

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0599/WP16
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	10.01.2012
		Verfasser:	Dez.III / FB 61/30
<b>Projekt Campusbahn Aachen, weitere Vorgehensweise</b>			
Beratungsfolge:			<b>TOP: __</b>
Datum	Gremium	Kompetenz	
02.02.2012	MA	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss sieht eine große Chance für die Entwicklung der Stadt und Hochschule in der Fortentwicklung des ASEAG Bussystems hin zu einer Campusbahn mit einer ersten Achse von der Uniklinik bis nach Brand.

Der Mobilitätsausschuss beauftragt daher die Verwaltung, die dafür erforderlichen nächsten Schritte vorzubereiten und

- eine intensive Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung durch zu führen,
- die für eine standardisierte Bewertung erforderlichen Planung für die erste Achse zu erarbeiten,
- die standardisierte Bewertung der ersten Achse in Auftrag zu geben,
- einen Antrag auf Förderung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beim Bund zu stellen und
- eine Projektgesellschaft in Abstimmung mit der ASEAG vorzubereiten.

### finanzielle Auswirkungen

	ner	Ansatz 20xx ff.	fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
	0				
	Deckung ist gegeben / keine ausreichende Deckung vorhanden				

  

	ner	Ansatz 20xx ff.	fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0
Personal- /Sachaufwand	190.000	190.000	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0
Ergebnis	190.000	190.000	0	0	0
<b>+ Verbesserung / -Verschlechterung</b>	0		0		
	Deckung ist gegeben / keine ausreichende Deckung vorhanden				

Aus dem Haushaltsjahr 2011 kann einen Ermächtigungsübertragung i.H.v. 250.000 € in das Haushaltsjahr 2012 übernommen werden.

## **Erläuterungen:**

### **Campusbahn stärkt den Öffentlichen Personennahverkehr**

Der Bau der Campusbahn bietet die Chance, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Aachen nachhaltig zu stärken. Das gut ausgebaute Busnetz stößt wegen der kontinuierlich wachsenden Fahrgastzahlen schon heute oft an Kapazitätsgrenzen. So nutzen auf Strecken wie dem Adalbertsteinweg täglich rund 30.000 Menschen den Bus. Stadtbahnsysteme finden bereits in vielen Städten eine hohe Akzeptanz. Deshalb ist zu erwarten, dass mit dem Angebot einer modernen Stadtbahn noch mehr Menschen auf den ÖPNV umsteigen. Dies entlastet die Verkehrssituation und reduziert die verkehrsbedingten Emissionen zusätzlich. Die Campusbahn fährt weitgehend emissionsfrei. Das verbessert die Luftqualität in der Stadt. Da die Campusbahn Strom aus erneuerbaren Energiequellen nutzt, leistet sie auch einen Beitrag zum Klimaschutz.

### **Uniklinik - Campus Melaten – Campus West: Verbunden und angebunden durch die Campusbahn**

Die Entwicklung der RWTH und der gewerblich betriebenen Flächen im Campus Melaten und Campus West wird dort in den nächsten Jahren eine Zunahme um knapp 10.000 Arbeitsplätze bewirken. Gleichzeitig wird sich die Hochschule mit Ihren Aktivitäten ausdehnen und zusätzlichen Mobilitätsbedarf vor allem der Studierenden erzeugen. Darüber hinaus wirkt die Uniklinik durch ein innovatives Mobilitätsmanagement maßgeblich auf eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens der dort Beschäftigten hin. Die zukünftig beabsichtigten Angebote werden auch die Art und Weise des Besuchsverkehrs beeinflussen. Die Campusbahn wird in besonderer Weise dazu beitragen, die Potentiale aus zu schöpfen und eine Entlastung des Straßenraums und der Parkierungsflächen unterstützen.

### **Die Campusbahn – ein Innovationsprojekt für Elektromobilität und „intermodale Mobilität“**

Gegenüber bestehenden Stadtbahnsystemen zeichnet sich die Campusbahn dadurch aus, dass mit ihrer Trasse gleichzeitig eine Infrastruktur für die elektromobile Nutzung durch andere Verkehrsmittel entsteht. Zum einen kann die Campusbahn ihre Trassen und deren Stromversorgung meist mit Elektrobussen teilen. Zusätzlich werden Ladestationen für weitere Elektrofahrzeuge entstehen. Unterstützt wird das Projekt durch das umfangreiche Know-how der Hochschulen und Unternehmer der Region zum Thema Elektromobilität.

Die Campusbahn bildet nicht nur das Rückgrat für den Ausbau der Elektromobilität in Aachen, sie ist auch die Grundlage eines innovativen Mobilitätsverbundes umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Zu diesem Verbund gehören neben Bahn, Campusbahn und Bus auch Miet- und Ladestationen für Elektroautos und Elektrofahrräder. Diese entstehen an geeigneten Haltestellen und werden über die Infrastruktur der Campusbahn mit Strom versorgt. Alle Verkehrsmittel dieses intermodalen Mobilitätsverbundes werden optimal verzahnt und sollen möglichst mit einem durchgängigen Ticket benutzt werden können.

### **Die Campusbahn –gut integriert, barrierefrei und attraktiv**

Bei der Planung der Trassen und der Infrastruktur wird sorgfältig darauf geachtet, dass sich die Campusbahn möglichst konfliktfrei in den Straßenraum und das Stadtbild einfügt. Sofern möglich, nutzt sie die vorhandenen Busspuren, sonst fährt sie auf einer eigenen Trasse. Beispiele in anderen Städten zeigen, dass diese gemeinsame Nutzung des Straßenraums mit anderen Verkehrsteilnehmern problemlos möglich ist. Die Haltestellen der Campusbahn werden sicher und barrierefrei gestaltet, ebenso die Umsteigepunkt zum Bus, zu den Bahnhöfen der Deutschen Bahn und den Mietstationen für die Elektro-Fahrzeuge

### **Die Campusbahn – aktive Eingriffmöglichkeiten für die Stadterneuerung**

Viele – vor allem französische - Beispielstädte zeigen, dass die Einführung einer Stadtbahn auch zu einer Aufwertung des öffentlichen Raumes beiträgt. In Aachen würden zum Beispiel der Bereich „Bushof“ oder etwa Teile des Adalbertsteinwegs von einer umfassenden Umgestaltung profitieren.

### **Investitionsvolumen**

Das Investitionsvolumen beträgt einer ersten Schätzung zufolge für Fahrweg und Betriebshof inklusive Planungs- und Baunebenkosten rund 170 Mio. €. Bei der Streckeninfrastruktur wird eine Förderung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) angestrebt. Die Förderquote liegt dabei überwiegend bei 90 Prozent. Hinzu kommen je nach Betriebskonzept Investitionen in 20 bis 25 Fahrzeuge in Höhe von 54 Mio. € bis 67,5 Mio. € (2,7 Mio. € pro Fahrzeug). Eine direkte Fördermöglichkeit der Fahrzeuge wie bei der Infrastruktur existiert derzeit nicht. Es gibt allerdings die Möglichkeit der Vorhaltekostenförderung, das heißt es werden Zuschüsse zu den Betriebskosten gezahlt.

Erste Gespräche mit Zuwendungsgebern auf Bundes- und Landesebene sind positiv verlaufen. Darüber hinaus hat das Land Nordrhein-Westfalen das Projekt für eine Förderung durch das Bundesprogramm „Schaufenster Elektromobilität“ vorgeschlagen.