

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0774/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich Datum: 21.09.2023 Verfasser/in: Dez. III FB 61/300
Sachstandsbericht "IC-Verbindung Aachen-Eindhoven" Tagesordnungsantrag der Fraktionen Grüne und SPD vom 12.09.2023		
Ziele: Klimarelevanz: nicht eindeutig		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
26.10.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er unterstützt die Bestrebungen zur Umsetzung der IC-Verbindung Aachen-Eindhoven und beauftragt die Verwaltung, gemeinsam mit der Parkstad Limburg und der Gemeinde Heerlen weitere Maßnahmen mit dem Ziel einer Realisierung der Verbindung zu ergreifen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			X

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			X

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			X

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
 mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
 groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
 mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
 groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
 überwiegend (50% - 99%)
 teilweise (1% - 49%)
 nicht
 nicht bekannt

Erläuterungen:

Mit dem als Anlage 1 beigefügten Tagesordnungsantrag vom 12.09.2023 beantragen die Fraktionen von GRÜNEN und SPD einen Sachstandsbericht zur „IC-Verbindung Aachen-Eindhoven“ für die Sitzung des Mobilitätsausschusses am 26.10.2023.

Stellungnahme der Verwaltung

Die grenzüberschreitenden Bahnverbindungen zwischen Aachen und Eindhoven sind heute noch mit Umstiegen (je nach Verbindung in Herzogenrath, Heerlen, Sittard) verbunden.

Bereits seit Jahren gibt es Bestrebungen, eine durchgehende Intercity-Verbindung von Eindhoven über Sittard und Heerlen bis nach Aachen zu verlängern.

Die positiven verkehrlichen und wirtschaftlichen Effekte einer solchen verbesserten Verbindung wurden bereits gutachterlich durch Studien im Rahmen von europäischen Förderprojekten Anfang der 2010er Jahre nachgewiesen.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr auf der deutschen Seite ist der Zweckverband go.Rheinland, Köln. Auf niederländischer Seite liegen die entsprechenden Entscheidungen für die IC-Verkehre direkt beim Verkehrsministerium in Den Haag. Grundsätzlich sind allerdings Schienenverkehre für das Gesamtnetz (Nederlandse Spoorwegen, NS) und für die Erschließung der Provinz Limburg (Arriva) zu unterscheiden.

Die Verwaltung hat go.Rheinland mit Bezug zum vorliegenden Antrag um Stellungnahme gebeten. Der Zweckverband führt aus, dass mit Arriva (dem derzeit mit der Durchführung der SPNV Leistung beauftragten Unternehmen) und der Provinz Limburg intensive Gespräche geführt werden. In einem ersten Schritt sollen aus dem neuen Halbstundentakt des RE 18 (Aachen – Maastricht – Lüttich) ab dem Jahresfahrplan 2025 einzelne Leistungen nach Eindhoven durchgebunden werden.

Die Idee ist es, montags bis freitags in Tagesrandlagen einzelne Zugpaare von Aachen aus kommend normal bis Heerlen fahren zu lassen und dort anstatt nach Maastricht bis nach Eindhoven zu führen. An Wochenenden wird auch eine ganztägige Bedienung geprüft. Bei zwei Leistungen pro Stunde würde dann eine RE 18-Leistung Aachen – Maastricht – Lüttich und eine RE 18-Leistungen Aachen – Heerlen – Eindhoven verkehren.

Auf niederländischer Seite gibt es nach Auskunft von go.Rheinland noch großen Abstimmungsbedarf, ob und inwiefern Arriva mögliche freie Trassen auf der Strecke Heerlen – Eindhoven vor dem Hintergrund der bestehenden NS-Konzession für provinzzgrenzüberschreitende Verkehre nutzen darf.

Die niederländischen Partner (Heerlen, Parkstad Limburg) haben zur Darstellung der eigenen Position eine Reihe von Lobby-Maßnahmen geplant. Hierzu zählt auch ein Sonderzug von Köln über Aachen und Eindhoven bis nach Den Haag. Dieser war für Ende September geplant, wurde aber kurzfristig abgesagt. Bis zum Vorlagenschluss lagen hierzu noch keine weiteren Informationen vor. Die Verwaltung wird in der Sitzung mündlich berichten.

Fazit

Aus Sicht der Stadt Aachen wäre eine schnelle und umsteigefreie Bahnverbindung zwischen Eindhoven und Aachen sehr zu begrüßen (Verbesserung der Verbindung der Wirtschafts- und Hochschulstandorte, Steigerung Nachfragepotenzial für Umstieg auf internationale Fernverkehrsverbindungen am Hbf Aachen (ICE/Thalys)).

Die Erfahrungen aus den vergangenen Jahren haben aber auch gezeigt, dass die direkten Einflussmöglichkeiten sehr begrenzt sind. Eine weitere, gemeinsame Zusammenarbeit (Verwaltung / Politik) der verschiedenen Partner wie Kommunen (Aachen, Heerlen, Parkstad Limburg) und Aufgabenträger (go.Rheinland, Provinz Limburg) wird daher befürwortet und empfohlen.

Anlage/n:

Anlage 1: Tagesordnungsantrag vom 12.09.2023