

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0726/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 22.08.2012 Verfasser: Dez. III / FB 61/30						
<b>Bebauungsplan Nr. 800 und Planfeststellungsverfahren          Bahntrasse Avantis;          Antrag von Herrn Bezirksbürgermeister Krenkel vom 06.04.2012</b>							
Beratungsfolge: <span style="float: right;">TOP: __</span>  <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Datum</td> <td style="width: 30%;">Gremium</td> <td style="width: 50%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>12.09.2012</td> <td>B 5</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	12.09.2012	B 5	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Kompetenz					
12.09.2012	B 5	Kenntnisnahme					

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Der Antrag gilt damit als behandelt.

**Finanzielle Auswirkungen**

Keine.

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Mit dem in Anlage 1 beigefügten Antrag vom 06.04.2012 wird die Verwaltung gebeten, einen Bericht über den derzeitigen Sachstand zur Verkehrsführung „Bahn und Straße“ für das Gewerbegebiet Avantis für die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg zu verfassen.

Wesentliche Teile des folgenden Sachstandsberichtes zur Bahnanbindung des Gewerbegebietes Avantis sind der Ratsvorlage vom 25.01.2012 „Fortentwicklung des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zwischen den Gebieten des Aachener Verkehrsverbundes und der Provinz Limburg (NL)“ (Vorlage FB 61/0604/WP16) entnommen.

### **Sachstandsbericht zur geplanten Bahnanbindung des Gewerbegebietes Avantis**

#### **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 überwiegenderen 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 2) 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 3).

#### **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.

Die Trassenführung im Gewerbegebiet befindet sich derzeit noch in der Abstimmung zwischen den Partnern.

### **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.

Auf der deutschen Seite hat sich der Nahverkehr Rheinland bereits bei der Regionalratsitzung 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.

Die Verbandsversammlung des Zweckverband AVV hat am 27.06.2012 über den Sachstand zur geplanten Verlängerung der Heuvellandlinie (Aachen – Kerkrade – Heerlen – Maastricht) beraten und einstimmig festgestellt, dass das Projekt ein wesentlicher Baustein beim Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur sowie des grenzüberschreitenden Verkehrsangebotes zwischen der Region Aachen und der niederländischen Provinz Limburg ist. Die Verbandsversammlung hat ihre Unterstützung für die zeitnahe Realisierung des Projektes erklärt.

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.

### **Straßenführung im Gewerbegebiet**

Für eine eventuelle Änderung der Straßenführung innerhalb des Gewerbegebietes ist kein Planfeststellungsverfahren erforderlich, sondern die rechtliche Absicherung erfolgt über den Bebauungsplan. Eine Änderung ist derzeit jedoch nicht vorgesehen bzw. im Änderungsverfahren werden die Straßenbauflächen auf die bereits vorhandenen Trassen reduziert. Grundsätzlich ist es aber auch möglich, zusätzliche untergeordnete, private Straßen innerhalb der festgesetzten Gewerbeflächen zu errichten, ohne dass dies im Bebauungsplan festgesetzt werden muss.

**Anlage/n:**

Anlage 1: Antrag von Herrn Bezirksbürgermeister Krenkel vom 06.04.2012

Anlage 2: Absichtserklärung „Zusammenarbeiten am Euregionalen Nahverkehr der Zukunft“

Anlage 3: Zielnetz 2016 für den SPNV im Gebiet des AVV