

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0604/WP16
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	19.01.2012
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/30
Fortentwicklung des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zwischen den Gebieten des Aachener Verkehrsverbundes und der Provinz Limburg (NL)			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
25.01.2012	Rat	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt nimmt den Sachstand zu den beiden Projekten MRX (IC Eindhoven - Heerlen - Aachen) und Heuvellandlinie (Aachen-Kerkrade-Heerlen-Maastricht) zur Kenntnis. Beide Projekte sind wesentliche Bausteine beim Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur sowie des grenzüberschreitenden Verkehrsangebotes zwischen den Gebieten des Aachener Verkehrsverbundes und der niederländischen Provinz Limburg.

Daher erklärt der Rat erneut seine Unterstützung für die zeitnahe Realisierung beider Projekte.

Er bittet die Verbandsversammlung des AVV

- im Zusammenwirken mit den Projektpartnern auf der niederländischen Seite (Verkehrsministerium (Infrastructuur en Milieu), Provinz Limburg, Parkstad Limburg etc.) und der deutschen Seite (Nahverkehr Rheinland, Aachener Verkehrsverbund etc.) die zur Realisierung des IC Eindhoven – Heerlen – Aachen (MRX) erforderlichen vertraglichen Grundlagen mit dem Ziel der Inbetriebnahme zum internationalen Fahrplanwechsel im Dezember 2012 zu erarbeiten ,
- dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland zu empfehlen, sich dieser Beschlusslage anzuschließen sowie den IC Eindhoven – Heerlen – Aachen in sein Leistungsangebot einzubeziehen und die erforderlichen Zuwendungen für den Betrieb auf der Basis der zu erarbeitenden vertraglichen Grundlagen bereit zu stellen,
- einer grenzüberschreitend koordinierten Beantragung von Fördermitteln (u. a. TEN-T für transeuropäische Netze) für die Gesamtstrecke Heerlen – Herzogenrath – Aachen Hbf (inkl. erforderliche Abfertigungsanlagen für den geplanten ICE London) zuzustimmen,
- der Unterzeichnung einer Absichtserklärung (**Anlage 3**) zwischen AVV, NVR und der Provinz Limburg zur Realisierung der Verlängerung der Heuvellandlinie bis nach Aachen sowie zur

gemeinsamen Ausschreibung und Vergabe unter der Federführung der Provinz Limburg zuzustimmen und

- dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland zu empfehlen, einen entsprechenden Beschluss zu fassen sowie die Verlängerung der Heuvellandlinie bis nach Aachen auf der Basis der diesbezüglichen zu erarbeitenden vertraglichen Vereinbarungen mit der Provinz Limburg in sein Leistungsangebot einzubeziehen und die erforderlichen Zuwendungen für den Betrieb bereit zu stellen,
- einer Durchführung der infrastrukturellen Maßnahmen zur Verlängerung der Heuvellandlinie bis nach Aachen im Rahmen einer Kooperation von ProRail für die niederländische Seite und DB Netz für die deutsche Seite sowie der grenzüberschreitend koordinierten Beantragung von Fördermitteln (u. a. TEN-T für transeuropäische Netze) zuzustimmen und
- dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland zu empfehlen, einen entsprechenden Beschluss zu fassen sowie die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen auf deutscher Seite – nach Beantragung durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen – aus Mitteln des NVR nach § 12 ÖPNV-Gesetz Nordrhein Westfalen zu fördern.

Erläuterungen:

1. IC Eindhoven – Heerlen – Aachen (MRX)

1.1 Ausgangslage

Hinter der Bezeichnung *IC Eindhoven – Heerlen – Aachen* oder auch *MRX* verbirgt sich die Verlängerung von bisher in Heerlen endenden IC-Verbindungen aus Richtung des Ballungsgebietes Randstad (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag ...) / Eindhoven über die deutsch-niederländische Grenze hinaus bis nach Aachen Hbf im Stundentakt mit zusätzlichen Halten in Herzogenrath und Aachen-West.

Der IC Eindhoven – Heerlen – Aachen (MRX) ist ein wesentlicher Baustein beim Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur sowie des grenzüberschreitenden Verkehrsangebotes, insbesondere zwischen den „Wissensregionen“ Aachen und Eindhoven mit ihren bedeutenden technischen Hochschulen als Kristallisationspunkten. Er soll darüber hinaus das niederländische IC-System über die Grenze in Aachen Hbf an den Hochgeschwindigkeitsverkehr (Thalys/ICE) anbinden. Der IC Eindhoven – Heerlen – Aachen ist einer der Bausteine aus der im Jahre 2008 trinational unterzeichneten gemeinsamen Absichtserklärung über das *Zusammenarbeiten am Euregionalen Nahverkehr der Zukunft (Anlage 1)*, des transnationalen INTERREG-Projektes *RoCK - Regions of Connected Knowledge* und des grenzüberschreitenden INTERREG-Projektes *M3 - Mobilität ohne Grenzen in der Euregio Maas-Rhein*.

In den Niederlanden ist die Nederlandse Spoorwegen (NS) Inhaber einer staatlichen Konzession, auf deren Basis sog. IC-Verbindungen (vergleichbar mit Regionalexpress-Zügen in Nordrhein-Westfalen) sowie Stoptrein-Verbindungen (vergleichbar mit Regionalbahn-Zügen in Nordrhein-Westfalen) angeboten werden. Die derzeitige Konzession der NS endet am 31.12.2014. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand wird NS die Konzession in modifizierter Form für den Folgezeitraum 2015 – 2025 erhalten.

Angesichts der Einleisigkeit der Strecke Heerlen – Herzogenrath und der zwischen Landgraaf und Herzogenrath fehlenden Elektrifizierung ist sowohl auf deutscher als auch auf niederländischer Seite ein Ausbau der Infrastruktur erforderlich, um einen grenzüberschreitenden Regelbetrieb anbieten zu können.

Auf deutscher Seite ist die Infrastrukturausbaumaßnahme Bahnhof Herzogenrath Bestandteil des Infrastrukturförderungskatalogs des Nahverkehr Rheinland nach § 12 des ÖPNV-Gesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen zzgl. eines Anteils aus Bundesmitteln. Die Umsetzung dieser Maßnahme wurde durch DB Netz bereits eingeleitet.

Auf niederländischer Seite erfolgt der Ausbau der Strecke Heerlen bis zur deutschen Grenze durch ProRail im Auftrag der Provinz Limburg und des niederländischen Verkehrsministeriums. Die beiden Eisenbahninfrastrukturunternehmen ProRail und DB Netz stimmen sich dabei eng mit den Aufgabenträgern sowie untereinander ab.

Betrieblich ist der IC Eindhoven – Heerlen – Aachen (MRX) Bestandteil des Zielnetzes 2016 für den SPNV im Gebiet des AVV, dem die Verbandsversammlung des AVV am 10.10.2011 zugestimmt und

dem Nahverkehr Rheinland die Aufnahme dieses Zielnetzes in den Nahverkehrsplan empfohlen hat (**Anlage 2**).

Unter der Maßgabe der infrastrukturellen Einschränkungen, die derzeit bzw. während des stufenweisen Ausbaus bestehen, ist ein IC-Vorlaufbetrieb mit Einschränkungen (u. a. Dieselbetrieb) nach dem derzeitigen Kenntnisstand frühestens ab dem internationalen Fahrplanwechsel im Dezember 2012 möglich.

Auf der niederländischen Seite haben Provinz und Parkstad Limburg für eine Anlaufphase bis zum Jahr 2018 die Federführung für die Verlängerung des IC (MRX) bis nach Aachen Hbf übernommen. Ab dem Jahr 2015 geht in Abstimmung mit Provinz und Parkstad Limburg die Federführung sukzessive zum niederländischen Verkehrsministerium über.

1.2 Vorgehensweise und Finanzierung

Die beiden Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die den Ausbau der Grenzstrecke umsetzen sollen, sind ProRail auf niederländischer Seite und DB Netz auf deutscher Seite. Die Umsetzung der Ausbaumaßnahmen wurde durch DB Netz bereits eingeleitet. Bei ProRail sind die Planungen inzwischen weit fortgeschritten.

Gemeinsam mit den niederländischen Partnern wird eine Teilförderung der Infrastrukturmaßnahmen bzw. der Planungskosten für die Gesamtstrecke Heerlen – Herzogenrath – Aachen Hbf (inkl. erforderliche Abfertigungsanlagen für den geplanten ICE London) durch europäische Fördermittel (u. a. TEN-T für transeuropäische Netze) angestrebt. Im Rahmen des INTERREG-Projekts *M3 – Mobilität ohne Grenzen in der Euregio Maas-Rhein* sind bereits sowohl auf niederländischer als auch auf deutscher Seite Planungsmittel genehmigt worden.

Der Teilabschnitt des IC Eindhoven – Heerlen – Aachen (MRX) auf deutschem Gebiet soll durch den niederländischen Konzessionsinhaber im Stundentakt betrieben werden. Der deutsche Streckenteil soll in das vom NVR betreute SPNV-Netz sowie – u. a. im Hinblick auf die Tarifierung, den Fahrkartenvertrieb sowie die Einnahmenaufteilung – vollumfänglich in den AVV integriert werden. Die Höhe der zur Erbringung der zusätzlichen Verkehrsleistungen im Gebiet des Aachener Verkehrsverbands erforderlichen Zuwendungen ist durch den Nahverkehr Rheinland noch mit den niederländischen Partnern zu verhandeln. Dazu ist ab Dezember 2013 bereits ein Mittelansatz in der Haushaltsplanung des NVR berücksichtigt

2. Direktverbindung Aachen – Kerkrade – Heerlen – Maastricht (Verlängerung der Heuvellandlinie)

2.1 Ausgangslage

Die *Verlängerung der Heuvellandlinie* ausgehend von Maastricht über Heerlen, Kerkrade und Avantis bis nach Aachen schafft eine direkte grenzüberschreitende Schienenverbindung zwischen den Oberzentren Aachen und Maastricht über die Zentren der Parkstad Limburg (Kerkrade und Heerlen). Bei dem Lückenschluss über die deutsch-niederländische Grenze zwischen Aachen-Richterich und Kerkrade handelt es sich infrastrukturell zu überwiegenden Teilen um die Reaktivierung einer gewidmeten Bahntrasse, die mittels eines kurzen Neubauabschnittes mit dem Netz in der Provinz

Limburg verbunden wird. Dieser kurze grenzüberschreitende Lückenschluss ermöglicht betrieblich die Durchbindung von Regionalverkehrszügen der Heuvellandlinie aus Maastricht, die derzeit im Sackbahnhof Kerkrade kurz vor der deutschen Grenze enden, bis nach Aachen.

Die Verlängerung der Heuvellandlinie ist ein wesentlicher Baustein beim Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur sowie des grenzüberschreitenden Verkehrsangebotes zwischen den Gebieten des Aachener Verkehrsverbundes und der niederländischen Provinz Limburg. Sie ist einer der Bausteine aus der im Jahre 2008 trinational unterzeichneten gemeinsamen Absichtserklärung über das *Zusammenarbeiten am Euregionalen Nahverkehr der Zukunft (Anlage 1)* sowie des INTERREG-Projektes *M3 – Mobilität ohne Grenzen in der Euregio Maas-Rhein*.

Nach erfolgter Prüfung und Bewertung der Maßnahme mit einem positiven Nutzen-Kosten-Quotient hat das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in einem Schreiben vom 29.07.2011 die grundsätzliche Förderfähigkeit des Projektes bestätigt und in einem weiteren Schreiben vom 08.09.2011 über die Aufnahme des Projektes in die 1. Stufe des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans (Teil Schiene) des Landes Nordrhein-Westfalen informiert.

Die Verlängerung der Heuvellandlinie ist Bestandteil des Zielnetzes 2016 für den SPNV im Gebiet des AVV, dem die Verbandsversammlung des AVV am 10.10.2011 zugestimmt und dem Nahverkehr Rheinland die Aufnahme dieses Zielnetzes in den Nahverkehrsplan empfohlen hat (**Anlage 2**).

2.2 Vorgehensweise

Die beiden Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die die Reaktivierung bzw. den Neubau der Grenzstrecke umsetzen sollen, sind ProRail auf niederländischer Seite und DB Netz auf deutscher Seite. Beide Unternehmen befinden sich derzeit in den Vorbereitungen, um die Voraussetzungen für eine enge grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu schaffen.

Betrieblich soll die Verlängerung der Heuvellandlinie Bestandteil des multimodalen ÖV-Netzes (Bus & Bahn) der Provinz Limburg werden. Die Ausschreibung der entsprechenden Verkehrsleistungen soll im Rahmen einer formalisierten Zusammenarbeit zwischen AVV, NVR und Provinz Limburg (Federführung) im Jahre 2013 erfolgen, so dass eine Inbetriebnahme der Verlängerung der Heuvellandlinie frühestens zum internationalen Fahrplanwechsel im Dezember 2016 stattfinden könnte.

Auf deutscher Seite soll die Verlängerung der Heuvellandlinie in das vom NVR betreute SPNV-Netz sowie - u. a. im Hinblick auf die Tarifierung, den Fahrkartenvertrieb und die Einnahmeverteilung - vollumfänglich in den AVV integriert werden.

2.3 Finanzierung

Für die Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der Realisierung der Verlängerung der Heuvellandlinie wurden auf niederländischer Seite insgesamt € 18 Mio. eingeplant. Die zusätzlichen betrieblichen Mittel bis zur deutschen Grenze werden von der Provinz Limburg getragen.

Um nun Planungssicherheit für Bau und Betrieb der Verlängerung der Heuvellandlinie bis nach Aachen herzustellen, erwartet die Provinz Limburg die Unterzeichnung einer gemeinsamen grenzüberschreitenden Absichtserklärung (**Anlage 3**) durch die deutschen Partner AVV und NVR.

Auf der deutschen Seite hat sich der Nahverkehr Rheinland bereits bei der Regionalratssitzung am 27.03.2009 im Hinblick auf die Infrastrukturförderung (€ 22 Mio. gemäß Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan Land NRW) wie auch die Betriebskostenförderung für die Realisierung der Verlängerung der Heuvellandlinie eingesetzt.

Gemeinsam mit den niederländischen Partnern wird eine Teilförderung der Infrastrukturmaßnahme bzw. der Planungskosten durch europäische Fördermittel (u. a. TEN-T für transeuropäische Netze) angestrebt. Im Rahmen des INTERREG-Projekts *M3 – Mobilität ohne Grenzen in der Euregio Maas-Rhein* sind bereits sowohl auf niederländischer als auch auf deutscher Seite Planungsmittel genehmigt worden.

Anlagen:

Anlage 1 Absichtserklärung *Zusammenarbeiten am Euregionalen Nahverkehr der Zukunft*

Anlage 2 Zielnetz 2016 für den SPNV im Gebiet des AVV

Anlage 3 Absichtserklärung Provinz Limburg, NVR, AVV