

Campusbahn: Profitiert Bielefeld von Aachens Abfuhr?

Von: Berthold Strauch

Letzte Aktualisierung: 18. April 2013, 20:55 Uhr



Wunschgedanken: So stellten sich die Campusbahn-Befürworter die Situation am Elisenbrunnen im Jahr 2019 vor. Montage: Tema AG

AACHEN/BIELEFELD. Eine Flasche Sekt hat Gregor Moss nicht geöffnet, als er hörte, dass die Aachener im Ratsbürgerentscheid die Campusbahn mit überwältigender Mehrheit abgelehnt haben. Dabei hätte der Technische Beigeordnete der Stadt Grund dazu, weil Bielefeld möglicherweise von dem Nein Aachens profitiert.

Die rund 250 Kilometer entfernte Stadt – mit 320.000 Einwohnern knapp 30 Prozent größer als Aachen – verfügt über ein gut angenommenes Stadtbahnnetz. Jetzt geht es darum, dieses schienengebundene System auszubauen. Da kommt die Aachener Abfuhr wie gerufen, wenn es um die Verteilung knapper Landeszuschüsse geht.

Die Bielefelder dürften in der Rangliste potenzieller Zuschussempfänger nach dem Aus für die bis dahin als unumstritten geltende Nummer eins Aachen weiter aufrücken. „Unsere Wettbewerbssituation hat sich verbessert“, sagt Moss. Mitkonkurrenten um die Fördermillionen sind Düsseldorf und Bochum. Moss, der an der RWTH studiert hat und ab 1994 Baudezernent in der Herzogenrather Stadtverwaltung war, wechselte 2001 nach Bielefeld.

In der heißen Phase vor der Aachener Abstimmung hatte der 52-Jährige in Aachen über die Stadtbahn in Bielefeld und deren Ausbaupläne referiert – und vehement für dieses Verkehrssystem geworben. Denn: „Ohne die Stadtbahn könnte Bielefeld seinen Verkehr nicht bewältigen.“ Erst jüngst habe es sogar von der Wirtschaft „Lob für unser Verkehrssystem“ gegeben.

Doch die gescheiterte Campusbahn in Aachen, fürchtet Moss, könne dazu führen, dass auch in Bielefeld „das System in Frage gestellt“ werde – sprich: dass der „Flächenbrand“, wie er es nennt, der mit den Protesten um „Stuttgart 21“ entfacht wurde, auf Bielefeld überspringen könnte. Prompt hätten die dortigen Grünen, Befürworter der Stadtbahn wie ihre Aachener Parteifreunde, öffentlich die Frage nach einer möglichen Signalwirkung gestellt.

In Bielefeld soll die 35,6 Kilometer lange Stadtbahn um 22 Kilometer erweitert werden – bei Baukosten von rund 150 Millionen Euro. 2012 nutzten 55,5 Millionen Passagiere die Bielefelder Straßenbahn. Diesen Wert wollen die Ostwestfalen in nächster Zeit fast verdoppeln. Zu den anstehenden Investitionen macht Moss eine interessante Rechnung auf: „Jeder Euro, der in den ÖPNV gesteckt wird, erspart fünf Euro, die sonst in den Individualverkehr fließen müssten“ – in die Bekämpfung der Feinstaubbelastung genauso wie in zusätzliche Straßen und Parkhäuser.

[Leserkommentare](#)