

Erläuterungen zu den Charts

Chart1:

Übersicht über die zu behandelnden Themen

Chart 2:

Die Strecke Köln – Aachen – Lüttich – Leuven – Antwerpen war bei ihrer Eröffnung 1843 (erste Teilabschnitte ab Köln sowie Teilstrecken in Belgien gingen schon 1839 in Betrieb) die siebte mit Dampflokomotiven betriebene Eisenbahn in Deutschland. Zugleich war sie die erste internationale Eisenbahnverbindung auf dem europäischen Kontinent. Zur Umgehung der Rheinzölle die die Niederländer auf dem Rhein erhoben, dem damals wichtigsten Schifffahrtsweg zur Nordsee war die Eisenbahn Köln-Lüttich-Antwerpen eine für den jungen Staat Belgien und die preußischen Rheinlande wichtige Handelsroute und erhielt damals den Namen "Eiserner Rhein"(ER)

Chart 3

Im Laufe der Zeit machten sich die Nachteile der Linienführung von Köln über Lüttich nach Antwerpen (Neigungsprobleme im Abschnitt Aachen – Lüttich) immer mehr bemerkbar. Zudem drängt sich eine direkte Linienführung von Antwerpen über Herentals – Neerpelt – Wert – Roermond zu den Hauptzielen in Westdeutschland immer mehr. Belgien hatte bei seiner Staatsgründung das Recht erhalten, durch den niederländischen Korridor eine direkte Landverkehrsverbindung nach Deutschland zu bauen. Zur Realisierung dieser Landverbindung als Eisenbahnstrecke wurde 1873 ein Vertrag geschlossen.

.Chart 4

Im Jahr 1879 ging diese Eisenbahnstrecke auf dem zuvor geschilderten Laufweg in Betrieb. Sie hat die zwei wesentlichen Vorteile 1.) kürzeste Entfernung Antwerpen – Westdeutschland auf der Schiene und 2.) eine geringe maßgebliche Steigung für die Güterzüge. Für diese Streckenführung hat sich im Laufe der Zeit der Name "Eiserner Rhein" eingebürgert.

Chart 5

stellt die zwei Leitlinien dar, nach denen diese Präsentation erarbeitet wurde: erstens Untersuchung so, als ob es keine Grenzen gäbe zweitens für den Schienengüterverkehr Auswahl primär von Strecken mit niedrigem Neigungswert.

Chart 6

Im 1. Weltkrieg waren die Niederlande neutral, weshalb die Deutsche Wehrmacht den Eisernen Rhein als Nachschubstrecke nicht nutzen durfte. Deshalb baute damals die Deutsche Wehrmacht von 1914 – 1917 die ca 40 km lange Strecke von Aachen über Montzen – Visé nach Tongeren unter Umgehung der Niederlande. Nach dem 2. Weltkrieg hat Belgien den ca 40 km langen Abschnitt Aachen – Tongeren ("Kriegsbahn") in den Ausbau der sogenannten Montzen-Route einbezogen. Der Ausbau der Montzen-Route wurde 2009 abgeschlossen (Durchgehende 2-Gleisigkeit und Elektrifizierung). Aber seit 1998 kam Belgien zu der Erkenntnis, dass wegen des ansteigenden Güterverkehrs aus den Häfen Antwerpen und Zeebrügge nach Deutschland die Montzen-Route alleine nicht ausreichen würde. Deshalb unternahm Belgien in der Folgezeit verschiedene Aktivitäten die Route des klassischen Eisernen Rhein wieder ins Spiel zu bringen.

Chart 7

Schon seit längerer Zeit sind sowohl von belgischer als auch von deutscher Seite Aktivitäten zur Reaktivierung des Eisernen Rhein (ER) unternommen worden. Ein solcher Vorstoß war das Gutachten über den Vergleich verschiedener möglicher Trassen, das IVV Aachen 11/2007 für das nordrheinwestfälische Verkehrsministerium erarbeitet hat. Der Gutachter hatte drei verschiedene Varianten untersucht und hierbei die A 52-Variante als beste Lösung herausgearbeitet, mit einem Endpunkt in Höhe der Strecke MGLadbach – Viersen. Da diese Lösung aber zu betrieblichen Schwierigkeiten führt, höhengleiche Kreuzung der Strecke

M/Gladbach – Aachen, 1-Gleisigkeit der Strecke Rheydt Hbf – Rheydt- Odenkirchen und Richtung Duisburg die Güterzüge durch die Personenbahnhöfe Viersen und Krefeld Hbf fahren müssten, wurde der Vorschlag des Gutachters IVV von der Deutschen Bahn nicht akzeptiert.

Chart 8

Einen wichtigen Anstoß zur Reaktivierung des Eisernen Rhein hatte im Jahr 2009 Belgien in Zusammenarbeit mit den Niederlanden und unter Förderung der EU unternommen. An dieser cost-benefit analysis wurde Deutschland als wichtiger Partner des ER nicht beteiligt. Belgien hat im Güterverkehr mit Deutschland nach dem 2. Weltkrieg einseitig auf die Montzen-Route gesetzt ohne sich vorher mit Deutschland abzustimmen, ob dies auch langfristig den deutschen Interessen entsprechen würde.

Chart 9

Aus der Zusammenfassung dieser cost-benefit analysis kommt es entscheidend auf die in roter Farbe geschriebenen Passagen an. Die hier in rot formulierten Passagen stellen nun einmal die fundamentalen Argumente dar, die grundsätzlich gegen die Montzen-Route sprechen.

Chart 10

zeigt die in der cost-benefit-analysis untersuchten 3 verschiedenen Varianten:

- 1.) die Montzen-Route allein kann den steigenden Verkehr aus den belgischen Seehäfen Antwerpen und Zeebrugge nach Deutschland nicht bewältigen. Außerdem weist die Montzen-Route zwei gravierende Nachteile auf: die Steigung von Aachen West zum Gemmenicher Tunnel und die längere Entfernung zu den Zielbahnhöfen in Westdeutschland,
- 2.) die historische Route über Roermond – Dalheim ist von den Niederlanden durch die Einrichtung des Naturschutzgebietes 'de Meinweg' praktisch stillgelegt, denn eine eingleisige Strecke mit einem Tunnel ist für die zu erwartenden starke Nachfrage nicht ausreichend.
- 3.) die A 52 Variante mit Endpunkt M/Gladbach/Viersen hat die Deutsche Bahn AG verworfen (siehe Chart 6)

Chart 11

Ein weiterer Nachteil der Montzen-Route stellt der Fahrtrichtungswechsel in Aachen West dar., Durch den ansteigenden Verkehr wird dieser Nachteil immer mehr deutlich. Dies zeigt eindrucksvoll die Luftaufnahme von Aachen West in Chart 9. Sie zeigt insgesamt 11 Güterzüge, die wegen des Fahrtrichtungswechsels hier stehen. Das sind 11 Güterzüge zu viel. Im Mischverkehr mit den Reisezügen des Fern- und Nahverkehrs führt dies zu immer größeren Betriebsschwierigkeiten auf der Strecke Aachen – Köln.

Chart 12

zeigt auf, dass mit einer Verlängerung der A52-Trasse von M/Gladbach/Viersen bis Kaarst/Neuss eine Netzkonzeption erreicht werden kann, die optimal drei verschiedenen TEN-T Korridoren dienen kann.

Blau stellt den TEN-T Korridor Rhein-Alpen dar

Grün stellt den TEN-T Korridor Nordsee – Baltic dar und

Rot stellt einen Zweig des TEN-T Korridors Nordsee – Mittelmeer dar.

Chart 13

zeigt die Entfernungsverkürzungen auf, die ein ER entlang der Route N280/A52 für die Verbindungen von Antwerpen und Zeebrugge nach Duisburg und Köln ermöglichen würde.

Chart 14

zeigt in gleicher Weise die Entfernungsverkürzung von Kifhoek nach Köln auf, Für Güterzüge in der Relation Rotterdam – Genua wäre der Laufweg über Eindhoven – Weert – Eiserner Rhein – Neuss – Köln kürzer als über die Betuwe-Route und Oberhausen nach Köln.

Chart 15

stellt eine Bildfahrplanstudie zu ER in der Richtung West-Ost dar. In der Bildfahrplanstudie stellt der linke Teil den Abschnitt von Liège Guillemins bis Roermond Abzweig zum ER dar. Stündlich können pro Richtung maximal 3 Güterzüge des TEN-T Korridors Nordsee-Mittelmeer aufgenommen werden (FR 101 – FR 105). Zusätzlich enthält dieser Abschnitt die Fahrplantrasse eines Dreiländerregionalexpress Liège – Duisburg (rote Linie Nr.2)

Der nächstfolgende Abschnitt der Bildfahrplanstudie zeigt den Abschnitt von Antwerpen (BE) bis Weert (NL). Dieser Abschnitt der früheren historischen Route des ER ist sehr aufnahmefähig für den Verkehr von Antwerpen nach Westdeutschland. Sechs Fahrplantrassen pro Stunde und Richtung sind eingezeichnet (BE 101 bis BE 111) sowie eine Fahrplantrasse eines Dreiländerregionalexpress Antwerpen –Düsseldorf (rote Linie Nr.1). Für den Nahverkehr auf der Strecke Antwerpen – Hamont, künftig bis Weert (NL) – Roermond (NL) wurde eine eigenständige Fahrplantrasse (rote Linie Nr.3) unterstellt, da nach dem hier unterbreiteten Vorschlag künftig hier Mehrsystemtriebwagen für 3 kV (BE) und 1,5 kV (NL) eingesetzt werden müssten.

Als nächstes folgt in der Bildfahrplanstudie ein Abschnitt der NS von Eindhoven – Roermond. Dieser Abschnitt muss in zwei Abschnitten betrachtet werden. Der Abschnitt Eindhoven – Weert enthält die stündlichen 4 Expresszüge Alkmaar – Maastricht (alle 30 min) und Enkhuizen – Heerlen (alle 30 min) sowie die Stopzüge Eindhoven – Weert alle 30 min. Neu sind 3 Güterzüge von Eindhoven Richtung Süden konzipiert (NL 101 – 105). Dies sind Güterzüge der TEN-T Relation Nordsee-Alpen. Der folgende Abschnitt von Weert bis Abzweig Roermond Maasbrücke (NL) wird als Hochleistungsabschnitt unterstellt mit dichtest möglicher Zugfolge (alle 3 min). Ihn benutzen stündlich pro Richtung

4 Expresszüge Enkhuizen/Alkmaar – Maastricht/Heerlen

3 Güterzüge der TEN-T Relation Rhein – Alpen (NL 101 – 105)

6 Güterzüge der TEN-T Relation Nordsee – Baltic (BE 101 – 111)

1 Dreiländerregionalexpress Antwerpen –Düsseldorf (rote Linie Nr.1).

1 Nahverkehrstriebwagen Antwerpen – Roermond (rote Linie Nr. 3)

Ein möglichst Trassen paralleles Verkehren aller Züge wird unterstellt. Für die Güterzüge ist in diesem Abschnitt in der Bildfahrplanstudie eine um 1 Minute längere Fahrzeit als die der NS-Expresszüge angenommen worden.

Als letztes folgt in der Bildfahrplanstudie der Abschnitt von Abzweig Maasbrücke (NL) über Abzweig Roermond Nordost (NL) bis nach Neuss/Kaarst (DE) – Düsseldorf bzw Duisburg. Für diesen Abschnitt sind pro Stunde 12 Güterzüge (6 BE 101 - 111, 3 FR 101 – 105 und 3 NL 101 – 105, sowie die 2 Dreiländerregionalexpresszüge Antwerpen Centraal – Düsseldorf Hbf und Liège Guillemins – Duisburg Hbf eingeplant.

Zusammenfassung: natürlich ist einzuschätzen, dass so viele Güterzüge, wie hier als möglich dargestellt, auch in ferner Zukunft nicht zu erwarten sind. Es ist das Ziel der Bildfahrplanstudie, darzulegen dass mit dem Ausbau des ER entlang der historischen Route von Antwerpen bis Roermond und dem Neubau eines ER von Roermond entlang des Fahrweges N280(NL)/A52(DE) bis Kaarst/Neuss alle erkennbaren Zuwächse im Güterverkehr abgefahren werden können.

Chart 16

Der Güterverkehr kann keine Wählerstimmen bewirken. Deshalb ist es wichtig durch geeignete Personenzugleistungen den Nutzen für die vom Güterverkehr durchfahrene Region aufzuzeigen. Zu diesem Zweck wurden zwei Dreiländerregionalexpresslinien konzipiert, die mit ihrem Zuglauf orientiert an der Luftlinie zwischen zwei größeren Städten den Haltebahnhöfen interessante neue Zugverbindungen ins benachbarte Ausland anbieten sollen. Die erste von zwei Dreiländerregionalexpresslinien stellt die Verbindung von Antwerpen nach Düsseldorf da. Sie ermöglicht der 50 000 Einwohner zählenden

holländischen Stadt Weert erstmals Schienenverbindungen ins benachbarte Ausland nach Antwerpen (BE) und Düsseldorf (DE). Der Dreiländerexpress Liège Guillemins – Duisburg vermittelt den Städten Visé (BE), Maastricht (NL), Sittard (NL) und Roermond (NL) erstmals eine direkte Eisenbahnverbindung nach Deutschland. Durch Umstieg in Viersen-Helenabrunn können die Ziele Düsseldorf und Viersen – Krefeld und durch Umstieg in Neuss Hbf das Ziel Köln erreicht werden.

Auf deutscher Seite soll in der zwischen Roermond und Mönchengladbach gelegenen Stadt Niederkrüchten (15 000 Einwohner) ein Halt vorgesehen werden. Diese Stadt, die bisher überhaupt keinen Schienenanschluss hat, würde Direktverbindungen nach Düsseldorf, Duisburg, Antwerpen (BE) und Liège (BE) erhalten. Weiter könnten stündlich mit Umstieg in Weert (NL) die Ziele Eindhoven (NL), Utrecht (NL) und Amsterdam (NL) sowie mit Umstieg in Viersen-Helenabrunn die Ziele Viersen und Krefeld und Umstieg in Neuss Hbf das Ziel Köln erreicht werden. Dies sind optimale Voraussetzungen für Firmenansiedlungen.

Schließlich soll die stündliche Verlängerung des derzeitigen stündlichen Nahverkehrszuges Antwerpen Centraal – Hamont bis nach Roermond den Abgangsbahnhöfen der Strecke Venlo – Roermond neu stündliche Umsteige Verbindung Venlo – Antwerpen über Roermond anbieten.

Der Nutzen aller hier aufgezeigten neuen grenzüberschreitenden Verbindungen muss im Planfeststellungsverfahren für den Neubau des ER zwischen Roermond und Neuss/Kaarst der betroffenen Bevölkerung vermittelt werden, um so die Zustimmung zur Realisierung des ER-Projektes zu erhalten.

Es folgen einige Charts zu Detailpunkten des ER-Projektes

Chart 17

zeigt die Entfernungsverkürzungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr auf, die sich bei abschnittsweiser Benutzung des ER ergeben würden,

Chart 18

zeigt einen Vorschlag zur Erweiterung des Bahnhofs Weert (NL). Das unterschiedliche Stromsystem in den Niederlanden (1,5 kV) und Belgien (3kV) verlangt, dass der ER von Antwerpen kommend mit eigenständigen Streckengleisen in den Bahnhof eingeführt wird. An den neu zu bauenden Bahnsteig mit den Bahnsteiggleisen 5 und 6 können somit nationale Triebwagen mit 3 kV der belgischen Eisenbahn wenden. In den Gleisabschnitten 2b und 3a halten die langen 12teiligen Doppelstockzüge der Relation Enkhuizen/Alkmaar – Maastricht/Heerlen. In dem Gleisabschnitt 2a müssen neu die Stoppzüge Eindhoven – Weert (NL) wenden, da in dem Gleisabschnitt 3b neu die Züge von Antwerpen Richtung Düsseldorf bzw Roermond halten sollen. In der Gegenrichtung müssen diese Züge Gleis 5 des neu zu errichtenden Bahnsteigs benutzen.

Chart 19

zeigt eine mögliche zukünftige Gleisbelegung von Weert (NL)-. In der Richtung von Antwerpen nach Roermond/Düsseldorf können die Anschlüsse am selben Bahnsteig hergestellt werden. In der Gegenrichtung muss mit Bahnsteigwechsel umgestiegen werden, Düsseldorf – Eindhoven Minute 50/05 Uhr und Eindhoven – Antwerpen Minute 14./21 Uhr bzw 44/51 Uhr.

Chart 20

stellt eine zukünftige infrastrukturelle Situation im Raum Roermond dar. Hier kann es notwendig werden, dass bei der Planung der Streckenabschnitte Abzweig Roermond Maasbrücke – Abzweig Roermond Nordost und Roermond (Bahnhof) – Abzweig Roermond Nordost etwas in die Bebauung eingegriffen werden muss. Da aber die Niederlande in der Richtung nach Dalheim durch die Errichtung des Nationalparks de Meinweg den Eisernen Rhein in der historischen Trasse praktisch verdrängt haben, müssen sie zugestehen, dass der ER entlang des Straßenweges N280/A52 auf ihrem Staatsgebiet realisiert werden kann.

In dem neu zu errichtenden Gleis 23N sollen die Triebwagen von Antwerpen zurück nach Antwerpen wenden.

Chart 21

zeigt eine mögliche Gleisbelegung von Roermond bei Wenden eines Triebwagens Antwerpen – Roermond – Antwerpen in Geis 23 N. Fast zur gleichen Zeit (Minute 55/.04 Uhr) wendet alle halbe Stunde der Nahverkehrs zug von Venlo in Gleis 3a am selben Bahnsteig, so dass sich eine ideale Übergangsverhältnisse ergeben.

Chart 22

zeigt einen Längsschnitt des ER aufsteigend vom Maastal in Richtung Deutschland. Die Längsneigung sollte auf max 8‰ begrenzt werden, was zu einem längeren künstlichen Tunnel führt. Aber 8‰ wären dann die maßgebende Neigung zwischen Antwerpen und Neuss/Kaarst, was das Befördern schwerer Züge mit einer Lok begünstigt.

Chart 23

zeigt die mögliche Situation bei Kreuzung des ER mit der Strecke 2520 M Gladbach – Krefeld. Hier wäre ein Turmbahnhof sinnvoll, denn dieser Kreuzungsbahnhof in Höhe Gemarkung Viersen-Helenabrunn würde in erster Linie als Umsteigebahnhof zwischen dem ER und der Strecke M Gladbach – Krefeld dienen. Nach örtlicher Inaugenscheinnahme des Kreuzungsbahnhofs bietet sich an, einen im Nordwestquadranten einen Park and Ride Parkplatz einzurichten. Für diese Verkehre könnte Viersen-Helenabrunn als Start- und Zielbahnhof fungieren.

Chart 24

zeigt das infrastrukturelle Ende des ER im Raum Neuss/Kaarst. Die Planung von 1500 m langen Gleisen soll dazu dienen zwei 750m lange Containerzüge gemeinsam von Kaarst/Neuss bis nach Antwerpen zu befördern. Mit diesem Vorschlag könnte die Kapazität des ER perspektivisch noch einmal weiter erhöht werden. Aber ein anderer Grund könnte die Notwendigkeit der Doppeltraktion zweier Güterzüge notwendig machen. Auf dem Laufweg von Kaarst/Neuss bis nach Antwerpen stellt der Abschnitt Abzweig Roermond Maasbrücke bis nach Weert(NL) den Engpass bei den zur Verfügung stehenden Fahrplantrassen dar, so dass mit einer Doppeltraktion zweier Güterzüge eine Minderung bei den Fahrplantrassen möglich wäre.

Chart 25

der aus dem Ende des ER in Neuss Richtung Süden abfließende Verkehr wird zu einer starken Auslastung des Streckenabschnittes zwischen Neuss und Köln-Worringen mit SPNV-, S-Bahn- und Güterzügen führen. Als im Juni 1985 die S-Bahn von Köln Chorweiler nach Neuss verlängert wurde, konnte man davon ausgehen, dass für den Mischbetrieb aus SPNV-, S-Bahn- und Güterzügen 2 Streckengleise ausreichen würden. Das geht nun nicht mehr, wenn der ER neu von Roermond bis Neuss gebaut wird. Als Lösung bieten sich eigen S-Bahngleise an. Anders als in Chart 10 dargestellt, wird man sicherlich mit ein oder zwei eingleisigen Abschnitten die Investitionskosten für den S-Bahn Nachbau mindern können.

Chart 26

Im grenzüberschreitenden SGV Niederlande/Deutschland stellen die Chemie-Verkehre vom Abgangsbahnhof Sittard-Geleen einen wichtigen Teil dar. Mit Zielbahnhof in Deutschland über Duisburg Richtung Osten müssen diese Güterzüge in Venlo und Viersen zweimal auf kurzer Distanz die Fahrtrichtung wechseln. Zusammen mit einer um 10km kürzeren Distanz zwischen Roermond und Duisburg könnten die Transportkosten für diese Verkehre bei Vorhandensein des Eisernen Rein Roermond – Neuss erheblich gesenkt werden. Die Chemie- Verkehre Sittard-Geleen – Deutschland stellen auch eine wichtige Begründung für die Verbindungsstrecke Roermond Hbf . Abzweig Roermond-Nordost dar (Chart 22)

Chart 27

Im grenzüberschreitenden SGV Niederlande/Deutschland stellen die Chemie-Verkehre vom Abgangsbahnhof Sittard-Geleen einen wichtigen Teil dar. Mit Zielbahnhof in Deutschland über Köln Richtung Süden müssen diese Güterzüge in Venlo die Fahrtrichtung wechseln n. Zusammen mit einer um 18km kürzeren Distanz zwischen Roermond und Köln könnten die Transportkosten für diese Verkehre bei Vorhandensein des Eisernen Rhein Roermond – Neuss erheblich gesenkt werden

Chart 28

zeigt, dass der ER an allen betrieblichen Problemen im Netzbereich Aachen/Köln/Duisburg/Kaldenkirchen/Aachen vorbeiführt.

Chart 29

zeigt die Konsequenz aus dem ER Roermond – Kaarst/Neuss für die Nutzung von SGV im Mischbetrieb mit SPV im den Netzbereich Aachen/Köln/Duisburg/Kaldenkirchen/Aachen auf.

Chart 30 + Chart 31

In den Charts 30 und 31 wird der Sachverhalt Durchführung von Containerzügen Westdeutschland – Antwerpen behandelt. Gegenwärtig ist die A 52 voll mit LKW*s beladen mit einem Container, die auf dem Weg zum Hafen in Antwerpen sind. Der Grund hierzu ist in der Tatsache zu sehen, dass 1 LKW-Fahrer in einer Schicht einen Container von Westdeutschland zum Hafen Antwerpen hin befördern kann und in der Rückfahrt einen anderen Container vom Hafen Antwerpen zurück ins Ruhrgebiet mitnehmen kann. Für die Spediteure wäre die Beförderung der Container auf der Schiene dann wirtschaftlich, wenn für einen Containerzug mit 50 Containern eine Umlaufzeit <24 h nachgewiesen werden kann. Dieser Tatbestand wird in den Charts 29 + 30 untersucht. Die Untersuchung beginnt mit der Containerumladung in Antwerpen (Spalte 1): Für jeden Container muss eine Last- und eine Leerbehandlung angesetzt werden. Bei 3 min sowohl für die Last- als auch die Leerrichtung ergibt sich so für 50 Container ein Zeitaufwand von insgesamt 300 min. Der Zeitaufwand für die Tätigkeiten in den Spalten 4,5,7 und 8 wurde mit der DB Netz AG abgestimmt. Die Summe aller Tätigkeiten von den Spalten 1 bis 10 ist in Spalte 11 zusammengefasst, Ergebnis: die Containerzugumlaufzeit liegt in allen Fällen deutlich <24h. Das trifft auch dann noch zu, wenn z.B. sich die Container Be-, und Entladezeit in den Endbahnhöfen jeweils um bis zu 2 h erhöhen würde, auch in allen diesen Fällen würde die Tagesumlaufzeit eines Containerzuges noch deutlich <24h bleiben. Das von der EU vorgegebene Ziel Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene kann auf deinem ER entlang der Route N280(NL)/A52(DE) erreicht werden. Dieses Ziel kann aber niemals über die Montzen-Route erreicht werden.

Chart 32

Ein Wasserstoffverkehr Antwerpen-Bruges – Duisburg, so wie er am 14.02.2023 zwischen der belgischen und deutschen Regierung vereinbart wurde, ist sinnvoll als 'rolling pipeline' auf der Schiene sinnvoll nur auf dem Eisernen Rhein möglich, weil der ER hierzu genügend Kapazität bietet

Mit den Charts 1 – 32 sind die Ausführungen zur Reaktivierung des ER entlang der Route N280(NL)/A52(DE) abgeschlossen. Die Reaktivierung des ER entlang der Route N280(NL)/A52(DE) führt aber dazu dass der etwa 40 km lange zweigleisige Abschnitt der Montzen-Route von Aachen bis kurz vor Tongeren ohne jeglichen Verkehr bliebe, siehe

Chart 33

Ein Vorschlag für eine zwischenstaatliche Netzausbaukonzeption, wie er mit dieser Präsentation unterbreitet wird, muss daher auch darlegen, wie dieser Streckenabschnitt in Zukunft genutzt werden soll. Belgien hat diesen Streckenabschnitt mit Abschluss der Modernisierungsarbeiten der Montzen-Route 2009 durchgehend 2-gleisig und elektrifiziert ausgebaut. Man muss wissen, dass dieser Streckenabschnitt in den Jahren 1914 – 1917 von

der deutschen Wehrmacht gebaut worden ist als Nachschubstrecke nach Belgien. Die Niederlande waren im 1. Weltkrieg neutral und hatten der Deutschen Wehrmacht untersagt, den Eisernen Rhein als Nachschubstrecke zu nutzen.

Die Gründe für die Planung dies Streckenabschnittes Aachen – Tongeren liegen aber tiefer und reichen bis ins Jahr 1903 zurück. Aufgrund der topografisch schwierigen Verhältnisse der Strecke Aachen – Verviers – Lüttich vereinbarten im Jahr 1903 die belgische und preußische Regierung eine Verbesserung der Eisenbahnverbindungen zwischen Belgien und Preußen. Belgien plante dazu eine neue Strecke Brüssel nach Aachen. Diese war kürzer als die bestehende und steigungsärmer. Da sich in Lüttich und Verviers aber starker Widerstand gegen die Trasse regte, weil die Städte um die Qualität ihrer Eisenbahnanbindung fürchteten, nahm die belgische Regierung von der Ausführung Abstand.

Diese erfolgte erst Anfang des Ersten Weltkriegs aus militärischen Gründen. Während des Kriegs verhielten sich die Niederlande neutral und stellten den internationalen Bahnverkehr über den Eisernen Rhein zwischen Deutschland und Belgien ein. Das Deutsche Kaiserreich, das Belgien besetzt hatte, baute daraufhin als Nachschublinie für die Westfront eine alternative Verbindung von der Westseite des Gemmenicher Tunnels nach Tongeren in belgisch Limburg sowie durch den Norden der Provinz Lüttich. Die Streckenführung beruhte auf den alten belgischen Planungen für die Neubaustrecke zwischen Aachen und Brüssel. Da von einer späteren Nutzung der Hauptstrecke durch Schnellzüge ausgegangen wurde, erfolgte eine Trassierung mit Kurvenradien von mindestens 1000 Meter und maximalen Steigungen von 10 Promille

Chart 34

Die ursprünglichen Pläne von 1903 sollten aber wieder aufgegriffen werden. Anstatt eine neue Strecke von Aachen Richtung Leuven – Brüssel zu bauen, bietet sich an, Liège mit einem großräumigen HGV-Bypass zu umgehen, der aber nach heutigen Standards als HGV-Strecke für 300 km/h ausgebaut bzw neu gebaut werden soll. Chart 33 verdeutlicht diesen Vorschlag. Der bestehende Abschnitt von Aachen bis Tongeren soll auf $V=300$ km/h angepasst werden, ggfs mit abschnittsweiser kurzer Neutrassierung. Von Glons (SE-lich von Tongeren) bis zur Ortschaft Waremme müsste ein ca 20 km langer Abschnitt für $V=300$ km/h neu trassiert werden.

Chart 35

zeigt den Abschnitt von Montzen Richtung Osten. Zur Anbindung von Aachen Hbf an den HGV Bypass müsste die Strecke 2554 reaktiviert werden. Der gesamte Bereich östlich von Montzen wäre soweit wie möglich nach Aachen heran auf $V=300$ km/h anzupassen.

Chart 36

In Chart 35 ist eine Kalkulation für die Fahrzeit eines ICE von Brüssel Midi nach Aachen Hbf mit Fahrt über den HGV Bypass Liège aufgestellt worden. Ergebnis: die Fahrzeit wäre um 19 Minuten kürzer gegenüber der derzeitigen Fahrt eines Thalys von Brüssel Midi nach Aachen Hbf mit Halt in Liège Guillemins. Das Ergebnis bestätigt die Einschätzung der Belgischen und Deutschen Eisenbahn von vor 120 Jahren, durch zielführende Infrastrukturmaßnahmen, die Reisezeit zwischen Aachen und Brüssel zu verkürzen.

Chart 37

In Chart 37 ist die Fahrzeit eines ICE von Brüssel Midi nach Aachen West kalkuliert worden, Ergebnis 52,0 Minuten

Chart 38

in Chart 38 ist die Fahrzeit eines ICE von Brüssel Midi nach Duisburg Hbf abgeschätzt worden. Ergebnis die Fahrzeit Brüssel Midi – Duisburg Hbf wäre mit 114 min um 42 min kürzer als die derzeitige Fahrt eines Thalys über Liège Guillemins und Köln Hbf mit 156 min..

Eine derart große Reisezeitverkürzung sollte im politischen Raum einen starken Impuls geben, das Gesamtpaket Realisierung Eiserner Rhein entlang der Route N280(NL)/A52(DE) in Angriff zu nehmen

Chart 39

verdeutlicht die große prozentuale Reisezeitverkürzung von den westdeutschen Städten Krefeld, M/Gladbach und Viersen bei Reisen nach Brüssel bei Benutzung eines ICE Dortmund – Brüssel über Duisburg – Aachen West und den HGV-Bypass um Liège.

Chart 40

Ein ICE Dortmund – Aachen West – Bypass Liège – Brüssel Midi kann auch die Verbindung von den Städten der holländischen Provinz Limburg nach Brüssel verkürzen. Dazu ist modellhaft angenommen, dass von der 12-teiligen NS-Doppelstockgarnitur der Expresslinie Enkhuizen – Heerlen die 5-teilige Garnitur in Heerlen abkuppelt und weiter nach Aachen West – Aachen Hbf verkehrt. Natürlich müsste die Garnitur dann als Mehrsystemfahrzeug hergerichtet werden. In Aachen West könnten dann die Anschlüsse am selben Bahnsteig hergestellt werden.

Chart 41

zeigt einen Spurplan für den Umbau von Aachen West. Durch das vorhandene eingleisige Verbindungsgleis aus der Strecke 2550 in die Strecke 2552 Richtung Gemmenicher Tunnel kann die Einmündung der zukünftigen Personenzugstrecke 2552 von Brüssel im Richtungsbetrieb im Bahnhof Aachen West konzipiert werden. Zwischen den zukünftigen Streckengeleisen 2550 Richtung Herzogenrath können 3 Gleise konzipiert werden die als Wendegleise für die Spezialverkehre und auch als Abstellgleis für einen aus Richtung Aachen Hbf endenden Regionalexpress dienen können, wenn dieser RE in Aachen West einen Anschluss an den ICE nach und von Brüssel bzw nach und von M/Gladbach – Dortmund herstellen kann. Die derzeitige Rangierbahnfläche nordwestlich der Strecke 2550 wird dann frei und kann dann in Zukunft für städtebauliche Zwecke genutzt werden.

Chart 42

Die Fakten zur Reisezeitverkürzung von der Strecke Roermond – Heerlen sind in Chart 39 dargestellt.

Chart 43

Der HGV Bypass um Liège in Verbindung mit dem Anschluss von Aachen Hbf an den HGV Bypass (Reaktivierung der Strecke Nr. 2554) ermöglicht neu eine internationale Fernverkehrsverbindung von Antwerpen nach Köln.

Chart 44

zeigt auf mit welchen Fahrplanmaßnahmen die Bedienung von Liège Guillemins verbessert werden kann, wenn die internationalen Züge ICE Ffm – Brüssel und Thalys Düsseldorf – Köln – Brüssel – Paris nicht mehr über Liège Guillemins fahren sollten. Für die Bedienung von Liège Guillemins gilt wie überall im SPFV der Grundsatz: *'Für die Mehrheit das bessere Angebot'* Dem Nachteil in der Angebotsgestaltung von Liège Guillemins stehen folgende Angebotsverbesserungen an anderer Stelle gegenüber:

1. Reisezeitverkürzung von ICE Ffm – Brüssel und Thalys Düsseldorf – Köln – Paris Nord jeweils 19 min (Chart 35)
2. Reisezeitverkürzung für neue ICE- Leistung von Dortmund – Duisburg nach Brüssel 42 min (Chart 37)
3. Reisezeitverkürzung von Krefeld/MGladbach nach Brüssel 70 – 80 min (Chart 38)
4. Reisezeitverkürzung von ca 40 min von Städten in der Provinz Süd-Limburg nach Brüssel Midi (Chart 41)
5. Neue IC 200 Verbindung Antwerpen – Köln (Chart 42)

Chart 45

Die Umsetzung aller geschilderten Maßnahmen muss in einem Gesamtpaket erfolgen. Eine Förderung des Gesamtpaketes mit einem Anteil >50% durch die EU ist angesagt, da ausschließlich grenzüberschreitenden Maßnahmen behandelt werden.

Chart 46

fasst noch einmal die Vorzüge des Eisernen Rhein entlang der historischen Route von Antwerpen bis nach Roermond und danach neu entlang der Straße N280(NL)/A52(DE) bis nach Neuss zusammen.

Chart 47

Schlussfolgerung:

Die Frage: warum wurde solange an der Montzen-Route festgehalten, muss gestellt werden. Hierzu muss man den wahren Gründen nachgehen. Die tieferen Ursachen liegen im Sprachenstreit des Landes Belgien. denn wenn, wie in dieser Präsentation vorgeschlagen, der gesamte Güterverkehr von der Montzen-Route auf den Eisernen Rhein entlang der historischen Trasse in Belgien und dem Neubau entlang der Straßenverbindung N280(NL)/A52(DE) umgelegt wird, würden die Triebfahrzeugführer im wallonischen Teil von Belgien ihre Arbeitsplätze ersatzlos verlieren. Zudem würde der ca 40 km lange Abschnitt von Tongeren nach Aachen ohne jeglichen Verkehr bleiben. Für die künftige Nutzung dieses Abschnittes ist auf die gemeinsamen Absichten der damaligen deutschen und belgischen Eisenbahnen von vor 120 Jahren zurückzugreifen: der Bau einer neuen Strecke von Aachen nach Leuven – Brüssel. Dieses damalige Ziel soll aber im 21. Jahrhundert mit dem dargestellten großräumigen HGV-Bypass um Liège erreicht werden.

Chart 48

Mit der vorgeschlagenen Ersatzmaßnahme für die Bedienung von Liège Guillemins: Verlängerung des IC 200 Oostende alle zwei Stunden von Liège Guillemins nach Köln und der in dieser Präsentation neu vorgeschlagene Dreiländerregionalexpresslinie Liège Guillemins – Duisburg Hbf würden aber Triebfahrzeugführerarbeitsplätze für den wallonischen Teil von Belgien im Raum Liège Guillemins neu geschaffen, so dass dem Argument Schaffung von Arbeitsplätzen im wallonischen Teil von Belgien genüge getan würde.

Düsseldorf, den 30.03.2023

Sven Andersen