Der Oberbürgermeister

stadt aachen

Vorlage Federführende Dienststelle: Planungsamt Beteiligte Dienststelle/n: Bauverwaltung	Vorlage-Nr: A 61/0091/WP15 Status: öffentlich AZ: Datum: 17.02.2005 Verfasser: A 61/30

Studie zur euregiobahn-Verbindung Heerlen - Aachen

Beratungsfolge: **TOP:__**

Datum	Gremium	Kompetenz
17.03.2005	VA	Kenntnisnahme

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Erläuterungen:

Ausgangslage:

Bereits seit längerem existieren diverse Bestrebungen verschiedener Akteure, den grenzüberschreitenden ÖV im Gebiet der EUREGIO Maas-Rhein durch die Schaffung neuer Direktverbindungen, durchlässiger Tarife und besserer Kundeninformation aufzuwerten. Nachdem durch erfolgreiche Einzelprojekte (Euregio-Ticket, eu*regio*bahn, euregio*AIX*press) punktuell bereits deutliche Verbesserungen erreicht wurden, konnte mit der Gründung der Euregionalen ÖV-Plattform, welche maßgeblich durch den AVV initiiert wurde, erstmals ein integrierter, großräumiger Ansatz für weitere Planungen in diesem Bereich beschlossen werden.

Einen – räumlichen und inhaltlichen – Teilbereich dieses Ansatzes stellt die nachfolgend dargestellte Initiative der Regio Parkstad Limburg dar. Diese erhält im Rahmen des europäischen Förderprogrammes Interreg Fördermittel zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Aachener Hauptbahnhofs, über den der Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz hergestellt wird.

Zur Konkretisierung der Maßnahmen und Ermittlung des damit verbundenen Aufwandes wurde seitens der Parkstad Limburg das vorliegende Gutachten in Auftrag gegeben. Die Studie gibt einen ersten groben Überblick über verschiedene Möglichkeiten zur Aufwertung der SPNV-Verbindung zwischen Zuid-Limburg und der Stadt/Region Aachen.

Grundlage bei der Auswahl der untersuchten Maßnahmen waren fachliche und politische Zielsetzungen der Regio Parkstad Limburg, der Gemeinde Heerlen sowie anderer Behörden, wobei grundsätzlich als übergeordnete Zielsetzung die Verbesserung der Anbindung an den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) in Aachen angesehen wird. Zu den weiteren – nachgeordneten – Zielen gehören u.a.:
die Schaffung einer durchgehenden Verbindung Sittard – Heerlen – Aachen,
die Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Heerlener Woonboulevards,
die Verbesserung der Verbindung Kerkrade – Aachen.

Zur Konkretisierung dieser Ziele wurden die folgenden Maßnahmen diskutiert:
Taktverdichtung auf der Relation Heerlen – Aachen
Neuer Haltepunkt Eygelshoven Markt
Neuer Haltepunkt De Kissel / Heerlen Oost
Neuer Haltepunkt Woonboulevard (Terhoevender Weg oder In de Cramer)
Direktverbindung Sittard – Aachen (Durchbindung eu*regio*bahn)
Ausbau der Verbindung nach Maastricht
Ausbau der Verbindung nach Kerkrade

Aus den genannten Maßnahmen wurden im Rahmen eines mit zahlreichen Fachleuten besetzten Workshops die folgenden vier Maßnahmen als vordringlich eingestuft.

Taktverdichtung auf der Relation Heerlen – Aachen
Neuer Haltepunkt Eygelshoven Markt
Neuer Haltepunkt Terhoevenderweg / Woonboulevard
Direktverbindung Sittard – Aachen
Diese Maßnahmen wurden im Rahmen des Gutachtens näher untersucht; die wesentlichen Ergebnisse werden nachfolgend kurz zusammengefasst.

Taktverdichtung auf der Relation Heerlen – Aachen
Als Maßnahme zur Erhöhung der Bedienungsfrequenz auf der Relation Heerlen – Aachen, die zur Zeit durch die euregiobahn im 60-Minuten-Takt befahren wird, wird eine Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt vorgeschlagen und näher untersucht.
Hierfür ist zur Zeit die Infrastruktur auf der Strecke Heerlen - Herzogenrath nicht ausreichend dimensioniert. Eine notwendige Voraussetzung auf niederländischer Seite für diese Maßnahme wäre der Neubau von mindestens einer Kreuzungsmöglichkeit für den Güterzugverkehr auf einer Länge von 600 Metern, der streckenweise auf eine Seitenspur verlegt werden müsste. Die Gesamtkosten für diese Maßnahme werden überschlägig auf 2,8 Mio. € geschätzt.
Darüber hinaus wären umfangreiche Maßnahmen im Bahnhof Herzogenrath erforderlich, da derzeit dort nur aus Gleis 3 nach Heerlen gefahren werden kann, was Kapazität und Flexibilität deutlich einschränkt.

Neuer Haltepunkt Eygelshoven Markt
Mit Einrichtung eines neuen Haltepunktes Eygelshoven würden bei Beibehaltung der heutigen infrastrukturellen Voraussetzungen und Fahrplanstrukturen aufgrund der verlängerten Fahrzeit Probleme erwachsen. Auf dem Streckenabschnitt Herzogenrath (südliche Bahnhofseinfahrt) – Heerlen steht nur ein Gleis zur Verfügung. Zur Zeit fährt daher der Zug aus Heerlen nach Aachen erst nach Ankunft des entgegenkommenden Zuges ab. Bei einer Verlängerung der Fahrzeit müssten die Fahrzeuge zwischen Heerlen und Landgraaf kreuzen können. Hierfür sind verschiedene bauliche Lösungen vorstellbar (Ausweichgleis, Überwerfungsbauwerk oder Kreuzung in Landgraaf), zwischen denen – unter Berücksichtigung der jeweiligen Bedeutung für Reisezeit und Kosten sowie der Flexibilität gegenüber eventuellen zukünftigen Fahrplanänderungen – eine Auswahl zu treffen ist.
Die Gesamtkosten für diese Maßnahme werden überschlägig auf 3,0 Mio. € geschätzt.

Nachrichtlich AVV: Seitens des AVV wird derzeit in Zusammenarbeit mit DB Regio und DB Netz untersucht, ob die Fahrplanlagen für den Merksteiner und Heerlener Ast der euregiobahn in einer Fahrtrichtung gedreht werden können. Im Falle der Machbarkeit kann der Haltepunkt Eygelshoven Markt – zunächst – ohne sonstige infrastrukturelle Anpassungen realisiert und bedient werden.

Neuer Haltepunkt Terhoevenderweg / Woonboulevard
Die Einrichtung eines Haltepunktes Terhoevenderweg / Woonboulevard steht in engem Zusammenhang mit den Verkehren zwischen Heerlen und Sittard sowie Maastricht. Zur Zeit kommt gleichzeitig mit der Ankunft der eu*regio*bahn aus Aachen ein Zug aus Maastricht und Sittard an. Eine

Weiterfahrt der eu*regio*bahn in Richtung Woonboulevard wäre erst möglich, nach Ankunft dieses Zuges im Heerlener Bahnhof.
Das Wenden am neuen Haltepunkt Terhoevenderweg / Woonboulevard könnte auf verschiedene Weisen organisiert werden. Grundsätzlich wird ein Wenden auf der Hauptstrecke aufgrund negativer Auswirkungen auf den anderen Zugverkehr auf dieser Strecke nicht empfohlen. Empfohlen wird hingegen der Bau einer Wendeanlage – ggf. in Kombination mit einem Bahnsteig – in Hoensbroek. Die Gesamtkosten für diese Maßnahme werden überschlägig auf 7,1 Mio. € geschätzt.

Nachrichtlich AVV: Die geschätzten Kosten beinhalten auch Investitionen in die Streckensicherung (Ausstattung mit Achszählern). Deren Notwendigkeit wird derzeit durch Testfahrten mit euregiobahn-Fahrzeugen, die das Detektionsverhalten klären sollen, ermittelt.

Direktverbindung Sittard – Aachen
Die Weiterfahrt der aus Aachen kommenden eu*regio*bahn über Heerlen hinaus bis nach Sittard ist fahrplantechnisch möglich. Bei Beibehaltung des derzeitigen Fahrplans würde die Maßnahme zunächst keine Verbesserung des Anschlusses an das Intercity-Netz bedeuten, da die aus Heerlen kommende eu*regio*bahn in Sittard zu einem ungünstigeren Moment (lange Umstiegszeiten zum Fernverkehr) ankommen würde als der heute bereits auf dieser Strecke verkehrende Zug. Da jedoch für 2007 im Rahmen der Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke Amsterdam - Antwerpen mit einer Änderung der landesweiten Fahrplanstruktur gerechnet werden kann, ist eine bessere Verknüpfung mit dem IC-Netz zu diesem Zeitpunkt vsl. möglich.

Der Streckenabschnitt zwischen Heerlen und Sittard ist derzeit Teil des niederländischen Hauptschienennetzes (Hoofdrailnet); alleiniger Konzessionsinhaber für die Strecke ist die NS. Für die Durchbindung der eu*regio*bahn nach Sittard ist ein Kooperationsmodell zur Durchführung der Verkehre denkbar.

Als alternative Linienführung der eu*regio*bahn über Heerlen hinaus wird eine Durchbindung nach Maastricht diskutiert. Es handelt sich dabei um eine so genannte Contractsektor-Linie, d. h., die Aufgabenträgerschaft wird vsl. durch die Provinz Limburg übernommen. Dies könnte die gemeinsame, grenzüberschreitende Entwicklung der Verkehre erleichtern.

In beiden beschriebenen Fällen müssten voraussichtlich umfangreiche und kostspielige Maßnahmen zur Detektion der Fahrzeuge auf der Strecke umgesetzt werden.
Die Gesamtkosten für diese Maßnahmen können zur Zeit noch nicht näher beziffert werden.

Nachrichtlich AVV: Mittels umfangreicher Messfahrten mit den Fahrzeugen der euregiobahn wird derzeit geklärt, ob tatsächlich für diesen Zugtyp ein schlechteres Detektionsverhalten vorliegt als bei schweren Loks und Triebzügen. Sollte dies nicht der Fall sein und für die euregiobahn-Fahrzeuge (Talent 643.2) eine uneingeschränkte Zulassung für die Niederlande möglich sein, könnten sämtliche streckenseitige Maßnahmen zur Sicherung entfallen.

Nächste Arbeitsschritte
Die vorliegenden Studie gibt – zunächst nur für das Gebiet der Parkstad Limburg – einen groben Überblick über einzelne Maßnahmen. Als noch durchzuführende nächste Arbeiten werden benannt:

die Abstimmung des Betriebes mit anderen Verkehren auf der Strecke,
(*nachrichtlich AVV: Fahrplananpassung derzeit in Prüfung)*
die Aufstellung eines Kosten- und Finanzierungsplanes,
(nachrichtlich AVV: durch Parkstad für die Haltepunkte Heerlen-Oost und Eygelshoven eingeleitet)
die Abstimmung mit NS bezüglich der Linienkonzessionen,
die Klärung, ob bzw. welche Maßnahmen zur Detektion der Fahrzeuge auf der Strecke getroffen werden müssen *(Sachstand Messfahrten s. o.)*, und
die Entwurfsplanung der infrastrukturellen Maßnahmen
(nachrichtlich AVV: durch Parkstad für die Haltepunkte Heerlen-Oost und Eygelshoven eingeleitet)

Grundsätzlich weist das Gutachten darauf hin, dass zur Zeit die Fahrgastzahlen des Schienenverkehrs in Süd-Limburg im Vergleich zu ähnlich verstädterten Regionen der Niederlande sehr niedrig liegen und dass die beschriebenen Maßnahmen vor diesem Hintergrund zwar erforderlich, jedoch nicht hinreichend sind. Es wird daher angeregt, auch flankierende Maßnahmen der Siedlungsentwicklung – in erster Linie die Förderung von Arbeits- und Wohnstandorten im Umfeld von Haltepunkten des Schienenverkehrs – umzusetzen.

Anlage/n:
Übersichtsplan der potenziellen Strecken und Maßnahmen