

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0899/WP18
Federführende Dienststelle: Fachbereich Mobilität und Verkehr Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 08.04.2024 Verfasser/in: Dez.III / FB 68/300
<b>Herstellung von Leistungs- und Kostentransparenz bezüglich des Regiotramprojektes Bürgerantrag gemäß § 24 der Gemeindeordnung NRW vom 29.01.2024</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
23.04.2024	Bürgerforum	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Das Bürgerforum nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Der Antrag gilt als behandelt.

## 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>

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:**

### **Anlass**

Der in Anlage 1 beigefügte Bürgerantrag zur „Herstellung von Leistungs- und Kostentransparenz bezüglich des Regiotramprojektes“ ist nach § 24 der Gemeindeordnung NRW an das Bürgerforum gerichtet worden.

Der Antragsteller bezweifelt, dass das bisherige Planungsverfahren für die Regiotram ausreichend dazu beiträgt, die konkreten Auswirkungen des neuen Mobilitätskonzeptes auf den Alltag der Aachener Bürger\*innen abzubilden. Dazu wird die Erstellung eines Software-Simulationssystems des gesamten ÖPNV-Netzes der Stadt Aachen vorgeschlagen.

Darüber hinaus wird beantragt, mit Hilfe eines Modells der gesamten Trasse der Regiotram kritische Punkte aufzuzeigen und Auswirkungen auf den umgebenden Raum sowie die bestehende Infrastruktur darzulegen.

### **Stellungnahme der Verwaltung**

Die 2017 vorgestellte Idee einer Regiotram ist in den letzten Jahren einer detaillierten Überprüfung unterzogen worden. Mit der Durchführung einer zweistufigen Machbarkeitsstudie durch die Karlsruher Gutachter TTK und PTV wurde zunächst die grundsätzliche Machbarkeit der Regiotram überprüft und anhand von verschiedenen Szenarien mögliche Risiken, der geschätzte Aufwand des Projektes und daraus abgeleitet der volkswirtschaftliche Nutzen ermittelt. Das Szenario „Regiotram Direkt“ wurde darauf aufbauend in der zweiten Stufe der Machbarkeitsstudie in unterschiedlichen Trassenvarianten zwischen Aachen Normaluhr und Baesweiler Nord untersucht. Die Prüfung der technischen und betrieblichen Machbarkeit sowie einer Kosten-Nutzen-Untersuchung kommt hierbei zu dem Ergebnis, dass alle Trassenvarianten technisch und betrieblich machbar und nur zwei Varianten wirtschaftlich sinnvoll sind und daher mit öffentlichen Mitteln gefördert werden können.

Nach entsprechenden Grundsatzbeschlüssen zur weiteren Planung in den politischen Gremien der beteiligten Städte Aachen, Würselen, Alsdorf und Baesweiler und der Städteregion im Herbst 2023 wird aktuell die Ausschreibung der Leistungsphasen 1 und 2 gemäß HOAI (Vorplanung) sowie weiterer Wirtschaftlichkeitsbewertungen vorbereitet. Dazu ist ein Förderantrag gestellt worden, der die anfallenden Planungskosten zu 90 Prozent deckt. Für die Durchführung und den Abschluss der Vorplanung wird ein Zeitraum von etwa zwei Jahren eingeplant.

In den darauffolgenden Planungsphasen erfolgt eine detaillierte Entwurfs- und Betriebsplanung sowie die Integration weiterer Fachplanungen, in denen die Auswirkungen der Trassenführung auf die bestehende Infrastruktur wie Versorgungsleitungen und Grünplanungen detailliert untersucht werden. In diesem Rahmen wird es weitere Dialog- und Beteiligungsformate sowie ein formelles Beteiligungsverfahren im Zuge der Planfeststellung geben, sodass interessierte Bürger\*innen Wünsche und Anregungen vortragen können.

### **Zusammenfassung und weiteres Vorgehen**

Aufgrund des aktuellen Planungsstandes können noch keine Aussagen zu den im Antrag genannten Punkten getroffen werden. Im Verlauf der kommenden Planungsphasen erfolgt eine detailliertere Betrachtung, welche Aussagen zur Leistungs- und Kostentransparenz ermöglicht. Die Durchführung der Planungsphasen erfolgt stets unter öffentlicher Beteiligung, um eine größtmögliche Transparenz bezüglich des Regiotramprojektes zu gewährleisten und um Hinweise und Bedenken aus dem Beteiligungsprozess in den Planungsprozess mit einfließen zu lassen.

Begleitend werden auf der Website der Regiotram ([www.regiotram-aachen.de](http://www.regiotram-aachen.de)) jederzeit zugängliche Informationen zur Regiotram bereitgestellt und viele Fragen bezüglich des Projektes beantwortet.

### **Anlage/n:**

1. Bürgerantrag vom 29.01.2024

Bürgerantrag an das Bürgerforum der Stadt Aachen zur

## **Herstellung von Leistungs- und Kostentransparenz bezüglich des Regiotramprojektes**

Das bisherige Planungsverfahren für die Regiotram ist nicht in der Lage, für die Aachener Bürger klar darzulegen, wie sich das neue Mobilitätskonzept ganz konkret auf den Alltag jedes einzelnen Bürgers auswirkt. Dabei geht es u.a. um folgende Fragen:

- Wie hoch ist die Taktfrequenz an bestimmten Orten zu bestimmten Zeiten?
- Wie groß ist jeweils die Entfernung bis zur nächsten Haltestelle?
- Wie viele Direktverbindungen gibt es für mein jeweiliges Ziel?
- Wie häufig muss ich umsteigen, weil eine Bahn nicht mäandrierend die Fläche bedienen kann und deshalb häufig zusätzlichen Zubringer- und Anschlusstransport mit Bussen benötigt?
- Wie lang ist die Fahrzeit zu den von mir häufig gewünschten Fahrtzielen?
- Wie häufig muss ich ein Taxi rufen, weil der ÖPNV nicht passend fährt?
- Wie hoch sind meine monatlichen Mobilitätskosten?
- Und schließlich die Frage, wird meine Mobilitätssituation besser oder schlechter?

Um einige der Fragen im Vorfeld zu klären, ist es sehr hilfreich, ein sog. „Sperrholzmodell“ der gesamten Trasse der Regiotram zu erstellen. Das kann von Studenten der RWTH Aachen und der FH Aachen im Rahmen von Bachelor - oder Masterarbeiten erledigt werden. Ein solches Model zeigt unmissverständlich kritische Stellen auf, wo z.B. Abwasserkanäle, Rohre für Frischwasser, Gas und Fernheizung sowie Kabel für Strom, Telefon und Internet umtrassiert werden müssen, damit sie nicht unter die Schienen zu liegen kommen. Das hätte nämlich zur Folge, dass z.B. im Falle von Rohrbrüchen oder Kabelschäden die Bahn während der Reparaturarbeiten tagelang nicht fahren könnte. Denn im Gegensatz zum Bus kann sie die Störstelle nicht umfahren.

Leider sind in den von der Planungsfirma TTK GmbH geschätzten Investitionskosten in Höhe von 330 Mio.€ die beträchtlichen Kosten für die notwendigen Umtrassierungen noch nicht enthalten.

Zusätzlich zeigt ein solches „Sperrholzmodell“, wo Straßenbäume gefällt werden müssen. Nach eigener Beobachtung dürften es mehr als 800 Hundert sein. Außerdem wird deutlich, wo wie viele Parkplätze verloren gehen, weil zusätzliche Fläche für die Bahn benötigt wird.

Es darf nicht noch einmal passieren wie bei der Projektplanung der Campusbahn, dass die Themen Umtrassierung von Kanälen, Rohren und Kabeln, das Fällen einer beträchtlichen Anzahl von Straßenbäumen und die Beseitigung von Parkplätzen in der Planung einfach ignoriert werden.

Um darüber hinaus das dynamische Mobilitätsgeschehen für die Aachener Bürger erfahrbar zu machen, bedarf es eines Software-Simulationssystems des gesamten Aachener ÖPNV-Netzes, in dem der gesamte neue Fahrplan auf allen Strecken abgebildet ist. Auch hierbei könnten Studenten von RWTH und FH im Rahmen von Bachelor- und Masterarbeiten einen wertvollen Beitrag leisten. Es wäre ein Armutszeugnis für die Aachener Hochschulen, wenn man in Aachen ein solches Simulationssystem auf der Basis von marktüblichen Softwareprodukten nicht zustande bringen würde.

Jeder Bürger kann sich in dieses System einloggen und seine verschiedenen Mobilitätswünsche im gesamten ÖPNV-Netz durchspielen, wobei gleichzeitig auch Störungssimulationen möglich sind. Anschließend können die Bürger dann elektronisch bewerten, ob das Aachener ÖPNV-System nach Einführung der Regiotram ihren Erwartungen entspricht, verbessert werden muss oder das Regiotramprojekt verworfen werden sollte.

Angesicht der hohen Investitions- und Folgekosten der Regiotram wäre es unverantwortlich, ein solches Projekt aufzusetzen, ohne zuvor die oben beschriebene gründliche Effizienz- und Kostenkontrolle durchzuführen.

Während das Gutachterbüro aus Karlsruhe die Investitionskosten für die Variante 5 der Regiotram mit 330 Mio.€ angibt, schätzt Ratsmitglied Harald Baal laut Aachener Zeitung vom 29.9.2023 die **effektiven Investitionskosten auf 850 bis 900 Mio.€**. Davon seien 85 – 90 Mio.€ von der Stadt zu tragen. Darüber hinaus müssten die Betriebskosten, die nicht durch Einnahmen aus Ticketverkauf gedeckt seien, aus dem städtischen Haushalt getragen werden.

Die Zusatzkosten meines Vorschlags für eine bürgernahe Evaluation des Regiotram-Projektes sind in jedem Falle gering gegenüber dem Risiko einer Fehlinvestition und den daraus resultierenden Folgekosten für die Stadt Aachen.

Für Rückfragen und Erläuterungen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]