

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0844/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 01.02.2024
		Verfasser/in: Dez III FB 61/300
<b>Seilbahn im Campusbereich, Ratsantrag der Fraktion DIE Zukunft im Rat der Stadt Aachen vom 23.02.2022</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
22.02.2024	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

## Klimarelevanz

### Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			X

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			X

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
X			

## Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)  
mittel  80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)  
groß  mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)  
mittel  80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)  
groß  mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

- vollständig  
 überwiegend (50% - 99%)  
 teilweise (1% - 49 %)  
 nicht  
 nicht bekannt

## **Erläuterungen:**

Mit dem in der Anlage 1 beigefügten Antrag wird die Verwaltung beauftragt, den Einsatz einer urbanen Seilbahn als öffentliches Verkehrsmittel insbesondere in den RWTH Campus Bereichen und mit Verknüpfung zum Bahnhof West und der Vaalser Straße zu untersuchen. Regionale Partner wie Hochschulen, Unternehmen und ASEAG sowie relevante Forschungsprojekte sollen im Rahmen der Untersuchung mit einbezogen werden. Ziel soll sein, aktuelle Aussagen zu Kosten, technischen Möglichkeiten und Streckenführungen zu erhalten.

## **Stellungnahme der Verwaltung**

Wie schon in der Begründung zum Antrag aufgeführt, sind bereits im Jahr 2010 im Zusammenhang mit den Voruntersuchungen zur Campusbahn (Machbarkeitsstudie zur Campusanbindung, Vorlage FB61/0084/WP16, <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=6959>) verschiedene Verkehrssysteme zur Anbindung der Campusbereiche, darunter auch eine urbane Seilbahn, detailliert untersucht und bewertet worden.

Im Rahmen des Vergleichs der untersuchten Verkehrssysteme (Monorail, Seilbahn, Stadt- bzw. Straßenbahn) wurde im Ergebnis für die Seilbahn herausgestellt, dass für eine „Insellösung“ zwischen Uni-Klinikum und Super C die Seilbahn die beste Wahl darstellte. Auch eine Verlängerung Richtung Vaals und Dreiländerpunkt wurde als möglich eingestuft.

Die Finanzierung derartiger Großprojekte kann alleine mit städtischen Mitteln nicht realisiert werden. Eine Förderung aus Mitteln nach dem GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) ist hierfür zwingend erforderlich. Dafür sind positive Kosten-Nutzen-Indikatoren in einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nachzuweisen, die für ein derartiges Projekt Erweiterungsmöglichkeiten in Richtung Innenstadt und die Einbeziehung relevanter ÖPNV-Verknüpfungspunkte benötigen. Insbesondere die Erweiterung in das Stadtzentrum wurde in den früheren Untersuchungen zur Seilbahn als wenig realistisch bewertet.

Seit dem Jahr 2019 wird mit dem regionalen Projekt Regiotram ein neuer Anlauf gestartet, eine moderne Niederflurstadtbahn in Aachen zu realisieren. Im letzten Jahr sind diesbezüglich in den politischen Gremien der beteiligten Gebietskörperschaften die entsprechenden Planungsbeschlüsse gefasst worden. Sobald der Förderbescheid für die Planungskosten vorliegt wird der AVV die weiteren Planungsphasen nach HOAI (Leistungsphasen 1 und 2, Vorplanung) ausschreiben und beauftragen.

Durch die regionale Verankerung des Projektes Regiotram besteht eine hohe Priorität, sodass die Verwaltung empfiehlt, die bestehenden Ressourcen für die Entwicklung derartiger Großprojekte hier zu konzentrieren. Ein weiteres infrastrukturelles Großprojekt, wozu eine Seilbahn im Campusbereich unzweifelhaft zählen würde, sollte aus Sicht der Verwaltung nicht zeitgleich angestoßen werden.

## **Anlage/n:**

Anlage 1 – Ratsantrag DIE Zukunft vom 23.02.2022