

Schriftliche Frage Nr. 399 vom 16. November 2023 von Herrn Balter an Herrn Ministerpräsident Paasch „als Nachfrage zu Nr. 339 zu den Preisen für Busfahrkarten für die Strecke von Eupen nach Aachen“¹

Frage

Der Preis für eine Busfahrt zwischen Eupen und Aachen ist zu hoch: mindestens 12,20 EUR zahlt man aktuell für eine Hin- und Rückfahrt vom Eupener Bushof zum Aachener Hauptbahnhof (einfache Strecke 17 km).

Der Preis setzt sich wie folgt zusammen:

- belgische Seite mit der TEC, Eupen - Köpfchen Grenze: 3,00 EUR pro Strecke („Horizon“-Ticket 3 Zonen)²;
- deutsche Seite mit der ASEAG, Aachen Hbf - Köpfchen Grenze: 3,10 EUR pro Strecke (Einzel-Ticket Erwachsene 1)³.

Die ASEAG bietet lt. ihrer Fahrplanauskunft auf www.aseag.be mit dem Einzel-Ticket Erwachsene Region 3 für 6,60 EUR ein Ticket für die Gesamtstrecke von Aachen Hbf bis Eupen Bushof an. Der Preis ist jedoch 0,50 EUR höher als ein zusammengesetztes Ticket wie oben beschrieben.

Auf belgischer Seite wird kein durchgängiges Ticket für diese Strecke angeboten.

Zusätzlich muss beachtet werden, dass die TEC verschiedene Zuschläge auf die Tickets erheben kann: 0,50 EUR für den Ticketkauf im Bus für eine einfache Fahrt plus 0,30 EUR für ein Papierticket. Für eine Hin- und Rückfahrt sind dies Mehrkosten von 1,60 EUR auf belgischer Seite.

Fahrgäste können diese Mehrkosten jedoch umgehen indem sie die Tickets entweder über die TEC-App kaufen, sie auf ihre MOBIB-Karte laden oder im Voraus an TEC-Verkaufsstellen sogenannte "Wegwerttickets" kaufen.²

Zum Vergleich: Im komfortablen Express-Bus zwischen Eupen und St. Vith bezahlt man für die Express-Tageskarte im Gesamtnetz 8,00 EUR einfache Strecke 62 km).

Allgemein ist ebenfalls anzumerken, dass die Website der TEC technisch absolut nicht zeitgemäß ist. Unter „Tarif berechnen“ kann man seinen Abfahrts- und Ankunftsart eingeben, aber anstatt eines Preises in EUR erhält man tatsächlich nur die Infos, für wie viele Zonen man ein Ticket braucht. Unter „Fahrausweise und Tarife“ befindet sich dann die Tabelle, der man die Preise entnehmen kann.

Bereits im Juni 2017 hatte ich Ihnen meine schriftliche Frage Nr. 187 zur Buslinie 14 von Eupen nach Aachen gestellt⁴, nachdem schon bei Ihrem Treffen mit dem Aachener Oberbürgermeister im September 2014 die Kosten für diese Busverbindung als zu hoch angesehen wurden.

Im Juli 2015 hatten Sie ein Gespräch mit der Generaldirektorin der TEC Lüttich-Verviers in dem diese zum Thema Nahverkehrsverbindungen zwischen Ostbelgien und Nordrhein-Westfalen erklärte, dass das Abonnement-System der Betreibergesellschaften des ÖPNV in der BRD und in Belgien bisher noch nicht haben angeglichen werden können.

Im Februar 2016 haben Sie den wallonischen Mobilitätsminister zum Thema grenzüberschreitender Mobilität getroffen, woraufhin sich die wallonische Regionalregierung am Interreg-Projekt EMR Connect beteiligte und der Zweckverband „Liège Europe Metropole“ als wallonischer Partner habe gewonnen werden können. Dieses Mobilitätskonzepte innerhalb

¹ Die nachfolgend veröffentlichten Texte entsprechen den hinterlegten Originalfassungen.

² <https://www.letec.be/View/Einheitsticket/318>

³ <https://www.aseag.de/tickets/tariftabelle>

⁴ https://pdg.be/desktopdefault.aspx/tabid-4891/8665_read-50794/

der Euregio Maas-Rhein habe zum Ziel, Hindernisse wie die Ticketsysteme, die Verkehrsinfrastruktur sowie die Tarife im grenzüberschreitenden öffentlichen Personennahverkehr zu identifizieren und abzubauen.

Im April 2016 habe die Regierung der DG die ostbelgischen Bürgermeister mit dem TEC an einen Tisch gebracht um über die Tarife der Linie 14 und eigene Projekte und Initiativen im Bereich der grenzüberschreitenden Mobilität zu besprechen.

Im Oktober 2016 haben Sie die Generaldirektorin der TEC Lüttich-Verviers zusammen mit den Bürgermeistern der Gemeinden Lontzen und Eupen getroffen, um konkret die Tarife der Busverbindung zwischen Eupen und Aachen zu diskutieren. Die TEC habe sich offen für Gespräche sowie Ihren Vorschlag, das Interreg-Projekt EMR Connect als Plattform für Fortschritte in dieser Angelegenheit zu nutzen, gezeigt.

Obwohl Sie der Meinung seien, einiges dafür getan zu haben – "Sie sehen also, dass wir uns bemühen, Verbesserungen bei der Buslinie 14 Eupen-Aachen zu erzielen" – scheint sich nicht viel zu tun.

Denn auch als wir im März 2019 nachfragten (schriftliche Frage Nr. 339 vom 01.03.2019⁵), hatte sich diesbezüglich noch nichts getan. Es habe zwar im Oktober 2017 ein Treffen mit den für die Buslinie 14 Aachen/Eupen zuständigen Stellen in Belgien und Deutschland, der TEC Lüttich-Verviers und dem Aachener Verkehrsverbund (AVV), sowie der Stadt Eupen gegeben, wo sich sowohl der TEC als auch der AVV gesprächsbereit zeigten. Die Stadt Eupen habe den Teilnehmern schriftlich weiterführender Vorschläge nachreichen wollen.

Im Januar 2018 habe hinsichtlich einer Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität in Ostbelgien und der Euregio Maas-Rhein ein Arbeitsgespräch zwischen Ihrem Kabinett und Mobilitätsexperten aus Belgien, Deutschland und den Niederlanden stattgefunden, woraufhin eine umfangreiche Note über die „Stärkung der öffentlichen Mobilität in Ostbelgien über die Integration des ÖPNV- Kurzstreckenverkehrs in der Euregio Maas-Rhein“ ausgearbeitet und im Oktober 2018 dem wallonischen Mobilitätsminister unterbreitet worden sei, mit dem expliziten Hinweis auf die Linie 14.

Im Rahmen des 4,6 Millionen Euro schweren Interreg-Projekts EMR Connect, von dessen 14 Partner die DG ebenfalls einer sei, sollten zwischen 2017 und 2020 konkrete Mobilitätsaspekte für die DG beleuchtet werden, wie z.B. die Durchführung einer "Studie zur grenzüberschreitenden Multimodalität und der Anbindung in den ländlichen Raum" die das bestehende Mobilitätsangebot in der DG analysiere und daran anschließend die Erstellung eines Aktionsplans mit konkrete Maßnahmen zu den Themen Ausbaufähigkeit, Sensibilisierung und neue Maßnahmen. Für die Umsetzung dieser Maßnahmen, welche im Rahmen dieser Mobilitätsstudie anberaunt worden seien, solle sich eine eigens für dieses Thema eingesetzte Arbeitsgruppe im Januar 2019 mit den neun deutschsprachigen Gemeinden und weiterer relevanter Akteure mit allen betroffenen Partnern in der DG beraten.

Die Vivant-Fraktion begrüßt Bemühungen für den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel. Dafür müssen die Strecken, die Frequenzen und die Fahrpreise aber auch nutzerfreundlich gestaltet sein. Die Linie 14 ist besonders wichtige für unsere Region. Als grenzüberschreitende Buslinie verbindet sie Eupen und Aachen auf direktem Weg und wird von Studenten und Berufspendlern sowie von Reisenden genutzt. Die Strecke und die Frequenz sind bei dieser Linie vorbildlich - jetzt sollte noch der Tarif nutzerfreundlich angepasst werden.

Meine Fragen an Sie lauten wie folgt:

1. Nachdem Sie in den Jahren 2014-2019 einige Termine für die grenzüberschreitende Mobilität wahrgenommen haben: Was haben Sie seit Ende Mitte 2019 weiterhin in dieser Sache unternommen?
2. Wie ist der Stand der Dinge des Interreg-Projekts EMR Connect? Wurde dieses wie geplant im Jahr 2020 beendet oder wurde es verlängert? Welche konkreten Ergebnisse gibt es? Welche der Ergebnisse wurden in die Praxis umgesetzt?

⁵ https://pdg.be/desktopdefault.aspx/tabid-4891/8665_read-55922/

3. Welche Ergebnisse hat die Arbeitsgruppe der Mobilitätsstudie geliefert? Welche der Ergebnisse wurden in die Praxis umgesetzt?
4. Werden Sie erneut Kontakt mit der TEC und dem wallonischen Mobilitätsminister aufnehmen?
5. Welche anderen Möglichkeiten sehen Sie, um die Kosten der grenzüberschreitenden Busfahrten auf ein akzeptables Niveau zu senken?

Antwort, eingegangen am 20. Dezember 2023

Die Linie 14 Eupen-Aachen ist besonders bedeutsam für die öffentliche Mobilität im Norden der Deutschsprachigen Gemeinschaft und insbesondere die hiesigen Anbindungen an Aachen, das benachbarte Ausland und die Euregio Maas-Rhein.

1. Was haben Sie seit Ende Mitte 2019 weiterhin in dieser Sache unternommen?

Die Regierung der Deutschsprachigen Gemeinschaft ist nicht für die Tarifierung des ÖPNV zuständig. Folglich sind unsere Handlungsmöglichkeiten in diesem Bereich sehr begrenzt.

Dennoch fanden bereits zu Beginn der aktuellen Legislaturperiode, am 21. November 2019 und am 23. September 2020, Arbeitstreffen der Regierung mit der TEC Lüttich-Verviers und Vertretern der deutschsprachigen Gemeinden statt. In Anwesenheit des Direktors der Euregio-Maas-Rhein und dem Aachener Verkehrsbund wurden verschiedene ÖPNV-Angebote der TEC auf dem deutschen Sprachgebiet besprochen. Insbesondere wurde die Tarifierung der Buslinie 14 Eupen-Aachen besprochen. In diesem Zusammenhang wurden regierungsseitig Vorschläge unterbreitet, wie die Nutzung der Strecke für die Nutzer kostengünstiger gestaltet werden kann. Leider wurden die vorgeschlagenen Handlungsoptionen nicht durch die TEC umgesetzt.

Am 14. Dezember 2022 fand erneut ein Arbeitstreffen mit der TEC in Eupen statt, u. a. mit der Bürgermeisterin der Stadt Eupen. Auch hier wurde die Tarifierung der Linie 14 thematisiert.

Ein weiteres Treffen mit der TEC ist in der ersten Jahreshälfte 2024 geplant. Auch hier wird sich die Regierung für eine kostengünstigere Gestaltung der Linie 14 sowie für die Aufrechterhaltung eines angemessenen ÖPNV-Angebots im ländlichen Raum einsetzen.

2. Wie ist der Stand der Dinge des Interreg-Projekts EMR Connect? Wurde dieses wie geplant im Jahr 2020 beendet oder wurde es verlängert? Welche konkreten Ergebnisse gibt es? Welche der Ergebnisse wurden in die Praxis umgesetzt? (gemeinsam mit 3 beantwortet)

Seit 2017 beteiligt sich die Regierung als einer von 14 Partnern am INTERREG-Projekt „EMR - Connect“ zur Unterstützung grenzüberschreitender Kooperationen in der Euregio Maas-Rhein) zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Öffentlichen Nahverkehrs. Eines der Ziele dieses Projekts war es, den öffentlichen Verkehr in der Euregio Maas-Rhein attraktiver zu gestalten und den mobilisierten Individualverkehr zu beschränken.

In diesem Rahmen hat die Regierung in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, lokalen Partnern und einem externen Dienstleister ein Radverkehrskonzept für die Deutschsprachige Gemeinschaft erstellt. Im Mittelpunkt stand dabei der Alltagsverkehr, also die Wege zwischen Gemeindeverwaltungen, Schulen, Sport- und Kulturzentren, Krankenhäusern, Bahnhöfen oder anderen regional bedeutsamen Schwerpunkten, die zum Einkaufen, Arbeiten und anderweitigen Aktivitäten genutzt werden.

Das Radverkehrskonzept liegt seit September 2020 vor. Es beschreibt ein konsistentes (Alltags)Radnetzes als Zielkonzept, das alle relevanten zwischengemeindlichen und grenzüberschreitenden Verbindungen beinhaltet und somit zur besseren Vernetzung zwischen

den Gemeinden im Nord- und Südraum als auch zu den Nachbarstaaten beitragen kann. Es umfasst außerdem Vorschläge zu „netzbildenden“ Maßnahmen, die kurz- und mittelfristig gut finanzier- bzw. umsetzbar sind. So enthält das Radverkehrskonzept zum Beispiel Vorschläge zu Standorten für Ladestationen für Fahrräder oder Radabstellanlagen.

Im Jahr 2020 wurde das „EMR-Connect“-Projekt um drei Jahre verlängert bis zum 30. Juni 2023.

Zu den wichtigsten Projektergebnissen der sechsjährigen Projektlaufzeit gehören außerdem:

- Der Drielandentrain (RE 18) von Aachen über Maastricht nach Lüttich wird im Frühjahr 2024 fahren. Dieser Zug wird als Meilenstein für grenzüberschreitende Mobilität angesehen. Die Verbindung Aachen – Maastricht besteht bereits seit 2020. Auf der Strecke Aachen – Maastricht – Lüttich hatte es zuvor vier verschiedene Anbieter gegeben und je nach Land verschiedene rechtliche Rahmenbedingungen, elektrische Spannungen (Volt) und Tickets.
- In Parkstad Limburg wurde im Mai 2022 ein E-Bikesharingsystem implementiert, das mit E-Bikesharingstationen in Aachen interoperabel ist.
- Das Euregional Service Center in Aachen wurde errichtet, das den Kauf von Tickets für niederländische Züge ermöglicht.
- Cross Border Tickets für Studenten wurden in Aachen eingeführt.

In der Deutschsprachigen Gemeinschaft sollte basierend auf den Ergebnissen des gemeindeübergreifenden Radverkehrskonzeptes ab 2020 in einem Pilotprojekt ein gemeinde- bzw. grenzüberschreitendes E-Bikesharingsystem für die vier Nordgemeinden geschaffen werden. Im Frühjahr 2021 wurden zwei Dienstleister beauftragt, die Gemeinden und die Deutschsprachige Gemeinschaft bei der Ausschreibung des Dienstleistungs- und Lieferauftrags für ein e-Bikesharingsystem zu begleiten. In zwei Workshops wurden die technischen und juristischen Voraussetzungen zum Aufbau eines E-Bikesharingsystems gemeinsam festgelegt. Parallel haben die Dienstleister eine Marktkonsultation durchgeführt, um ein besseres Bild der verschiedenen Möglichkeiten zu erhalten. Im Dezember 2021 haben sich jedoch drei der vier beteiligten Gemeinden aus diversen Gründen aus dem Projekt zurückgezogen, beispielsweise infolge der Flutkatastrophe im Juli 2021, sodass es aktuell nicht umgesetzt werden kann.

Eventuell wird ein mögliches EMR-Folgeprojekt in den Bereichen Ticketing und Digitalisierung geplant. Es könnte weiter dazu beitragen, die grenzüberschreitende Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern.

3. Welche Ergebnisse hat die Arbeitsgruppe der Mobilitätsstudie geliefert? Welche der Ergebnisse wurden in die Praxis umgesetzt?

Formulierung eines Radverkehrskonzepts für die Deutschsprachige Gemeinschaft (Siehe Frage 2)

Mobilitätskonzept

Im Jahr 2018 wurde im Rahmen einer Master-Arbeit der FH Aachen ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Deutschsprachige Gemeinschaft erstellt. Der Aspekt der Multimodalität im ländlichen Raum stand dabei im Vordergrund. Das Konzept beinhaltet Maßnahmenvorschläge, unter anderem für den Straßenverkehr, den öffentlichen Nahverkehr und den Radverkehr.

Errichtung eines Netzes von Elektroladesäulen auf dem Gebiet der Deutschsprachigen Gemeinschaft

Die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts flossen ebenfalls in eine 2022 von der Regierung in Auftrag gegebene Studie zur Konzeptionierung eines Netzes für Elektroladeinfrastruktur in der Deutschsprachigen Gemeinschaft ein. Diese Studie dient aktuell als Grundlage für

das Vorhaben, auf dem Gebiet der Deutschsprachigen Gemeinschaft 44 Elektroladesäulen zu errichten. Die Ausschreibung und Installation der Ladesäulen soll über ein Projekt der Wallonischen Region im Rahmen der Wiederaufbau- und Resilienzfazilität erfolgen. Anfang 2023 haben alle neun Gemeinden ihr grundsätzliches Interesse bekundet, sich dem Umsetzungsvorhaben der Wallonischen Region zur Errichtung einer Infrastruktur von Elektroladesäulen anzuschließen. Das Ministerium steht in engem Kontakt zur Wallonischen Region und zur territorialen Entwicklungsgesellschaft SPI, um die Gemeinden bei dem Vorhaben zu unterstützen. Wir warten derzeit auf den Entwurf des Lastenheftes der Wallonischen Region.

Umsetzung des Energie- und Klimaplanes im Bereich Mobilität

Als integriertes Konzept zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel hat die Deutschsprachige Gemeinschaft als supralokaler Koordinator in Zusammenarbeit mit den Gemeinden 2019 den integrierten Energie- und Klimaplan verabschiedet. Ziel ist, die CO₂-Emissionen bis 2030 um 55% zu senken und Maßnahmen für Klimaschutz und Klimaanpassung einzuführen. Sechs der 23 Maßnahmen betreffen den Sektor Mobilität/Transport:

- Qualitative und quantitative Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs in der Deutschsprachigen Gemeinschaft
- Mobilitätsmanagement an Schulen und Kindergärten
- Minderung der Mobilitätsbedarfe
- Förderung der Nutzung alternativer Antriebe und Kraftstoffe
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Förderung ÖPNV und Multimodalität

Alle Projekte und Maßnahmen zur Umsetzung des Energie- und Klimaplanes werden in das Monitoringtool „Klimaschutzplaner“ eingetragen. Aktuell umfasst das CO₂-Bilanzierungsinstrument 485 Aktionen der Gemeinden und des Ministeriums, 92 davon im Sektor Mobilität/Transport. Eine erste Fortschrittsüberwachung hat ergeben, dass in den ersten drei Jahren der Umsetzung des Energie- und Klimaplanes (von 2019 bis 2022) im Sektor Mobilität/Transport 48 Aktionen begonnen und 31 Aktionen abgeschlossen wurden.

Bezuschussungssystem für Pilotprojekte der Gemeinden

Um sie bei der Umsetzung des Energie- und Klimaplanes zu unterstützen, hat die Regierung im Jahr 2022 ein Zuschussystem für Pilotprojekte der Gemeinden eingeführt. Im Rahmen von vier Aufrufen hat die Regierung bislang 29 Pilotprojekte der Gemeinden mit einem Gesamtbudget von rund einer Million Euro genehmigt, die die Deutschsprachige Gemeinschaft zu 88% kofinanziert. Davon sind 7 Projekte Investitionen in die nachhaltige Mobilität, für die die Deutschsprachige Gemeinschaft einen Zuschuss von 282.390,18 Euro zur Verfügung stellt. Dazu zählen unter anderem

- Elektrische Ladestationen für Fahrräder
- Radgaragen, Fahrradunterstellplätze und Fahrradbügel
- Öffentliche Beleuchtung zur Förderung der sanften Mobilität

4. Werden Sie erneut Kontakt mit der TEC und dem wallonischen Mobilitätsminister aufnehmen?

Der wallonische Mobilitätsminister wurde bereits mehrmals von der Regierung auf die über-tauerte Linie 14 hingewiesen.

Ein weiteres Arbeitstreffen mit der TEC ist im ersten Halbjahr 2024 anberaumt, um erneut auf die Problematik der Linie 14 und weitere Themen aufmerksam zu machen.

5. Welche anderen Möglichkeiten sehen Sie, um die Kosten der grenzüberschreitenden Busfahrten auf ein akzeptables Niveau zu senken?

Durch die Einführung des 49€-Bahntickets in Deutschland werden relevante ÖPNV-Anbieter ihre Tarifstrukturen möglicherweise überdenken. Damit könnte es auch zu einer Anpassung der Tarife für Buslinien kommen. Auf entsprechende Entwicklungen hat die Deutschsprachige Gemeinschaft jedoch keinerlei Einfluss.