

Regio-Tram von Aachen nach Baesweiler?

AACHEN Stadt und Städteregion Aachen wollen das Projekt Regio-Tram zügig vorantreiben. In einer ersten Machbarkeitsstudie sprechen sich Gutachter dafür aus, die Bahn künftig entlang der B 57 (Krefelder Straße) von der Aachener Innenstadt aus bis nach Baesweiler fahren zu lassen. Die politischen Gremien in den Städteregionskommunen werden das Papier jetzt beraten. In einer zweiten Phase der Studie soll es dann in die Detailplanung gehen, in der es vor allem auch um die Finanzfrage – gerechnet wird mit Zuschüssen von 90 Prozent der Gesamtkosten – geht. (alp) **> Lokales**

Die Stadtbahn auf der Krefelder Straße

Gutachter-Vorschlag: Die Regio-Tram soll entlang der B57 von der Aachener Innenstadt bis Baesweiler fahren

VON ALBRECHT PELTZER

AACHEN 60.000 Berufspendler pro Tag. Im schlechtesten Fall die meisten mit dem eigenen Pkw. Die ein oder andere Fahrgemeinschaft könnte dabei sein, auch im Bus geht es für Berufstätige vom Nordkreis Richtung Aachen – und der steht dann meist mit im Stau. Zukunfts-trächtige Mobilität – das ist mehr als eine Binsenweisheit – sieht anders aus. Aber: Es gibt Konzepte, dies entscheidend zu ändern. Und: Die Konzepte reifen langsam, aber sicher von der Vision zur Machbarkeit.

Das Stichwort lautet Regio-Tram. 2017 erstmals ins Spiel gebracht, reift die Idee seit diesem Jahr mehr und mehr. Per Bahn von Baesweiler bis in die Aachener Innenstadt und wieder zurück. Das Projekt wird jetzt im wahren Wortsinn auf die Schiene gebracht. Aber es wird ein langer Atem nötig sein. Fünf bis zehn Jahre, so lauten vorsichtige Schätzungen, können ins Land gehen, ehe die Bahn fährt.

Jetzt berät die Politik

Den Politikern in den Kommunen der Städteregion liegt jetzt der erste Teil einer Machbarkeitsstudie von Karlsruher Schienen-Experten zur Beratung und Beschlussfassung vor, die die Weichen für die weitere Entwicklung stellen soll. Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen, Städteregionsrat Tim Grüttemeier und Hans-Joachim Sistenich (AVV GmbH) stellten das Papier am Donnerstag erstmals vor.

Zwei entscheidende Eckpunkte gibt es. Erstens: Die Schiene ist für die Anbindung des Nordkreises an Aachen nach Ansicht der mit der Studie beauftragten Büros die beste und zukunftsfähigste Wahl. Zweitens: Für die Anbindung der Eifelgemeinden macht die Tram aus wirtschaftlichen Gründen keinen Sinn. Hier gilt dem Ausbau von Schnellbuslinien die oberste Priorität.

Attraktives Angebot

Schnelligkeit und Komfort sind die entscheidenden Kriterien, die Menschen zum Umsteigen auf den ÖPNV bewegen können. Attraktivität des Angebots ist daher neben wirtschaftlichen Aspekten ein essenzieller Faktor. Und aus diesem Grunde sind zwei bisher im Raum stehende Alternativen aus Sicht der Gutachter aus dem Rennen: Zunächst die reine Erschließung des Nordkreises durch Schnellbusse auf eigenen Trassen im 15-Minuten-Takt. Auch die Anbindung Aachens an den Nordkreis überwiegend auf bestehenden Schienen- und Bahnsträn-



Die Krefelder Straße: Fährt hier in einigen Jahren die Regio-Tram auf einer eigenen Trasse bis nach Baesweiler? Die Gutachter der aktuellen Machbarkeitsstudie favorisieren diese Variante.

FOTO: HARALD KRÖMER

gen scheidet aus Sicht der Gutachter aus. Das neue Stichwort heißt „Regio-Tram Direkt“ – ein kompletter Neubau in allen Bereichen.

Konkret soll es um eine Straßenbahn gehen, die vom Aachener Bushof aus im wesentlichen entlang der Krefelder Straße bis nach Baesweiler und zurück fährt. Die aus Sicht der Gutachter im Vergleich zu den vorherigen Varianten realistischen Zielvorgaben lauten: maximale Erschließungsqualität aller angrenzenden Wohn- und Arbeitsbereiche, beste Verbindungsqualität zwischen den einzelnen Haltepunkten, beste Verknüpfung mit anderen Mobilitätskomponenten (P&R-Plätze, ergänzendes Stadtbussystem als Zubringer) und beste Fahrzeit. Zwei Linien sollen im 15-Minuten-Takt unterwegs sein. Die auf der ganzen Strecke notwendige eigene und neu zu bauende Trasse soll in Teilen sowohl vom Bus- als auch vom motorisierten Individualverkehr mitgenutzt werden.

Von dieser Variante versprechen sich die Planer auch eine wesentlich bessere städtebauliche Einbettung der Bahn (Barrierefreiheit). Hans-Joachim Sistenich betonte am Donnerstag, dass die Trassenführung natürlich noch nicht in allen Bereichen quasi in Beton gegossen ist. „Kleinräumige Varianten“ in einzelnen Bereichen seien durchaus

möglich und eventuell auch nötig.

Merzbrück kommt in allen regionalen Entwicklungsszenarien große Bedeutung zu. Der Ausbau des Forschungsflugplatzes, das geplante Gewerbegebiet und die Einrichtung eines Mobilitätszentrums sind die Stichworte. Daher wird nach dem jetzt favorisierten Szenario zur Regio-Tram Merzbrück über eine Stichstrecke ab Würselen angebunden.

Berechnungen haben ergeben, dass im Südraum der Städteregion Aachen die erreichbaren Fahrgastpotenziale bei weitem nicht

ausreichen, um ein wirtschaftlich vertretbares Schienenkonzept zu realisieren. Das bedeutet aber nicht, dass Aachens Süden und die angrenzenden Kommunen in der Mobilitätsplanung von Stadt und Städteregion stiefmütterlich behandelt werden. Mit der gleichen Energie, so Grüttemeier und Keupen, würden für diese Bereiche neue Mobilitätskonzepte entwickelt. Schnellbusse sollen in die Stadt fahren, zum Teil auf eigenen Trassen, mit Vorrangschaltungen an den Knotenpunkten. Die Devise soll lauten: Der Bus ist schneller in Aachen als der Pkw.



Vorfahrt für Schnellbusse: Bei der ÖPNV-Anbindung des Südraums – im Bild die Monschauer Straße – wird die Schiene keine Rolle spielen.

FOTO: STOLLENWERK

Regio-Tram im Norden, Busse im Süden – für beides erhoffen sich Stadt und Städteregion Fördergelder von über 90 Prozent der Gesamtkosten. Zu denen will (oder kann?) sich im Moment von offizieller Seite aber noch niemand äußern.

Bürger werden aktiv beteiligt

Wird das generelle Okay für die Direkt-Tram gegeben, so machen sich die Gutachter an die weitere, detailgenauere Planung. Parallel dazu – und das ist laut Oberbürgermeisterin und Städteregionsrat ein ganz entscheidender Baustein – soll die Bürgerbeteiligung laufen. Ausgehend von den extrem negativen Erfahrungen mit einer völlig schiefgelaufenen Bürgerinformation und -beteiligung beim 2013 gescheiterten Projekt Campusbahn in Aachen will man in Sachen Regio-Tram neue Maßstäbe setzen.

Übrigens: Ein weiterer Ausbau der Schiene in Aachen – zum Beispiel von Brand bis zum Klinikum – ist aktuell noch kein Thema. Sibylle Keupen: „Wir müssen einen Schritt nach dem anderen machen.“ Auch wenn laut Gutachten vor allem auf der Trasse Brand-Innenstadt ein hohes Fahrgastpotenzial besteht, gelte jetzt erst einmal dem aktuellen Projekt Regio-Tram und dem Busangebot im Süden alle Aufmerksamkeit.

„Quantensprung für Eifel“ – ohne Tram

Vorfahrt und eigene Infrastruktur: Mit dem Projekt „Schnellbus Eifel Plus“ in weniger als 45 Minuten nach Aachen

VON JÜRGEN LANGE

NORDEIFEL Während der vergangenen zwei Jahre hat es wohl keine Veranstaltung in der Nordeifel gegeben, bei der die Regio-Tram für den Süden als greifbare Vision zur Lösung der Mobilitätsproblematik gepriesen wurde. Um so ernüchternder muss in den Rathäusern die Erkenntnis einschlagen, dass es keine Schienenbahn in den Süden geben wird. Aber es gibt dennoch eine gute Nachricht. Mit einem verbesserten Schnellbus-System verspricht Tim Grüttemeier „einen Quantensprung für die Eifel“. Fahrzeiten von „deutlich unter 45 Minuten, mehr Komfort und einen besseren Takt“ hält der Städteregionsrat für greifbar.

Erst Voranalyse

Es ist erst die Voranalyse der Machbarkeitsstudie für die Regio-Tram, die Grüttemeier gemeinsam mit der Aachener Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen und Hans-Joachim Sistenich vom Aachener Verkehrsverbund (AVV) vorstellen. Aber gleich bei diesem frühen Verfahrensschritt zeichnen sich zwei Entscheidungen ab: Zwischen Aachen und Baesweiler rückt eine sogenannte Regio-Tram Direkt in den Fokus, die nicht nur auf alten Bahnstrecken, sondern vor allem auf einer neuen und eigenen Trasse auf der Strecke der B57 mit zwei Linien je im 15-Minuten-Takt verkehren soll. Wie dies genau realisiert werden soll, das müssen die weiteren Schritte der Machbarkeitsstudie ebenso noch offenbaren, wie der „Quantensprung“ beim Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Eifel gelingen könnte.

Denn die nüchternen Zahlen der Gutachter offenbaren, dass eine Schienenbahn in die Nordeifel „technisch überdimensioniert und ohne jegliche Chance auf eine Förderung ist“, so betont es Sistenich weiter, „zudem technisch schwierig und im Konflikt mit dem Landschaftsschutz“.

Schnellbusysteme sind „nach übereinstimmender Meinung der Experten“ ausreichend für Kapazitäten bis zu 7000 Fahrgästen pro Tag. Dagegen erfordert eine Tram mindestens 2000 bis 3000 Fahrgäste täglich. Aber jenseits der Aachener Stadtgrenze sind solche Dimensionen nicht zu erreichen.

Ausreichend Potenzial gebe es allenfalls zwischen dem Aachener Zentrum und Brand mit 10.000 bis



Öfter, direkter, schneller, pünktlicher, komfortabler und informativer: Das Vorhaben „Schnellbus Eifel Plus“ ist mit nicht minder vielen Attributen versehen wie ein Schienenbahn-Projekt.

FOTO: JÜRGEN LANGE

15.000 Fahrgästen im Tagesschnitt, sagt Hans-Joachim Sistenich zur Potenzialanalyse weiter. „Aber südlich, von Walheim bis Roetgen, bleiben noch 1000 bis 700, aber auf den Ästen nach Monschau und Simmerath nur noch 340 und 290 Fahrgäste am Tag.“ Dabei wurden aktuelle Kundenzahlen ebenso herangezogen wie mögliche weitere Nutzer für die Berechnung prognostiziert wurden.

Unter dem Strich bleibt nur eine Erkenntnis: „Die Fahrgastpotenziale sind einfach zu gering für ein Schienenprojekt“, bilanziert der langjährige Geschäftsführer des AVV, der selbst zu den Gründungs-

vätern und Förderern von Euregiobahn und Regio-Tram zählt. Aber ebenso ist Sistenich ein genauer Kenner von Sorgen und Befindlichkeiten in der Nordeifel, die nicht minder beteiligt sein soll bei Klimaschutz und Mobilitätswende wie der Nordkreis. Will Sistenich mehr Eifeln den ÖPNV schmackhaft machen, muss er sich dazu etwas einfallen lassen. „Wir wissen, dass man ganz andere Qualitätsmerkmale erfüllen muss, wenn man mehr als 45 Minuten unterwegs ist“, sagt Sistenich.

Dann geht es um einen bequemen

Komfort nebst WLAN und aktuellen Reiseinformationen, um pünktlichere und schnellere wie auch um häufigere und direktere Verbindungen. „Der Bus ist schneller als der Pkw“ ist die Devise, die Grüttemeier und Keupen auch für den Südkreis ausgeben. „Es gibt Perspektiven für diesen Quantensprung“, beteuern Städteregionsrat und Oberbürgermeisterin und machen Appetit auf eine solche „Chance für die Eifel“.

Für diese Chance wird in erster Linie die Infrastruktur angepasst werden müssen. Zumindest auf neuralgischen Strecken und an schwierigen Punkten. Ein großer Teil davon wird auf Aachener Stadt- und teilweise Roetgener Gemeindegebiet liegen, weiß der AVV-Experte.

Aber erst in den nächsten beiden Stufen der Machbarkeitsstudie werden diese Ansätze näher untersucht und die Kosten dafür auch solide berechnet werden können. Wie hoch sie sein könnten, mag heute niemand beziffern. „Das ist uns einfach zu vage und ungenau“, sagt Sistenich. Das gilt für die Tram im Norden nicht minder wie für den

Superschnellbus im Süden.

Die Monschauer Straße und die B258 wird für diese Infrastruktur aus- oder umgebaut werden müssen. Eigene Busspuren soll es zumindest abschnittsweise ebenso geben wie Vorfahrt an Kreuzungen.

„Der Bus muss die Nase vorne haben“, betont Grüttemeier. „Das ist für die Knoten in Aachen und Roetgen durchaus eine leistbare Aufgabe“, beteuert der Städteregionsrat. Dabei bezieht er

leisbar nicht nur auf die technischen, sondern auch finanziellen Umsetzungsmöglichkeiten. Mit einer mindestens 90-prozentigen Förderung rechnet Grüttemeier. „Maximal zehn Prozent bleiben bei den Kommunen“ – möglicherweise auch weniger, wenn es zu einer entsprechenden Novellierung der Gesetzgebung kommt.

Der dicke Brocken soll über die vom Zweckverband Nahverkehr Rheinland gesteuerte ÖPNV-Finanzierung kommen, vor allem aber auch über die Förderkulissee für den Strukturwandel im Rheinischen Revier, die übrigens auch die komplette Nordeifel umfasst. Denn

„Die Fahrgastpotenziale in Roetgen, Monschau und Simmerath sind einfach zu gering für die Realisierung eines Schienenprojektes in der Nordeifel.“

Hans-Joachim Sistenich,
Aachener Verkehrsverbund

der Mobilitätswandel soll nicht nur freundlich für das Klima sein, sondern auch die heimischen Wirtschaft in Schwung bringen.

Auf eine gemeinsame Linie gebracht werden sollen aber erst einmal die Kommunen und alle weiteren Beteiligten. Ein Konstrukt aus technischen und lokalen Arbeitsgruppen sowie Lenkungsgruppen soll mit den Gutachtern Details ebenso abstimmen wie eine Strategie für Kommunikation und Bürgerbeteiligung erarbeiten.

Enger Dialog mit Bürgern gewollt

Es ist den beiden Verwaltungschefs ein Herzensanliegen, dass die Bürgerschaft frühzeitig, umfassend und transparent informiert wird und ihre Anregungen einbringen kann. Nach dem Scheitern der Campus-Bahn mit einem Bürgerentscheid 2013 in Aachen zeigt sich Sibylle Keupen nunmehr optimistisch für den Dialog mit den Bürgern – die im Norden wie die in Richtung Süden. Als wesentlicher Baustein der Mobilitätswende sieht die OB die avisierten Projekte heute anders im Bewusstsein der Bürgerschaft verankert. Und die Kommunen und Bürger in der Nordeifel werden in den kommenden Wochen ebenso noch zu Wort kommen können.

> Seite 14

Roetgen tritt bei Umlage für Busverkehr auf die Bremse

Spitzenreiter im Altkreis bezogen auf die Einwohner. Netliner kommt noch oben drauf. Bürgermeister sieht Überforderung der Gemeinde.

VON JÜRGEN LANGE

ROETGEN „Das ist nicht mehr zeitgemäß“, sagt Jorma Klaus. Die Berechnung der Umlage für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stößt beim Roetgener Bürgermeister übel auf: Die kleinste Gemeinde im Altkreis ist bezogen auf seine Einwohner der Spitzenzahler bei Bus und Bahn, die die Nordeifel seit dem Ende der Rennbahn nicht erreicht und absehbar nicht mehr erreichen wird.

Mit 88,75 Euro zahlt Roetgen fast drei Mal so viel wie das ebenfalls ländlich geprägte Baesweiler (33,78 Euro/Einwohner). Mit Blick auf die Bevölkerung liegen selbst Simmerath mit 64,49 Euro bei 15.438 Einwohnern und Monschau mit 66,06 Euro pro Kopf bei 11.659 Einwohnern bei der Umlage deutlich unter der Roetgener Beteiligung. Bezogen auf die gesamte Umlage ist aber in der Nordeifel Simmerath der Spitzenreiter mit 995.656 Euro, vor Monschau mit 770.224 Euro und Roetgen mit 767.126 Euro. Baesweiler zahlt übrigens 919.776 Euro.

„Die Höhe der Umlage ist kein Problem des ländlichen Raums“, sagt Klaus, als Christa Heners (Grüne) fragt, ob mit den Schnellbussen, dem Ortsbus und künftig dem Netliner Roetgen vielleicht auch besser versorgt sein könnte als das ebenfalls ländliche Baesweiler?

Der Netliner wird vom kommenden Jahr an jedenfalls die ÖPNV-Umlage für Roetgen weiter in

die Höhe schrauben. Das ist dem Gemeinderat an diesem Abend bewusst.

„Wenngleich die Gemeinde den ÖPNV-Ausbau in der Städteregion deutlich unterstützt und als pendlerstarke Gemeinde ein besonders hohes Interesse an einem starken ÖPNV in der Region hat, überfordern die Kosten dafür die Gemeinde absehbar“, sagt Klaus: „Der notwendige weitere Ausbau des ÖPNV wird somit für die Gemeinde zukünftig unfinanzierbar.“

Dabei ist Roetgen bemüht, das Angebot für seine drei Ortsteile kontinuierlich zu verbessern. Neben

dem Ortsbus und dem bereits eingeführten City-Tarif, folgt im kommenden Jahr der Netliner im gesamten Gemeindegebiet und ab 2022 die verbesserte Schnellbuslinie 66 zwischen Monschau und Aachen.

„Ein Durchfahrtsort“

„Roetgen ist nun einmal ein Durchfahrtsort“, konstatiert Silvia Bourceau (UWG) und verweist auf die Ansprüche der beiden anderen Nordeifel-Kommunen an eine schnelle Verbindung mit Aachen. „Monschau und Simmerath wollen nun mal nicht, dass die Busse durch

die Dörfer kurven.“

Dabei freut man sich durchaus, dass mit der 63 und 66 zwei Schnellbuslinien durch Roetgen im Halbstundentakt nach Aachen verkehren: die 63 via Burtscheid nach Simmerath und die 66 über Brand nach Monschau. Die Haltestelle Roetgen Post ist dabei zum schnellen Umsteigen der Rendezvouspunkt der beiden Linien. „Deshalb wird für uns ein Viertelstundentakt nicht erreicht“, sagt Klaus – für Monschau und Simmerath aber auch nicht. Wobei Bernd Vogel (UWG) mit Blick auf die Finanzen die Frage bewegt, wer denn die Strecke durch belgisches Staatsgebiet zwischen Fringshaus und Konzen finanzieren muss – etwa „nur Roetgen“?

„Monschau und Roetgen teilen sich hälftig die Kosten“ für die Busse, die auf etwa 2500 Meter den belgischen Zipfel ohne Halt passieren. Das bestätigen Aachener Verkehrsverbund und Städteregion auf Anfrage unserer Zeitung. Dieses Modell werde auch auf anderen Linienachsen im Verbandsgebiet praktiziert.

Zusammen setzt sich die ÖPNV-Umlage jedenfalls zu 70 Prozent aus der Linienzeit und zu 30 Prozent aus den Wagenkilometern. Die werden entsprechend dem jeweiligen Angebot auf die einzelnen Kommunen umgelegt. Genau das sei „nicht mehr zeitgemäß“, fordert Jorma Klaus einen Berechnungsmodus ein, der den Wohnort oder den Zielort als Maßstab setzen und „eine gerechtere Verteilung der

Kosten“ erreichen will. Sie will Roetgen anpacken. „Deshalb bin ich bestrebt, in die für den ÖPNV zuständigen Gremien entsandt zu werden“, unterstreicht der Bürgermeister seinen Anspruch, Veränderungen einleiten zu wollen. Unterstützt wird er

dabei jedenfalls von breiten Teilen des Gemeinderates. Der lehnte bei wenigen Nein-Stimmen und Enthaltungen aus Reihen von Grünen und UWG ab, bei der ÖPNV-Umlage das Benehmen mit der Städteregion herzustellen.

ÖPNV-Umlage der Kommunen im Altkreis

KOMMUNE	ÖPNV-UMLAGE	EINWOHNER	UMLAGE JE EINWOHNER
Alsdorf	2.365.296,22 Euro	47.097	50,22 Euro
Baesweiler	919.776,95 Euro	27.229	33,78 Euro
Eschweiler	3.181.954,10 Euro	56.365	56,45 Euro
Herzogenrath	2.987.051,83 Euro	46.313	64,50 Euro
Monschau	770.224,74 Euro	11.659	66,06 Euro
Roetgen	767.126,21 Euro	8.644	88,75 Euro
Simmerath	995.656,45 Euro	15.438	64,49 Euro
Stolberg	4.016.691,47 Euro	56.285	71,36 Euro
Würselen	1.780.097,03 Euro	38.643	46,07 Euro

MHA-INFOGRAFIK · QUELLE: STÄDTEREGION AACHEN

JA ZUR ALLGEMEINEN UMLAGE

Freude über niedrigeren Prozentsatz

Nach einer kleinen Debatte mit je nach Mehrheitsbeteiligung in der Städteregion unterschiedlich gerichteten Argumenten stellte der Roetgener Gemeinderat bei wenigen Enthaltungen und einer Gegenstimme das Benehmen zur Allgemeinen Städteregionsumlage her.

Dabei werteten alle Fraktionen

den mittlerweile auf 38,5 Prozent gesunkenen Umlagesatz positiv. Die Forderung ist, diesen Satz auch bei möglichen Steigerungen der Ausgaben seitens der Städteregion beizubehalten, während Verbesserungen im Haushalt an die Kommunen weiter gegeben werden sollen.

Roetgen appelliert, einen weiteren Zuwachs von Personal- und Sachkosten zu begrenzen.



Roetgen geht als höchster Pro-Kopf-Zahler für den öffentlichen Personennahverkehr auf die Barrikaden: Das sei so auf Dauer nicht mehr finanzierbar. Die Umlage soll anders verteilt werden, fordern Bürgermeister und mehrheitlich der Gemeinderat.

FOTO: JÜRGEN LANGE