

Bahn frei in der Euregio Maas-Rhein

Wie Europa im Großen zusammenwächst, so sind auch die einzelnen Regionen immer enger verbunden. Und damit wächst der Bedarf an attraktiven regionalen Nahverkehrsverbindungen. Mit der Euregiobahn wurde in der Euregio Maas-Rhein (sie umfasst die Region Aachen, die niederländische und belgische Provinz Limburg gleichen Namens, die Provinz Lüttich und die Deutschsprachige Gemeinschaft in Belgien) ein erster Baustein für ein attraktives grenzüberschreitendes Bahnnetz geschaffen. Die immer intensiver werdende Zusammenarbeit, beispielsweise von Universitäten und Forschungseinrichtungen (Eindhoven,

Jahre hinein nach und nach auf allen Nebenstrecken der Personenverkehr von der Schiene auf die Straße verlegt. Parallel verlor beispielsweise durch die Schließung aller Kohlengruben der Schienengüterverkehr stark an Bedeutung. Angesichts der hohen Bedeutung eines attraktiven Schienennahverkehrs für die prosperierende Region im Dreiländereck legte der Aachener Verkehrsverbund (AVV) 1998 ein Konzept zur Neuordnung des gesamten Regionalverkehrs vor. Darin einbezogen auch stillliegende Bahnstrecken.

Mit der Unterzeichnung des „Rahmenvertrages zur Sicherung von Schie-



Dipl.-oec. Jürgen Burmeister,
Düsseldorf

eines aus insgesamt sieben Einzelverträgen bestehenden Vertragwerks, in dem die teilweise Abgabe von Strecken durch die Deutschen Bahn, der Betrieb und die stufenweise Realisierung des Projektes geregelt werden. Die ein Jahr zuvor gegründete EVS Euregio Verkehrs-schiennetz GmbH übernahm von der DB ein 69 km langes Nebenbahnnetz.

2001 wurde der Abschnitt nach Stolberg-Altstadt reaktiviert, 2004 gingen die Strecken nach Eschweiler-Weisweiler (dabei werden in Stolberg Hauptbahnhof die aus Richtung Aachen kommenden Züge geflügelt bzw. in Richtung Aachen

vereint) und Merksteil wieder in Betrieb, und seit 2005 rollen wieder Züge nach Alsdorf. Am 14. Juni 2009 erfolgte die Eröffnung des nächsten Streckenabschnitts – diesmal nicht über eine wiedereröffnete, sondern erstmals über eine neu gebaute Strecke. Rund 2,5 km lang ist der Abschnitt von Eschweiler-Weisweiler nach Langerwehe an der Hauptstrecke Aachen – Düren – Köln.



Rund 9 000 Fahrgäste sind täglich in den Euregiobahn-Zügen unterwegs.

Maastricht und Aachen), erfordern in der Zukunft dabei noch eine Verbesserung der internationalen Verbindungen.

Euregiobahn

Wie in vielen Regionen auch wurde rund um Aachen bis in die achtziger

nenstrecken in der Region Aachen und zur Neuordnung der Regionalbahn im AVV“ wurde am 1. September 1999 der Grundstein für ein integriertes Gesamtkonzept für den zukünftigen Schienenverkehr im Gebiet des AVV gelegt. Ein Jahr darauf erfolgte die Unterzeichnung

Östlich der Station Weisweiler zweigt die Trasse vom Gleisanschluss des Kraftwerks Weisweiler ab, überquert die Bundesstraße 264 und unterfährt in einem 300 m langen Tunnel eine Bergkuppe, bevor das Gleis in den Bahnhof Langerwehe einmündet. Hier hat die Euregiobahn einen eigenen neuen Bahnsteig erhalten. Ab Dezember 2009 wird jeder zweite Zug über Langerwehe hinaus über die vorhandene DB-Strecke nach Düren weiter rollen (zu einem späteren Zeitpunkt soll die Euregiobahn ein eigenes, drittes Gleis erhalten).

Und so sehen die weiteren Pläne aus: Ab Ende 2010 sollen die Züge der Strecke Aachen – Eschweiler-Weisweiler – Langerwehe – Düren an Wochenenden und Feiertagen über die Rurtalbahn bis Heimbach weiter geführt werden, um dem hohen Interesse an umsteigefreien Verbindungen (auch aus den Niederlanden) in die Eifel gerecht werden zu werden. Von Heimbach aus bringen Freizeit-Buslinien bringen die Erholungssuchenden von dort aus weiter zu einer Vielzahl von attraktiven Zielen. Ebenfalls für das kommende Jahr ist der „Ringschluss“ von Alsdorf nach Stolberg vorgesehen. Dann bietet die Euregiobahn schnelle und attraktive Verbindungen auch zwischen den Städten rund um Aachen an.

Ab 2012 sollen wieder Züge über die seit 1980 Brach liegende Strecke Lindern – Heinsberg rollen.

In einem zweiten Schritt sind durchgehende Verbindungen über die elektrifizierte Hauptstrecke nach Aachen vorgesehen. Hierfür werden wie in Stolberg auch in Lindern die Züge geflügelt beziehungsweise vereint. Von den aus Aachen kommenden Triebwagen fährt einer weiter in Richtung Mönchengladbach und Duisburg, der ande-

re setzt seine Fahrt in Richtung Heinsberg fort. Hierfür ist entsprechend eine Elektrifizierung der Heinsberger Strecke notwendig.

Verkehren die Euregiobahn-Züge nach Düren ab 2010 an Wochenenden weiter Richtung Süden nach Heimbach, so sollen sie ab 2016 montags bis freitags Richtung Norden nach Jülich und Linnich rollen.



Auf der Achse Kerkrade – Heerlen – Maastricht führt Veolia im Auftrag der Provinz Limburg den Bahnverkehr durch.

Verbindungen in die Niederlande und nach Belgien

Derzeit besteht nur eine Bahnverbindung aus der Region in die Niederlande: von Herzogenrath über Eygelshoven nach Landgraaf (und weiter nach Heerlen). Der Personenverkehr wurde hier nach seiner Einstellung im zweiten Weltkrieg 1992 wieder aufgenommen, zugleich die Zugverbindung von Aachen nach Maastricht eingestellt. In wenigen Jahren soll sich das Bild grundlegend ändern. „Via Avantis“, „RoCK“ und „knowlinx“ heißen die drei Zukunftsprojekte.

Via Avantis ist ein Wissens- und Technologiestandort, der sich nordwestlich von Aachen beiderseits der niederländisch-deutschen Grenze erstreckt. Er soll über eine 5 km lange Neubaustrecke von Aachen-Vetschau nach Kerkrade-Spekholzerheide an das niederländische und deutsche Bahnnetz angeschlossen werden.

Nachdem die grundsätzliche Machbarkeit bereits nachgewiesen wurde,

liegen nun auch eine betriebstechnische Untersuchung und eine Trassenuntersuchung vor, die den Weg für die weiteren Planungsschritte zur Umsetzung der neuen Verbindung aufzeigen. Viele der am Technologiestandort Avantis interessierten Unternehmen haben bereits ihre Standortentscheidung von der Umsetzung der geplanten Schienenerschließung abhängig gemacht.

Die Verbesserung der Mobilität und des technologischen Austausch zwischen den Regionen bildet den Ansatz für das EU-Interreg-Projekt „RoCK“ (Regions of Connected Knowledge). Die

Schaffung von direkten und schnellen Bahnverbindungen ist dabei ein zentraler Punkt. In der Euregio Maas-Rhein gehören dazu neue IC-Verbindungen von Eindhoven über Heerlen nach Aachen sowie von Eindhoven über Venlo nach Düsseldorf und die Reaktivierung der Strecke Maastricht – Hasselt (Belgien).

Für die IC-Verbindung Eindhoven – Heerlen – Aachen hat die Parkstad Limburg (ein Verband von sieben niederländischen Gemeinden) die Federführung übernommen. Ziel ist, Barrieren im grenzüberschreitenden Verkehr, wie z. B. Unterschiede bei der Schienen-

Partner beiderseits der Grenze die Erreichbarkeit der Region über die Schiene gemeinsam verbessern wollen. Das Paket „knowlinx“ beinhaltet auch den weiteren Ausbau bestehender Strecken.

In Aachen wird zudem eine Machbarkeitsstudie für eine Anbindung der RWTH Erweiterungsgebiete Campus West und Campus Melaten an den Bahnhof Aachen West, mit dortiger Verknüpfung an den geplanten Inter-City aus Eindhoven und weiter bis zum Campus Innenstadt, durch die EU gefördert. Die Stadt Aachen hat eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der Stadt Aachen, der RWTH Aachen, des Bau- und

Via Avantis-Trasse 9 Mio € zur Verfügung gestellt. Weitere 7 Mio € kommen von der Provinz Limburg, die Gemeinden Heerlen und Kerkrade steuern zusammen 2 Mio € bei.

Weitere 20 Mio € stehen seitens der niederländischen Regierung für den Bau eines zweiten Gleises und der Elektrifizierung zwischen Heerlen und Herzogenrath zur Verfügung. Hierdurch wird die Intercity-Verbindung Eindhoven-Heerlen bis nach Aachen verlängert. Aachen bekommt hierdurch den Anschluss an das niederländische Schnellzug-Netzwerk und den internationalen Hochgeschwindigkeitszug.

Zur Realisierung beider Projekte fehlt jetzt noch die Co-Finanzierung von deutscher Seite. Beide Projekte „hängen“, so eine Pressemitteilung der Stadt Aachen, im Regionalrat und bedürfen einer Förderung des Landesverkehrsausschusses Nordrhein-Westfalen in der Größenordnung von 17 Mio bis 19 Mio €. Die vier Landräte der Region Aachen sowie der scheidende Aachener Oberbürgermeister Dr. Jürgen Linden haben deshalb Landesverkehrsminister Lutz Lienenkämper jetzt angeschrieben, sich persönlich dieses Problems anzunehmen.

Als Ersatz für entfallene Fernzüge verbindet seit 2002 der „euregioAIXpress“ Aachen mit Verviers und Lüttich. Alle zwei Stunden rollen alte E-Triebwagen der belgischen Staatsbahnen über die Strecke. Als attraktive Alternative bietet sich beispielsweise ein Flügel der belgischen IC-Züge von Ostende über Lüttich nach Eupen an. Ab Welkenraedt könnte dabei ein Zugteil wie bisher nach Eupen, der andere nach Aachen weiter verkehren.

e-mail:
radundtat@aol.com



Noch verkehren Altbautriebwagen der SNCB zwischen Aachen und Lüttich ... (Bilder: J. Burmeister).

fahrzeugtechnik und bei den Zugsteuerungssystemen, zu überwinden und das grenzübergreifende deutsch-niederländische Tarifsystem zu verbessern.

Sowohl die IC-Verbindung Eindhoven – Aachen als auch das Projekt „Via Avantis“ sind Teil eines noch umfassenderen Maßnahmenpakets, mit dem die

Liegenschaftsbetriebs NRW, des Aachener Verkehrsverbundes und der Aachener Straßenbahn- und Energieversorgungs-AG eingerichtet, um die Vergabe einer Machbarkeitsstudie vorzubereiten.

Im September 2009 hat das niederländische Verkehrsministerium für die