

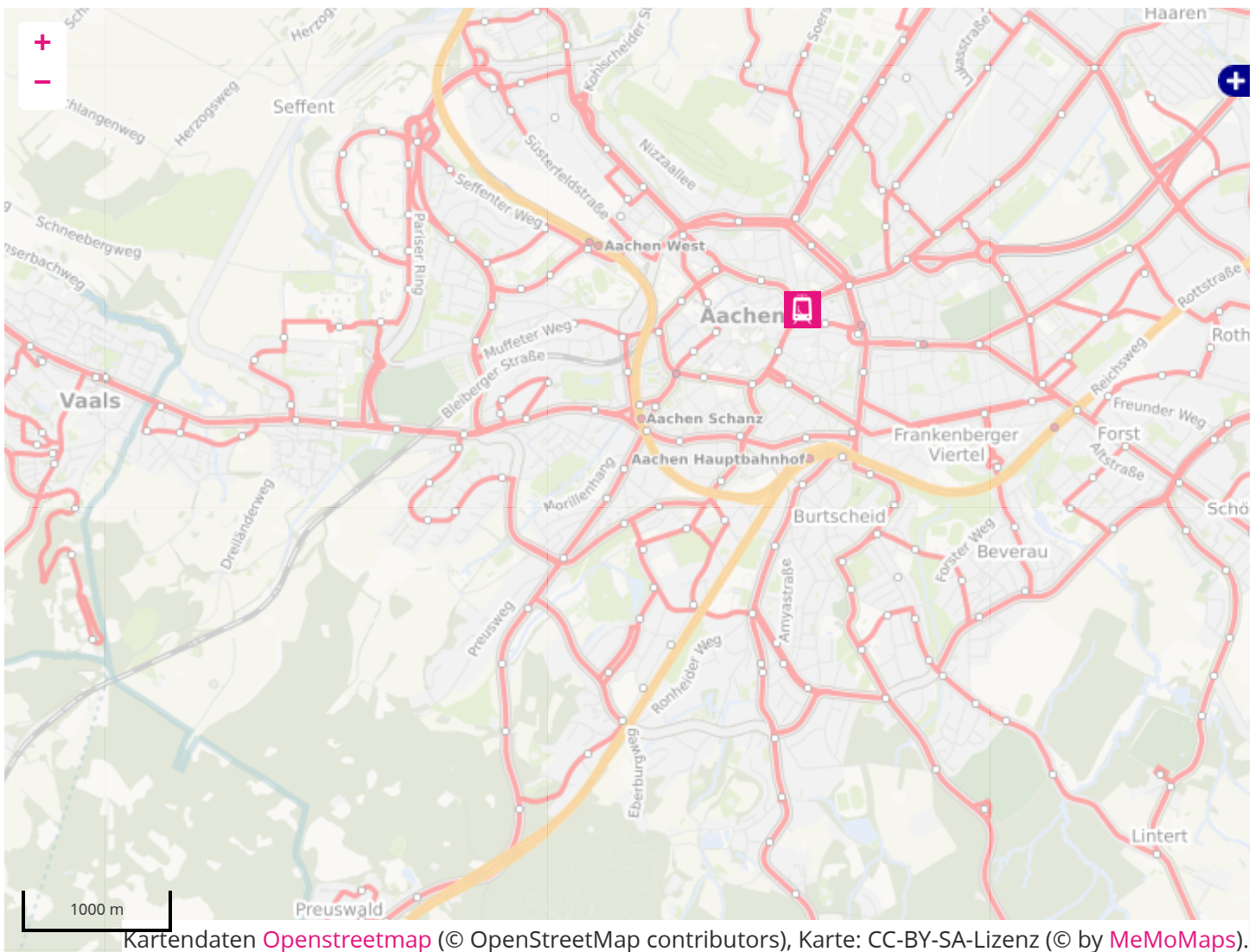


VORSCHLÄGE ZUM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

NEWS ALLE VORSCHLÄGE WAS IST LINIE PLUS? HÄUFIGE FRAGEN SUCHE FORUM

DISKUSSION ÜBER DIE CAMPUSBAHN AACHEN

Verfasst am 21.05.2015 von Ulrich Conrad



BESCHREIBUNG DES VORSCHLAGS

Das in Folge einer Volksabstimmung gescheiterte Projekt der **Campusbahn in Aachen** dürfte wohl unter Straßenbahnfreunden bekannt sein. Der genaue Linienverlauf ist vielleicht weniger bekannt, er ist **hier** zu finden. Ich hoffe, es ist nicht schlimm, dass ich mir nicht die Mühe gemacht habe, exakt diesen Verlauf nun in die Karte einzuzeichnen, schließlich gibt es diese Darstellung schon (siehe Link).

Da Aachen nun die größte deutsche Stadt ohne Straßenbahn ist, über die wir noch nicht diskutiert haben, würde ich nun auch gerne diese alte Kaiserstadt behandeln. Ich bedaure es sehr, dass die Campusbahn gescheitert ist, aber das muss ja nicht für alle Zeiten so bleiben. Aachen hat mit über 241.000 Einwohnern unbedingt das Potenzial eine Straßenbahn zu rechtfertigen, was trotz der ablehnenden Haltung, der offensichtlich nicht ausreichend informierten Bevölkerung, auch in Zukunft so bleiben wird.

Über einige Punkte des Campusbahnprojektes wundere ich mich aber doch, weshalb ich gerne erstmal ein wenig darüber diskutieren möchte, bevor ich mir die Mühe mache Vorschläge zu zeichnen. Diese Punkte wären:

1. Warum sollte der Hauptbahnhof nicht angeschlossen werden? Ein Straßenbahnnetz, das den Hauptbahnhof auslässt, hat meiner Ansicht nach von vornherein ein Manko.
2. Der Weg über die Süsterfeldstraße erscheint mir unlogisch, weil es über den Seffenter Weg nicht nur kürzer wäre, sondern so auch noch die Bildungseinrichtungen zwischen Seffenter Weg und Melatener Straße angebunden werden würden.
3. Der Umweg über Süsterau und Melaten-Nord zum Uniklinikum bedeutet lange Fahrzeiten zum Klinikum. Es scheint mir vernünftiger auf direkterem Weg, etwa über Seffenter Weg und Ahornstraße zu fahren und den Pariser Ring in Höhe der Melatener Straße zu queren, wobei sich anschließend die Strecke verzweigt in einen Ast nach Melaten-Nord und einen zum Uniklinikum.
4. Der Süden der Stadt wird überhaupt nicht bedient, obwohl dort große Potenziale bestehen.
5. Auch nach Norden befindet sich ein straßenbahnwürdiges Siedlungsband entlang der Roermonder Straße nach Laurensberg und Richterich.
6. Im Osten der Stadt könnte eine Anbindung von Eilendorf sinnvoll sein.

Berücksichtigen müsste man natürlich auch die Planungen zur **Euregiobahn** mit **diesem Netz**. Kurioserweise findet sich darin auch der östliche Ast der zweiten Ausbaustufe der Campusbahn (Stadtzentrum – Haaren) mit einer Verlängerung bis etwa Mariadorf. Dort gab es ja auch mal eine Straßenbahn, und angesichts der gegenüber der einstigen Situation heute dichteren Bebauung könnte diese Strecke auch über die Stadtgrenze Aachens hinaus durchaus straßenbahnwürdig sein. Zumindest eine unabhängig trassierte Stadtbahn könnte ich mir sogar bis Jülich vorstellen. Im Norden fährt die Euregiobahn bereits bis Herzogenrath und darüber

hinaus. Da sie aber zwischen Aachen-West und Kohlscheid nirgend hält, wäre dort noch ein Bedarf für eine Straßenbahn, den man aber vielleicht auch durch zusätzliche Halte an der Euregiobahn bedienen könnte.

Was meint ihr? Seht ihr das auch so? Was sollte man ändern? Wo wären weitere Strecken (für eine dritte Ausbaustufe der Campusbahn) zweckmäßig?

METADATEN ZU DIESEM VORSCHLAG

Verkehrsmittel: Straßen-/Stadtbahn niederflur

Anzahl der Haltestellen: 1

[Streckendaten als GeoJSON-Datei herunterladen \(Beta\)](#)

[← Frankfurt: U-Bahn: A-Strecke nach Süden verlängert](#)

[FFM: SL 15 nach Offenbach verlängern →](#)

7 KOMMENTARE ZU "DISKUSSION ÜBER DIE CAMPUSBAHN AACHEN"

Tramfreund94 sagt:

27. März 2016 um 10:36 Uhr

Einbindung der Euregiobahn:

Was man machen könnte, wäre es die Euregiobahn auf die Campusbahntrasse einzuführen. Sie soll dann zwischen den Bahnhöfen West und Rothe Erde über die geplante Campusbahn-Trasse geführt werden. Der entscheidene Vorteil einer solchen Zweisystem-Regionalstadtbahn erlaubt es die Region um Aachen herum sehr gut an das Aachener Stadtzentrum anzubinden.

[Zum Antworten anmelden](#)

Tramfreund94 sagt:

28. September 2017 um 10:26 Uhr

So könnte die [Stadtbahnstrecke nach Karlsruher Modell für die Euregiobahn](#) aussehen.

[Zum Antworten anmelden](#)

IVP sagt:

19. Oktober 2016 um 18:20 Uhr

zu 1.) Der Hauptbahnhof liegt vom Stadtzentrum aus gesehen ziemlich abseits, daher wäre es für die damals vorgesehenen zwei Linien ein ziemlicher Umweg gewesen, welcher die Fahrzeiten und auch die Baukosten unnötig erhöht hätte. Außerdem ist der Straßenzug Römerstraße – Lagerhausstraße – Boxgraben stark befahren und verfügt verglichen damit über sehr eingeschränkte Straßenraumprofile. Ein eigener Gleiskörper wäre hier

größtenteils nur möglich, wenn der KFZ-Verkehr auf einen Fahrstreifen reduziert sowie der Schutzstreifen entfernt würde. Ansonsten wäre Rückstau, der auch die Straßenbahn betrifft, zu befürchten.

2) Die Süsterfeldstraße hat den Vorteil, dass dort mit der Lindt-Fabrik relativ viele Arbeitsplätze angebunden werden. Des Weiteren würde mich nicht wundern, wenn die vorhandene Unterführung des Seffenter Weg sowie die daran anschließenden Steigungen nicht straßenbahngeeignet sind. Außerdem verfügt das Einfamilienhausgebiet in Hörn nicht über die höchste Nachfrage. Die selben Punkte gelten auch für Punkt 3)

4) 5) 6) Der Süden verfügt vor allem über relativ viele Steigungen und von Burtscheid abgesehen über viel gerne auch luxuriösere Einfamilienhausbebauung. Des Weiteren sind die Straßen relativ eng. Des Weiteren kann der Entwurf der Campusbahn nicht als Zielzustand angesehen werden. Es war nicht der erste Anlauf wieder eine Straßenbahn in Aachen einzuführen, daher hat man ein relativ zurückhaltendes Netz entworfen. Selbst dieses ist gescheitert. Hätte man die beiden Linien hingegen realisiert, hätte man im Anschluss bei (definitiv) eingetretenem Erfolg weitere Linien hinzufügen können. Entlang von 5) könnte zudem eine Haltestellenverdichtung der Euregiobahn erfolgen.

[Zum Antworten anmelden](#)

BRSL sagt:

22. Juni 2017 um 13:43 Uhr

Zu 1) hat IVP bereits die Antwort gegeben. Ich will hierzu noch ergänzen, dass die Erweiterungen der RWTH Aachen den Anstoß für die Campusbahn gegeben haben (daher auch der unglücklich gewählte Name). Außerdem war es wegen des Verkehrsaufkommens sinnvoll, die Achse Brand-Zentrum über Trierer Str. und Adalbertsteinweg einzubeziehen, weil da etliche Busse langfahren. Darum wäre der Hbf mit einem Umweg verbunden. Die Regionalzüge halten alle an den Stationen West, Schanz (2. Straßenbahnlinie sollte dort entlang) und Rothe Erde, weshalb ein Halt am Hbf „nur“ noch den Anschluss an den Fernverkehr gebracht hätte.

Zu 2) Die Lindt-Fabrik (da ist übrigens auch Lambertz sowie diverse kleinere Unternehmen) war hier weniger ausschlaggebend. Auf früheren Teilen des Westbahnhofs entsteht aber ebenfalls ein neuer Hochschulcampus. Dieser sollte von der Bahn ebenfalls mit den restlichen Hochschulgebieten und dem Zentrum verbunden werden. Die Steigung des Seffenter Wegs wäre aber eher kein Problem, weil eher moderat bzw. durch bauliche Maßnahmen (Aufschüttung) zu entschärfen. Da sind die Straßen rauf zur Halifaxstraße deutlich schlimmer.

Zu 3) Wie gesagt, die Hochschulerweiterungsgebiete Campus Melaten und Campus Westbahnhof waren der wesentliche angeführte Grund für die Campusbahn. Sie musste zwingend da durch und das war auch sinnvoll so. Der Verkehrsbedarf zu den Einrichtungen auf der Hörn ist im Vergleich deutlich geringer. Das Gebiet ist ansonsten bis auf ein Studentenwohnheim und ein Altenheim von kleinen Wohnhäusern geprägt, die Buslinien

sind vorwiegend deswegen trotz Angebotsausweitung stark ausgelastet, weil sie zum Klinikum und zum Campus Melaten fahren.

Zu 4) Auch hier nennt IVP bereits einen Grund. Der Süden ist eines der Reichenviertel Aachens. Also vor allem von Autofahrern bewohnt, die auch bei einem guten Angebot eher nicht den ÖPNV nutzen. Entsprechend gering ist im Vergleich auch die Auslastung der bestehenden Buslinien. Daher war eine Anbindung eher nachrangig. Steigungen sind aber nicht das Problem, immerhin fuhr die Aachener Straßenbahn früher auch in den Süden.

Zu 5) Wie IVP schon schrieb, sollte es langfristig nicht bei zwei Linien bleiben. Die Achse Roermonder Straße, Laurensberg, Richterich war tatsächlich als Erweiterung durch eine dritte Linie in Betracht gezogen, ohne dass die Planungen bereits näher konkretisiert waren. Eine Haltestellenverdichtung der Euregiobahn war aber nie im Gespräch, die hätte ja auch für die Roermonder Straße nichts gebracht. Es soll lediglich demnächst ein Haltepunkt in Richterich gebaut werden, dort sollen meines Wissens auch andere Züge halten.

Zu 6) Ja, ich stimme zu. Für die dritte Linie würde ich aber folgende vorsehen: Im Westen von Richterich über Laurensberg und Roermonder Str. zum Bushof, Elisenbrunnen, Hauptbahnhof, Burtscheid und Ende am Waldfriedhof. Das Gebiet Roermonder Straße hast du ja selbst bereits als potenzialreich genannt, den Hbf hätte man dann auch endlich am Netz und Burtscheid ist ebenfalls von vielen ÖPNV-Nutzern besiedelt, außerdem Kurgebiet. Da sind dann auch Standorte der FH Aachen, ein weiteres Studentenwohnheim, ein Berufskolleg und das Marienhospital angebunden. Der Waldfriedhof mit dem anschließenden Stadtwald komplettiert das Ganze als Ausflugsziel.

Die Euregiobahn-Verbindung ins Aachener Zentrum von Würselen aus ist übrigens erst mal ad acta gelegt worden. Davon hörst du in den Medien nichts mehr. Wäre die Campusbahn realisiert worden bzw. würde man sie doch noch realisieren, dann ist diese Strecke im Rahmen der Euregiobahn definitiv gestorben, weil die Campusbahn ja ebenfalls nach Würselen fahren sollte und auch besser für den innerstädtischen Verkehr geeignet ist.

[Zum Antworten anmelden](#)

BRSL sagt:

22. Juni 2017 um 14:55 Uhr

Ich will noch meine Einschätzung ergänzen, warum die Campusbahn damals gescheitert ist:

Im Stadtrat hatte die Bahn deutlich mehr Befürworter als Gegner und auch die Verwaltung in Form des OB war dafür. CDU, SPD, Grüne, Linke und die unabhängige Wählergemeinschaft UWG waren für die Bahn. Gegner waren die FDP, der Piraten-Vertreter, die freien Wähler von der FWG und ein CDU-Ratsherr. Nachzulesen im [Abstimmungsheft](#).

Speziell die Basis der CDU war wohl im Gegensatz zur Führung deutlich gegen die Campusbahn.

Das Hauptargument der Gegner waren die Kosten. Zwar wurde der Streckenbau größtenteils gefördert, aber die Betriebskosten würde die Stadt aus eigener Tasche zahlen müssen. Die Gegner waren wohl der Ansicht, dass der Nutzen dies nicht rechtfertige. Hinsichtlich der Betriebskosten und Beschaffungskosten gab es noch das Problem, dass die Bahn nicht komplett unter Oberleitung, sondern auf Teilstrecken im Akkubetrieb fahren sollte. Das hat natürlich auch höhere Kosten für die Fahrzeuge zur Folge.

Der Akkubetrieb war ferner in der Kritik, weil er vermeintlich gewisse Unwägbarkeiten enthielt, da die Technik angeblich nicht ausgereift sei. Zwar wurde das System Nizza als Argument ins Feld geführt, jedoch beschränkt sich der Akkubetrieb dort auf wenige hundert Meter. Verzichten wollte man auf ihn nicht, weil man sich einerseits als Vorreiter in der E-Mobilität profilieren wollte und andererseits einige Gegner Oberleitungen als hässlich bezeichneten. Hier sind auch die Bewohner von Brand zu nennen, denen man meiner Erinnerung nach noch zusicherte, den dortigen Abschnitt ebenfalls im Akkubetrieb befahren zu lassen.

Die Brander und mit ihnen die Bewohner der äußeren südöstlichen Stadtteile Walheim und Kornelimünster waren auch gegen die Campusbahn, weil die durchgehenden Buslinien in diese Stadtteile nicht mehr fahren sollten und man in Brand zum Umsteigen gezwungen wäre. Dies ist in der Tat ein nachvollziehbarer Kritikpunkt, doch wurde er eigentlich entschärft, indem man die Führung der Linien ändern und lediglich auf anderem Weg zum Zentrum führen wollte. Ein Parallelverkehr wäre ja tatsächlich unsinnig.

Ein weiteres Argument war, dass die angeblich hohen Risiken nur für einen kleinen Teil der Bürgerschaft Vorteile bringen würden, nämlich den direkten Anwohnern und den Studenten. Als in der Hinsicht wenig hilfreich erwies sich der Name Campusbahn, der genau letzteres für viele transportierte: Eine Bahn für Studenten. Von Gegnern wurde der Name daher auch als „Schampusbahn“ veralbert, obwohl ja gerade die reichen Bewohner des Südens außen vor blieben. Meiner persönlichen Einschätzung nach sind unter den Aachener Studenten wiederum viele konservativ gesinnte. Die RWTH ist besonders stark in den naturwissenschaftlich-technischen Bereichen, also Maschinenbau, Elektrotechnik, Informatik usw., die von konservativen Schichten gegenüber Sozialwissenschaften klar bevorzugt werden.

Auch die Baustellen und die Verkehrsführung waren immer in der Kritik. Sehr nachteilig war etwa, dass die Trierer Straße in Brand gerade erst monatelang saniert worden war und den Anwohnern und Geschäftsleuten für die Bahn erneut eine längere Baustelle ins Haus stand. Das ist einfach dumm gelaufen. Vielleicht hätte es durch eine andere Baustellenplanung verhindert werden können, ich weiß es nicht. Aber auch allgemein wurde die zu erwartende Bautätigkeit in der ganzen Stadt stark kritisiert. Bei der Verkehrsführung gab es besondere Kritik für die Reduzierung der Fahrstreifen auf der Trierer Straße, wo die Bahn auf eigenem Gleiskörper in Mittellage fahren sollte.

Schließlich wurde als Alternativlösung immer wieder der Bus ins Spiel gebracht. Einerseits, was heute nach Dieselgate und Feinstaubdebatte kurios wirkt, in Form von dieselbetriebenen Doppelgelenkbussen, wie sie in Aachen seit 2005 auf einzelnen Linien im

Einsatz sind. Andererseits, angesichts der bei der Campusbahn von den Gegnern ins Feld geführten Risiken eines Akkubetriebs sehr widersprüchlich, Elektrobusse. Die ASEAG hat nach dem Scheitern der Bahn wohl gezwungenermaßen letzteres im Sinn, allerdings in Kombination mit Doppelgelenkbussen, und gibt sich auch redliche Mühe. So wurde ein Mercedes Citaro in Eigenregie auf Elektroantrieb umgerüstet, um Know-How aufzubauen. Außerdem wurden inzwischen, nachdem man ein Fahrzeug zum Testen in Aachen hatte, Elektro-Gelenkbusse vom Hersteller Sileo bestellt und befinden sich derzeit in der Auslieferung. Im Gelegenheitsverkehr werden sie wohl bereits eingesetzt, später sollen dann auch die ersten Elektro-Doppelgelenkbusse folgen. Ich gehe davon aus, dass die Gelenkbusse dieses Jahr in den regulären Linienbetrieb gehen.

Was hätte man also anders machen sollen, um eine Zustimmung zu erreichen?

Meiner Meinung nach hätte man statt auf Akkus lieber auf das **APS-System** setzen sollen, das inzwischen einige Verbreitung gefunden hat. Hierdurch würden die Gegner von Oberleitungen ebenso abgeholt wie die Technologieskeptiker. Die Fahrzeuge wären zudem mutmaßlich günstiger zu haben. Inwiefern hierdurch allerdings die Strecke teurer geworden wäre, weiß ich leider nicht.

Der Name hätte ganz einfach Stadtbahn lauten sollen. Dadurch wäre vermieden worden, dass es nach einem Projekt für die Hochschule und die Studenten klingt.

Die Vorteile für die Gesamtstadt hätten mehr hervorgehoben werden müssen. Hierzu hätte die dritte Linie bereits grob geplant und in allen Schaubildern aufgeführt werden sollen, um deutlich zu machen, dass man ein richtiges Netz aufbauen will. Außerdem sollte man betonen, dass die bessere Luft und die geringeren Staus speziell im Zentrum allen Bürgern zugute kommen, weil jeder sich des Öfteren dorthin begibt.

Bei den Baustellen wären konkrete Zahlen hilfreich gewesen, mit welcher Zeit man auf welcher Grundlage rechnete. Ich denke, dass das Verlegen von Gleisen und der Aufbau der Oberleitung sicherlich nicht so elend lange dauert wie die Verlegung neuer Kanäle und die Komplettsanierung mit neuem Straßenbelag. Das habe ich aber nie als Argument vernommen. Lediglich vereinzelt wurde darauf hingewiesen, dass die Strecke abschnittsweise (Wanderbaustelle) gebaut werden sollte und daher nicht mit großflächiger Beeinträchtigung zu rechnen sein würde.

Die Vorteile einer Straßenbahn gegenüber Bussen hätten deutlicher hervorgehoben werden müssen, also speziell Kapazität, Laufruhe und damit einhergehende allgemeine Attraktivität des Verkehrsmittels und geringerer Fahrpersonalaufwand. Das schaffen auch Elektrobusse alles nicht.

Der vorherige Punkt hätte hinsichtlich Kapazität noch deutlich mit den erwarteten Fahrgastzahlen verknüpft werden sollen. Bereits damals fuhren die Busse in Reihe hintereinander über die Trierer Straße, inzwischen besteht auf den Hauptlinien zum Campus und zum Klinikum tagsüber praktisch ein 5-Minuten-Takt und Verspätungen sorgen für ähnliche Bilder. Man müsste betonen, dass diese zwei, drei Busse hintereinander mit jeweils einem Fahrer durch eine einzelne Stadtbahn mit nur einem Fahrer ersetzt werden könnten, die keine Abgase ausstößt und deutlich leiser fährt. Zu den Kosten wäre eine übersichtliche Gegenüberstellung hilfreich gewesen, in der man klar sagt: Der Status quo wird nicht aufrecht erhalten werden können, wir müssen auch

ohne die Bahn den ÖPNV ausbauen und dies wären die Kosten dafür, dies wären die Kosten mit der Bahn, das ist die Differenz und aus diesem und jenem Grund lohnen sich die Mehrkosten, wenn man die Vorteile betrachtet.

Man sollte für die Bewohner der Außenbezirke deutlicher kommunizieren, dass sie zunächst weiterhin eine direkte Busverbindung in die Stadt haben werden, die nur einen anderen Weg nimmt und an einzelnen Punkten eine Umsteigemöglichkeit zur Bahn haben sollte. Dabei sollte auch betont werden, dass sie hiermit sogar Stadtgebiete erreichen, die sie bisher mit der zentralen Führung über die Trierer Straße nur über das Zentrum mit Umsteigen erreichen konnten, und dass der dichte Takt der Bahn bei einem Umstieg auf ebendiese keine großen Fahrzeitverluste bedeuten würde, sondern wegen besserer Vorrangschaltung und eigenem Gleiskörper sogar ebenso schnell, wenn nicht schneller ins Zentrum führen würde. Für die Zukunft sollte ferner eine Verlängerung der Bahn über Brand hinaus in Aussicht gestellt werden.

Irgendwie hätte man die Anhänger besser mobilisieren müssen. Ich hatte damals den Eindruck, dass viele Befürworter davon ausgingen, dass die Abstimmung ohnehin positiv ausfallen würde, weil die Ratsmehrheit ja klar dafür war. Die Gegner eines solchen Vorhabens haben aber immer einen Mobilisierungsvorteil. Wer gegen etwas ist, geht bei solchen Bürgerentscheiden viel eher zur Abstimmung.

[Zum Antworten anmelden](#)

Tramfreund94 sagt:

28. September 2017 um 10:22 Uhr

Man könnte den Abschnitt Westbahnhof – Bhf Rothe Erde ja zunächst als **Stadtbahnstrecke nach Karlsruher Modell für die Euregiobahn** bauen. Vorteil: Geringere Baukosten gegenüber der gesamten Strecke einschließlich Baukosten eines Betriebshof, denn die Euregiobahn kann weiterhin ihren Eisenbahnbetriebshof nutzen. Und noch ein weiterer Vorteil: Die vielen Vororte Aachens wie Stolberg, Eschweiler, Herzogenrath, Alsdorf und im **Ausbau auch Baesweiler** erhalten eine umsteigefreie Direktverbindung in Aachener Stadtzentrum.

[Zum Antworten anmelden](#)

Baum sagt:

18. Februar 2021 um 18:10 Uhr

Ja, das ist durchaus schade. Ich denke auch, dass der Fehler war, nur zwei Linien im Netz zu haben und den Hauptbahnhof nicht anzuschließen.

Ich hab mir da mal ein größeres Netz überlegt.

[Zum Antworten anmelden](#)

EINEN KOMMENTAR ZU DIESEM BEITRAG VERFASSEN

Du musst **angemeldet** sein, um einen Kommentar abzugeben.

☒ E-Mail-Benachrichtigung bei weiteren Kommentaren. Du kannst Benachrichtigungen auch aktivieren, ohne einen Kommentar zu verfassen. Klicke auf den Link und du erhältst eine E-Mail, um das Abonnement zu bestätigen: [Abo ohne Kommentar](#).

Ein Projekt von:

