Außerdem sollen die Wagen und Haltestellen mit modernen Fahrgastinformationen ausgestattet werden, die zum Beispiel elektronisch die Wartezeit auf die nächste Bahn

anzeigen. All das würde die Qualität und damit die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs in Aachen weiter stärken.



Leichter Einstieg: Die Haltestellen würden barrierefrei gestaltet.

## Campusbahn Kosten

# Große Investition mit nachhaltiger Wirkung

ENTSCHEIDET DER RAT, DIE CAMPUSBahn ZU REALISIEREN, WIRD DAS EINE DER GRÖSSTEN STÄDTISCHEN INVESTITIONEN DER NÄCHSTEN JAHRE. DIE KOSTEN FÜR DAS EINSTIEGSKONZEPT MIT DER ERSTEN VERBINDUNG ZWISCHEN KLINIKUM UND BRAND WERDEN AUF CA. 170 MIO. EURO GESCHÄTZT.

Dazu kämen Investitionen für die Fahrzeuge. Diese lägen je nach Anzahl zwischen 54 Mio. und 67,5 Mio. Euro. Nutzen und Kosten der Campusbahn wurden deshalb sorgfältig untersucht – mit einem überraschend positiven Ergebnis. In einem Gutachten wurde

die Campusbahn mit dem Faktor 1,5 bewertet. Das bedeutet, der volkswirtschaftliche Nutzen ist wesentlich höher als die Kosten. Allerdings könnte die Stadt Aachen die Investition nicht alleine tragen. Sie wäre auf finanzielle Hilfe durch Land

und Bund angewiesen. Beide haben ihre Unterstützung in Aussicht gestellt – denn die Campusbahn ist ein in Deutschland einmaliges Innovationsprojekt auf der Basis von Elektromobilität.

## Impressum

stadtsseiten  
Bürgerinformation der  
Stadt Aachen

Herausgeber  
Stadt Aachen  
Der Oberbürgermeister  
52058 Aachen

Redaktion  
Stadt Aachen  
Fachbereich Presse und Marketing  
Hans Poth (verantwortlich)  
Elisabethstraße 8, 52062 Aachen  
fon: 0241 / 432-1309  
fax: 0241 / 28121  
presse@mail.aachen.de

Fotos:  
Peter Hinschläger; HJPplaner  
Aachen; TEMA AG Aachen; Stadt  
Aachen; Titelbild: Claudio Arnese |  
Vetta | Getty Images

Texte: TEMA AG Aachen,  
Fachbereich Presse und  
Marketing der Stadt Aachen

Grafik und Layout:  
graphodata AG, Aachen

Design: Oliver Schmidt, Köln

