



Verschiedenes

Verschmelzung der „DB Regio NRW GmbH“ auf die „DB Regio AG“

Mit Schreiben vom 21.06.2012 teilt die Geschäftsführung der „DB Regio NRW GmbH“ mit, dass für das dritte Quartal 2012 beabsichtigt sei, die „DB Regio NRW GmbH“ auf die „DB Regio AG“ zu verschmelzen und dass die „DB Regio AG“ im Rahmen der Verschmelzung in die Rechte und Pflichten der „DB Regio NRW GmbH“ im Wege der Gesamtrechtsnachfolge eintreten und diese vollumfänglich erfüllen wird.

Die Geschäftsführung der Verbundgesellschaft hat sich mit Schreiben vom 06.07.2012 mit Vorgenanntem einverstanden erklärt.

Beschlussempfehlung Nr. 31/2012

Die Verbandsversammlung nimmt die geplante Verschmelzung der „DB Regio NRW GmbH“ auf die „DB Regio AG“ und deren Auswirkungen auf die Verbundgesellschaft zur Kenntnis.



Sachstand zu den euregionalen Projekten

1. MRX (IC Eindhoven – Heerlen – Aachen)

1.1 Ausgangslage

Betrieblich ist der IC Eindhoven – Heerlen – Aachen (MRX) Bestandteil des Zielnetzes 2016 für den SPNV im Gebiet des AVV. Dazu ist ab Dezember 2013 bereits ein Mittelansatz in der Haushaltsplanung des Zweckverband Nahverkehr Rheinland (ZV NVR) berücksichtigt. Auf deutscher Seite ist die Infrastrukturausbaumaßnahme Bahnhof Herzogenrath Bestandteil des Maßnahmenkatalogs des ZV NVR nach § 12 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). Unter der Maßgabe der infrastrukturellen Einschränkungen, die derzeit bzw. während des geplanten stufenweisen Infrastrukturausbaus bestehen, ist ein IC-Vorlaufbetrieb (Dieselbetrieb) nach dem derzeitigen Kenntnisstand frühestens ab dem internationalen Fahrplanwechsel im Dezember 2013 möglich. Zur Vermeidung der Rückzahlung von Infrastrukturfördermitteln für die Maßnahme Bahnhof Herzogenrath benötigt der ZV NVR eine langfristige - mindestens 15 Jahre gültige - Vereinbarung mit den niederländischen Partnern zum grenzüberschreitenden IC-Verkehr.

1.2 Aktueller Sachstand

Die Höhe der zur Erbringung der zusätzlichen Verkehrsleistungen im Gebiet des AVV erforderlichen Zuwendungen wird derzeit mit den Partnern DB Regio, NS und NVR verhandelt, wobei DB Regio und NVR sich nicht in der Lage sehen, den derzeitigen Forderungen der niederländischen Seite insbesondere die Übernahme von Risiken betreffend nachzukommen.

Sollten in den Verhandlungen zwischen NS, DB Regio und NVR bis Ende 2012 keine substantiellen Fortschritte erzielt werden, sieht sich der NVR aufgrund der in einem solchen Falle fehlenden Grundlage für die Bestellung und Finanzierung des grenzüberschreitenden Verkehrs gezwungen,

- die § 12-Maßnahme Bf Herzogenrath umgehend zu stoppen und
- die Bedienung auf dem **euregiobahn**-Ast Herzogenrath – Heerlen ab Dezember 2013 einzustellen, auch wenn der MRX als geplanter Ersatz für die **euregiobahn** zwischen Heerlen und Herzogenrath seinen Betrieb nicht aufnimmt. Gleichzeitig wird der niederländische Linienteil nach Alsdorf umgeklappt und stellt damit den 30-Minuten-Takt zwischen Alsdorf und Herzogenrath her.

Beschlussempfehlung Nr. 32a/2012

Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstand zu dem Projekt MRX (IC Eindhoven – Heerlen – Aachen) und die Modifikation des **euregiobahn**-Konzeptes zur Kenntnis.

2. Direktverbindung Aachen – Kerkrade – Heerlen – Maastricht (Avantislinie bzw. 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 Neubaubauabschnittes mit dem Netz in der Provinz Limburg verbunden wird. Dieser kurze grenzüberschreitende Lückenschluss ermöglicht betrieblich die Durchbindung von Regionalverkehrszielen der Heuvellandlinie aus Maastricht, die derzeit im Sackbahnhof Kerkrade kurz vor der deutschen Grenze enden, bis nach Aachen. Die Verlängerung der Heuvellandlinie (Avantislinie) wurde Mitte 2011 in die 1. Stufe des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans (Teil Schiene) des Landes Nordrhein-Westfalen aufgenommen und ist Bestandteil des Zielnetzes 2016 für den SPNV im Gebiet des AVV.

2.2 Aktueller Sachstand

Am 27.06.2012 hat die Verbandsversammlung des ZV NVR die Geschäftsführung beauftragt, u. a. im Zusammenwirken mit der euregionalen Koordinierungsstelle und den zuständigen niederländischen Partnern, die finanztechnischen Rahmenbedingungen für den Infrastrukturausbau und den Betrieb zu konkretisieren.

Angestoßen durch ein Änderungsverfahren des Bebauungsplan Nr. 800 (Grenzüberschreitendes Gewerbegebiet Aachen/Heerlen) auf dem Stadtgebiet Aachen wurde die Lage der geplanten Trasse an den östlichen Rand des Gewerbegebietes Avantis verschoben. Durch die damit verbundene Einsparung von Kreuzungsbauwerken ergeben sich auf deutscher Seite um rund € 1,2 Mio. geringere Investitionskosten, so dass sich die gesamte Investitionssumme auf deutscher Seite gemäß Grobkostenschätzung nunmehr auf voraussichtlich rund € 20,8 Mio. belaufen wird.

Die Berechnung der voraussichtlichen Fahrgelderlöse erfolgt derzeit durch ein externes Ingenieurbüro. Ergebnisse werden voraussichtlich Ende 2012 erwartet. Darauf basierend können die für die Verkehrsleistung erforderlichen Betriebskostenzuschüsse ermittelt werden.

Der ZV NVR muss bis spätestens Mitte 2013 eine Bestellgarantie für die auf deutschem Gebiet zu erbringenden SPNV-Betriebsleistungen im Zuge der geplanten Verlängerung der Heuvellandlinie (Avantislinie) abgeben, damit diese im Rahmen der geplanten Ausschreibung des Bus- und Schienennetzes in der Provinz Limburg (NL) berücksichtigt sowie der Infrastrukturausbau begonnen werden kann. Der ZV NVR wird seine Gremien über die geschätzten Investitions- und Betriebskosten informieren und für eine entsprechende Beschlussfassung Anfang 2013 werben.

Davon abgesehen muss bei DB Netz dafür geworben werden, dass diese die Vorhabenträgerschaft für die Infrastrukturmaßnahme auf deutscher Seite übernimmt und eine Arbeitsgemeinschaft mit ProRail bildet, so dass die Vorbereitungen für das auf deutscher Seite erforderliche Planfeststellungsverfahren umgehend in Angriff genommen werden können.

Ferner gilt es zu erwähnen, dass im Rahmen des Interreg-Projektes „M3 – Mobilität ohne Grenzen in der Euregio Maas-Rhein“ bis zu € 300.000 an Interreg-Fördermitteln für die Vorbereitung eines grenzüberschreitend koordinierten Planfeststellungsverfahrens zur Verfügung stehen.

Beschlussempfehlung Nr. 32b/2012

Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstand zur geplanten Verlängerung der Heuvelandlinie (Aachen – Kerkrade – Heerlen – Maastricht) zur Kenntnis.

3. Grenzüberschreitender regionaler Schienenverkehr Belgien - Aachen

3.1 Ausgangslage

Die SPNV-Linie RE29/IRq euregio **AIX**press Aachen – Lüttich wird derzeit durch die SNCB im Zweistundentakt bedient. Der deutsche Streckenanteil des RE29/IRq (knapp 7 km zwischen Aachen Hbf und Aachen Süd Grenze) wird durch den ZV NVR bestellt und finanziert. Im Dezember 2010 ist der zwischen SNCB und DB Regio bestehende Verkehrsvertrag ausgelaufen und wird derzeit neu verhandelt. Formuliertes Ziel des AVV ist es seit vielen Jahren, einerseits einen Stundentakt zwischen Lüttich und Aachen herzustellen und andererseits eine Anbindung an das belgische IC-Netz zu erreichen.

3.2 Aktueller Sachstand

Über den aktuellen Sachstand zu möglichen Betriebskonzepten wird in der Sitzung mündlich berichtet.

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand ist nach dem Jahr 2016 zu befürchten, dass die vorhandene Systemwechselstelle Deutschland – Belgien in Aachen Hbf von den Netzbetreibern DB Netz und Infrabel auf die freie Strecke bei Hergenrath verlegt werden soll. In diesem Fall wird sich die SNCB darauf einrichten müssen, Zwei- oder Dreisystemfahrzeuge für die Durchbindung nach Aachen Hbf anzuschaffen. Es ist damit zu rechnen, dass ein Teil der damit verbundenen Mehrkosten für das Zugmaterial durch den ZV NVR zu tragen ist. SNCB und NVR sprechen sich aus diesem Grund nach wie vor gegen die Verlegung der Systemwechselstelle Deutschland – Belgien auf die freie Strecke aus.

Beschlussempfehlung Nr. 32c/2012

Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zum grenzüberschreitenden regionalen Schienenverkehr Belgien - Aachen zur Kenntnis.

4. Grenzüberschreitendes Ticketing AVV – Niederlande sowie AVV – Belgien

4.1 Ausgangslage

Derzeit existieren in der Euregio Maas-Rhein drei verschiedene Standards des elektronischen Ticketings:

- die OV-Chipkarte in den Niederlanden (seit Mitte 2011 flächendeckend eingeführt)
- die MobibCard (Chipkarte) in Belgien (Einführung bei der SNCB im Herbst 2012, Einführung bei der TEC und De Lijn 2013/2014 geplant)
- der VDV-KA-Standard in Deutschland (wird im AVV-Gebiet nicht als Chipkarte sondern seit Anfang 2011 im Zuge des HandyTickets angewandt, Chipkarten aus dem übrigen NRW werden zudem anerkannt)

Die drei genannten Standards sind nicht interoperabel, d. h., sie können im Nachbarland nicht verwendet werden.

Bei grenzüberschreitenden ÖV-Linien hat dies erwartungsgemäß zu Kundenbeschwerden geführt. Betroffen ist derzeit insbesondere die Buslinie 44 Aachen – Heerlen, die gemeinschaftlich von der Veolia und der ASEAG betrieben wird. Die Problematik wird sich voraussichtlich in naher Zukunft auf die Buslinie 14 Aachen – Eupen, die gemeinschaftlich von der TEC und ASEAG betrieben wird, ausdehnen.

4.2 Aktueller Sachstand

Im Zuge einer Task Force zur Interoperabilität von elektronischem Fahrgeldmanagement in den Niederlanden, Belgien und NRW wurde - basierend auf einer Verständigung zwischen Veolia, ASEAG und AVV im Jahre 2011 - für die Linie 44 Aachen – Heerlen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, u. a. gemeinsam mit der Veolia, der ASEAG und dem Kompetenzzentrum für elektronisches Fahrgeldmanagement (KC EFM) in NRW, eine technische Lösung für einen Pilotversuch entwickelt, die nun umsetzungsreif ist. Für diesen Pilotversuch stehen Interreg-Fördermittel seitens des AVV und Fördermittel des Landes NRW seitens des KC EFM NRW bereit.

Die ASEAG hat die Teilnahme an dem Pilotversuch auf der Linie 44 Aachen – Heerlen bis dato nicht abschließend bestätigen können. Entsprechende Abstimmungen laufen zur Zeit. Bei Abbruch des Projektes werden sowohl die Interreg-Fördermittel als auch die Fördermittel des Landes NRW aller Voraussicht nach nicht mehr zur Verfügung stehen können.

Beschlussempfehlung Nr. 32d/2012

Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zum grenzüberschreitenden Ticketing AVV – Niederlande sowie AVV – Belgien zur Kenntnis.

5. Interreg-Projekt „Citizens‘ Rail“

5.1 Ausgangslage

Gemeinsam mit französischen, englischen und niederländischen Partnern haben die Stadt Aachen und der AVV das Interreg-Projekt „Citizens‘ Rail“ beantragt, welches nunmehr erfolgreich genehmigt wurde. Gegenstand des Projektes ist im Aachener Stadtgebiet die Aufwertung des Haltepunktes Eilendorf, des Westbahnhofes sowie die Planung eines Haltepunktes in Richterich. Dabei sollen infrastrukturelle und sogenannte „weiche“ Maßnahmen, wie z. B. bürgerbezogene Marketingmaßnahmen, eine gleichwertige Rolle spielen.

5.2 Aktueller Sachstand

Es wurde eine Arbeitsgruppe zu den o. g. Bahnhöfen bzw. Haltepunkten unter Einbeziehung des NVR sowie DB Station & Service gegründet. Aus Gründen der Synergie wird der Hauptbahnhof in Aachen mit in die Betrachtungen der Arbeitsgruppe einbezogen.

Beschlussempfehlung Nr. 32e/2012

Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zum Interreg-Projekt „Citizens‘ Rail“ zur Kenntnis.