

**Bürger-
entscheid**



Abstimmungsheft der Stadt Aachen zum Bürgerentscheid

Sind Sie für den Bau der Campusbahn?

Abstimmungstag: Sonntag, 10. März 2013

Die Abstimmungslokale sind geöffnet von 8.00 – 18.00 Uhr

Stimmabgabe per Brief: bis Sonntag, 10. März, 16.00 Uhr,

Stadt Aachen, FB01 – Wahlen, Hackländerstraße 1, 52058 Aachen

Sind Sie für den Bau der Campusbahn?

Abstimmungstag: Sonntag, 10. März 2013
Die Abstimmungslokale sind geöffnet von 8.00 -18.00 Uhr

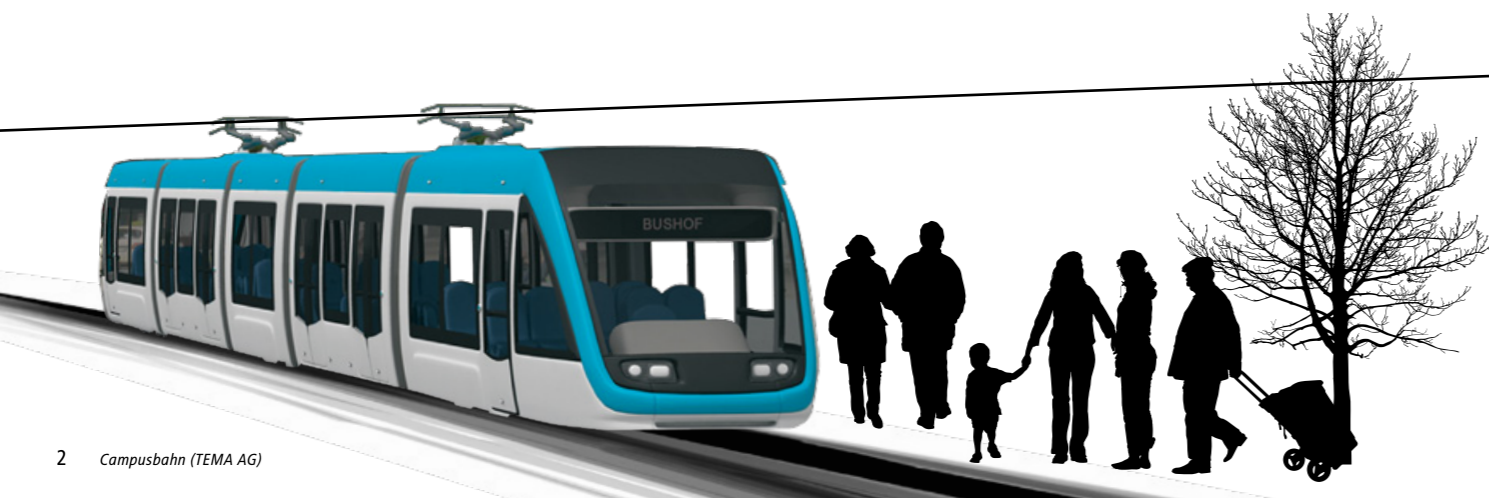
Falls Sie sich für Briefabstimmung entscheiden:
Ihr Stimmbrief muss bis Sonntag, 10. März, 16.00 Uhr,
bei der Stadt Aachen, FB01 – Wahlen,
Hackländerstraße 1, 52058 Aachen, eingegangen sein.

Damit Sie rechtzeitig die Unterlagen zur Briefabstimmung erhalten, muss Ihr Antrag spätestens am Freitag, 8. März, 18.00 Uhr bei der Stadt Aachen, FB01 – Wahlen, Hackländerstraße 1, 52058 Aachen, vorliegen. Sie haben aber auch die Möglichkeit, die Unterlagen zur Briefabstimmung während der Dienstzeiten (Montag, Dienstag, Donnerstag 8.00 – 15.00, Mittwoch: 8.00 – 18.00, Freitag: 8.00 – 12.30 Uhr) dort persönlich abzuholen und auszufüllen.

Die Unterlagen zur Briefabstimmung können auch bei den Bezirksämtern abgeholt werden (dort gelten jeweils eigene Öffnungszeiten).

Inhaltsverzeichnis

Hinweise zum Ablauf der Abstimmung und der Stimmabgabe durch Brief	4
Haltung der Verwaltung der Stadt Aachen zum Bürgerbegehren	6
Begründung der Vertretungsberechtigten der Bürgerinitiative „Campusbahn=Größenwahn“	7
Begründung der im Rat vertretenen Fraktionen, die dem Ratsbürgerentscheid zugestimmt haben:	
CDU-Fraktion	8
SPD-Fraktion	9
GRÜNE-Fraktion	10
Fraktion „Die Linke“	11
Begründung der im Rat vertretenen Fraktion, die den Ratsbürgerentscheid abgelehnt hat:	
FDP-Fraktion	12
Übersicht über die Stimmempfehlung der im Rat vertretenen Fraktionen und ihrer Fraktionsstärke	13
Begründung einzelner Ratsmitglieder ohne Fraktionsstatus:	
Felix Bosseler, Piraten	14
Hans-Dieter Schaffrath, FWG	15
Horst Schnitzler, UWG	16
Sondervotum des Ratsmitglieds Egbert Form, CDU	17
Stimmempfehlung des Oberbürgermeisters	18



Hinweise zum Ablauf

Abstimmung am 10. März – persönlich oder per Brief

Der Rat der Stadt Aachen hat am 19. Dezember 2012 beschlossen, die Bürgerinnen und Bürger an der Entscheidung, ob die Planungen zum Bau der Campusbahn weitergehen sollen, zu beteiligen. Dieser Ratsbürgerentscheid wird am Sonntag, 10. März 2013, durchgeführt. Die Abstimmungslokale sind von 8.00 – 18.00 Uhr geöffnet.

Alle EU-Bürger ab 16 Jahre mit Erstwohnsitz Aachen dürfen abstimmen

Abstimmungsberechtigt sind alle Bürgerinnen und Bürger, die mit Erstwohnsitz in Aachen gemeldet sind und mindestens 16 Jahre alt sind. Sie müssen darüber hinaus die deutsche Staatsbürgerschaft oder die Staatsbürgerschaft eines Staates der Europäischen Union besitzen.

Nicht abstimmungsberechtigt sind Bürger, die erst nach dem 22. Februar nach Aachen umziehen oder am 10. März aus Aachen weggezogen sind.

Mit diesem Abstimmungsheft haben Sie gleichzeitig eine Abstimmungsbenachrichtigung erhalten, sind damit auch ins Abstimmungsverzeichnis eingetragen und können an der Abstimmung teilnehmen, sofern Sie nicht vor dem 10. März aus Aachen wegziehen.

Wenn die Abstimmungsbenachrichtigung fehlt, wenden Sie sich bitte bis spätestens 8. März 2013, 18.00 Uhr, an den Fachbereich Verwaltungsleitung, Abteilung Wahlen, der Stadt Aachen, Hackländerstraße 1, 52058 Aachen, oder an Ihr Bezirksamt, um an der Abstimmung teilnehmen zu können.

Personalausweis mitbringen

Welchen Abstimmungsraum Sie am Tag der Abstimmung – am Sonntag, 10. März – aufsuchen müssen, ist in der Benachrichtigung angegeben. Ob Ihr Abstimmungsraum barrierefrei oder nicht barrierefrei zu erreichen ist, ist hierbei auch vermerkt. Mitzubringen ist am Tag der Abstimmung

ein Personalausweis oder ein Reisepass. Bürger aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union nehmen bitte ihren Identitätsausweis mit. Die Abstimmungsbenachrichtigung sollte bitte mitgebracht werden. Das Stimmrecht kann aber auch bei Verlust der Karte ausgeübt werden.

Wenn Sie ein anderes Abstimmungslokal aufsuchen möchten als jenes, das auf Ihrer Benachrichtigung angegeben wurde, benötigen Sie einen Abstimmungsschein. Dieser muss bis spätestens 8. März, 18.00 Uhr, bei der in der Benachrichtigung genannten Dienststelle oder bei einem Bezirksamt beantragt werden. Wer einen Abstimmungsschein hat, kann an der Abstimmung durch Stimmabgabe in einem beliebigen Abstimmungsbezirk oder durch Briefabstimmung teilnehmen.

Nur im Falle einer nachweislich plötzlich aufgetretenen Erkrankung, die ein Aufsuchen des Abstimmungsraumes nicht oder nur unter unzumutbaren Schwierigkeiten möglich macht, kann ein solcher Antrag noch bis zum Tag der Abstimmung, 15.00 Uhr, gestellt werden. Verlorene Abstimmungsscheine werden jedoch nicht ersetzt.

Mit Ja oder Nein stimmen

Im Abstimmungsraum erhalten Sie dann Ihren Stimmzettel. Jeder Abstimmungsberechtigte hat eine Stimme. Sie können nur mit Ja oder mit Nein stimmen und müssen Ihre Entscheidung in einer im Abstimmungsraum aufgestellten Kabine durch Ankreuzen oder auf andere Weise auf dem Stimmzettel eindeutig kenntlich machen. Anschließend



folden Sie bitte den Stimmzettel so, dass bei der Abgabe von den Umstehenden nicht erkannt werden kann, wie Sie abgestimmt haben.

Briefabstimmung rechtzeitig beantragen

Wenn Sie mit Briefabstimmung am Ratsbürgerentscheid teilnehmen möchten, müssen Sie Ihren Stimmbrief so rechtzeitig beantragen und abschicken, dass er spätestens am Sonntag, 10. März bis 16.00 Uhr beim Fachbereich 01/Wahlen, Hackländerstr. 1, eingegangen ist. Er kann auch persönlich dort abgegeben werden. Sie können auch den Stimmbrief bei den Bezirksämtern oder beim Fachbereich 01/Wahlen, Hackländerstraße 1, schriftlich beantragen oder persönlich abholen. Bitte berücksichtigen Sie die Zeit, die die Deutsche Post benötigt, um die Briefe zuzustellen.

Hilfe beim Ausfüllen des Stimmzettels

Abstimmungsberechtigte, die des Lesens unkundig oder aufgrund einer körperlichen Beeinträchtigung nicht in der Lage sind, ihren Stimmzettel eigenhändig zu kennzeichnen oder in den Stimmumschlag zu legen und diesen zu verschließen, dürfen sich der Hilfe einer anderen Person bedienen. In diesem Fall muss diese Hilfsperson durch Unterschreiben der Versicherung an Eides statt bestätigen, dass sie den Stimmzettel gemäß dem erklärten Willen des Abstimmungsberechtigten ausgefüllt hat. Der Stimmbrief braucht nicht freigemacht zu werden, wenn er im amtlichen Stimmbriefumschlag bei der Deutschen Post eingeliefert wird.

Ergebnisbekanntgabe am Sonntagabend

Abstimmungshandlung und Stimmenauszählung sind öffentlich. Das Ergebnis wird am Sonntag, 10. März, voraussichtlich gegen 20.30 Uhr im Krönungssaal des Rathauses bekannt gegeben. Es wird auch im Internet unter

www.aachen.de/ratsbuengerentscheid veröffentlicht.

Haltung der Verwaltung zur Campusbahn

Die Campusbahn stellt ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept dar, mit dem sich die Verkehrsprobleme unserer Stadt nachhaltig lösen lassen. Daher befürwortet die Verwaltung das Projekt einer Stadtbahn in Aachen.

Die Fahrgastzahlen sind insbesondere am Adalbertsteinweg bereits heute in einer Größenordnung, in der sich eine Stadtbahn wirtschaftlich und sinnvoll betreiben lässt. Die Prognosen sagen weitere Steigerungen voraus, der Trend der letzten Jahre hin zu einer verstärkten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs wird sich aus verschiedenen Gründen – unter anderem durch Steigerungen der Benzinpreise - fortsetzen. Die Campusbahn verbessert deutlich die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs. Sie entlastet das Busnetz, ist schnell und bietet hohen Komfort und Sicherheit. Außerdem hat die Campusbahn positive Auswirkungen auf das Stadtklima, da sie keine Abgase emittiert.

Die bisherigen Planungen wurden mit Unterstützung der Kölner Verkehrsbetriebe, des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland und namhafter, spezialisierter Ingenieurbüros erarbeitet. Zunächst wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die eine Anbindung der Hochschulerweiterungsgebiete Campus Melaten und Campus West analysieren sollte. Verschiedene Verkehrsmittel wurden untersucht, eine Stadtbahn schließlich vor dem Hintergrund des hohen Potenzials und einer möglichen Erweiterung des Netzes als die sinnvollste Alternative ermittelt.

Das Land Nordrhein-Westfalen und der Bund unterstützen die Campusbahn. Das Projekt wurde in das Förderprogramm im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) aufgenommen. Die Höhe der Finanzierungsbeiträge (4 bis 6,5 Millionen Euro jährlich), die bei der Stadt verblei-

ben und nicht nur die Betriebskosten, sondern bereits Zins und Tilgung für das Investitionsdarlehen enthalten, wurden durch ein Gutachten bestätigt, das von der Industrie- und Handelskammer in Auftrag gegeben wurde.

Ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel ist für die Verwaltung bei der Planung der Campusbahn von größter Bedeutung. Auf die Beibehaltung der Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsachsen (zum Beispiel Trierer Straße und Adalbertsteinweg) wird großen Wert gelegt.

Die Bautätigkeit wird insgesamt rund zwei Jahre in Anspruch nehmen. In den Bereichen, in denen Kanal und Versorgungsleitungen in Ordnung sind – zum Beispiel in Brand –, reduziert sich die Bauzeit ganz erheblich. Mit dem heutigen Stand der Technik können Gleise in wenigen Tagen eingebaut werden. Allerdings benötigt der Bau der Haltestellen mehr Zeit. Die Campusbahn wird in der Innenstadt und möglicherweise auch im Ortskern von Brand oberleitungsfrei mit Akkubetrieb fahren.

Bevor mit dem Bau der Campusbahn begonnen werden kann, ist die Durchführung eines sogenannten Planfeststellungsverfahrens vorgeschrieben, an dem die Bürgerinnen und Bürger beteiligt werden. Vom gesamten Trassenverlauf werden Detailpläne erstellt, die veröffentlicht werden und in den politischen Gremien sowie mit den Bürgern beraten werden.

Stellungnahme Bürgerinitiative „Campusbahn=Größenwahn“

Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger der Stadt Aachen,

im vergangenen Jahr haben wir dafür gekämpft, dass Sie die Möglichkeit haben, über die Realisierung der Campusbahn selbst zu entscheiden. Mit dem Ratsbürgerentscheid wurde dieses Ziel erreicht.



Nun hängt es von ihnen ab, ob unsere Stadt das **Großprojekt Campusbahn** stemmen muss oder nicht.

Für die Campusbahn müssten, laut Planungen, Investitionen von über **240.000.000 Euro** aufgebracht werden, von dem die Stadt Aachen, trotz Förderung, **130.000.000 Euro durch Schulden** selbst finanzieren müsste.

Die Campusbahn wird unserer Meinung nach die **Haushaltsautonomie** der Stadt **gefährden** und über diesen Weg möglicherweise Kürzungen unter anderem in den Bereichen Bildung, Betreuung, Kultur und Sport verursachen. Auf der anderen Seite werden einige Nutzer des ÖPNV in Aachen **häufiger Umsteigen** müssen.

Diese Befürchtungen teilen wir mit vielen Aachenerinnen und Aachenern, von denen über **9000 Bürgerinnen und Bürger** gegen das Großprojekt Campusbahn unterschrieben haben.

Wir empfehlen Ihnen am 10. März ein...

NEIN zur Campusbahn, weil...

- für vieles in Aachen in der Vergangenheit kein Geld da war und man nun sehr viel Geld für ein einziges, umstrittenes Projekt ausgeben will.
- eine gesicherte Gegenfinanzierung unserer Meinung nach bis heute nicht besteht.
- eine Kostensteigerung nicht ausgeschlossen werden kann.

NEIN zur Campusbahn, weil...

- für die Campusbahn Buslinien gestrichen und/oder gekürzt werden.
- Einige Buslinien in Folge dessen zu Zubringern werden.
- Daraus resultiert für viele Nutzer häufigeres Umsteigen, was vor allem für gehbehinderte Menschen und Familien mit Kinderwagen die ÖPNV Nutzung erschweren könnte.

NEIN zur Campusbahn, weil...

- Aachen in der Vergangenheit Probleme beim Baustellenmanagement hatte.
- die Campusbahn eine neue Größenordnung an Baustellendichte verursachen wird.
- die Folgen für Verkehr und Einzelhandel schwerwiegend sein könnten.

NEIN zur Campusbahn, weil...

- die Campusbahn die Einspurigkeit vieler wichtiger Straßenabschnitte in Aachen zur Folge hat.
- besonders im Osten und Südraum unserer Stadt dadurch zunehmend Stau auch nach dem Bau der Bahn entstehen könnte.

NEIN zur Campusbahn, weil...

- es für die Campusbahn unserer Meinung nach ausreichend umweltfreundliche Alternativen gibt (z. B. Elektrobusse).

Wir empfehlen Ihnen daher am **10. März ein**  **NEIN** zur Campusbahn



Campusbahn – eine Chance nutzen

Mit der Entscheidung über den Bau der Campusbahn haben Sie, als die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Aachen, die Möglichkeit über ein Stück Zukunft der Stadt mit zu entscheiden. Nutzen Sie die Chance und informieren Sie sich über das Pro und Contra zur Campusbahn. Die CDU-Fraktion unterstützt den Bau der Campusbahn. Und wir sind uns sicher, jeder, der sich gut informiert, kommt zu dem selben Ergebnis.

In der CDU haben wir besonders die Themen der Kosten und der Finanzierung abgewogen. Die gesamte Investitionssumme ist abhängig von den Fahrzeugen und beläuft sich auf 225-239 Mio €. Die Förderung von Bund und Land sind fest zugesagt. Die Stadt Aachen muss daher einen Anteil von 104-118 Mio € finanzieren. Zinsen und Tilgung für diese Investition addieren sich, zusammen mit den Betriebskosten, auf 4,0 - 6,5 Mio € jährlich. Die Zahlen sind stimmig, nachvollziehbar und geprüft. Der städtische Anteil an den Investitionen ist damit vollständig bezahlt. Die Finanzierung erfolgt über den Wegfall der Zahlung in den Fonds "Deutsche Einheit", der bisher mit jährlich 15 Mio € im Haushalt steht und ab 2019 wegfällt. Den neuen Ausgaben von 6,5 Mio € steht also eine Einsparung von 15 Mio € gegenüber. Das heißt: Aachen kann sich die Campusbahn leisten!

Es bleibt die Frage, ob Aachen sich die Campusbahn leisten will. Die CDU-Fraktion will die Campusbahn aus folgenden Gründen:

Die Campusbahn bringt unserer Region einen wichtigen Innovationsschub. Zum einen durch den Ausbau der Elektromobilität, zum anderen durch die Stärkung des Wissenschaftsstandorts. Die Aachener Hochschulen sind Spitzenreiter in vielen technischen Disziplinen; die Qualitäten von Maschinenbau, Elektrotechnik und Fahrzeugbau verbinden sich mit dem Zukunftsthema Elektromobilität. Mit der Streckenführung vom Universitätsklinikum bis nach Brand bildet die Trasse der Campusbahn für ganz Aachen ein Rückgrat für den Anschluss an die Elektromobilität. An diesem Rückgrat können Alle (Autos, Busse, Taxen, Roller, Fahrräder, ...) Strom tanken.

Und nicht nur die Aachener Hochschulen wachsen. Die Stadt wächst mit. Immer mehr Menschen nutzen den Öffentlichen Nahverkehr. Unser Bussystem erreicht an einigen Stellen seine Kapazitätsgrenzen. Vor allem an diesen Stellen erhöht die Campusbahn die Qualität des Öffentlichen Nahverkehrs. In den Hauptverkehrszeiten wird der Vorteil am Größten sein. Berufstätige und Schüler finden dann in der Bahn mehr Platz als heute im Bus.

Die Campusbahn stärkt den Wirtschaftsstandort Aachen. Für viele Menschen in der Aachener Region bedeutet dieser Innovationsschub auch die Chance auf einen zukunftssicheren Arbeitsplatz. Und Zukunft ist hier ein entscheidendes Stichwort. Wir wollen nicht nur eine attraktive und lebenswerte Stadt, zukünftige Arbeitsplätze und Forschungsprojekte, sondern wir wollen eine sichere Zukunft für unsere Kinder. Dabei spielen der Erhalt und der Schutz unserer Umwelt und unseres Klimas eine wichtige Rolle. Mit der Energiewende wächst die Bedeutung des Einsatzes von erneuerbarer Energie. Die Campusbahn fährt elektrisch. Diese Chance für Umwelt und Klima sollten wir nutzen.

Mancher mag noch unsicher sein, wie die Campusbahn zu bewerten ist. Mancher wägt noch die Argumente. Wir wollen nicht aus Angst vor Veränderungen dem Stillstand verfallen. Wir nutzen die Chance, die sich uns heute bietet – für die Zukunft unserer Stadt und der Menschen, die hier leben.

Harald Baal
Fraktionsvorsitzender

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung. Sie erreichen uns über die Geschäftsstelle unter 0241 – 432 7211 / -12
Weitere Informationen finden Sie auch auf unserer Homepage www.cdu-fraktion-aachen.de

Liebe Bürgerinnen und Bürger der Stadt Aachen,

mit der Abstimmung über die **Wiedereinführung einer Stadtbahn für Aachen** können Sie über ein zukunftsweisendes Verkehrsprojekt entscheiden. Wir als SPD-Fraktion haben den Ratsbürgerentscheid beantragt, da wir glauben, dass weitreichende Entscheidungen wie diese **nur gemeinsam mit Ihnen** getroffen werden können.



Der **Bedarf, unser öffentliches Personennahverkehrssystem zu verändern und zu verbessern**, ist da und wird auch von den Gegnern der Stadtbahn nicht bestritten. Ein neuer Anlauf zur Lösung des Engpasses im Aachener ÖPNV ist über kurz oder lang unumgänglich – auch, da immer mehr Menschen **Alternativen zum Individualverkehr** suchen. Gerade die jüngere Generation hat ein geringeres Interesse am „Statussymbol Auto“ und steigt zunehmend auf Alternativen um. Ein weiterer Aspekt ist, dass auch eine Stadt wie Aachen in Zeiten geringer werdender Ölvorräte (und damit steigender Preise) Alternativen bereithalten muss. **Die Stadtbahn würde ausschließlich mit erneuerbaren Energien betrieben werden.**

Im Jahr 1999 hatte Aachen schon einmal die Chance, ein Stadtbahnnetz aufzubauen, diese wurde jedoch nicht genutzt. Auch damals hat die SPD-Fraktion sich für die Bahn ausgesprochen. Da es jedoch heute andere Fördermöglichkeiten gibt und wir zunächst mit nur einer Linie anfangen können (kein flächendeckendes Netz), haben wir uns **sehr intensiv mit den Details beschäftigt, bevor wir unsere Entscheidung für die Bahn getroffen haben**: Bereits Anfang 2012 haben wir das Projekt gemeinsam mit Experten unserem öffentlichen Parteitag vorgestellt, der uns daraufhin seine Zustimmung zu dem Projekt – unter der Bedingung, dass **zur Finanzierung keine Gelder aus dem Kinder/Jugend-, Schul- oder Sozialbereich gekürzt werden** – gegeben hat. Mit größtmöglicher Transparenz – über ein dutzend Mal hat der öffentliche Stadtbahnbeirat der Fraktion mit vielen Beteiligten getagt – haben wir versucht, so viele Menschen wie möglich zu beteiligen und offene Fragen gemeinsam mit der Verwaltung zu beantworten. **Nach dieser ausführlichen Prüfung hat die SPD sich schlussendlich für den Bau der Stadtbahn ausgesprochen**, auch weil wir glauben, dass die Finanzierung des Projektes langfristig (beispielsweise durch zukünftig wegfällende Abgaben an den Bund und vorhandene Zusagen für Fördermittel) gesichert ist. Darüber hinaus muss klar sein: **Auch ein „Nein“ zur Stadtbahn gibt es nicht zum Nulltarif**. Jede der geprüften Alternativen, die die vorhandenen Probleme löst, ist mit hohen Kosten verbunden und würde ferner nicht gefördert werden.

Weitere Vorteile eines Baus der Bahn sind für uns Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten die **vollkommene Barrierefreiheit** – gerade für ältere Menschen ohne Auto ein entscheidender Vorteil – und die Ermöglichung des **Zugangs zu Elektromobilität** für alle Bürgerinnen und Bürger – alternativ zu teuren Elektroautos.

Auch für die **Zukunftssicherung des Schienenproduktions- und Dienstleistungsstandorts** Aachen kann ein Referenzprojekt geschaffen werden. Darüber hinaus sind Impulse für den lokalen und regionalen Arbeitsmarkt zu erwarten, wenn der Schwerpunkt Elektromobilität in Aachen für neue Produkte und Produktinnovationen ausgebaut wird.

Liebe Bürgerinnen und Bürger, es ist nicht möglich, das komplexe Thema „Stadtbahn“, von der Trassenplanung bis zur Finanzierung, auf einer DinA4 Seite zusammenzufassen. Aus diesem Grund haben wir eine Internetseite eingerichtet, auf der wir Ihre berechtigten Fragen beantworten. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns unter www.spd-aachen.de/Stadtbahn besuchen. Zusätzlich oder alternativ können Sie uns auch auf anderem Wege kontaktieren. Wir bitten Sie:

Nehmen Sie Ihr Bürgerrecht wahr und beteiligen Sie sich an der Entscheidung am 10. März! Stimmen Sie für die Stadtbahn als zukunftsfestes Verkehrskonzept!

Ihre SPD-Fraktion im Rat der Stadt Aachen

Verwaltungsgebäude Katschhof, Zi. 143 * **Telefon:** 0241-4327215 *
E-Mail: info@spd-aachen.de * **Im Netz:** www.spd-aachen.de

Von der Stadtbahn profitieren alle

Liebe Aachenerinnen und Aachener,

mit dem Bürgerentscheid am 10. März sind Sie aufgefordert, über die Wiedereinführung der „Tram“, der Campusbahn in Aachen zu entscheiden. Wir GRÜNE sprechen uns für den Bau der Stadtbahn aus,

- weil das Bussystem an seine Grenzen stößt,
- weil die Bahn die Umwelt schont,
- weil die Bahn attraktiver ist auch für Umsteiger
- und weil die Bahn eine Riesenchance ist für unsere Stadt.

Das Mobilitätsverhalten ändert sich.

Die Menschen pendeln jeden Tag zur Schule oder zur Arbeit. Die Städte leiden unter Abgasen, Lärmbelastung und Staus. Umweltzonen bringen hier wenig.

Seit Jahren beobachten wir allerdings ein sich änderndes Mobilitätsverhalten. Während die Fahrgastzahlen der ASEAG in den letzten zehn Jahren um 10 Millionen gestiegen sind, sank die Zahl der zugelassenen PKW in Aachen von 2001 bis 2007 um 18,5%. Viele, insbesondere junge Menschen setzen ihre Prioritäten anders und nutzen verstärkt Abo-Angebote der ASEAG und von Car-Sharing-Anbietern.

Hält dieser Trend an – und davon gehen wir aus –, brauchen wir mehr Busse. Mehr Busse bedeutet mehr Diesel. Mehr Diesel bedeutet mehr Abgas, aber auch stetig steigende Kraftstoffkosten. Erdöl ist endlich, die noch vorhandenen Reserven sind absehbar. Die Stadtbahn würde mehr als 1,5 Millionen Buskilometer ersetzen und so die Schadstoffbelastung der Luft im Aachener Kessel sinken lassen.

Wir müssen weg vom Öl!

Das Stichwort hier heißt Elektromobilität. Eine Stadtbahn fährt mit Strom, mit sehr wenig Strom. Die Stadtbahn hat einen hohen Energienutzungsgrad. Die Energie, die beim Bremsen entsteht, wird ins Fahrstromnetz zurückgespeist. Den Strom für die Bahn wird die STAWAG aus regenerativen Quellen liefern. Die Gewinne bleiben so in Aachen und gehen nicht wie beim Busbetrieb an die Mineralölkonzerne.

Die Unterwerke für die Stadtbahn sind dabei die Steckdosen für eine breite Nutzung der Elektromobilität. Sie versorgen die Bahn mit Gleichstrom und sind gleichzeitig die Ladestationen für Elektrobusse, Elektroautos, Taxen und Fahrräder. So entsteht eine völlig neue Qualität des Öffentlichen Nahverkehrs, der auch für Einpendler sehr attraktiv ist.

Der Bund fördert mit dem Projekt in erster Linie nicht den Bau der Stadtbahn, sondern den Ausbau einer elektromobilen Infrastruktur. Hier hat Aachen heute schon viel zu bieten. Beide Hochschulen arbeiten z.B. in der Batterieforschung und -entwicklung. Das Elektroauto Street Scooter, das in Aachen als PKW und als Auslieferungsfahrzeug für die Deutsche Post AG entwickelt wurde, soll in Aachen gebaut werden. Hier entstehen neue Arbeitsplätze, die wir dringend brauchen.

Kann sich Aachen die Campusbahn leisten?

Die Antwort ist ein deutliches JA, ein doppeltes JA. Die Stadt **KANN** sich die Campusbahn leisten. Die Kosten für Unterhaltung, Zins und Tilgung werden jährlich mit 4,0 - 6,5 Millionen Euro veranschlagt. Diese Summe entspricht rund 0,5 - 0,8% der Gesamtausgaben der Stadt, aus unserer Sicht eine überschaubare Dimension und eine gute Investition in die Zukunft.

Die Stadt **MUSS** sich die Campusbahn leisten, weil wir alle von ihr nur profitieren können: Mensch und Umwelt, Wirtschaft und Handel, Wissenschaft und Forschung, die Stadt und die gesamte Region.

Wir bitten Sie um Ihre Stimme für die Campusbahn!

Bei Rückfragen erreichen Sie uns unter der Rufnummer 0241 4327218 oder per Mail unter gruene.fraktion@mail.aachen.de



ÖFFENTLICHER Nahverkehr muss attraktiv und für die Fahrgäste bezahlbar sein. Für diese Ziele streitet DIE LINKE im Rat. Mit der Einführung des von uns vorgeschlagenen 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 Bussystem 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, z.B. Menschen mit wenig Geld, SchülerInnen und Studierende.

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. Seit 1985 haben viele französische Städte, u.a. unsere Partnerstadt Reims, moderne Stadtbahnen eingeführt. Die erwarteten Fahrgastzahlen wurden fast immer übertroffen, oft erheblich. Woran liegt das? Untersuchungen belegen, dass eine Stadtbahn deutlich attraktiver ist als ein Bus. Mit den alten quietschenden Schienenfahrzeugen, die bis 1974 in

Aachen fahren, hat eine moderne Stadtbahn nur noch gemein, dass sie auf Schienen fährt.

Natürlich kostet eine Stadtbahn Geld. Die Stadt kann mit erheblichen Zuschüssen rechnen. Einen Teil müssen wir aus dem Aachener Haushalt decken. Hier gilt es, seriös zu rechnen und sparsam zu planen. Darauf wird DIE LINKE achten. Das tun wir auch bislang schon bei öffentlichen Projekten. Fairerweise muss gesagt werden, dass die meisten Bauvorhaben der Stadt im Kostenrahmen bleiben.

Würden wir die Stadtbahn nicht bauen, müssten wir eine andere, schlechtere Lösung finden. Auch die würde viel Geld kosten. Und wenn wir einfach gar nichts machen würden? Wenn wir einfach weiter Busse fahren lassen nach dem Motto: „Ist der Bus voll, musst Du halt auf den nächsten warten“? Dann würden wir sagen, dass es uns im Grunde egal ist, wie die Aachener von A nach B kommen.

Zu einer sozial gerechten und damit zukunftsfähigen Stadt gehört nach unserer Überzeugung auch ein leistungsfähiger Nahverkehr. Die Aachenerinnen und Aachener sind uns das wert!

Die neue Bahn ist sowohl aus sozialen als auch aus Umweltaspekten ein großer Fortschritt.

Deshalb werben wir für ein Ja am 10. März.

Nein zur Campusbahn - aus Liebe zu Aachen!

Die FDP ist gegen die Realisierung des Projekts Campusbahn in Aachen!

Die Campusbahn wäre das teuerste Projekt, das in Aachen je auf den Weg gebracht wurde. Eine Investition von mindestens 243 Millionen Euro mit jährlichen Finanzierungs- und Betriebskosten von 6,5 Millionen Euro - nach Abzug ersparter Kosten für den Busverkehr - kann sich die Stadt Aachen in ihrer kritischen Haushaltslage nicht leisten. Wenn die Investition in den Fahrweg nicht zu 90% gefördert würde, wovon die Befürworter des Projekts bei der Ermittlung dieser Zahlen ausgegangen sind, sondern nur zu 85%, was realistisch wäre, kämen auf den Haushalt der Stadt Aachen Jahr für Jahr zusätzlich aufzubringende Kosten zu. Diese können nach Aussage der Stadtkämmerin allenfalls durch drastische Ausgabenkürzungen in den Bereichen Bildung, Jugend, Sport und Kultur einerseits und durch Erhöhung städtischer Steuern andererseits aufgefangen werden. Beides ist gegenüber allen Bürgerinnen und Bürgern und vor allem gegenüber nachfolgenden Generationen verantwortungslos.

Aachen ist eine liebenswerte Stadt - nicht zuletzt wegen des guten Freizeitangebots. Wollen wir dies alles gefährden, nur damit wir auf einer einzigen Strecke Straßenbahn fahren können?

Wollen wir durch höhere Gewerbesteuern auswärtige Unternehmen von einer Ansiedlung abhalten, nur weil es angeblich schöner ist, in einer Straßenbahn als in einem Bus zu sitzen?

Wollen wir durch eine höhere Grundsteuer alle Hauseigentümer und über die Nebenkosten alle Mieter mit zusätzlichen Ausgaben belasten, obwohl die gestiegenen Energiekosten von vielen kaum noch bezahlt werden können, nur damit ein „innovatives“ Verkehrsmittel, das es schon seit über einhundert Jahren gibt, wieder eingeführt wird?

Vor dem Hintergrund explodierender Kosten bei Großprojekten wie Stuttgart 21, Hauptstadtflughafen und Elbphilharmonie in Hamburg ist zu befürchten, dass der von den Befürwortern der Campusbahn geschätzte Etat nicht ausreichen wird. Bei allen Prestigeprojekten wurden die Kosten schöngerechnet, um die Umsetzung nicht zu gefährden. Wieso soll dies in Aachen anders sein?

Die Befürworter der Campusbahn behaupten, steigende Fahrgastzahlen auf der geplanten Strecke seien mit Bussen nicht zu bewältigen. Insbesondere die RWTH ziehe ständig zusätzliche Studierende an. Dies ist wegen der doppelten Abiturjahrgänge nur für die nächsten Jahre richtig. Bereits im Jahr 2018, wenn die Campusbahn frühestens fertig wäre, werden nach eigenen Schätzungen der Hochschulbeauftragten der Stadt Aachen die Studierendenzahlen mit insgesamt 41.500 geringer sein als im Jahr 2013 (46.922). Bis die Bahn kommt, sind die Studierenden, für die man sie angeblich braucht, längst nicht mehr da.

Die Campusbahn wird nicht zu einer Entlastung des innerstädtischen Verkehrs führen, sondern im Gegenteil die Probleme für den Auto- und den Fahrradverkehr verschärfen. Die Breite der Straßen in der Innenstadt sowie großer Teile der Trierer Straße und des Adalbertsteinwegs ist für eine Straßenbahn mit eigener Trassenführung in zwei Richtungen nicht geeignet. Der Wegfall einer kompletten Fahrspur ist die Folge. Man muss nur noch entscheiden, ob der tägliche Dauerstau stadteinwärts oder stadtauswärts geplant wird. Hinzu kommt, dass zumindest im Bereich der Haltestellen Parkplätze und Bäume der Straßenbahn zum Opfer fallen. Dies würde zu zusätzlichen Belastungen für die Anwohner der Trasse führen, die eine mindestens zweijährige Baustelle vor ihrer Haustür ertragen müssen. Was dies bedeutet, konnte jeder beim Ausbau der Trierer Straße und den zahlreichen Baustellen auf dem Adalbertsteinweg sehen.

Von den Befürwortern des Projektes werden die ökologischen Vorteile einer Straßenbahn ins Feld geführt. Bei der CO₂-Emission ist die Bahn gegenüber herkömmlichen Bussen im Vorteil, wenn die benötigte Elektroenergie zu 100% aus regenerativen Quellen gewonnen wird. Dieser Vorteil ist nicht vorhanden, wenn Busse ebenfalls elektrisch betrieben werden. Er hängt nicht davon ab, ob ein Fahrzeug auf Schienen oder auf Gummireifen rollt. Der technische Fortschritt bei der Elektromobilität schreitet weiter fort. In kurzer Zeit wird der Bus die Bahn eingeholt haben.

Stimmen Sie daher beim Ratsbürgerentscheid am 10. März 2013 mit „NEIN“! Sie haben es in der Hand dieses überflüssige und nicht finanzierbare Projekt zu verhindern - aus Liebe zu Aachen.



Übersicht über die Stimmempfehlung

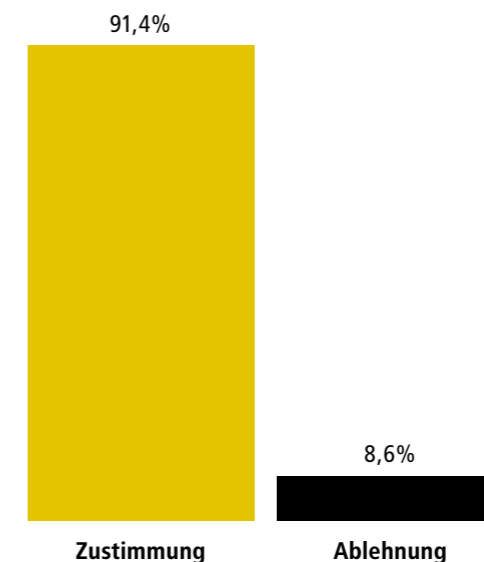
Die im Rat vertretenen Fraktionen und ihre Fraktionsstärke

Dem Ratsbürgerentscheid stimmen zu:

CDU-Fraktion (28 Ratsmitglieder)
SPD-Fraktion (19 Ratsmitglieder)
GRÜNE-Fraktion (14 Ratsmitglieder)
Fraktion „Die Linke“ (3 Ratsmitglieder)

Den Ratsbürgerentscheid lehnt ab:

FDP-Fraktion (6 Ratsmitglieder)





Einzelratsmitglied Felix Bosseler empfiehlt beim Bürgerentscheid mit „Nein“ zu stimmen

Der folgende Text ist das Ergebnis der internen Abstimmung innerhalb der Piratenpartei Aachen: Wir halten eine Einführung einer Aachener Stadtbahn verkehrs- und umweltpolitisch tatsächlich für sinnvoll. Der Bedarf auf der geplanten Strecke wäre lt. Prognosen der Projektgesellschaft vorhanden, eine Straßenbahn sehen wir für diesen Zweck als angemessen an. Die Campusbahn würde den öffentlichen Nahverkehr für die Aachener sinnvoll ergänzen, wenn man denn zusätzlich passende Rahmenbedingungen schafft (z. B. ein ordentliches P&R-Konzept) bzw. das gesamte ÖPNV-Verkehrsnetz anpasst.

Unsere Ablehnung begründet sich auf das völlig unzureichende Finanzierungskonzept, fehlende Informationen sowie die mangelnde Beteiligung der Bürger im Vorfeld des Projektes.

Schon jetzt ist die Haushaltssituation der Stadt Aachen schlecht: Auch in Jahren mit hohen Gewerbesteuererinnahmen (2012 sogar mit den höchsten Gewerbesteuererinnahmen jemals!) hat die Stadt einen jährlichen Kreditbedarf von 30-40 Mio €. Aachen läuft jetzt schon Gefahr, in die Haushaltssicherung zu geraten. Eine weitere Belastung des Haushalts mit geschätzten bis zu 6,5 Mio pro Jahr betrachten wir als extrem kritisch. Die Befürworter des Projektes sehen derzeit eine Gegenfinanzierung dieser jährlichen Kosten durch Einschränkungen freiwilliger städtischer Leistungen z. B. im Kulturbereich oder durch Steuererhöhungen nicht vor. Stattdessen bauen sie auf zusätzliche Geldmittel aus dem mutmaßlichen Wegfall des „Fonds Deutsche

Einheit“. Wir halten das nicht für realistisch.

Darüber hinaus sollte man bedenken: Die aufzunehmenden Kredite haben Laufzeiten von 30-50 Jahre. Sollte die Campusbahn kein Erfolg sein bzw. wenig genutzt werden, muss die Stadt dennoch ihre Verpflichtungen bis mindestens 2049, schlimmstenfalls bis 2069 weiter bedienen.

Außerdem müssen wir bedenken, dass bei Großprojekten immer das Risiko einer erheblichen Kostenüberschreitung besteht. Zugegeben: Das passiert nicht immer, aber prominente Beispiele sind hinlänglich bekannt. Denn um Fördergelder und das Wohlwollen der Bevölkerung zu gewinnen, rechnen die Planer gerne mit optimalen Rahmenbedingungen und zu niedrig angesetzten Kosten. Alle heute genannten Zahlen basieren auf Zahlenmaterial aus dem Jahr 2010. Bis zur geplanten Fertigstellung im Jahr 2019 wird alleine schon die normale Inflation das Projekt verteuern. Ungeachtet der zu erwartenden steigenden Kosten: Der Bauträger muss ein gestartetes Projekt dieser Größenordnung zu Ende bringen.

Wichtige Informationen, wie z. B. die standardisierte Bewertung oder das Gutachten „Bus 2015+“, liegen entgegen den Ankündigungen der Stadt nicht vor. Diese erachten wir jedoch als zwingend notwendig, um den Nutzen des Projektes für den ÖPNV Aachens umfassend beurteilen zu können. Darüber hinaus ist seitens der Stadt eine Beteiligung der Bürger an der Detailplanung nicht vorgesehen. Stattdessen darf sich der Bürger als Empfänger einer großangelegten Marketingkampagne „Campusbahn“ sehen.

Campusbahn oder Alemannia in die Champions League? Unsinn!!

Die Campusbahn ist ein Millionengrab auf Schienen. Das Projekt muss beerdigt werden. Nur ein „Nein“ beim Bürgerentscheid stellt dazu die Weichen richtig. Sonst landet die ganze Stadt auf dem Abstellgleis. Und mit ihr alle Bürger – Geschäfte, Kneipen, Kultur, Verkehr, soziale Projekte. Endstation.

Warum?

Weil die astronomischen Kosten jeden Rahmen sprengen. Stellen Sie sich vor: Für **EINE** Campusbahn bekommen Sie **48.000** StreetScooter (ein Hightech-Elektroauto, das in Aachen entwickelt wird). Das wäre ein Gratis-Auto – natürlich plus Stromakkukosten – für jede Aachener Familie! Denn, kein Witz: Für die Campusbahn sollen 240 Millionen Euro auf der nur 12,4 Kilometer langen Strecke verbuddelt werden. Die Eigenbeteiligung beziffert die Stadt auf einmalig mindestens 130 Millionen Euro und auf 6,5 Millionen jährlich. Damit würde die Pro-Kopf-Verschuldung jedes Aacheners um über 500 Euro steigen! Mit so viel Geld könnte man die Alemannia in die Champions League führen. Merken Sie, welche Illusionen hier Raum greifen?

Weil die Campusbahn-Befürworter stolz bis zu 12.300 zusätzlichen ÖPNV-Fahrgästen pro Tag rechnen (woher diese Prognose gespeist wird, ist übrigens völlig unklar). Jeder einzelne dieser Fahrgäste könnte uns alle also 950 Euro pro Jahr kosten. Wir sprechen von Steuergeldern. Ob aus EU-Fördertöpfen, aus NRW-Mitteln, aus Firmenkassen oder Ihrem persönlichen Portemonnaie. Es ist **IHR** Geld. So oder so. Sogar die Kämmerin warnt schon, dass dies nur finanzierbar ist, wenn man von Aachener Unternehmen höhere Gewerbesteuern kassiert. Wer muss am Ende blechen? Genau: Die Firmen sparen anderswo, Arbeitsplätze werden gefährdet, um die Bahn zu finanzieren. Wir Aachener müssten dafür bezahlen.

Bis wir nicht mehr können

Weil eine Stadt folgendermaßen funktioniert: Gibt sie zu viel Geld aus, dann darf sie gar nichts mehr entscheiden. Stellen Sie sich vor: Für **EINE** Campusbahn könnte man Robbie Williams, Udo Jürgens, Madonna, Anna Netrebko, Paul McCartney, Sting und die Toten Hosen gemeinsam für ein Jahr jeden Tag auf dem Aachener Katschhof auftreten lassen. Oder einmal **jährlich 365 Jahre** hintereinander. Und jetzt mal wirklich: Überschlagen Sie mal, wie viele Ü3-Betreuungsplätze, Kindergärten, Schulen, freie Theater, Schwimmbäder, Vereinsheime mit dem Geld stattdessen finanziert werden sollten. Was aber, sobald die Campusbahn Grünes Licht bekommt, nicht mehr geht. Ernsthaft: Wir dürfen keinen Cent mehr frei verteilen. Weil Aachen komplett pleite ist. Dann entscheidet der Stadtrat gar nichts mehr. Nur noch die Finanzaufsicht der Bezirksregierung Köln. Während die Campusbahn rollt, steht Aachen still. Und kein Ende in Sicht.

Kann's noch schlimmer kommen?

Weil es die Erfahrung zeigt: Ja, natürlich! Stellen Sie sich vor: **EINE** CHIO-Brücke; ursprünglich auf 1,2 Millionen Euro taxiert, verschlang letztlich über 2 Millionen Euro. Also kostete die Fußgängerbrücke rund **70 Prozent mehr** als geplant. Ein Beispiel von vielen (Avantis). Alles Steuergelder. Bloß: Ist die Campusbahn einmal auf dem Weg, gibt's kein Zurück. Wenn das Schienengrab auch nur 5 Prozent mehr kosten würde als geplant, wären das 12 Millionen Euro. Schon damit ist Aachen bankrott. Nun stellen Sie sich 70 Prozent mehr vor ...

Baustellen-Chaos macht uns wahnsinnig!

Weil man eine Campusbahn quer durch die Stadt schneiden müsste, wären Straßen jahrelang aufgeschlitzt. Bürger, Einzelhändler, alle werden dafür bluten. Schon bei 12-monatigen Straßenbaustellen sind Aachener Geschäfte pleite gegangen. Weil's staubt, stinkt, Krach produziert. Und Menschen wie Kunden vertreibt. Nachhaltig. So kann ein ökologisch-ökonomisch zukunftsfähiges Verkehrssystem niemals grünes Licht bekommen. Der Niedergang droht nicht für Tage, sondern für Jahre. Also: Abpiff! Brand wehrt sich schon vehement, Unternehmerverbände schlagen Alarm und fürchten um Arbeitsplätze. Sogar aus den Reihen der CDU, dringt Widerstand gegen die wahnwitzigen Campusbahn-Pläne nach außen.

Und innendrin, warum reden die nicht ehrlich?

Weil Aachens Busse tatsächlich keineswegs aus allen Nähten platzen. Weil die Campusbahn nur der Verkehrs-ideologie der Grünen und deren nacheinander willfährigen Koalitionären CDU und SPD entspricht: durch Schienentrassen Parkplätze am Straßenrand vernichten, noch mehr Autos verbannen, noch mehr selbstständige Unternehmer – die das Rückgrat der Aachener Wirtschaft bilden – brechen, Bürger bevormunden, Aachen die Freiheit nehmen. Man muss das alles nicht schlucken.. Man kann Nein sagen. Man muss das. **Nein zur Campusbahn!** Hans-Dieter Schaffrath

Aachen, 24. Jan. 2013

Wollen wir uns eine Stadtbahn leisten? Welchen Gewinn bekämen wir?

Liebe Interessierte, liebe Freundinnen und Freunde!

Wer meine politische Arbeit kennt, weiß, dass ich als unabhängiger Bürgerinitiativler im Aachener Stadtrat jegliche teuren „größenwahn“sinnigen Projekte – Leuchttürme nur der Leuchttürme wegen – ablehne. Davon gibt es in unserer Stadt schon genug. Das dürfen wir uns nicht mehr leisten! Stattdessen brauchen wir **Gewinn bringende Investitionen in die Zukunft unserer Stadt**. Dazu gehören zweifellos Investitionen zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), von dem auch unsere Enkelkinder noch profitieren!

Die Campusbahn, besser: **Stadtbahn**, ist nun einmal ein **Beispiel für eine sinnvolle Investition zur Weiterentwicklung unserer Stadt**. Es ist vorerst die letzte Chance, eine ausbaufähig geplante(!) Straßenbahn zu bekommen. Bei allem Verständnis für sonst oftmals begründetes Misstrauen: Mit der Entscheidung für einen attraktiven ÖPNV, dessen belastbar kalkulierte(!) Finanzierung 2019 beginnt, stellen wir in Aachen die **Weichen für unsere zukünftige und nachweislich finanzierbare Mobilität**.

Die ersparten Kfz-Betriebskosten, die Reduzierung der Abgasemissionen und der Unfallschäden, die Reisezeitgewinne und die Standortaufwertung rechtfertigen die Ausgaben (**Nutzen-Kosten-Faktor = ca. 1,5**). Dieser Nutzen begründet den erwarteten Zuschuss! Auf Wunsch schicke ich gerne alle Zahlen der Beschlussvorlage per Email (s. o.) zu.

Mit dem Komfortgewinn einer attraktiven Stadtbahn nutzen wir die Chance für einen öffentlichen Personennahverkehr, der Lust auf Mitfahren macht, denn wir erhalten ...

- **einen attraktiven Umstieg vom Auto zur Bahn!**
- **weniger PKWs im Stau und weniger benötigten Parkraum!**
- **bessere Umweltbedingen – bessere Luft, weniger Lärm, weniger Stress!**
- **neue Stadtbahnnutzer, die sich kein Auto leisten können oder wollen!**
- **Einsparungen im alten System = Geld für den Schienenverkehr!**

Attraktiver Nahverkehr bedeutet: bessere Mobilität in einer attraktiveren Stadt – **mit volkswirtschaftlichem Nutzen** wie z. B. in Heilbronn oder München! Damit erhalten wir eine gut angelegte zukunftsorientierte **Geldanlage**, die sich auszahlt – **zum Nutzen aller!** Mit unserem „JA“ geben wir gemeinsam das Startsignal für die neue Stadtbahn!

Mit herzlichen Grüßen

Ihr/Euer Horst Schnitzler

(Unabhängige Wähler_innen Gemeinschaft – UWG Bürgerwille Aachen)



Bauassessor Dipl.-Ing. Egbert Form
Ratsherr
Mitglied der CDU-Fraktion im Rat der Stadt Aachen

Aufgrund 40-jähriger beruflicher Erfahrung in Planung, Finanzierung, Bau, Betrieb und dazu erforderlichen Baurechtsverfahren (Planfeststellung) von Schienen- u. Straßeninfrastruktur-Projekten (S-Bahnen, Eisenbahnneubaustrecke Köln-Frankfurt, DB-Ausbaustrecken, Metrorapid, u.a.) – kleiner, gleichgroß und größer als das Campusbahn-Projekt - fühle ich mich verpflichtet, eine eigene Stellungnahme abzugeben:

- **Verkehrlich notwendig** ist die Erschließung des Campus. Nicht verständlich ist, dass dafür ein neuartiges Verkehrsmittel mit zeitgleicher Forschung, Entwicklung, Erprobung und Anwendung auf 12 km langer Strecke gewählt wird. Es wird nicht wie üblich ein kleines Entwicklungsprojekt nacheinander aufbauend bis zur Anwendungsreife fortentwickelt. Bekannte Funktionsrisiken wie bei ICE's, Talent-Triebzügen oder Batterieprobleme beim Boeing-Dreamliner können bei solchen neuartigen Antriebstechniken ebenso wie durch "Bauen unter Verkehr" chaosartige Verkehrsverhältnisse und zeitliche Verzögerungen bringen. Auch der Ausbau des Euregiobahn-Netzes ist derzeit bereits um mehrere Jahre verzögert.
Leider gibt es in Deutschland einige Projekte, bei denen der Aufwand durch politisches Wunschenken zeitlich, bautechnisch und finanziell ins Unermessliche führte.
- **Alternativen** wurden nur äußerst global betrachtet. Eine auch für die Projektbezuschung (Kosten-Nutzen-Untersuchung) erforderliche Gegenüberstellung von heutigem Busnetz, Busnetzerweiterung (auch mit Schnell- und Elektrobussen) und Campusbahn fehlt bisher. Ein sich seit 3 Jahren in Erstellung befindendes, aber inhaltlich fertiges Busnetzgutachten 'Busnetz 2015+' wurde im Juni 2012 im Mobilitätsausschuss vorgestellt. Es zeigt, dass ein Bussystem den städt. ÖPNV bewältigen kann. Der Gutachter wurde einstimmig beauftragt, sein Gutachten abzuliefern. Die für Herbst 2012 angekündigte Veröffentlichung wurde den Bürgern bisher nicht vorgelegt.
- Viele **bisher planerisch ungeklärte Fragen** wie z.B. Schutz gegen Schall und Erschütterungen, Schutz von Bäumen und Begleitgrün, Erprobung und Zulassung der Technik batteriebetriebener Strab-Fahrzeuge, unrealistische Zeitvorstellungen für Planung und Bauausführung, unplausible Fahrgastzahlen (Soll-Ist-Vergleich) mit dem einzigen Beispiel Scheibenstraße, Eingriffe in Privateigentum, usw. können aus Platzgründen hier nicht vertieft dargestellt werden.
- **Die Frage** darf nicht lauten „Können wir uns die Campusbahn erlauben?“ sondern **„Benötigen wir diese Bahn“** zur Abwicklung des öffentlichen Verkehrs? **Die Antwort lautet nein!**
- Im städt. Haushalt besteht genug Bedarf an Finanzmitteln für Bildung, Kinder, Jugend, Kultur aber auch zur Reparatur unserer Straßen, Wege, Plätze, usw.
- **Das sogenannte Rückgrat des Verkehrs ist** schnell gebrochen sobald eine Störung - durch Unfall, ein abbiegendes Auto o.ä. - auf den Mischbetriebsstrecken für Bahn und Auto die Gleise blockiert – denn keine Bahn kann dann mehr fahren und ein Umfahren des Hindernisses, wie Busse dies können, ist nicht möglich. Somit verzögert sich der Campusbahn-Betrieb oder steht sogar still. Geringere verfügbare Kfz-Spurbreiten verstärken das gegenseitige Behinderungsrisiko.
- Das Gesamt-System wird für alle und nicht nur für „**Mobilitätsbehinderte**“ (Personen mit Kinderwagen, Rollator, Rollstuhl, Gehbehinderte, usw.) mobilitätsfeindlicher, weil beim Umsteigen zusätzliche Rampen und Einstiege zu überwinden sind.
- Die **ÖPNV-Verkehrsbedienug des Südraumes (Forst, Brand, Kornelimünster, Walheim, usw.)** wird durch die Campusbahn verschlechtert, weil die Busse in Brand oder am Trierer Platz enden und ein Umsteigen mit Wartezeiten bei Wind und Wetter erforderlich wird. Dadurch verlängern sich die Gesamt-Fahrzeiten für Fahrgäste, die nicht unmittelbar an der Campusbahntrasse wohnen. Jedes Umsteigen ist nicht nur unbequem sondern bringt aufgrund des Verspätungsrisikos zusätzliche Fahrzeitverlängerungen. Einschränkungen für Kfz. auf der Trierer Straße führen zu Verdrängungsverkehr in benachbarte Parallelstraßen wie z.B. die Linterstraße. Zudem wird ein behindernder Parkplatz-Suchverkehr im Bereich der Endstation Brand entstehen.

Ich empfehle mit Nein zu stimmen, weil die Campusbahn nach jahrelangen Planungen und Durchsetzungsproblemen nur für direkt an der Bahn wohnende Nutzer die Verkehrsbedienug verbessern könnte. Alle Bürger, auch aus nicht betroffenen Stadtgebieten, müssen jedoch viele Jahrzehnte mit jährlich mindestens 5 bis 7 Mio. Euro (inflationbedingt noch steigend) mitbezahlen.

Stimmempfehlung des Oberbürgermeisters



OB Marcel Philipp (c) Holger Schupp

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

der Bau der Campusbahn ist eines der wichtigsten Infrastruktur-Projekte in Aachen in diesem Jahrzehnt. Sie wird nicht nur dazu beitragen, unsere Verkehrsprobleme der Zukunft zu lösen, sie setzt darüber hinaus wichtige Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region. Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt die Campusbahn, der Bund hat angekündigt, sie mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) fördern zu wollen.

Das ist eine einmalige Chance für Aachen. Denn die Förderung im Rahmen dieses Gesetzes läuft spätestens im Jahr 2020 aus. Was danach kommt, ist noch völlig ungewiss. Aber die Aussicht auf eine finanzielle Förderung allein kann kein Argument für den Bau einer Stadtbahn sein - es sprechen viele andere, gute Gründe für ein solches Projekt:

- Die Campusbahn trägt dazu bei, die Verkehrsprobleme unserer Stadt langfristig und nachhaltig zu lösen. Schon jetzt haben wir die Kapazitätsgrenzen der Busse an vielen Stellen erreicht. Mit der Campusbahn ist eine erhebliche

Attraktivitätssteigerung verbunden. Der Fahrkomfort wächst, man ist schneller in der Innenstadt, am Wohnort und am Arbeitsplatz.

- Die Campusbahn nutzt der Umwelt, denn die besondere Talkessellage der Stadt Aachen führt dazu, dass die Belastung der Menschen mit Feinstaub und Stickstoffdioxid besonders groß ist. Die für die Stadtbahn notwendigen Unterwerke bilden zugleich das Rückgrat der zukünftigen Infrastruktur für die Aufladung von Elektrofahrzeugen aller Art.
- Wirtschaft und Handel profitieren von der Einführung der Campusbahn. Wissenschaftliche Untersuchungen und praktische Erfahrungen haben gezeigt, dass Stadtviertel durch eine Stadtbahntrasse eine erhebliche Attraktivitätssteigerung erfahren. In anderen Städten setzen sich Unternehmen aktiv für neue Stadtbahnlinien ein.
- Die Campusbahn wird vollständig barrierefrei gestaltet. Es gibt mehr Platz für Rollstühle, Kinderwagen und Gepäck.
- Die wichtigste Frage: Können wir uns die Campusbahn leisten? Ja, wir können. Die Campusbahn kostet uns ab 2019 pro Jahr 4 bis 6,5 Millionen. Darin enthalten sind nicht nur die laufenden Betriebskosten, sondern auch Zins und Tilgung der aufgenommenen Kredite. Es ist davon auszugehen, dass ab 2019 der Fonds deutscher Einheit unseren Haushalt mit 15 Millionen Euro jährlich entlastet.
- Die Campusbahn führt deshalb nicht zu Einsparungen an anderer Stelle, etwa im Jugend-, Schul- oder Kulturbereich.
- Auch mögliche Alternativen belasten unseren Haushalt, wären aber nicht mit den zahlreichen positiven Nebenefekten verknüpft.

Daher möchte ich Sie bitten: Nehmen Sie am 10. März an der Abstimmung über die Campusbahn teil, stimmen Sie mit Ja!

Ihr
Marcel Philipp
Oberbürgermeister der Stadt Aachen



Campusbahn auf dem Willy-Brandt-Platz - Montage (TEMA AG)



Campusbahn vor dem RWTH Hauptgebäude Templergraben - Montage (HJPlaner)

Campusbahn

Abstimmungsheft

Stadt Aachen

Der Oberbürgermeister
Fachbereich Verwaltungsleitung
Sachbereich Wahlen

Hackländerstraße 1
52064 Aachen
Fon 0241 - 432 1209
Fax 0241 - 432 1207

E-Mail: wahlen@mail.aachen.de

www.aachen.de/ratsbuengerentscheid