



Fortentwicklung des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zwischen den Gebieten des Aachener Verkehrsverbundes und der Provinz Limburg (NL)

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 etc.) / Eindhoven über die deutsch-niederländische Grenze hinaus bis nach Aachen Hbf im Stundentakt mit zusätzlichen Halten in Herzogenrath und Aachen-West.

Der 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**), 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 sogenannte 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 Eingleisigkeit 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 Maßnahmenkatalogs des Zweckverband Nahverkehr Rheinland nach § 12 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). 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 Bestandteil des Zielnetzes 2016 für den SPNV im Gebiet des AVV, dessen Modifikation die Verbandsversammlung in ihrer Sitzung am 10.10.2011 zugestimmt und dem Nahverkehr Rheinland die Aufnahme dieses Zielnetzes in den Nahverkehrsplan empfohlen hat.

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 2015 die Federführung für die Verlängerung des MRX bis nach Aachen Hbf übernommen. Ab dem Jahr 2015 geht in Abstimmung mit Provinz und Parkstad Limburg die Federführung 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.

Der Teilabschnitt des IC Eindhoven – Heerlen – Aachen auf deutschem Gebiet soll durch den niederländischen Konzessionsinhaber im Stundentakt betrieben werden. Darüber hinaus soll der deutsche Streckenteil in das vom NVR betreute SPNV-Netz sowie – u. a. im Hinblick auf die Tarifierung, den Fahrkartenvertrieb sowie die Einnahmeverteilung – 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 Zweckverbands NVR berücksichtigt. Am 22.03.2012 hat die Versammlung des Zweckverbands NVR beschlossen, die Geschäftsführung der NVR GmbH zu beauftragen, - abhängig von den Verhandlungsergebnissen mit der niederländischen Seite - eine Trassenanmeldung für den MRX ab Jahresfahrplan 2013 vorzunehmen.

Beschlussempfehlung Nr. 21a/2012

Die Versammlung nimmt den Sachstand zu dem Projekt MRX (IC Eindhoven – Heerlen – Aachen) zur Kenntnis.

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 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**) 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 ebenfalls Bestandteil des Zielnetzes 2016.

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 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**) durch die deutschen Partner AVV und NVR.

Der Hauptausschuss des Zweckverband NVR hat am 14.06.2012 die Thematik auf der Grundlage der beigefügten Vorlage (**Anlage**) beraten, die vorgelegte Beschlussfassung jedoch ausgesetzt und stattdessen vorgeschlagen, in der Verbandsversammlung des Zweckverband NVR am 27.06.2012 einen modifizierten Beschluss in dem Sinne zu fassen, dass das Vorhaben grundsätzlich positiv bewertet und die NVR-Geschäftsführung beauftragt wird, die Verhandlungen mit den niederländischen und deutschen Partnern fortzuführen. Darüber hinaus erwartet der Hauptausschuss, dass ein differenziertes Finanzierungskonzept, sowohl im Hinblick auf den Infrastrukturausbau (Förderstruktur) als auch im Hinblick auf die zu erwartenden Betriebskosten, vorgelegt wird.

Beschlussempfehlung Nr. 21b/2012

Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstand zur geplanten Verlängerung der Heuvellandlinie (Aachen – Kerkrade – Heerlen – Maastricht) zur Kenntnis. Das Projekt ist ein wesentlicher Baustein beim Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur sowie des grenzüberschreitenden Verkehrsangebotes zwischen der Region Aachen und der niederländischen Provinz Limburg.

Daher erklärt die Verbandsversammlung erneut ihre Unterstützung für die zeitnahe Realisierung dieses Projektes.

(Eine darüber hinausgehende Beschlussempfehlung erfolgt vor dem Hintergrund der Diskussion im Hauptausschuss des NVR auf der Grundlage der Beratungsergebnisse in der Sitzung der Verbandsversammlung.)



Nahverkehr Rheinland

Zweckverband Nahverkehr – SPNV & Infrastruktur –
Rheinland

Anlage zur Vorlage zu Top 10
ZV-Versammlung am 27.06.2012

Drucksachenummer

2-13-12-1.2

VORLAGE

Beratungsfolge	Datum	
Hauptausschuss	Top 1.2	14.06.2012
Verbandsversammlung	Top 1.2	27.06.2012

- öffentlich -

Gegenstand:

Fortentwicklung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs (SPNV)
zwischen den Gebieten des NVR und der Provinz Limburg (NL)

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstand zur geplanten Verlängerung der Heuvellandlinie (Aachen – Kerkrade – Heerlen – Maastricht) zur Kenntnis. Das Projekt ist ein wesentlicher Baustein beim Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur sowie des grenzüberschreitenden Verkehrsangebotes zwischen der Region Aachen und der niederländischen Provinz Limburg.

Die Verbandsversammlung des NVR:

- stimmt der Unterzeichnung einer Absichtserklärung (Anlage 2) zwischen NVR, AVV 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 zu,
- beabsichtigt die Verlängerung der Heuvellandlinie bis nach Aachen auf der Basis der diesbezüglich zu erarbeitenden vertraglichen Vereinbarungen mit der Provinz Limburg in das Leistungsangebot des Zweckverband NVR im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten einzubeziehen,
- stimmt 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) zu und
- prüft die Förderung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen auf deutscher Seite – nach Beantragung durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen – aus Mitteln des NVR nach § 12 ÖPNVG NRW.

Fortsetzung umseitig

Beratungsergebnis Gremium 1

- einstimmig
- mit Mehrheit
 - Ja
 - Nein
 - Enthaltung
- lt. Beschlussvorschlag
- abweichend

Erläuterungen:

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

1.1 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 ebenfalls Bestandteil des Zielnetzes 2016.

1.2 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 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 Einnahmenaufteilung – vollumfänglich in den AVV integriert werden.

1.3 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.

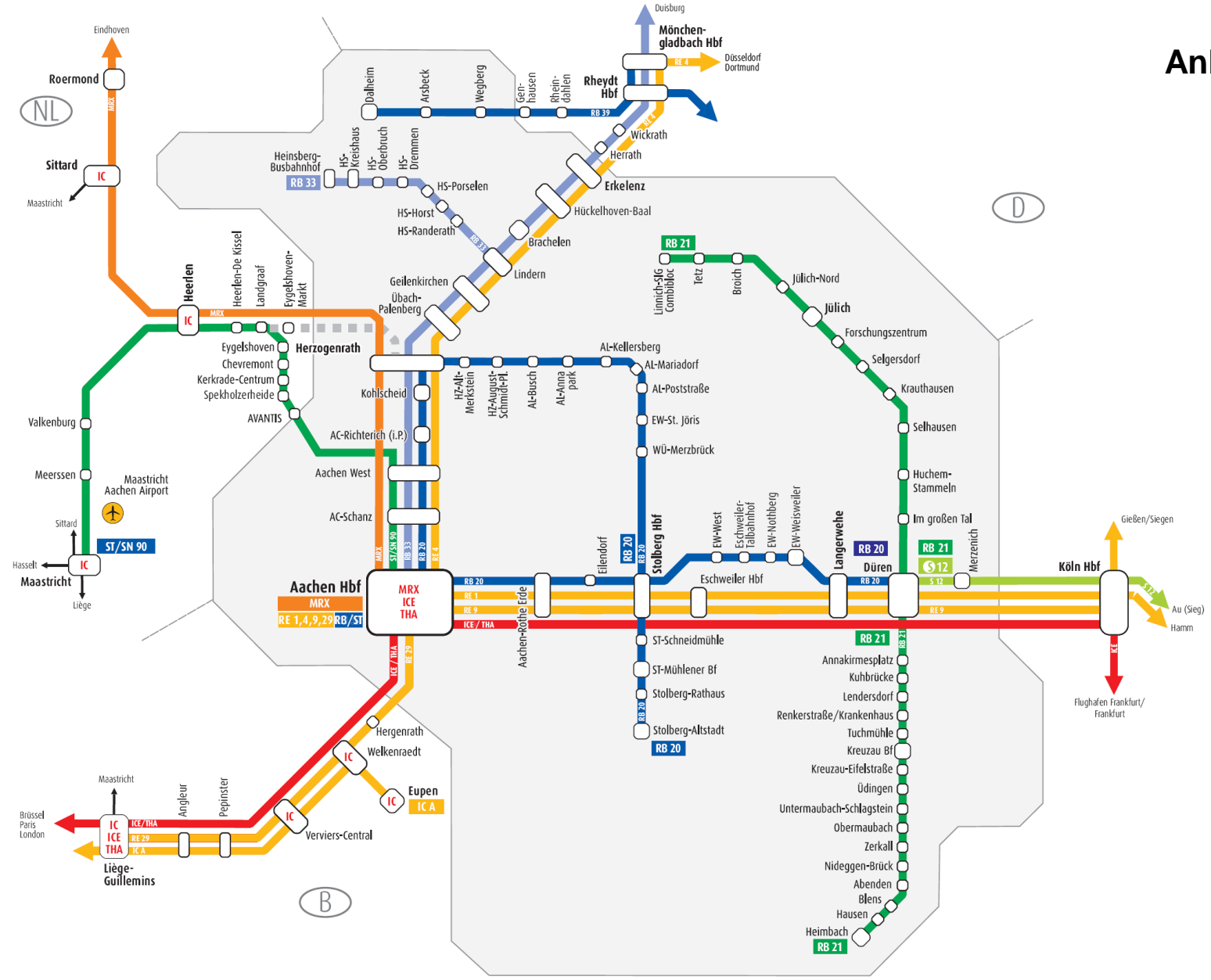
Um nun Planungssicherheit für Bau und Betrieb der Verlängerung der Heuvellandlinie bis nach Aachen herzustellen, erwartet die Provinz Limburg die Unterzeichnung einer gemeinsamen grenzüberschreitenden Absichtserklärung (**Anlage 2**) durch die deutschen Partner AVV und NVR.

gez. Pusch

Der Vorstandsvorsteher

Eregionales Zielnetz Schiene 2016 (Region Aachen) – modifiziertes Konzept

Anlage 1



Aachen, 6.12.2011

ABSICHTSERKLÄRUNG

**zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im
Schienenpersonennahverkehr im Gebiet der Provinz
Limburg (Niederlande) und des Aachener
Verkehrsverbundes (Deutschland) mit besonderem Bezug
auf die gemeinsame Realisierung der Verlängerung der
Heuvellandlinie bis nach Aachen (SPNV-Direktverbindung
Maastricht – Aachen).**

zwischen

dem College van Gedeputeerde Staten der Provinz Limburg,
welches als Verwaltungsorgan handelt und rechtskräftig
vertreten wird durch dhr. A.E.P.J. Janssen (nachfolgend
„**Provinz Limburg**“ genannt)

und

dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland
Glockengasse 37-39
D-50667 Köln
(nachfolgend „**ZV NVR**“ genannt)

und

der Aachener Verkehrsverbund GmbH
Neuköllner Straße 1
D-52068 Aachen
(nachfolgend „**AVV GmbH**“ genannt)

1. Vorbemerkung

Die Provinz Limburg vergibt Konzessionen im öffentlichen Nahverkehr im Gebiet der Provinz Limburg (ÖV-Aufgabenträger). Die Provinz Limburg ist in diesem Zusammenhang für den regionalen Linien- und Stadtverkehr per Bus/Regiotaxi sowie für den regionalisierten Schienenpersonennahverkehr im Gebiet der Provinz Limburg verantwortlich.

Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr im Gebiet des Aachener Verkehrsverbunds¹ und des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg². Bei der AVV GmbH³ ist die euregionale Koordinierungsstelle für Bus und Bahn angesiedelt.

Die Provinz Limburg und die Regio Aachen konstatieren, dass ein attraktiver und kundengerechter öffentlicher Nahverkehr für eine adäquate sozio-ökonomische Entwicklung unentbehrlich ist.

Sowohl die Provinz Limburg als auch der ZV NVR sowie die AVV GmbH streben daher einen qualitativ hochwertigen und nachhaltigen grenzüberschreitenden öffentlichen Nahverkehr zwischen der Regio Aachen und Süd-Limburg an. Relevant ist in diesem Rahmen insbesondere der Schienenpersonennahverkehr.

Die Provinz Limburg, der ZV NVR und die AVV GmbH sind sich der Tatsache bewusst, dass nur dann, wenn auf beiden Seiten der Grenze in Schieneninfrastruktur investiert wird und gemeinsam die Voraussetzungen für einen grenzüberschreitenden Bahnbetrieb geschaffen werden, grenzüberschreitenden Verbindungen im Schienenpersonennahverkehr zustande kommen.

2. Gegenstand der Absichtserklärung

Mit dieser Absichtserklärung zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Schienenpersonennahverkehr im Gebiet der Provinz Limburg (Niederlande) und des Aachener Verkehrsverbundes (Deutschland) sprechen die Provinz Limburg, der ZV NVR und die AVV GmbH die Absicht aus:

- Gemeinsam den grenzüberschreitenden Lückenschluss im Schienennetz (Kerkrade – Avantis – Richterich) zu realisieren und
- die SPNV-Linie Maastricht – Heerlen – Avantis – Aachen gemeinsam auszuschreiben

mit dem Ziel der Inbetriebnahme der SPNV-Linie Maastricht – Heerlen – Avantis – Aachen im Dezember 2016.

Die zur Umsetzung des Vorhabens erforderlichen Detailabsprachen und Vereinbarungen werden ab sofort ausgearbeitet.

¹ Dieser umfasst die Gebietskörperschaften Kreis Heinsberg, Kreis Aachen, Stadt Aachen und Kreis Düren.

² Dieser umfasst die Gebietskörperschaften Rhein-Erftkreis, Kreis Euskirchen, Rhein-Sieg-Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis, Oberbergischer Kreis, Stadt Köln, Stadt Bonn, Stadt Leverkusen und die Stadt Monheim.

³ Managementgesellschaft des Zweckverbands Aachener Verkehrsverbund

3. Schlussbemerkungen

Grundsätzlich gilt das Territorialprinzip, d. h. die gesetzliche Zuständigkeit der Vertragspartner, z. B. für ihre jeweiligen Gebiete (z. B. für die Finanzierung von ÖV-Leistungen bzw. Maßnahmen) bleibt von der Absichtserklärung unberührt.

Maastricht, den.....

Aachen, den.....

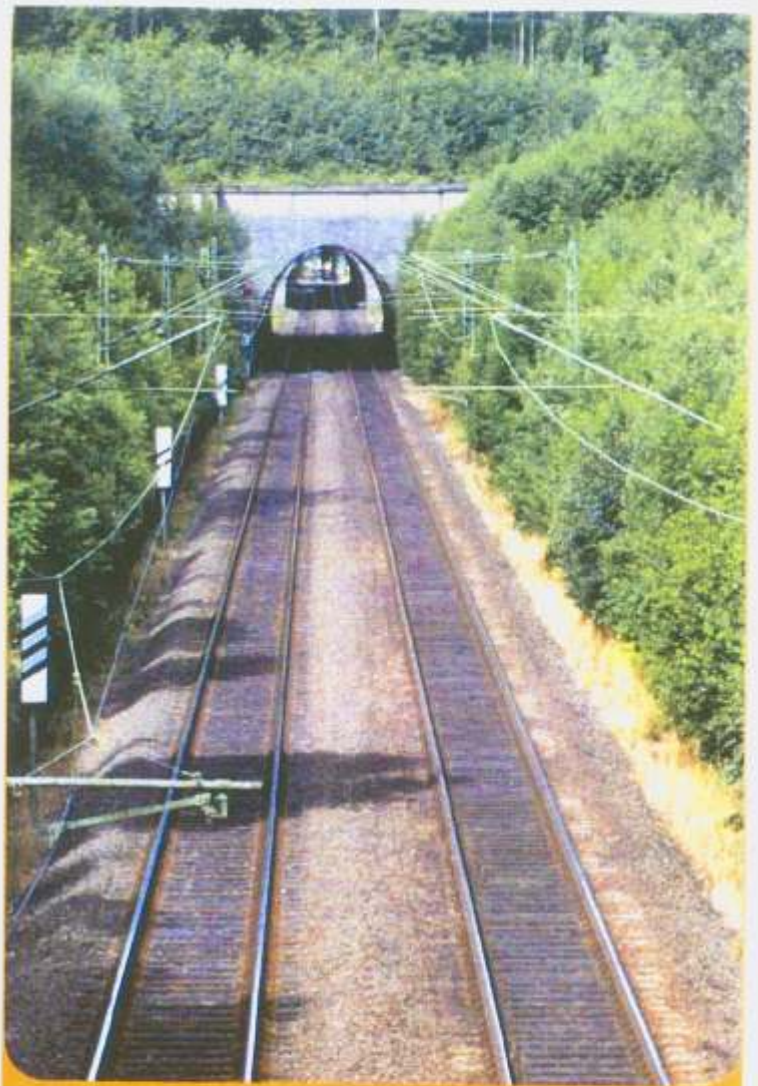
Provinz Limburg

Aachener Verkehrsverbund GmbH

Köln, den.....

Zweckverband Nahverkehr Rheinland

Anlage 3 zu Top 1.2



Samen werken aan Euregionaal Openbaar Vervoer

Gezamenlijke intentieverklaring - 30 juni 2008

Coopérer aux Transports en Commun Eurégionaux

Déclaration d'intention commune - 30 juin 2008

Zusammenarbeiten am Euregionalen Nahverkehr

Gemeinsame Absichtserklärung - 30. Juni 2008



De regio's in de Euregio Maas-Rijn (EMR)

worden gekenmerkt door een sterk perifere ligging aan de grenzen van de landen waarvan ze deel uitmaken. Dit betekent dat ze voor hun toekomstige economische groei afhankelijk zullen zijn van een nadrukkelijk internationale gerichtheid. Ook het Openbaar Personenvervoer (OV) is in dit opzicht van betekenis.

Wil de Euregio Maas-Rijn een aantrekkelijke locatie in de internationale concurrentieslag tussen de regio's blijven en zich tot een Europese metropoolregio ontwikkelen, dan is het noodzakelijk dat de regio's in de Euregio Maas-Rijn sneller naar elkaar toegroeien op economisch, cultureel en sociaal gebied.

Daarvoor is een goed presterend, grensoverschrijdend vervoerssysteem nodig, met een fijnmazig netwerk van verbindingen, waarin het openbaar streek- en regiovervoer, rekening houdend met de belangen van het goederenvervoer, een centrale rol zal spelen.

Hoewel goede binnenlandse bus- en treinverbindingen in de regio's inmiddels een vanzelfsprekendheid zijn, vertoont het grensoverschrijdende vervoersaanbod nog aanzienlijke lacunes, met name als het gaat om het pendelvervoer naar de HSL, de spoorverbindingen tussen de stedelijke knooppunten (MAHHL-steden), maar ook met betrekking tot de busdiensten.

Om in het grensoverschrijdend Openbaar Personenvervoer in de Euregio Maas - Rijn tot een geïntegreerd systeem te komen, met inachtnaam van het goederenverkeer, zal er voortvarend gewerkt moeten worden aan enerzijds een verbetering van de kwaliteit en de betrouwbaarheid van de bestaande grensoverschrijdende bus- en treindiensten en anderzijds het wegwerken van technische, operationele, commerciële en structurele belemmeringen.

Hiervoor is het van belang dat, zowel voor de korte als de (middel)lange termijn, de regio's in samenwerking met de vervoersbedrijven* die in de Euregio Maas-Rijn actief zijn, initiatieven ontplooiën of ondersteunen die leiden tot opwaardering van bestaande grensoverschrijdende verbindingen en het tot stand brengen van nieuwe internationale verbindingen.

* Vervoersbedrijven zullen de uiteindelijke plannen steeds toetsen op klantattractiviteit, rentabiliteit en uitvoerbaarheid.



Les régions de l'Euregio Meuse-Rhin (EMR)

se distinguent par leur situation très périphérique dans le contexte national. Dans la perspective du développement économique futur, cette situation requiert une orientation internationale renforcée. Le système de transports publics de personnes (TP) revêt également une grande importance à cet égard.

Si l'Euregio Meuse-Rhin ambitionne de rester un lieu attractif dans la concurrence internationale entre les régions et de poursuivre son développement pour devenir une région métropolitaine européenne, il est absolument nécessaire que les régions de l'Euregio Meuse-Rhin réalisent plus rapidement un rapprochement sur les plans économique, culturel et social.

Un système de transports transfrontaliers performants avec un réseau dense de liaisons dans lequel les transports publics régionaux jouent un rôle central s'impose à cet effet, en tenant compte des intérêts du transport de marchandises.

Même si de bonnes relations de transports par train et par bus entre les régions d'un pays sont aujourd'hui une évidence, l'offre de transports transfrontaliers présente encore des lacunes importantes, notamment dans le transport en correspondance vers le TGV, les liaisons ferroviaires entre les centres urbains principaux (villes MAHHL), mais aussi les liaisons par autobus.

Afin de réaliser dans l'Euregio Meuse-Rhin un système de communication intégré de transports en commun transfrontaliers, en ayant égard au transport de marchandises. Il convient de procéder avec diligence d'une part à l'amélioration de la qualité et de la fiabilité des services ferroviaires et d'autobus transfrontaliers existants et, d'autre part, à l'élimination des obstacles techniques, opérationnels, commerciaux et structurels.

Pour ce faire, il importe que les régions déploient ou appuient, tant pour le court que pour le (moyen) long terme, des initiatives visant à revaloriser les liaisons transfrontalières existantes ou à mettre en place de nouvelles liaisons internationales en coopération avec les entreprises de transports* actives dans l'Euregio Meuse-Rhin.

* Les entreprises de transport vérifieront toujours si les plans définis sont attractifs pour la clientèle, rentables et réalisables.



Die Regionen in der Euregio Maas-Rhein (EMR)

sind durch ihre im nationalen Kontext stark peripheren Grenzlagen gekennzeichnet. Dies erfordert im Hinblick auf die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung eine stärkere internationale Ausrichtung. Auch das System des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) ist in dieser Hinsicht von Bedeutung.

Will die Euregio Maas-Rhein ein attraktiver Standort in der globalen Konkurrenz der Regionen bleiben und sich zu einer europäischen Metropolregion weiterentwickeln, ist ein schnelleres Zusammenwachsen der Regionen auf wirtschaftlichem, kulturellem und sozialem Gebiet notwendig.

Dazu ist ein leistungsfähiges grenzüberschreitendes Verkehrssystem mit einem feinmaschigen Netz von Verbindungen erforderlich, in dem der Öffentliche Personenverkehr auf Schiene und Straße unter Einbeziehung der Belange des Güterverkehrs eine zentrale Rolle spielt.

Während gute Verbindungen mit Bus und Bahn im Binnenverkehr in den Regionen heute eine Selbstverständlichkeit sind, bestehen im grenzüberschreitenden Verkehr noch große Lücken im Angebot, insbesondere im Zubringerverkehr zum Hochgeschwindigkeitsverkehr, bei den Bahnverbindungen zwischen den Oberzentren (MAHHL-Städte), aber auch bei den Busverbindungen.

Um im grenzüberschreitenden Öffentlichen Personenverkehr in der Euregio Maas-Rhein zu einem integrierten Verbundsystem unter Berücksichtigung des Güterverkehrs zu kommen, muss fortwährend einerseits an einer Verbesserung der Qualität und Verlässlichkeit der bestehenden grenzüberschreitenden Bus- und Bahnlinien und andererseits der Aufhebung technischer, operativer, wirtschaftlicher und struktureller Hindernisse gearbeitet werden.

Dazu ist es von Bedeutung, dass sowohl kurz- wie langfristig die Regionen in Zusammenarbeit mit den in der Euregio Maas-Rhein tätigen Verkehrsunternehmen* Initiativen entwickeln oder unterstützen, die zur Aufwertung bestehender grenzüberschreitender Verbindungen und dem Zustandekommen neuer internationaler Verbindungen führen.

* Die Verkehrsunternehmen testen die Pläne stets auf Kundenattraktivität, Rentabilität und Nachhaltigkeit.

Om de ambities van de Euregio Maas-Rijn en de MAHHL-steden voor wat betreft het grensoverschrijdende openbaar personenvervoer waar te kunnen maken, moeten de regio's en vervoerders/beheerders zich individueel en gezamenlijk sterk maken voor:

- ▶ **1. De inzet van hoogwaardig spoormaterieel op regionale en grensoverschrijdende verbindingen, met name tussen de stedelijke knooppunten in de EMR (MAHHL-steden);**
- ▶ **2. Het wegnemen van infrastructu-
rele knelpunten waardoor zowel de
betrouwbaarheid van de dienstregel-
ingen kan worden verbeterd als de
capaciteit op het spoor kan worden
vergroet;**
- ▶ **3. Een zodanig gebruik van de
beschikbare spoorcapaciteit dat het
grensoverschrijdende personen- en
goederenvervoer elkaar niet hindert;**
- ▶ **4. Een eenvoudig en geïntegreerd
tarief- en reisinformatiesysteem voor
de reizigers in het grensoverschrij-
dende openbaar personenvervoer
zowel op lokaal niveau als op langere
grensoverschrijdende verbindingen.**

Voor de korte en middellange termijn zal daarom werk gemaakt worden van de in bijlage 1 genoemde projecten.

Om te komen tot een Euregionaal Openbaar Vervoerplan zijn door de Stuurgroep studies aangezet om voor de middellange en lange termijn de vervoerspotenties tussen de regio's en van/naar de belangrijke economische centra in Europa vast te stellen. Op basis van deze studie en ander reeds beschikbaar onderzoek zal in 2008 het Euregionaal Openbaar Vervoerplan worden vastgesteld dat als basis voor de verdere uitbouw van het grensoverschrijdende vervoersnetwerk zal dienen. De ambities van de individuele regio's, de marktpotenties en de onderkende (infra-structurele) knelpunten zullen daarin in samenhang worden beoordeeld, zodat inzicht wordt verkregen in het nut van toekomstige investeringen, met name in die gevallen waar de investeringen door meerdere regio's gemeenschappelijk gedragen moeten worden.

Ondanks een naar elkaar toegroeiend Europa heeft ieder land nog altijd zijn eigen regels en voorschriften, zeker ook in de spoorsector. Hierbij kan worden gedacht aan de bovenleidingspanning, de veiligheid (beveiliging- en detectie-systemen) en de toelating van materieel. Met een willekeurige moderne trein de Euregio doorsnijden is op dit moment niet mogelijk.

Pour pouvoir réaliser les ambitions de l'Euregio Meuse-Rhin et des villes MAHHL en matière de transport transfrontalier de personnes, les régions et les transporteurs/gestionnaires devront prendre fait et cause individuellement et ensemble pour:

- ▶ **1. mettre en oeuvre un matériel
ferroviaire de haute qualité pour les
liaisons régionales et transfronta-
lières tout particulièrement entre
les centres urbains majeurs de l'EMR
(villes MAHHL);**
- ▶ **2. éliminer les obstacles au niveau
de l'infrastructure de manière à
améliorer la fiabilité des horaires et à
accroître la capacité ferroviaire;**
- ▶ **3. utiliser la capacité ferroviaire
disponible de manière à éviter des
entraves entre le transport transfron-
talier de personnes et de marchan-
disés;**
- ▶ **4. créer tant à l'échelle locale que
pour des relations transfrontalières
plus longues, un système simple et
intégré de tarifs et d'informations
pour les voyageurs des transports
publics transfrontaliers.**

Aussi s'efforcera-t-on à court et à moyen terme d'entreprendre des démarches concrètes pour la réalisation des projets mentionnés à l'annexe 1.

Pour en arriver à un Plan eurégional des Transports en commun, le Groupe de pilotage a entamé une étude pour constater les potentialités à moyen et à long terme des transports entre les régions et à partir de/vers les centres économiques importants en Europe. Sur base de cette étude et d'autres recherches menées dans chacune des régions, un Plan eurégional de Transports en Commun qui constituera une base pour la poursuite de l'extension du réseau de transport transfrontalier, sera arrêté en 2008. Les ambitions de chaque région, les potentialités du marché et les obstacles connus (au niveau de l'infrastructure) seront examinés dans leur interrelation afin d'identifier les investissements pertinents pour l'avenir, notamment lorsque les investissements doivent être réalisés en commun par plusieurs régions.

Malgré une Europe qui s'intègre de plus en plus, chaque pays est régi par des règles et principes spécifiques notamment dans le trafic ferroviaire, p.ex. en ce qui concerne la tension des caténaires, la sécurité (systèmes de sécurisation et de détection) et l'homologation du matériel. Traverser l'Euregio avec un train moderne n'est pas encore possible aujourd'hui.

Zur Verwirklichung der Ambitionen der Euregio Maas-Rhein und der MAHHL-Städte bezüglich des grenzüberschreitenden Öffentlichen Personenverkehrs müssen die Regionen und Verkehrsunternehmen/Betreiber sich individuell und gemeinsam stark machen für:

- ▶ **1. Den Einsatz von hochwertigem
Bahnmaterial auf regionalen und
grenzüberschreitenden Verbindungen,
insbesondere zwischen den Ober-
zentren der EMR (MAHHL-Städte).**
- ▶ **2. Die Aufhebung infrastruktureller
Problembereiche, wodurch sowohl
die Verlässlichkeit der Fahrpläne ver-
bessert als auch die Kapazität auf der
Schiene vergrößert werden kann.**
- ▶ **3. Eine derartige Nutzung der verfü-
gbaren Streckenkapazitäten, dass die
grenzüberschreitenden Personen- und
Güterverkehre sich nicht gegenseitig
behindern.**
- ▶ **4. Ein einfaches und integriertes
Tarif- und Reiseinformationssystem
für die Fahrgäste im grenzüberschrei-
tenden Öffentlichen Personenverkehr
auf Schiene und Straße, sowohl auf
lokaler Ebene als auch auf längeren
grenzüberschreitenden Relationen.**

Kurz- & mittelfristig sollen deshalb konkrete Schritte bei den in Anlage 1 genannten Projekten unternommen werden.

Als Basis für einen Euregionalen Nahverkehrsplan (ENVP) wurden von der Lenkungsgruppe Studien in Angriff genommen, um die mittel- und langfristigen Verkehrspotenziale zwischen den Regionen und zu/von den bedeutenden Wirtschaftszentren in Europa zu ermitteln. Auf Grundlage dieser Studie und weiterer bereits ausgeführter Untersuchungen der Regionen wird 2008 der ENVP verabschiedet werden, der als Basis für den weiteren Ausbau des grenzüberschreitenden Verkehrsnetzes fungieren wird. Die Ambitionen der jeweiligen Regionen, die Marktpotenziale und die ermittelten (infrastrukturellen) Problembereiche werden daarin im Zusammenhang beurteilt, um Einblicke hinsichtlich sinnvoller zukünftiger Investitionen zu erhalten, insbesondere in den Fällen, in denen die Investitionen von mehreren Regionen gemeinsam getätigt werden müssen.

Trotz der Tatsache, dass Europa immer weiter zusammenwächst, finden sich in jedem Land nach wie vor eigene Regeln und Bestimmungen insbesondere im Bahnverkehr, z. B. für Oberleitungs-
spannung, Sicherheit (Sicherungs- & Erkennungssysteme) und Fahrzeugzulassung. Mit beliebigen modernen Zügen die EMR zu durchqueren, ist z. Z. nicht möglich.

Om de ambities van de regio's en de MAHHL-steden in de Euregio Maas-Rijn voor wat betreft het grensoverschrijdende openbaar personenvervoer waar te kunnen maken, wordt van de landelijke, regionale en/of bovenregionale overheden gevraagd zich in te zetten:

- ▶ **1. om wettelijke, materiële, commerciële en structurele barrières te slechten die grensoverschrijdend openbaar personenvervoer soms niet mogelijk of onevenredig duur maken;**
- ▶ **2. om de Euregio Maas-Rijn te ondersteunen bij het verwerven van Europese gelden om daarmee de haalbaarheid van bestaande en toekomstige plannen te vergroten;**
- ▶ **3. om de regio te ondersteunen in de verdere uitwerking van de studies die moeten leiden tot een Euregionaal Openbaar Vervoerplan;**
- ▶ **4. er naar te streven dat de Euregio Maas - Rijn als proeftuin ('modelregio') voor een geïntegreerd grensoverschrijdend openbaar personenvervoer in Europa – kortweg Euregionaal geïntegreerd vervoer – wordt aangewezen.**

Alle partijen gaan akkoord om constructief samen te werken en de nodige stappen te zetten om de ambities van de Euregio Maas-Rijn en de MAHHL-steden voor wat betreft het grensoverschrijdende Openbaar personenvervoer waar te maken. Voor de korte termijn richt de samenwerking zich in het bijzonder op het realiseren van de in bijlage 1 genoemde projecten.

Afin de pouvoir réaliser les ambitions des régions de l'Euregio Meuse-Rhin et des villes MAHHL en ce qui concerne le transport public transfrontalier de personnes, les pouvoirs nationaux, régionaux et/ou suprarégionaux sont invités à tout mettre en œuvre pour:

- ▶ **1. lever les barrières légales, matérielles, commerciales et structurelles rendant parfois impossible ou exagérément onéreux le transport public transfrontalier de personnes;**
- ▶ **2. appuyer l'Euregio Meuse-Rhin pour obtenir des fonds européens pour accroître ainsi la faisabilité des projets existants et futurs;**
- ▶ **3. appuyer les régions dans l'approfondissement des études devant aboutir à un Plan eurégional des Transports en commun;**
- ▶ **4. faire en sorte que l'Euregio Meuse-Rhin soit désignée comme laboratoire (« région modèle ») du transport public transfrontalier intégré de personnes en Europe – en bref, du transport eurégional intégré.**

Toutes les parties marquent leur accord pour coopérer de manière constructive et entreprendre les démarches nécessaires pour réaliser les ambitions de l'Euregio Meuse-Rhin et des villes MAHHL pour ce qui concerne le transport en commun transfrontalier. Pour le court terme, la coopération sera axée notamment sur la réalisation des projets cités à l'annexe 1.

Zur Verwirklichung der Ambitionen der Regionen und der MAHHL-Städte in der Euregio Maas-Rhein bezüglich des grenzüberschreitenden Öffentlichen Personenverkehrs werden die nationalen, regionalen und/oder überregionalen Behörden ersucht, sich einzusetzen:

- ▶ **1. Rechtliche, materielle, wirtschaftliche und strukturelle Hindernisse aufzuheben, die den grenzüberschreitenden Öffentlichen Personenverkehr bisweilen unmöglich oder unverhältnismäßig kostspielig machen,**
- ▶ **2. Die Euregio Maas-Rhein bei der Erlangung europäischer Gelder zu unterstützen, um damit die Machbarkeit bestehender und künftiger Pläne zu vergrößern,**
- ▶ **3. Die Regionen in der weiteren Ausarbeitung der Studien zu unterstützen, die zu einem euregionalen Nahverkehrsplan führen,**
- ▶ **4. Dass die Euregio Maas-Rhein als Versuchsfeld ('Modellregion') für einen integrierten grenzüberschreitenden Öffentlichen Personenverkehr in Europa – auf der Basis eines Euregionalen Verkehrsverbundes – ausgewiesen wird.**

Alle Parteien vereinbaren, konstruktiv zusammen zu arbeiten und die erforderlichen Schritte zur Verwirklichung der Ambitionen der Euregio Maas-Rhein und der MAHHL-Städte bezüglich des grenzüberschreitenden öffentlichen Personenverkehrs zu unternehmen. Kurzfristig richtet sich die Zusammenarbeit insbesondere auf die Realisierung der in Anlage 1 genannten Projekte.

VOOR NEDERLAND / POUR LES PAYS BAS / FÜR DIE NIEDERLANDE



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De minister van Verkeer en Waterstaat
Le Ministre des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des Eaux
Der Verkehrsminister

Dhr. / M. / Hr. Camiel EURLINGS

provincie limburg



Voor de provincie Limburg / Pour la Province du Limbourg
Für die Provinz Limburg

Gouverneur L. FRISSEN

De gedeputeerde voor Verkeer en Vervoer
Le Député pour les Communications et les Transports
Der Deputierte für Verkehr und Transport

Dhr. / M. / Hr. Bert KERSTEN

Tripool

Voor de Tripool-steden / Pour les villes Tripool / Für die Tripool-Städte

Maastricht

Burgemeester / Bourgmestre / Bürgermeister Gerd LEERS

Heerlen

Burgemeester / Bourgmestre / Bürgermeister Toine GRESEL

Sittard - Geleen

Burgemeester / Bourgmestre / Bürgermeister G.J.M. COX

VOOR BELGIË / POUR LA BELGIQUE / FÜR BELGIEN



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer

Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Eerste Minister
Secrétaire d'Etat à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre
Der Staatssekretär für Mobilität, Beigeordneter des Premierministers
Dhr. / M. / Hr. Etienne SCHOUPPE

Minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven
Ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques
Ministerin des Öffentlichen Dienstes und der Öffentlichen Unternehmen
Mevr. / Mme / Fr. Inge Vervotte



RÉGION WALLONNE

**Voor het Waalse Gewest / Pour la Région Wallonne
Für die Wallonische Region**

De vicepresident, minister van Huisvesting, Vervoer en Ruimtelijke Ordening
Le Vice-Président, Ministre du Logement, des Transports
et du Développement territorial
Der Vizepräsident, Minister für Wohnungswesen,
Transport und territoriale Entwicklung
Dhr. / M. / Hr. André ANTOINE



Voor de Provincie Luik
Pour la Province de Liège
Für die Provinz Lüttich
Gouverneur Michel FORET



**Voor het Vlaamse Gewest / Pour la Région Flamande
Für die Flämische Region**

De Vlaamse Minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen
La Ministre flamande de la Mobilité, de l'Economie sociale et de l'Egalité des Chances
Die flämische Ministerin für Mobilität, Sozialökonomie und Chancengleichheit

Mevr. / Mme / Fr. Kathleen VAN BREMPT



**Voor de provincie Limburg / Pour la Province du Limbourg
Für die Provinz Limburg**

Gouverneur S. STEVAERT

De gedeputeerde voor Mobiliteit
Le Député de la Mobilité
Die Deputierte für Mobilität

Mevr. / Mme / Fr. Hilde CLAES



**Voor de Duitstalige Gemeenschap / Pour la Communauté germanophone
Für die Deutschsprachige Gemeinschaft**

Minister vice-president, Minister van vorming en werkgelegenheid,
sociale aangelegenheden en toerisme
Vice-Ministre-Président, Ministre de la Formation et de l'Emploi,
des Affaires sociales et du Tourisme
Vize-Ministerpräsident, Minister für Ausbildung und Beschäftigung,
Soziales und Tourismus

Dhr. / M. / Hr. Bernd GENTGES

VOOR DUITSLAND / POUR L'ALLEMAGNE / FÜR DEUTSCHLAND



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

De Parlementaire Staatssecretaris bij de Bondsminister van Verkeer, Bouw en
Stadsontwikkeling

Le Secrétaire d'Etat parlementaire dans le ministère fédéral des transports et
développement urbain

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

Dhr. / M. / Hr. Achim GROSSMANN

Ministerium für
Bauen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



**Pour le Land Nordrhein-Westfalen / Voor het Deelstaat Nordrhein-Westfalen
Für das Land Nordrhein-Westfalen**

De Staatssecretaris in het ministerie van Bouwen en Verkeer

Le Secrétaire d'Etat dans le ministère des transports et construction du Land de NRW

Staatssekretär im Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW

Dhr. / M. / Hr. Günter KOZLOWSKI



**Voor het Zweckverband Aachener Verkehrsverbund
Pour l'association Zweckverband Aachener Verkehrsverbund
Für den Zweckverband Aachener Verkehrsverbund**

Voorzitter

Le Président de l'Association

Verbandsvorsteher

Dhr. / M. / Hr. Carl MEULENBERGH

De volgende partijen onderschrijven de ambities van de Euregio Maas-Rijn en de MAHHL- steden en zullen deze waar mogelijk ondersteunen, overeenkomstig hun bestaande rol en verantwoordelijkheid.

Les parties suivantes souscrivent aux ambitions de l'Euregio Meuse-Rhin et des villes MAHHL et les appuieront dans la mesure du possible dans le cadre de leur rôle actuel et de leurs responsabilités.

Nachfolgende Parteien unterschreiben die Ambitionen der EUREGIO MAAS - RHEIN und der MAHHL-Städte und unterstützen diese gemäß ihrer bestehenden Rolle und Zuständigkeit bestmöglich.

VOOR NEDERLAND / POUR LES PAYS-BAS / FÜR DIE NIEDERLANDE



Veolia Transport Limburg

Dhr. / M. / Hr. R. de BEER



Nederlandse Spoorwegen Regio Zuid / Chemins de Fer néerlandais Région Sud
Niederländische Eisenbahnen Region Süd

Dhr. / M. / Hr. STEENBAKKERS

ProRail

ProRail

Directeur Regio Zuid
Directrice Région Sud
Direktorin Region Süd

Mevr. / Mme / Fr. Ine FRINGS



Kamer van Koophandel Limburg / Chambre de Commerce et de l'Industrie
du Limbourg / Industrie- und Handelskammer Limburg

Voorzitter
Président
Präsident

Mevr. / Mme / Fr. Bertha VERHOEVEN-VAN LIEROP

VOOR BELGIË / POUR LA BELGIQUE / FÜR BELGIEN



TEC Liège-Verviers

Voorzitster

Président

Präsidentin

Mevr. / Mme / Fr. Christine DEFRAIGNE

Directeur-Generaal

Directrice Générale

Generaldirektorin

Mevr. / Mme / Fr. Isabelle MEWISSEN



De Lijn

Directeur-Generaal

Directrice Générale

Generaldirektorin

Mevr. / Mme / Fr. Ingrid LIETEN



SNCB / NMBS Holding

Gedelegeerd Bestuurder

Administrateur délégué

Delegierter Vorstand

Dhr. / M. / Hr. Jannie HAEK

VOOR DUITSLAND / POUR L'ALLEMAGNE / FÜR DEUTSCHLAND



Zweckverband StädteRegion Aachen

Voorzitter / Président / Verbandsvorsteher

Landrat Carl MEULENBERGH

maastricht
aachen
hasselt
heerlen
liège
europe

De Burgemeester van de stad Aken, in opdracht van het MAHHL samenwerkingsverband / Premier-Bourgmestre de la ville d'Aix-la-Chapelle au nom du groupement de coopération MAHHL / Oberbürgermeister der Stadt Aachen im Auftrag der MAHHL Städtekooperation

Dhr. / M. / Hr. Dr. Jürgen LINDEN



 



Kamer van Koophandel Aken / Chambre de Commerce et de l'Industrie d'Aix-la-Chapelle / Industrie- und Handelskammer Aachen

Voorzitter / Président / Präsident

Dhr. / M. / Hr. Bert WIRTZ



Regio Aachen e. V.

Bestuur / Direction / Vorstand

Regierungspräsident Hans-Peter LINDLAR





DB Regio NRW GmbH, Geschäftsbereich Rheinland

Directeur / Directrice / Leiterin

Mevr. / Mme / Fr. Corinna GÜLLNER



Bijlage 1: Projecten die reeds zijn aangevangen of zullen worden gestart:

- ▶ 1. Inzet van hoogwaardig treinmaterieel voor grensoverschrijdende verbindingen over grote afstanden en inzet van het sneltramconcept voor het overbruggen van relatief korte afstanden met veel stops.
- ▶ 2. Een zeer snelle intercity verbinding, elk uur, tussen Maastricht, Luik en Brussel met een goede aansluiting op het IC-netwerk in Nederland;
- ▶ 3. Verknoping van het Nederlandse IC-netwerk met het Duitse hogesnelheidsnetwerk door een IC/RE-verbinding (Randstad -) Eindhoven - Sittard - Heerlen - Aken;
- ▶ 4. Een sneltramverbinding met een halfuurdienst tussen Maastricht en Hasselt, die als tram de centra verder kan ontsluiten en op termijn de universiteiten van Hasselt en Maastricht met elkaar kan verbinden;
- ▶ 5. Een potentieonderzoek naar de wenselijkheid van de doortrekking van de geplande sneltramverbinding Hasselt - Genk - Maasmechelen naar Sittard in fase 2 van het Spartacusplan. In afwachting kan onderzocht worden of er een snelbusverbinding kan opgezet worden;
- ▶ 6. Op korte termijn het opstarten van twee snelbusverbindingen, namelijk Achel-Neerpelt-Hasselt en Neerpelt-Bree-Genk, in het kader van het Spartacusplan Limburg;
- ▶ 7. Een optimaal functioneren van het spoorwegknooppunt Hasselt. Deze knoop is onder andere van belang voor de toekomstige sneltrambediening tussen Maastricht en Hasselt;
- ▶ 8. Een marktgerichte en performante verbetering van het treinaanbod tussen Hasselt, Luik en Aken met inzet van modern treinmaterieel;
- ▶ 9. Introductie van het light rail-concept op het traject Kerkrade - Maastricht (Light Rail Zuid-Limburg), verknoping met het grensoverschrijdende vervoer naar Aken, en de mogelijke uitbouw naar Sittard en Eijsden.

Annexe 1: Projets déjà entamés ou sur le point de l'être:

- ▶ 1. Utilisation de matériel de haute qualité pour les liaisons transfrontalières sur grande distance et utilisation du concept de tram rapide pour desservir des distances relativement courtes avec des arrêts fréquents.
- ▶ 2. Une liaison intercity très rapide, chaque heure, entre Maastricht, Liège et Bruxelles avec une bonne correspondance avec le réseau IC aux Pays-Bas;
- ▶ 3. Raccordement du réseau IC néerlandais au réseau TGV allemand par une liaison IC/RE (Randstad -) Eindhoven-Sittard-Heerlen-Aix-la-Chapelle;
- ▶ 4. Une liaison de tram rapide avec une fréquence de toutes les demi-heures entre Maastricht et Hasselt, pouvant désenclaver ensuite les centres en tant que tram et relier à terme les universités de Hasselt et de Maastricht entre elles;
- ▶ 5. Une étude de potentiel sur l'opportunité de prolonger la liaison de tram rapide projetée Hasselt-Genk-Maasmechelen jusqu'à Sittard dans la phase 2 du plan Spartacus. On peut étudier en attendant la possibilité de mettre en service un bus rapide;
- ▶ 6. Lancer à court terme deux liaisons de bus rapide, à savoir Achel-Neerpelt-Hasselt et Neerpelt-Bree-Genk, dans le cadre du plan Spartacus Limbourg;
- ▶ 7. Un fonctionnement optimal de Hasselt en tant que nœud ferroviaire. Ce nœud sera important, entre autres, pour l'exploitation du futur tram rapide entre Maastricht et Hasselt;
- ▶ 8. Amélioration performante de l'offre en liaisons ferroviaires entre Hasselt, Liège et Aix-la-Chapelle, avec mise en oeuvre de matériel roulant moderne;
- ▶ 9. L'introduction du concept de rail léger sur le trajet Kerkrade - Maastricht (Light Rail Zuid-Limburg) en liaison avec les transports transfrontaliers vers Aix-la-Chapelle et le prolongement éventuel vers Sittard et Eijsden.

Anlage 1: Projekte, die schon in Angriff genommen wurden oder werden:

- ▶ 1. Einsatz von hochwertigem Zugmaterial für grenzüberschreitende Verbindungen über große Abstände und Einsatz des Schnellbahn-Konzepts für die Überbrückung relativ kurzer Abstände mit vielen Stopps.
- ▶ 2. Sehr schnelle stündliche Intercity-Verbindung zwischen Maastricht, Lüttich und Brüssel mit gutem Anschluss an das IC-Netz in den Niederlanden.
- ▶ 3. Verknüpfung des niederländischen IC-Netzes mit dem deutschen Hochgeschwindigkeitsnetz durch eine IC/RE-Verbindung (Randstad -) Eindhoven - Sittard - Heerlen - Aachen.
- ▶ 4. Halbstündliche Schnellbahn-Verbindung zwischen Maastricht und Hasselt, die als Straßenbahn die Zentren weiter erschließen und langfristig die Universitäten von Hasselt und Maastricht miteinander verbinden kann.
- ▶ 5. Untersuchung, ob der Ausbau der geplanten Schnellbahn-Verbindung Hasselt - Genk - Maasmechelen bis Sittard in Phase 2 des Spartacusplans wünschenswert ist. Als Vorlaufbetrieb kann eine Schnellbusverbinding geschaffen werden.
- ▶ 6. Kurzfristige Einsetzung von zwei Schnellbusverbindungen im Rahmen des Spartacusplans Limburg (Achel-Neerpelt-Hasselt und Neerpelt-Bree-Genk).
- ▶ 7. Optimale Nutzung Hasselts als Bahnknotenpunkt. Dieser Knotenpunkt ist unter anderem für die künftige Schnellbahn-Bedienung zwischen Maastricht und Hasselt von Bedeutung.
- ▶ 8. Leistungsfähige und marktorientierte Verbesserung des Zugangebots zwischen Hasselt, Lüttich und Aachen, Einsatz moderner Fahrzeuge;
- ▶ 9. Einführung des Lightrail-Konzepts auf der Strecke Kerkrade - Maastricht (Light Rail Süd-Limburg), Verknüpfung mit den grenzüberschreitenden Verkehren bis Aachen, und der mögliche Ausbau nach Sittard und Eijsden.

Stapsgewijs aanpakken van infrastructu-
rele knelpunten om de betrouwbaarheid
van dienstregelingen te verbeteren,
nieuwe verbindingen mogelijk te maken
en de 'concurrentie' tussen goederenver-
voer en personenvervoer weg te nemen.

▶ **10. Verbeteren traject Heerlen -
Landgraaf - Herzogenrath - Aken door
het realiseren van een passeerspoor
tussen Heerlen en Landgraaf en op
middellange termijn de verdubbeling
en elektrificatie van het traject
Heerlen - Landgraaf - Herzogenrath
als mede de infrastructuurle aanpak
van de knelpunten op het station
Herzogenrath en het traject Aken -
Keulen.**

▶ **11. Verder onderzoek naar de bouw
van een tweede grensoverschrijdende
verbinding tussen Parkstad Limburg
en de regio Aken (Heerlen - Kerkrade
- Aken via Avantis) en reserveren van
de betreffende tracés.**

Bevorderen dat de landelijke overhe-
den zich maximaal gaan inzetten om
wettelijke, materiële en commerciële
barrières te slechten.

Approche en phases des problèmes
d'infrastructure pour améliorer la fiabi-
lité des horaires, permettre la création
de nouvelles liaisons et éliminer la
'concurrence' entre le transport de mar-
chandises et le transport de personnes.

▶ **10. Améliorer le tronçon Heerlen
- Landgraaf - Herzogenrath - Aix-
la-Chapelle en réalisant une possi-
bilité de croisement entre Heerlen
et Landgraaf et à moyen terme en
doublant et en électrifiant le trajet
Heerlen - Landgraaf - Herzogenrath
et en développant l'infrastructure
dans les zones à problème en gare de
Herzogenrath et sur le tronçon Aix-la-
Chapelle - Cologne.**

▶ **11. Poursuite de l'examen de
l'aménagement d'une deuxième
liaison transfrontalière entre Park-
stad et la région d'Aix-la-Chapelle
(Heerlen - Kerkrade - Aix-la-Chapelle
via Avantis) et réservation des tracés
correspondants.**

Faire en sorte que les pouvoirs nation-
aux mettent tout en oeuvre pour
éliminer les barrières légales, matériel-
les et commerciales.

Schrittweise Inangriffnahme infrastru-
ktureller Problembereiche, um die Ver-
lässlichkeit der Fahrpläne zu verbessern,
neue Verbindungen zu ermöglichen und
die 'Konkurrenz' zwischen Güterverkehr
und Personenverkehr aufzuheben.

▶ **10. Verbesserung der Strecke Heerlen
- Landgraaf - Herzogenrath - Aachen
durch die Realisierung einer Kreuz-
ungsmöglichkeit zwischen Heerlen
und Landgraaf und mittelfristig einem
zweigleisigen Ausbau und Elektrifizie-
rung der Strecke Heerlen - Landgraaf
- Herzogenrath sowie dem infrastru-
kturellen Ausbau der Problembereiche
am Bahnhof Herzogenrath und an der
Strecke Aachen - Köln.**

▶ **11. Weitere Untersuchung des Baus
einer zweiten grenzüberschreitenden
Verbindung zwischen der Parkstad
Limburg und der Region Aachen
(Heerlen - Kerkrade - Aachen via
Avantis) und Freihaltung der entspre-
chenden Trassen.**

Förderung des bestmöglichen Ein-
satzes der nationalen Behörden für die
Aufhebung rechtlicher, materieller und
wirtschaftlicher Hindernisse.



Bijlage 2:
Precisering door de
**Nederlandse minister
van Verkeer en Waterstaat**

De regio heeft samen met partijen uit de naburige buitenlandse regio's ambities geformuleerd op het gebied van grensoverschrijdend personenvervoer. De minister van Verkeer en Waterstaat biedt waar mogelijk en wenselijk vanuit zijn verantwoordelijkheid en in het verlengde van de MIRT afspraken van 16 oktober 2006 ondersteuning bij het realiseren van deze ambities. Hij doet dit binnen de landelijke beleidskaders zoals onder meer vastgelegd in de Nota Mobiliteit, de specifieke OV wetgeving (WP 2000, Spoorwegwet) en de financiële kaders van het MIRT en de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU).

Voorwaarde voor een bijdrage van de minister is dat regionale en lokale overheden het voortouw hebben bij de vormgeving van het regionale en lokale openbaar vervoer.

De gevraagde inzet op bovenstaande punten zal de minister van Verkeer en Waterstaat als volgt invullen:

- ▶ - **binnen** de landelijke beleidskaders meewerken aan het slechten van wettelijke barrières;
- ▶ - **waar** mogelijk en wenselijk op basis van een landelijke afweging tussen aanvragen vanuit verschillende regio's de Euregio Maas-Rijn ondersteunen bij het verwerven van Europese gelden;
- ▶ - **de regio** ondersteunen in de uitwerking van studies door aan te geven hoe studies naar regionale vervoersontwikkelingen passen binnen landelijke studies zoals bijvoorbeeld de Landelijke Markt en Capaciteitanalyses Spoor en Regionaal OV;
- ▶ - **in overleg** met betrokkenen vanuit zijn rol en verantwoordelijkheid bezien wat de (on)mogelijkheden zijn om een modelregio voor grensoverschrijdend OV tot stand te brengen.

Annexe 2:
Précisions apportées par le
ministre néerlandais
des Communications, des Travaux
publics et de la Gestion des eaux:

La région a formulé de concert avec des partenaires régionaux étrangers des ambitions dans le domaine des transports transfrontaliers de personnes. Dans le cadre de ses responsabilités et dans le prolongement des décisions MIRT (programme pluriannuel Infrastructure, aménagement du territoire et transports) du 16 octobre 2006, le ministre des Communications, des Travaux publics et de la Gestion des eaux apportera son soutien à la réalisation de ces ambitions, en fonction des possibilités et opportunités. Il procédera dans les cadres politiques nationaux tels que fixés entre autres dans la note sur la mobilité, dans la législation spécifique en matière de transports publics (la loi sur les transports de personnes 2000, la loi sur les chemins de fer) et dans les cadres financiers du MIRT et la dotation à large spectre pour les communications et les transports (« Brede Doeluitkering verkeer en vervoer »). L'approche sous-tendant la contribution du ministre implique que les instances régionales et locales prennent l'initiative de concrétiser les transports publics régionaux et locaux.

L'engagement demandé pour les points susmentionnés sera concrétisé comme suit par le ministre des Communications, des Travaux publics et de la Gestion de l'eau :

- ▶ - **coopérer** dans les cadres politiques nationaux à supprimer les barrières légales ;
- ▶ - **en fonction** des possibilités et des opportunités d'une pondération nationale des demandes provenant de différentes régions, apporter son appui à l'Euregio Meuse-Rhin pour l'obtention de subsides européens;
- ▶ - **apporter** son appui à la région pour la mise en œuvre d'études en indiquant comment des études des développements régionaux des transports s'intègrent dans des études nationales telles que par exemple le marché national et les analyses de la capacité ferroviaire et les TP régionaux ;
- ▶ - **dans** le cadre de son rôle et de sa responsabilité, examiner en concertation avec les parties concernées dans quelle mesure il est (im)possible de permettre la création d'une région modèle pour les TP transfrontaliers.

Anlage 2:
Präzisierung des
**Niederländischen
Verkehrsministers**

Die Region hat zusammen mit Akteuren aus den benachbarten ausländischen Regionen Ambitionen auf dem Gebiet des grenzüberschreitenden Personenverkehrs formuliert.

Wo möglich und wünschenswert, bietet der Verkehrsminister aus seiner Zuständigkeit und in der Verlängerung der MIRT-Vereinbarungen vom 16. Oktober 2006 Unterstützung bei der Verwirklichung dieser Ambitionen. Dies erfolgt innerhalb des staatlichen politischen Rahmens unter anderem gemäß der Bestimmung im Bericht Mobilität, der spezifischen ÖV-Gesetzgebung (WP 2000 Eisenbahngesetz) und des Finanzrahmens von MIRT und ‚Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)‘.

Voraussetzung für einen Beitrag des Ministers ist, dass regionale und lokale Behörden bei der Gestaltung des regionalen und lokalen Nahverkehrs die Initiative ergreifen.

Den erforderlichen Einsatz bei vorerwähnten Punkten gewährleistet der Verkehrsminister wie folgt:

- ▶ - **Innerhalb** des staatlichen politischen Rahmens Mitarbeit am Abbau von gesetzlichen Hindernissen,
- ▶ - **Wo möglich** und wünschenswert, auf Grundlage einer staatlichen Abwägung zwischen Anträgen aus verschiedenen Regionen aus der Euregio Maas-Rhein Unterstützung bei der Erlangung europäischer Gelder,
- ▶ - **Unterstützung** der Region bei der Ausarbeitung von Studien durch die Angabe, wie regionale Verkehrsentwicklungsstudien in staatliche Studien passen, wie zum Beispiel die staatlichen Markt- und Kapazitätsanalysen Bahn und regionaler ÖV
- ▶ - **In Rücksprache** mit Betroffenen aus ihrer Rolle und Zuständigkeit prüfen, welches die (Un)möglichkeiten sind, eine Modelregion für den grenzüberschreitenden ÖV einzurichten.

Anlage 3:

Erklärung des

Parlamentarischen Staatssekretärs

beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Achim Großmann, MdB

Grenzregionen sind Indikator für eine erfolgreiche europäische Integration, denn Grenzregionen erfahren am Nächsten die Möglichkeiten einer effektiven grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und zugleich deren Hindernisse. Die Euregio Maas-Rhein hat die Initiative ergriffen, bestehende Hindernisse im grenzüberschreitenden Verkehr abzubauen. Mit der heute unterzeichneten Gemeinsamen Absichtserklärung ist ihr eine weiterer, wichtiger Schritt zur Verstärkung der Zusammenarbeit der in den Partnerregionen aktiven Akteure in diesem Bereich.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung begrüßt den angestoßenen Prozess und unterstützt, wo möglich und wünschenswert, die Ambitionen der Euregio Maas-Rhein.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann und wird hierbei im Rahmen seiner Zuständigkeiten, der föderalstaatlichen Kompetenzordnung, der vorhandenen finanziellen Rahmenbedingungen sowie der weiteren, auf nationaler und EU-Ebene bestehenden rechtlichen und politischen Festlegungen handeln, die sich im Nationalen Bereich insbesondere aus dem Bundesverkehrswegeplan, dem Bundesschienenwegeausbaugesetz mit dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege sowie dem Investitionsrahmenplan ergeben.

Es ist und bleibt ein zentrales verkehrspolitisches Anliegen der Bundesregierung, die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs weiter zu verbessern und ein bedarfsgerechtes Angebot im Schienenpersonennahverkehr auch in der Fläche sicher zu stellen. Hierfür stellt der Bund den Bundesländern Regionalisierungsmittel zur Verfügung, die dem Regionalisierungsgesetz entsprechend in den nächsten Jahren noch ansteigen werden.