



insgesamt 4 verschiedene Betriebskonzepte untersucht worden, die die unterschiedlichen Planungen der Beteiligten berücksichtigen. Im Ergebnis kann festgehalten, dass je nach Betriebskonzept zwischen 1.800 (Pendelverkehr Arnhem – Emmerich unter Einbeziehung einer niederländischen Binnenlinie) und 2.600 (Schaffung einer durchgehenden Linie Düsseldorf – Arnhem) Fahrgäste an Werktagen im SPNV zu erwarten sind. Langfristig ist unter Berücksichtigung der demografischen Veränderungen mit einer weiteren leichten Zunahme der Nachfrage zu rechnen.

Die Schaffung einer durchgehenden Verbindung Arnhem - Düsseldorf wird vom VRR und MWEBWV aus fachlicher Sicht favorisiert. Die Variante Pendelverkehr wird von den holländischen Kollegen bevorzugt; sie wird allerdings vom zukünftigen EVU der betroffenen niederländischen Binnenlinie abgelehnt.

### **Betriebsprogramm**

Der VRR hat im Vorfeld der anstehenden Ausschreibung der Linie RB32, RB33, RB35 und RE5 eine betriebliche Prüfung des vom VRR favorisierten Konzeptes unter Berücksichtigung einer Verlängerung nach Arnhem bei der DB Netz AG beauftragt. Die Ergebnisse werden spätestens Ende März erwartet.

Die niederländischen Aufgabenträger haben eine entsprechende Prüfung bei dem dortigen Aufgabenträger Pro Rail veranlasst.

### **Betriebskostengutachten**

KCW ist mit der Erarbeitung eines Betriebskostengutachtens beauftragt worden. Dort sollen die zu erwartenden Betriebskosten für die beiden oben beschriebenen Konzepte kalkuliert werden. Die Ergebnisse sollen Ende März vorliegen.

Im Anschluss daran ist die Finanzierung der zusätzlichen Betriebsleistungen zwischen den Beteiligten zu klären. Daher ist das zuständige Ministerium in Düsseldorf eng in die Untersuchungen mit einbezogen worden. Für eine Umsetzung der Maßnahme geht der VRR davon aus, dass auch die niederländischen Aufgabenträger sich an einer Finanzierung der Betriebskosten beteiligen.

### **Mögliche Fahrzeugkonzepte**

Aufgrund der unterschiedlichen Stromsysteme in Deutschland und den Niederlanden (+ Betuwe-Route) müssen alle Züge der Relation Emmerich – Zevenaar – Arnhem zukünftig für

drei Stromsysteme ausgelegt sein.

Obwohl nach Aussage verschiedener Fahrzeughersteller ein Bau solcher elektrischer Dreisystem-Triebzüge grundsätzlich möglich ist, muss mit deutlich höheren Stückpreisen gerechnet werden. Eine Prüfung etwaiger Fördermöglichkeiten erscheint hier sinnvoll. Darüber hinaus wurden die Fahrzeughersteller um Vorschläge für den Einsatz von lokbespannten Zügen gebeten.

Sobald alle Ergebnisse der vorgestellten Untersuchungsbausteine vorliegen (voraussichtlich Ende März), stehen alle relevanten Grundlagen für eine Entscheidung über die Umsetzung eines grenzüberschreitenden Verkehrs zur Verfügung und können gegebenenfalls in das Wettbewerbsverfahren der Linie RB35 integriert werden. Die Entscheidung hierüber – vor allem die Finanzierung der zusätzlichen Betriebsleitungen - muss bis zum Sommer 2012 getroffen werden. Sollte dies nicht gelingen, erscheint die Schaffung einer grenzüberschreitenden Verbindung Arnhem – Emmerich für absehbare Zeit nicht mehr realisierbar.

Ein Vertreter des VRR wird die Planungen für das zukünftige Betriebsprogramm auf der Strecke Oberhausen – Wesel – Emmerich mit der optionalen Verlängerung nach Arnhem in der Sitzung näher erläutern.