

## Bau der Campusbahn

### Fazit des NABU Aachen:

Prinzipiell begrüßt der NABU Aachen den Versuch, den ÖPNV im Stadtgebiet zu stärken. Ein alternatives Mobilitätssystem, das den konventionellen Betrieb des Busverkehrs mit fossilen Kraftstoffen von Diesel- oder Gasbetriebenen Fahrzeugen ersetzen kann und damit Schadstoffemissionen verringert, ist grundsätzlich innerstädtisch sinnvoll. Im Detail liegen aber nach Auffassung des NABU Aachen zur Campusbahn noch zu wenige Informationen vor, um hier ein abschließendes Urteil bilden zu können.

**Die Betrachtung wesentlicher Aspekte, wie beispielsweise Schutz natürlicher Ressourcen, Klimafreundlichkeit, Auswirkungen auf den Naturhaushalt, strukturelle Situation und Entwicklungsnotwendigkeit des ÖPNV in Aachen sowie Wirtschaftlichkeit des Projektes Campusbahn, legen jedoch nahe, dass die Campusbahn keinesfalls die einzige Alternative und auch nicht die beste Lösung darstellt.**

Vielmehr wäre der alternative Einsatz von Elektrobussystemen nicht nur eine perspektivische Nutzungsmöglichkeit zukünftig bereitgestellter klimafreundlich erzeugter elektrischer Energie, er würde auch die Flexibilität des ÖPNV auf hohem Niveau belassen, wesentlich geringere Kosten für die benötigte Infrastruktur verursachen und auf gleiche Weise stadintern die Luftqualität verbessern. Die Einführung von Schnellbussen und Shuttlebussystemen kann zur Entzerrung der angespannten Situation auf stark frequentierten Streckenabschnitten beitragen. Positive Erfahrungen aus der Anbindung der Region durch den Ausbau der Euregiobahn, sollten mehr Beachtung finden und konstruktive Lösungsansätze zur Verringerung des Berufspendlerverkehrs ergeben (Stichwort: Eifelbahn auf der Vennbahntrasse).

### Generelle Vorbemerkung:

Wie auch für alle anderen gesellschaftlichen Bereiche fordert der NABU, dass die Mobilität für den Einzelnen und für die Gesellschaft den Anforderungen der Nachhaltigkeit entsprechen soll. Ziele einer zukünftigen Verkehrspolitik müssen daher sein: Die Verringerung der Treibhausgas- und Schadstoffemissionen, die Begrenzung des Ressourcenverbrauchs und der Flächeninanspruchnahme sowie der Schutz von Natur und Landschaft.

Das verkehrspolitische Grundsatzprogramm des NABU ist abrufbar unter: <http://www.nabu.de/themen/verkehr/>

Im Folgenden werden verschiedene Aspekte der Campusbahn kritisch hinterfragt.

### **Schonung natürlicher Ressourcen und Kohlendioxid-Ausstoß:**

Die Campusbahn kann nur dann CO<sub>2</sub>- bzw. klimaneutral betrieben werden, wenn der erforderliche Strom aus klimaneutralen Prozessen nachhaltiger Energiegewinnung sichergestellt und garantiert werden kann. **Die Frage nach der Herkunft der elektrischen Energie macht jedoch nur Sinn, wenn sie auf den Gesamtbedarf einer Bevölkerungseinheit bezogen wird.** Da der Strom in der Region in den nächsten Jahrzehnten überwiegend auf Basis von fossilen Brennstoffen (Braunkohle, Erdgas) erzeugt wird, wird auch die Campusbahn überwiegend mit Strom aus fossilen Brennstoffen betrieben. Wenn beispielsweise in unserer Region insgesamt 20 % des Stroms aus regenerativen Energiequellen bezogen werden, dann werden beim Betrieb der Campusbahn auch nur 20 % regenerative Energiequellen genutzt und nur dieser Anteil kommt der Klimabilanz der Campusbahn zugute. Daher wird sich die Klimabilanz der Campusbahn gegenüber Diesel- oder Gasbetriebenen Fahrzeugen des ÖPNV lange nicht so positiv abheben, wie häufig dargestellt wird.

### **Staub- und Gasemissionen:**

Die Nutzung der elektrisch betriebenen Campusbahn führt hinsichtlich der Emissionen von **Feinstaub** oder **Abgasen** innerhalb von Aachen unbestritten zu einer Entlastung. Dieser Vorteil gilt allerdings auch für Elektro-Busse. Der positive Effekt könnte um ein Vielfaches erhöht werden, wenn die gesamte Busflotte auf Elektro-Busse umgestellt würde. Zudem ist sicher, dass die Campusbahn auf der bisher geplanten Strecke neuralgische, von Stickoxid- und Feinstaubemissionen stark belastete Bereiche der Innenstadt, wie die Gegend um den Hauptbahnhof, die Wilhelmstraße und Burtscheid, nicht entlasten kann.

### **Lärmemissionen:**

Ob sich die **Lärmbelastungen**, die durch den Bus- bzw. Schienenverkehr hervorgerufen werden, voneinander unterscheiden und ob es durch die Campusbahn zu einer Verringerung oder Verstärkung der Lärmemissionen kommt, ist ungeklärt.

### **Eingriff in den Naturhaushalt:**

Nach derzeitigem Planungsstand sollen überwiegend bereits bestehende und versiegelte Verkehrsflächen für die Straßenbahntrasse genutzt werden. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass weitere, bisher unversiegelte Flächen versiegelt werden (z. B. im Bereich des Westbahnhofs) oder höherwertige Strukturen (z. B. Bäume) für den Naturhaushalt verloren gehen. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die Schaffung von Park + Ride-Parkplätzen zu befürchten. Solche Parkplätze werden aber zwingend erforderlich sein, um Berufseinspendlern aus Nachbargemeinden und insbesondere den Eifelkommunen in Brand den Umstieg auf die Campusbahn zu ermöglichen (s. Kapitel Struktur). Bei einer Weiterführung der Campusbahn über den Campus Melaten hinaus

**Herausgeber**  
NABU Aachen  
Naturschutzbund Deutschland



**Geschäftsstelle**  
Preusweg 128a  
52074 Aachen  
Tel: 0241 – 870891  
Fax: 0241 – 870891  
info@NABU-Aachen.de

würden weitere Flächen versiegelt und für den Naturhaushalt verloren gehen.

### **Kosten:**

Derzeit werden die jährlichen Finanzierungsbeiträge, die die Stadt Aachen für die Campusbahn aufbringen muss, mit 4 - 6,5 Millionen Euro für den Zeitraum von 2015 bis 2065, also für 50 Jahre, beziffert. Diese Schätzung (!) beruht auf der Grundlage der vorläufigen Planungen und unter Voraussetzung bestimmter Förderanteile des Bundes. Legt man den Anteil der so genannten freien Mittel (etwa 50 Millionen Euro) und nicht den Gesamthaushalt (rund 700 Millionen Euro) der Stadt Aachen zugrunde, beträgt der Kostenanteil rund 10-12 % der freien Mittel (und „nur“ 0,5-0,8 % des Gesamthaushaltes). Bei der aktuellen jährlichen Neuverschuldung von 30 Millionen Euro beträgt die Neuverschuldung für die Campusbahn somit 12,5% pro Jahr mehr (die derzeitige Verschuldung für langfristige Darlehen der Stadt Aachen liegt bereits bei mehr als 430 Millionen Euro). Über die von der Stadt aufzubringenden Kosten hinaus, kann das Projekt nur realisiert werden, wenn erhebliche Fördergelder fließen. Dabei handelt es sich auch um Steuergelder, die an anderer Stelle fehlen können. Unvorhergesehene Mehrkosten, wie sie erfahrungsgemäß oftmals bei Großprojekten entstehen, bleiben bei der jetzigen Betrachtung unberücksichtigt.

**Die zusätzlichen Ausgaben für die Campusbahn werden mit Blick auf die angespannte Haushaltslage die Stadt Aachen hinsichtlich anderer Leistungen und Möglichkeiten im sozialen und kulturellen Bereich sowie im Natur- und Umweltschutzbereich stark bis sehr stark einschränken und im schlimmsten Fall handlungsunfähig machen (Nothaushalt).**

### **Struktur des ÖPNV:**

Die Campusbahn ersetzt auf nur **einer** Trasse den Busverkehr und greift erheblich in ein bestehendes, lokal funktionierendes und über Jahrzehnte aufgebautes Verbundsystem ein. Viele Buslinien auf der avisierten Campusbahntrasse (insbesondere auf der Trierer Straße und dem Adalbertsteinweg) werden durch den Betrieb der Stadtbahn wegfallen bzw. verkürzt.

Für nicht direkt angebundene Ortschaften ist der ÖPNV in Zukunft zwangsläufig mit Umsteigen verbunden. Dies vermindert die Akzeptanz des ÖPNV in diesen Ortschaften. Die bestehende Unzulänglichkeit des aktuellen ÖPNV hinsichtlich der schlechten Akzeptanz von Berufspendlern aus der Region (z. B. Roetgen oder Stolberg) wird durch die Campusbahn nicht aufgegriffen. Im Gegenteil: Zukünftige Bestrebungen zur Verbesserung der Situation werden durch die finanzielle Handlungsunfähigkeit der Stadt für Jahrzehnte vereitelt. Die Campusbahn könnte im schlechtesten Fall zu einer Verlagerung von Einpendlerverkehren auf den PKW führen, also genau das Gegenteil der erhofften Vorteile bewirken.

Die geplante Trasse weist Haltestellen an den Bahnhöfen Rote Erde und Westbahnhof auf. Es ist jedoch keine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof vorgesehen. Dies

**Herausgeber**  
NABU Aachen  
Naturschutzbund Deutschland



**Geschäftsstelle**  
Preusweg 128a  
52074 Aachen  
Tel: 0241 - 870891  
Fax: 0241 - 870891  
info@NABU-Aachen.de

bedeutet, dass Fernreisende und Berufspendler, die nicht die Regionalzüge sondern Fernzüge nach Köln, Frankfurt, Lüttich oder Brüssel nutzen wollen, zwangsläufig mehrmals umsteigen müssen.

**Komfort:**

Zweifellos besitzt die Campusbahn einige Vorteile gegenüber Bussen. Es handelt sich hierbei überwiegend um Aspekte, die den Reisekomfort betreffen, wie barrierefreier Ein- und Ausstieg, schnelleres Ein- und Aussteigen durch größere Einstiege, größeres Platzangebot und damit geringeres Gedränge sowie Verbesserung der Anbindung an Klinikum bzw. Campus Melaten.

Diese Aspekte sind jedoch auch durch ein optimiertes und auf Elektro-Bussen basierendes Verkehrssystem zu erreichen.

**Temporäre Beeinträchtigungen während der Bauphase:**

Während der mehrjährigen Bauphase wird es zu erheblichen Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs kommen. Zudem ist mit Lärm- und Staubemissionen zu rechnen.

Stand: 04. März 2013

**Herausgeber**  
NABU Aachen  
Naturschutzbund Deutschland



**Geschäftsstelle**  
Preusweg 128a  
52074 Aachen  
Tel: 0241 - 870891  
Fax: 0241 - 870891  
info@NABU-Aachen.de