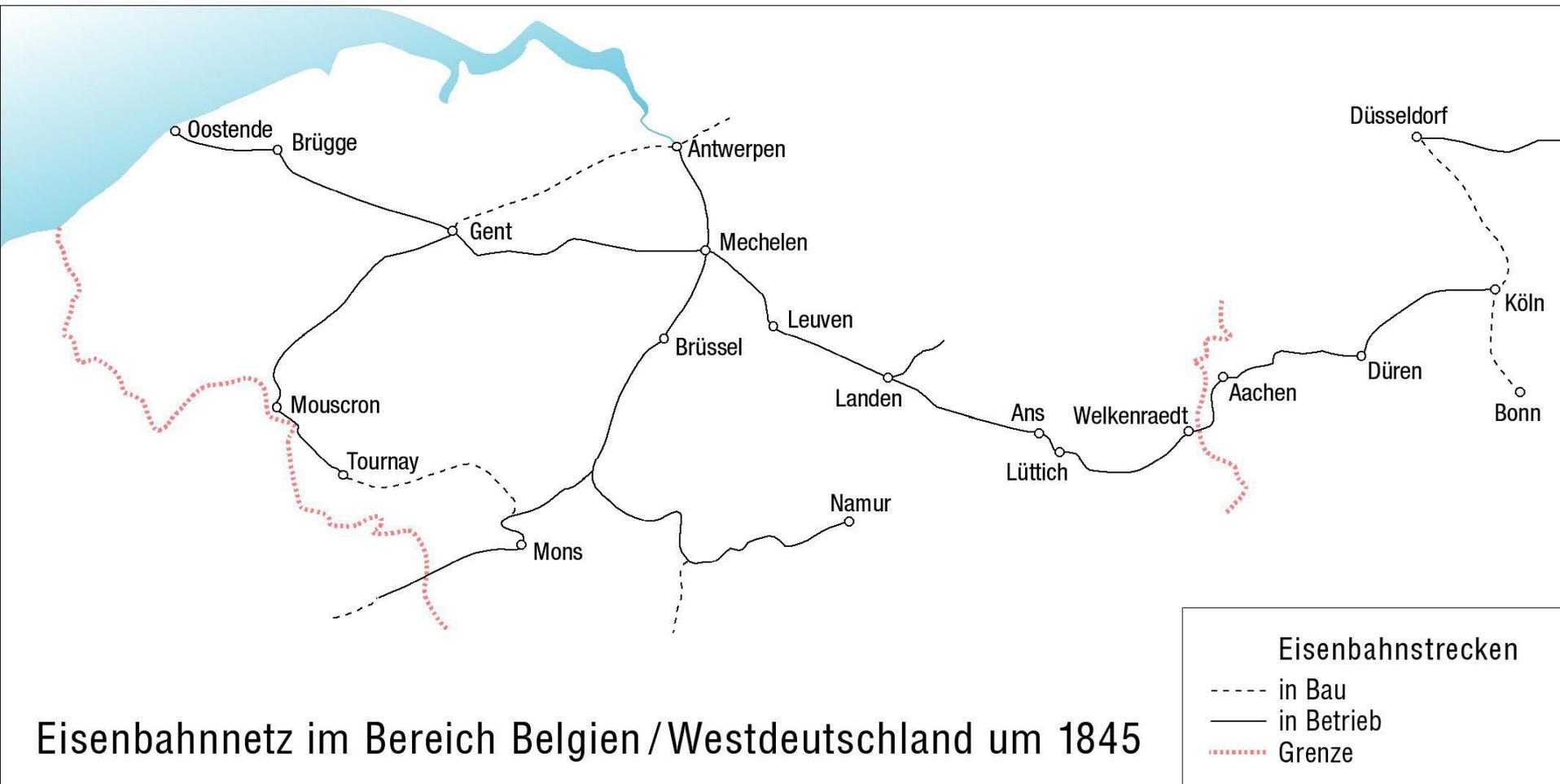


Neustart für den Eisernen Rhein

- 1.) Historischer Rückblick
- 2.) Überlegungen zu einer Ergänzungsstrecke für die Montzen-Route
- 3.) Neubau des Eisernen Rhein (ER) entlang N280/A52 von Roermond bis Neuss
- 4.) Neue mögliche grenzüberschreitende Personenzugleistungen auf einem ER Roermond – Neuss
- 5.) Neuer großräumiger HGV-Bypass um Lüttich und damit zusammenhängende Maßnahmen

Neustart für den Eisernen Rhein

Historie Teil I



Eisenbahnnetz im Bereich Belgien/Westdeutschland um 1845

Neustart für den Eisernen Rhein

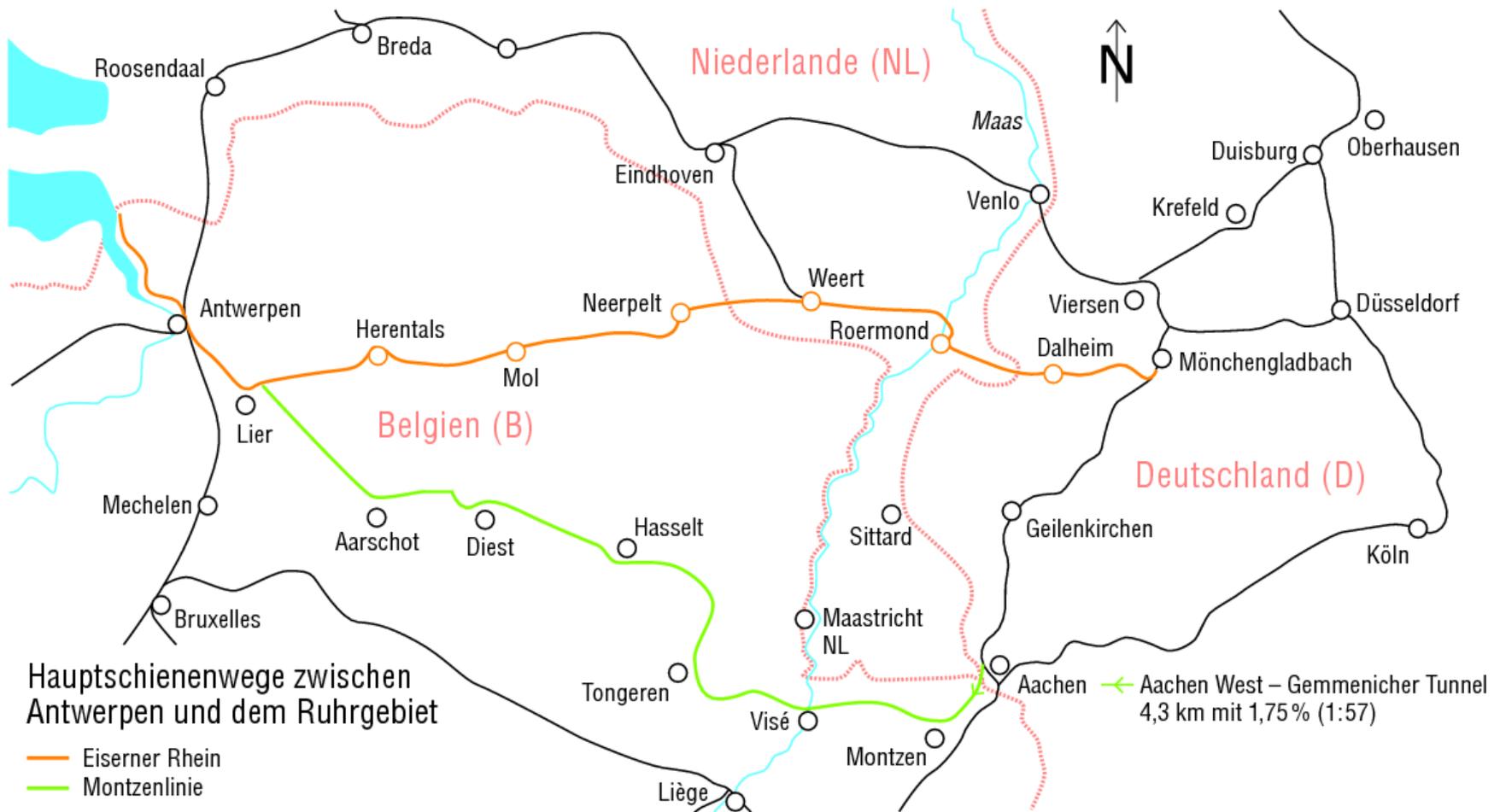
Historie Teil II



Eisenbahnnetz im Bereich Belgien/Westdeutschland um 1872

Neustart für den Eisernen Rhein

Situation zwischen 1879 und dem Ende Weltkrieg II



Neustart für den Eisernen Rhein

Zwei Leitlinien für die hier vorgestellte Präsentation

1. Leitlinie

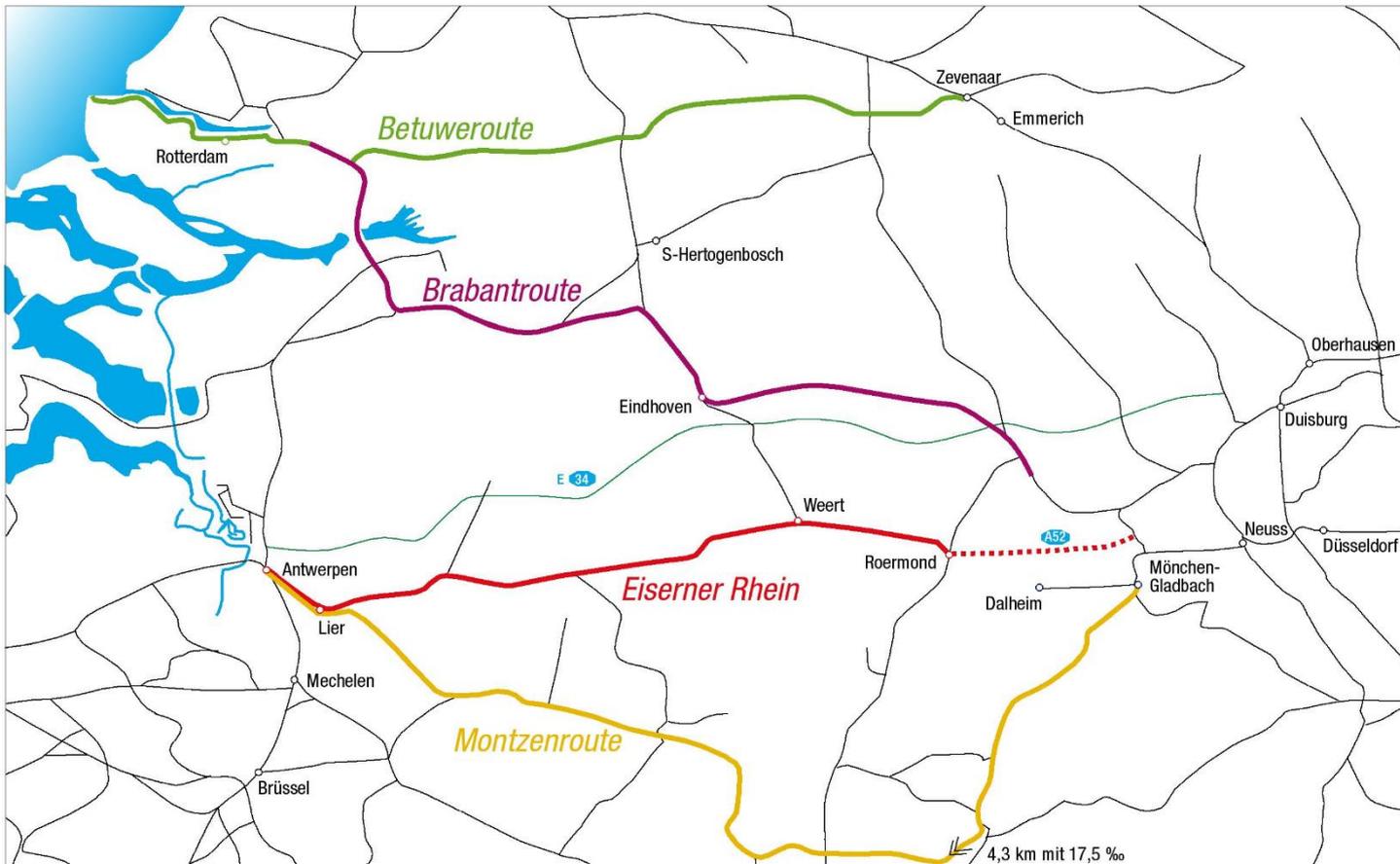
„Untersuchung so, als ob es keine Staatsgrenzen gäbe“,
so lautete in den Jahren 2000 – 2001 der Auftrag der Verkehrsminister
aus Brüssel, Den Haag und Berlin für die Durchführung einer
internationalen Studie zum Eisernen Rhein,

2. Leitlinie

Für den Schienengüterverkehr werden primär Strecken mit einem
niedrigen Neigungsgradienten in Betracht gezogen.

Neustart für den Eisernen Rhein

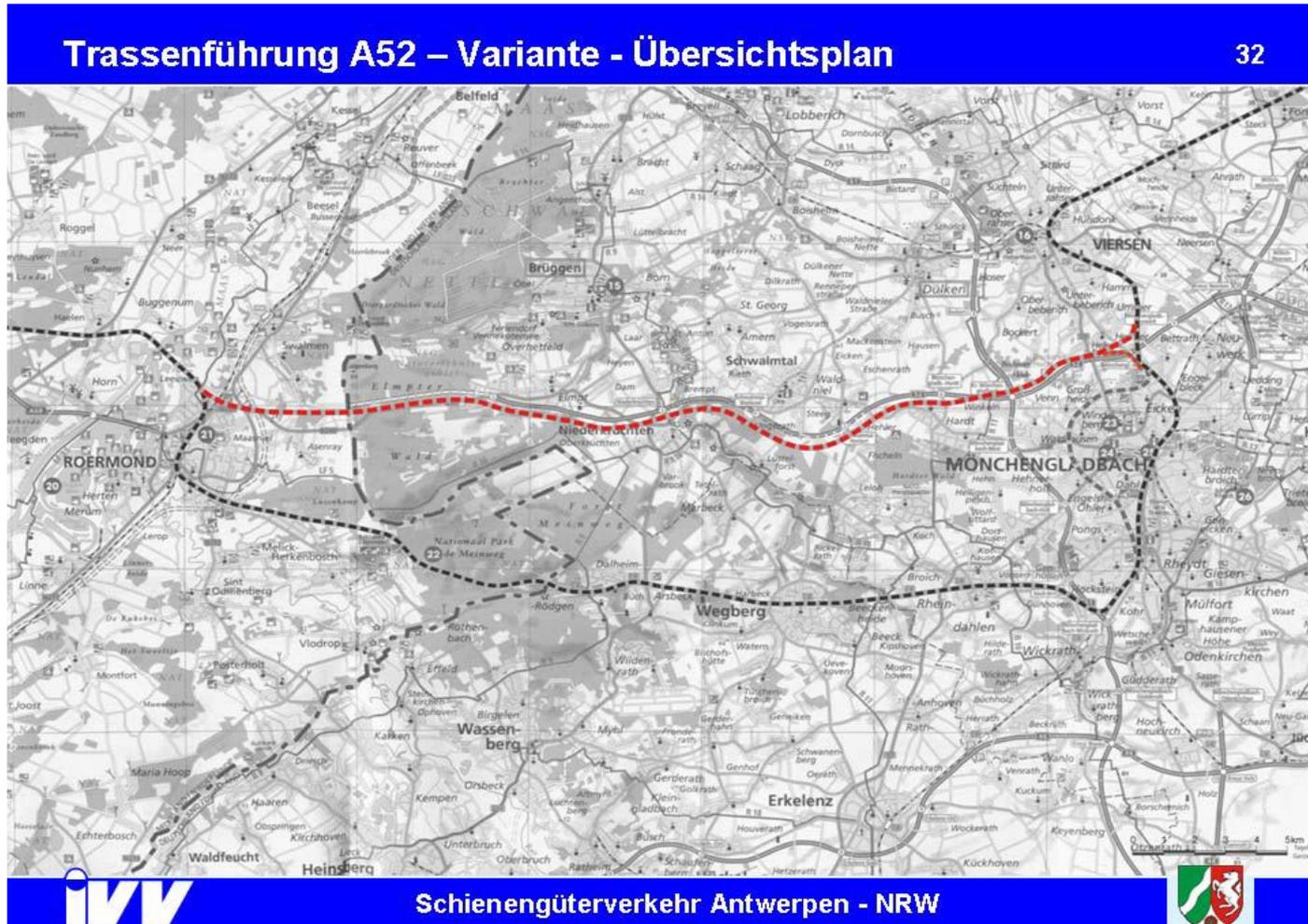
Ausgangssituation 2023



Schienenverbindungen zwischen Rotterdam /Antwerpen und dem westdeutschen Hinterland

Neustart für den Eisernen Rhein

Vorschlag IVV Aachen für die A 52 Variante



Neustart für den Eisernen Rhein

Belgisch/Niederländische Untersuchung in 2009, Teil I

FINAL REPORT Social cost-benefit analysis Iron Rhine

Commissioned by: **Infrabel** Directie Netwerk Barastraat 110 1070 Brussels under the authority of:

The Belgian Minister of Civil Service and Public Enterprise and

the Dutch Minister of Transport, Public Works and Water Management and

European Commission Directorate General for Energy and Transport Decision CEC(2008)602
"Iron Rhine" - 2007-EU-24090-S 13 February 2009

AUTHORS:

E. Delhaye (TML), G. De Ceuster (TML), K. Vanherle (TML), T. Breemersch (TML), S. Proost (K.U.Leuven), M. Chen (TNO)
J. Van Meijeren (TNO), T. Groen (TNO), M. Snelders (TNO)

TRANSPORT & MOBILITY LEUVEN

VITAL DECOSTERSTRAAT 67A BUS 0001 3000 LEUVEN BELGIUM +32 (16) 31.77.30 <http://www.tmlleuven.be>

TNO Business Unit Mobility and Logistics

VAN MOURIK BROEKMANWEG 6 628 XE DELFT THE NETHERLANDS +31 (15) 269.68.32 <http://www.tno.nl>
SOCIAL COST-BENEFIT ANALYSIS IRON RHINE 2

Neustart für den Eisernen Rhein

Belgisch/Niederländische Untersuchung in 2009, Teil II

Hintergrund

Was ist der 'Eiserne Rhein'?

Der Eiserne Rhein ist eine Bahnlinie, die den Hafen von Antwerpen in Belgien mit dem Ruhrgebiet in Deutschland verbindet. Belgien hatte im Jahre 1998 die Niederlande aufgefordert die Bahnlinie des Eisernen Rhein wieder in Betrieb zu nehmen. Der Grund dafür war der Anstieg des Güterverkehrs vom Hafen von Antwerpen zum Ruhrgebiet. **Die derzeitige Strecke nach Deutschland, die Strecke über Montzen, ist für einige Zielorte bis zu 50 km länger als der Eiserne Rhein. Außerdem hat die derzeit genutzte Strecke über Montzen auch mehrere Steigungen, die das Fahren schwerer Züge erschwert.**

In dieser Studie wurden die volkswirtschaftlichen Kosten und Nutzen einer Wiedereinbetriebnahme des Eisernen Rheins analysiert. Zwei mögliche Varianten wurden dabei für den Eisernen Rhein in Betracht gezogen: die historische Strecke und, als Alternative, die A52-Variante. Die nachstehende Abbildung zeigt beide Varianten zusammen mit der derzeit genutzten Strecke über Montzen. Es wurden außerdem die zwei Alternativen mit Elektrifizierung (also nur zugänglich für Diesellokomotiven) und ohne Elektrifizierung (also auch zugänglich für Elektrolokomotiven) untersucht.

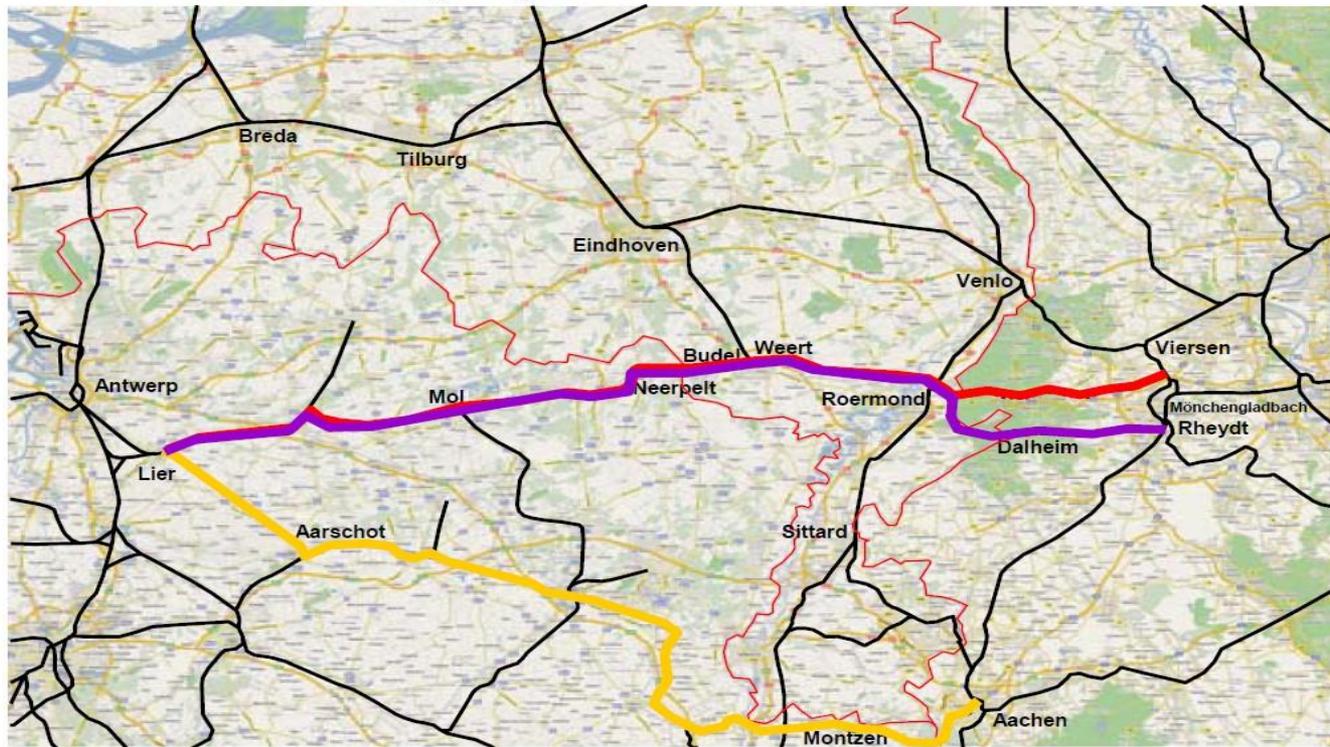
Der Beweggrund für diese Studie?

Der Belgische Staatssekretär und der Niederländische Verkehrsminister haben am 6. Juli 2006 beschlossen mehrere Studien zur Wiedereinbetriebnahme des Eisernen Rheins auszuschreiben. Eine dieser Studien war eine Volkswirtschaftliche Kostennutzenanalyse.

Neustart für den Eisernen Rhein

Die in der cost-benefit analysis näher untersuchten Varianten

Abbildung 1: Projektalternativen für den Eisernen Rhein: Historische Strecke (lila) und A52-Variante (rot). Die Strecke über Montzen ist in gelb angedeutet.



Das Referenz-Szenario und die Projektvarianten

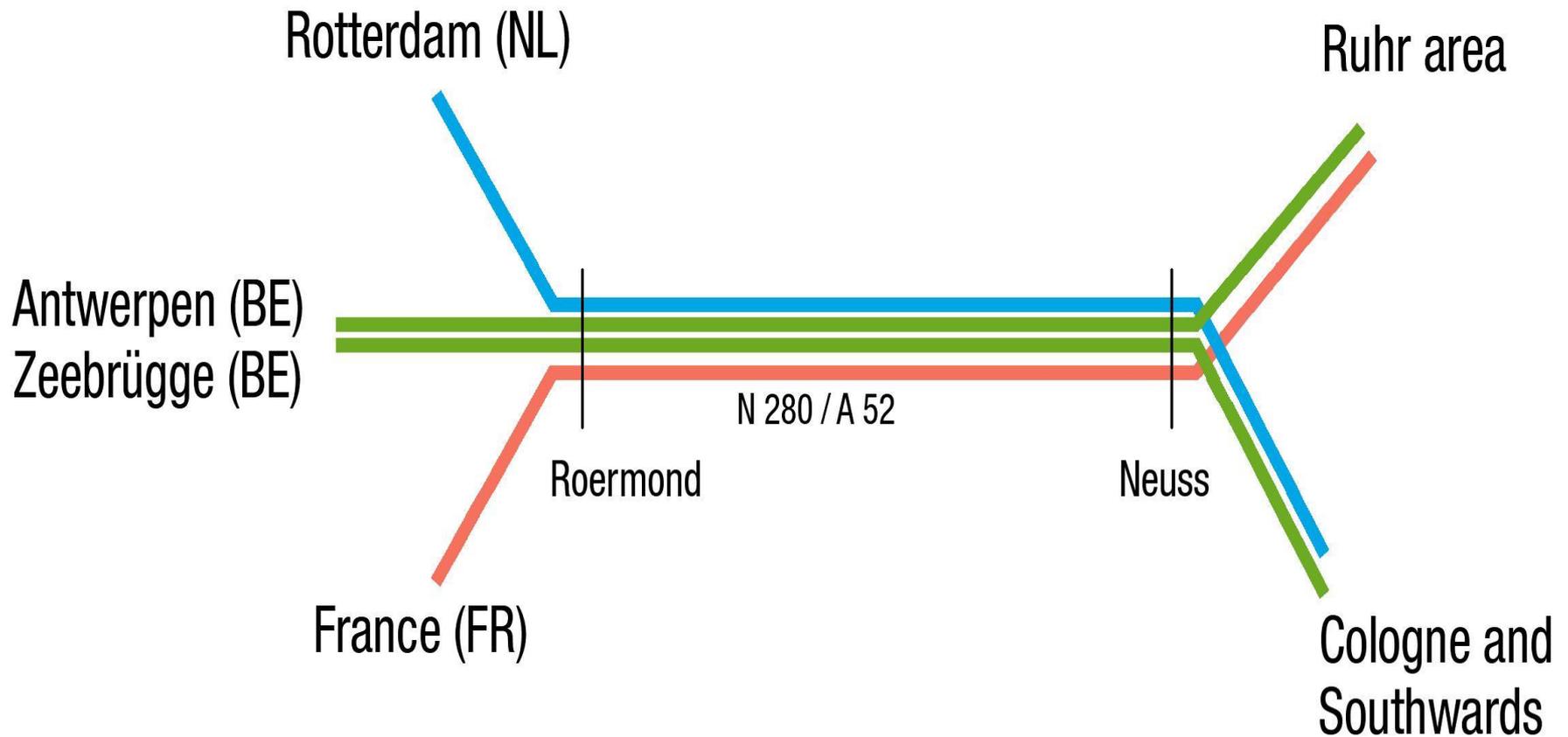
Neustart für den Eisernen Rhein

Blick auf Aachen West 12/2022



Neustart für den Eisernen Rhein

Roermond – Neuss = Kernabschnitt verschiedener TEN-Relationen



Neustart für den Eisernen Rhein

Entfernungsvergleich Güterverkehr, Teil I

Verbindung	Bestehende Route über Montzen (km)	Mögliche Route via N280(NL) / A52(DE) (km)	Unterschied (km)	Prozentuale Verkürzung gegenüber Montzen-Route
Antwerpen – Duisburg im Abschnitt Lier - Duisburg	251	181	70	27,8%
Zeebrugge – Duisburg im Abschnitt Mechelen - Duisburg	237	198	39	16,4%
Antwerpen – Köln im Abschnitt Mechelen – Köln	217	193	24	11,0%
Zeebrugge – Köln im Abschnitt Mechelen – Köln	230	210	20	8,7%

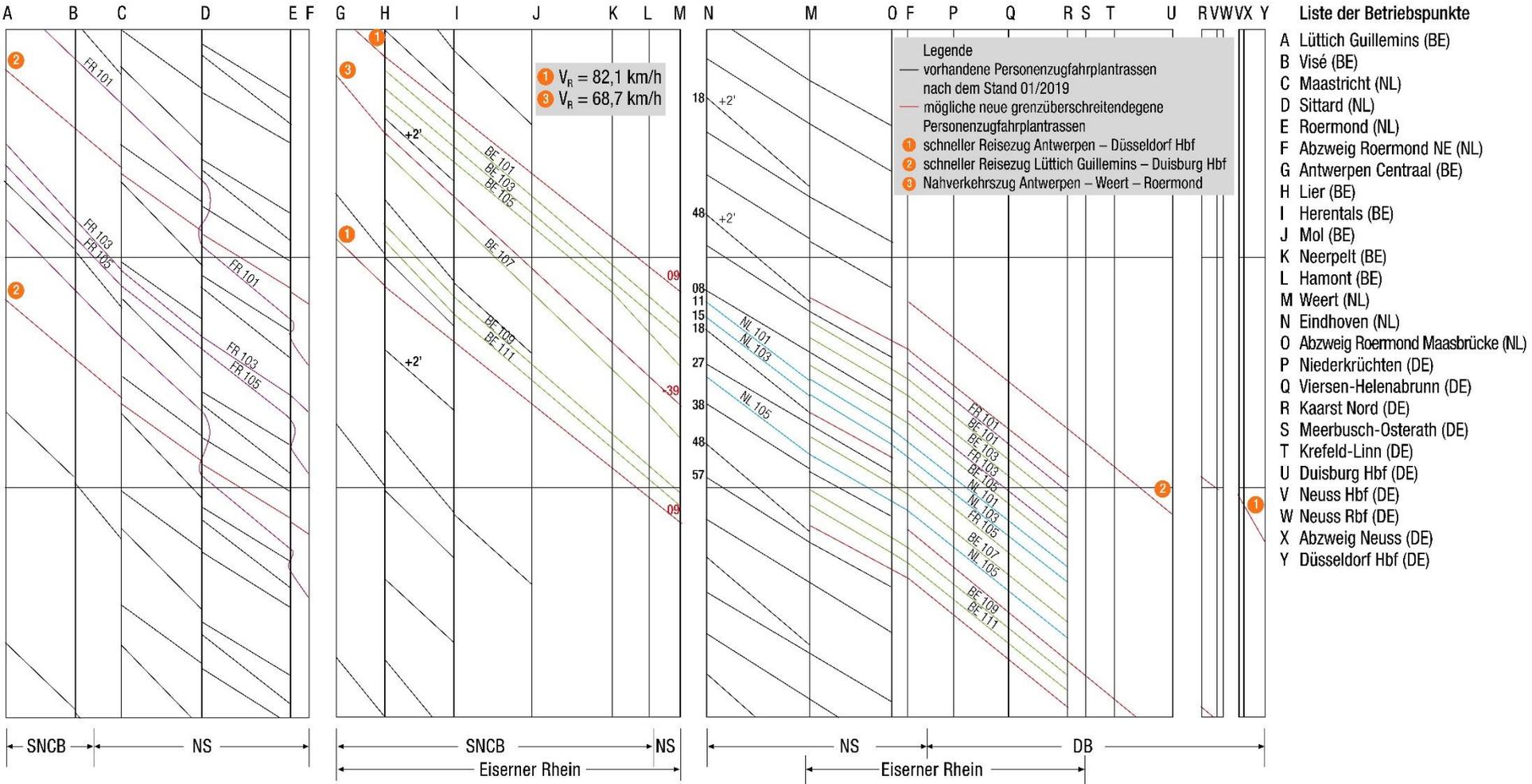
Neustart für den Eisernen Rhein

Entfernungsvergleich Güterverkehr, Teil II

Verbindung	Laufweg über Betuwe-Route - Emmerich – Duisburg (km)	Laufweg über Breda – Eindhoven – Weert – Roermond – Eiserner Rhein N280(NL) A52(DE) – Neuss (km)	Unterschied (km)	Prozentuale Verkürzung gegenüber Laufweg über Betuwe-Route
Kifhoek - Köln	259	243	16	8,7%

Neustart für den Eisernen Rhein

Bildfahrplanstudie zum Eisernen Rhein, Richtung West – Ost



Neustart für den Eisernen Rhein

Neue grenzüberschreitende Personenzuglinien

(1) Antwerpen Centraal(BE) - Lier(BE) – Weert(NL) – Niederkrüchten(DE)
– Viersen-Helenabrunn(DE) – Neuss Hbf (Fahrtrichtungswechsel) –
Düsseldorf-Bilk(DE) – **Düsseldorf Hbf(DE)**

(in Weert(NL) Anschluss aus Richtung Amsterdam – Utrecht – Eindhoven,
in Viersen-Helenabrunn Anschluss nah M/Gladbach Hbf und Viersen – Krefeld,
in Neuss Hbf Anschluss nach Köln)

2.) Liège-Guillemins(BE) – Visé(BE) – Maastricht(NL) – Sittard(NL) –
Roermond(NL) – Niederkrüchten(DE) – Viersen-Helenabrunn(DE) –
Duisburg Hbf(DE) (mit Anschluss Richtung Berlin und Hamburg)

3.) Antwerpen Centraal(BE) – Antwerpen-Berchem(BE) – Lier(BE) –
Herentals(BE) – Geel(BE) – Mol(BE) – Overpelt(BE) – Neerpelt(BE) –
Hamont(BE) – Weert(NL) – **Roermond(NL)**
(für Verbindung Antwerpen – Venlo)

Neustart für den Eisernen Rhein

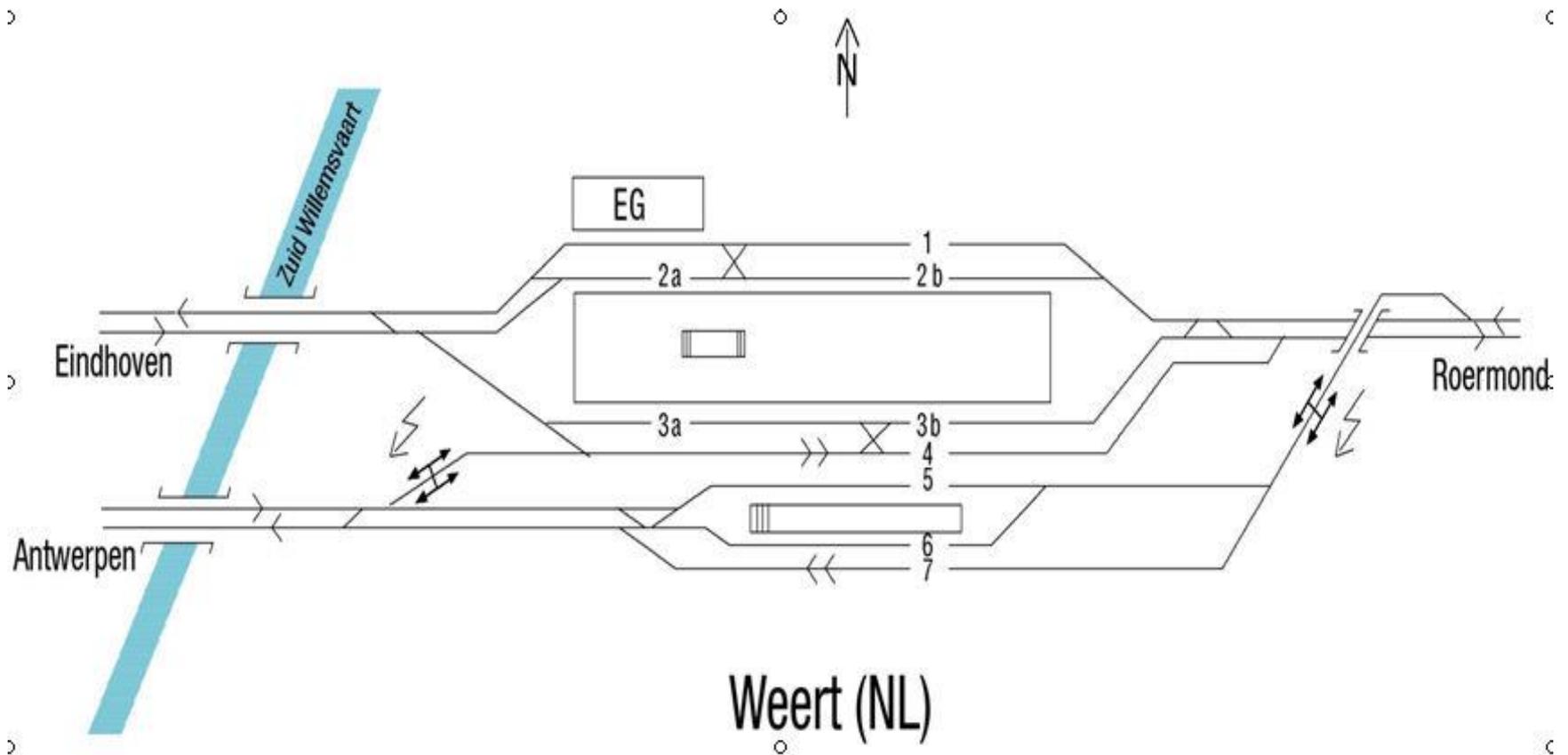
Entfernungsvergleich Personenverkehr

Relation	Kürzester Laufweg in 2023 (km)	Via Eiserner (ER) Rhein (km)	Δ (km)	prozentuale Verkürzung %
Weert – Antwerpen	Eindhoven – Breda = 151	direkt = 96	55	-36,4
Roermond – Antwerpen	Eindhoven – Breda = 175	direkt = 120	55	-31,4
Sittard – Antwerpen	Liège – Leuven – Mechelen = 176	Weert = 144	32	-18,1
Venlo – Antwerpen	Eindhoven – Breda = 166	Roermond – Weert = 143	23	-13,8
Weert – Köln	Heerlen – Aachen = 162	Viersen-Helenabrunn = 117	45	-27,8
Weert – Düsseldorf	Roermond – Venlo = 106	ER via Neuss Hbf = 82	24	-22,6
Weert – Duisburg	Roermond – Venlo – Viersen = 105	ER via Neuss/Kaarst = 75	30	-28,6
Weert – Brüssel Midi	Eindhoven – Breda = 192	ER via Lier – Mechelen = 122	70	-36,4
Roermond – Köln	Heerlen – Aachen Hbf = 138	ER via Neuss Hbf = 85	53	-38,4
Antwerpen – Düsseldorf	Breda – Eindhoven – Venlo = 225	ER via Neuss Hbf = 177	48	-21,3
Antwerpen – Duisburg	Breda – Eindhoven – Viersen = 224	ER via Neuss/Kaarst = 195	29	-12,9
Antwerpen – Köln	Brüssel Nord – Liège – Aachen = 274	Hasselt – Tongeren – Aachen = 225	49	-17,9
Maastricht – Düsseldorf	Aachen Hbf – Köln Hbf = 159	Roermond – ER – Neuss Hbf = 104	55	-34,6
Maastricht – Duisburg	Roermond – Venlo – Viersen = 127	Roermond – ER via Neuss/Kaarst = 122	5	-4,0
Hasselt – Weert	Maastricht – Liège = 155	Hamont – Mol = 83	72	-46,4
Hasselt – Düsseldorf	Liège – Aachen – Köln = 217	ER via Mol – Weert = 164	53	-24,4
Hasselt – Köln	Aachen – Liège – Tongeren = 177	Aachen – Tongeren = 145	32	-18,0

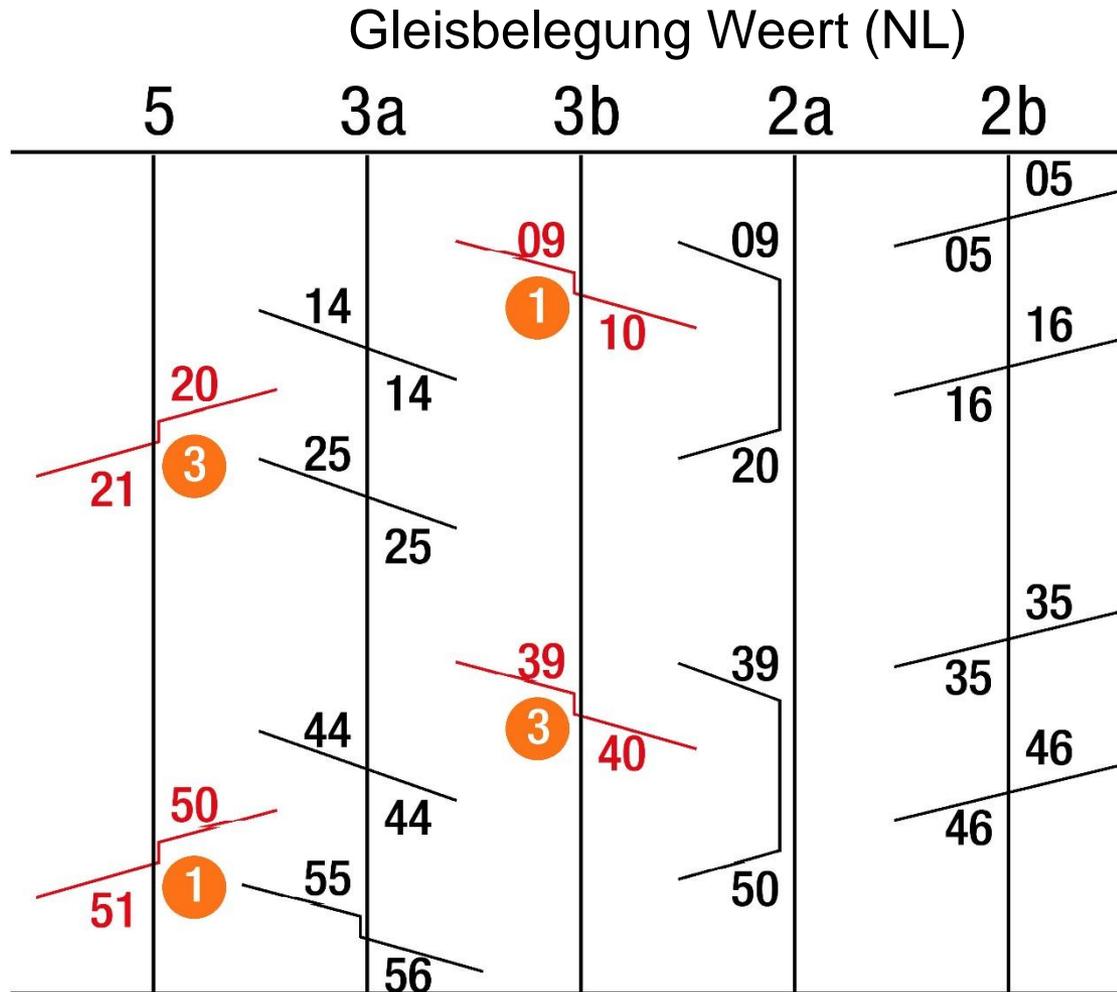
Neustart für den Eisernen Rhein

Eiserner Rhein technischer Übergang in Weert(NL)

1.) Stromsystem 3,0 V → 1,5 V 2,) Linksbetrieb → Rechtsbetrieb

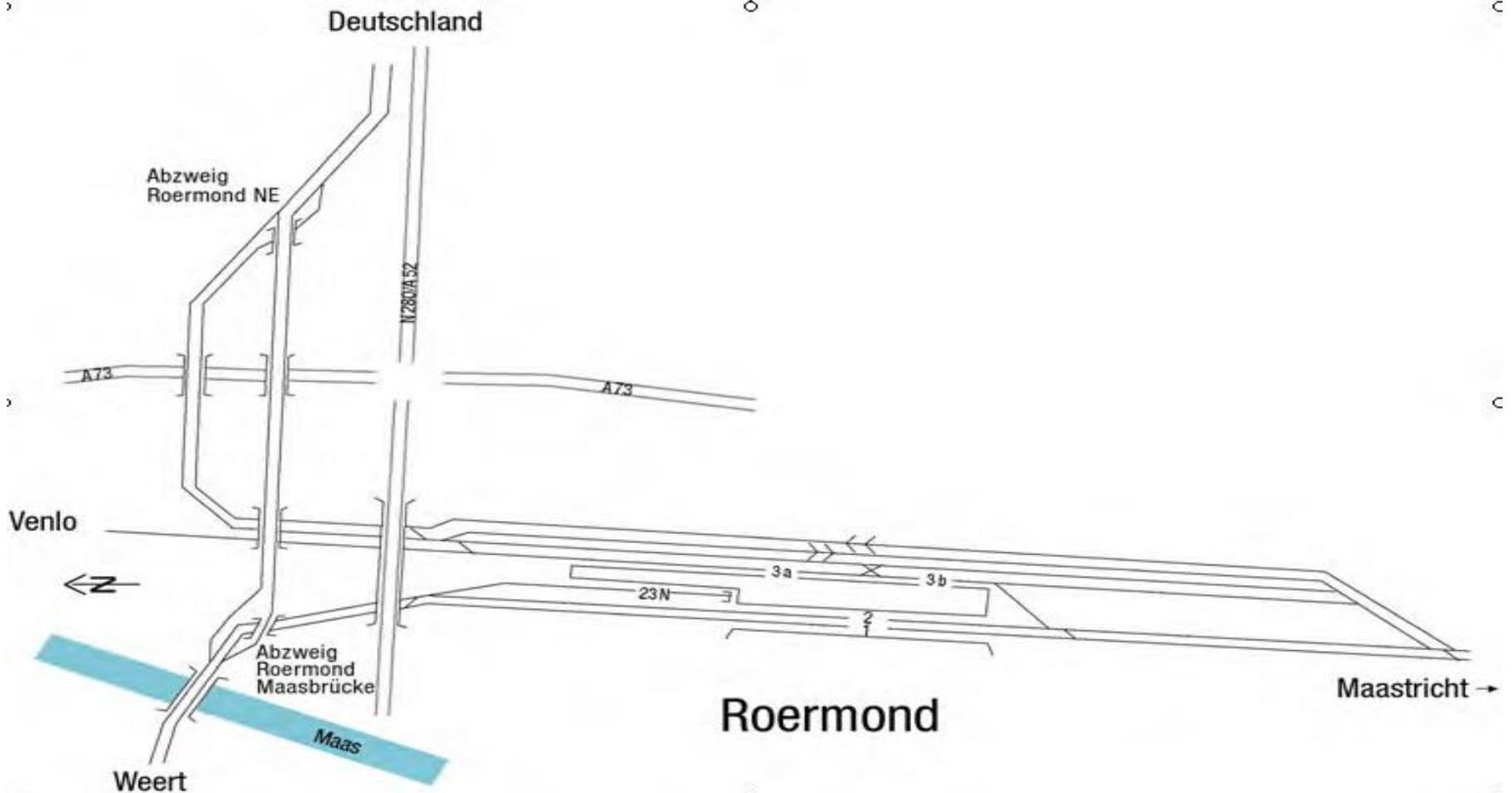


Neustart für den Eisernen Rhein



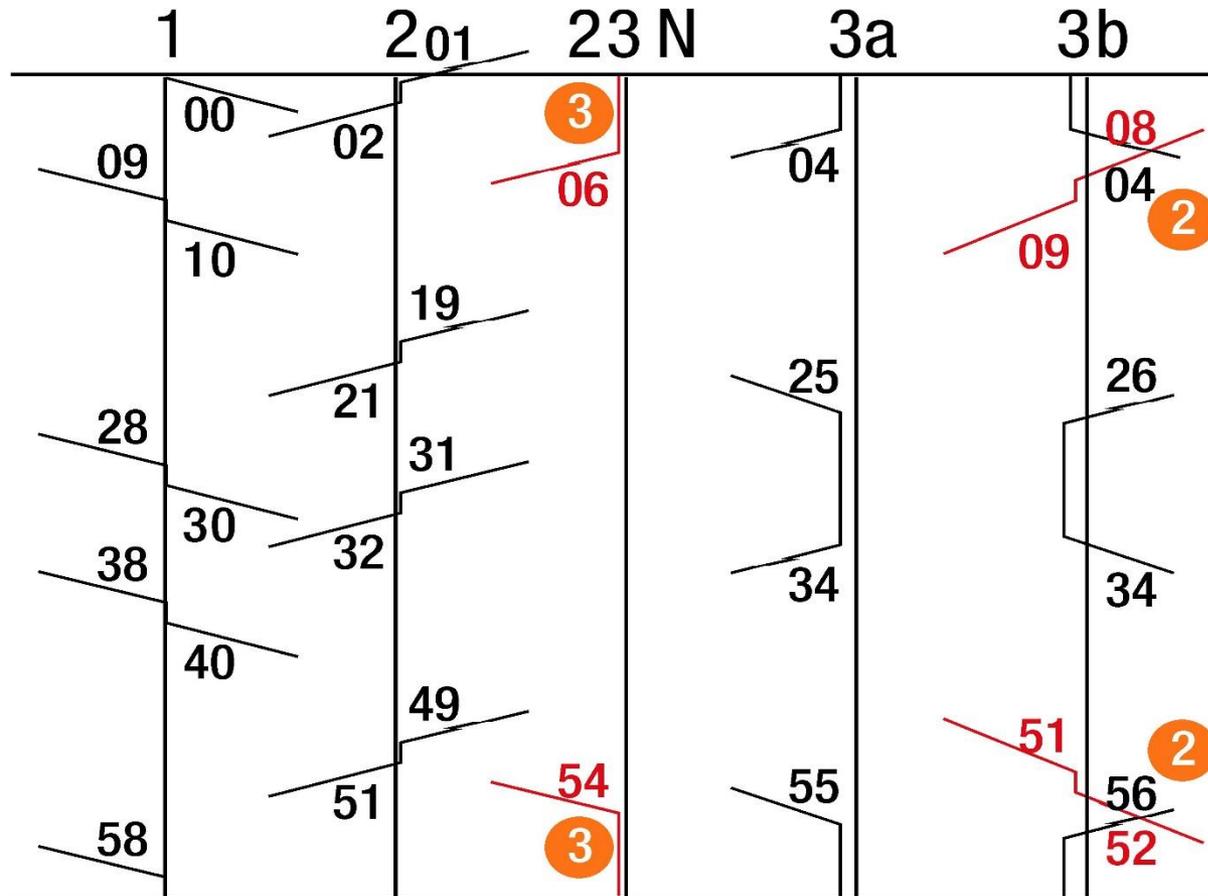
Neustart für den Eisernen Rhein

Abzweig der eigenständigen Eisernen Rhein Trasse in Roermond (NL)



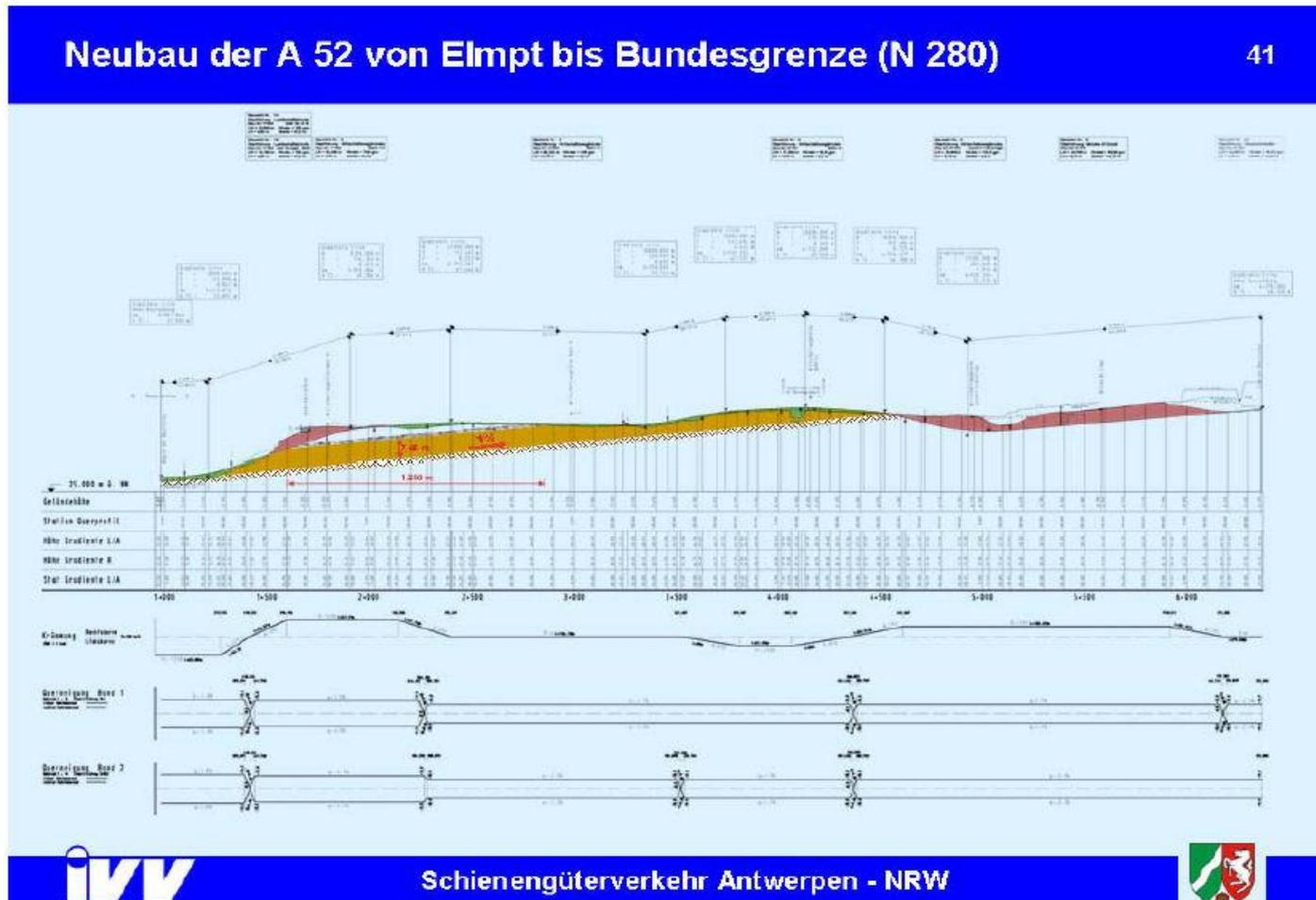
Neustart für den Eisernen Rhein

Gleisbelegung Roermond (NL)



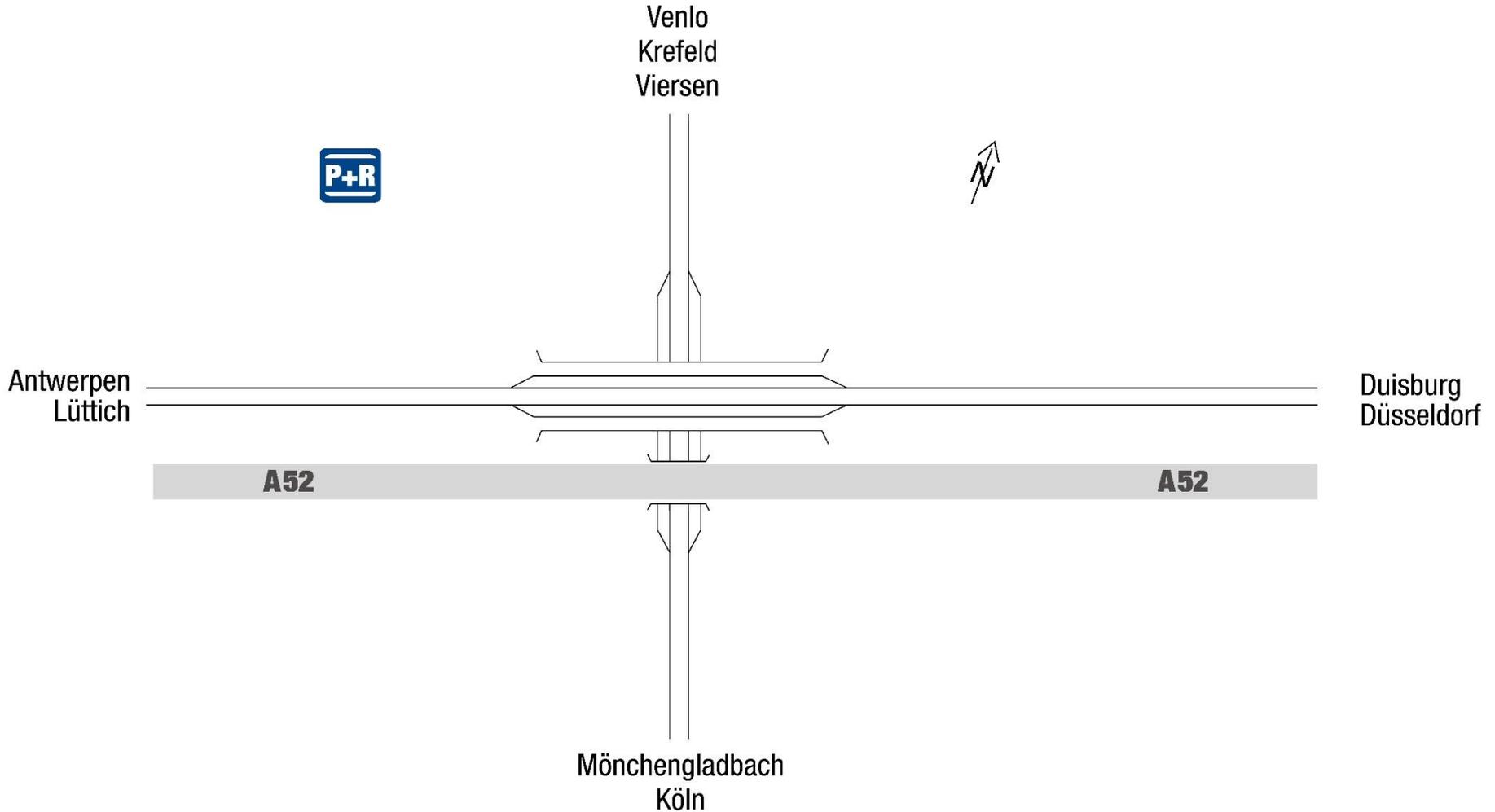
Neustart für den Eisernen Rhein

Maximale Neigungsbegrenzung nach dem Anstieg aus dem Maastal auf 8‰



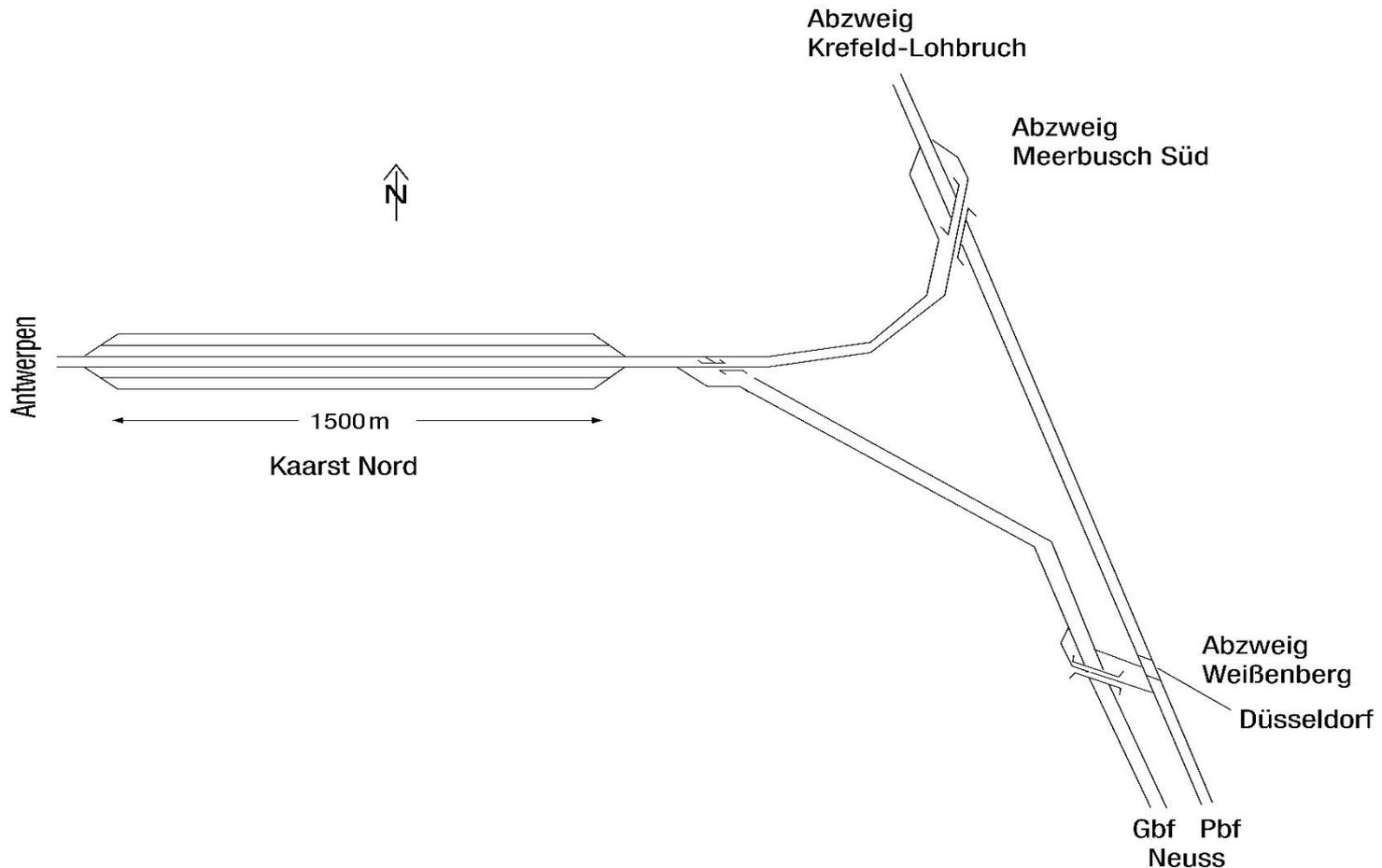
Neustart für den Eisernen Rhein

Turmbahnhof in Höhe Viersen-Helenabrunn



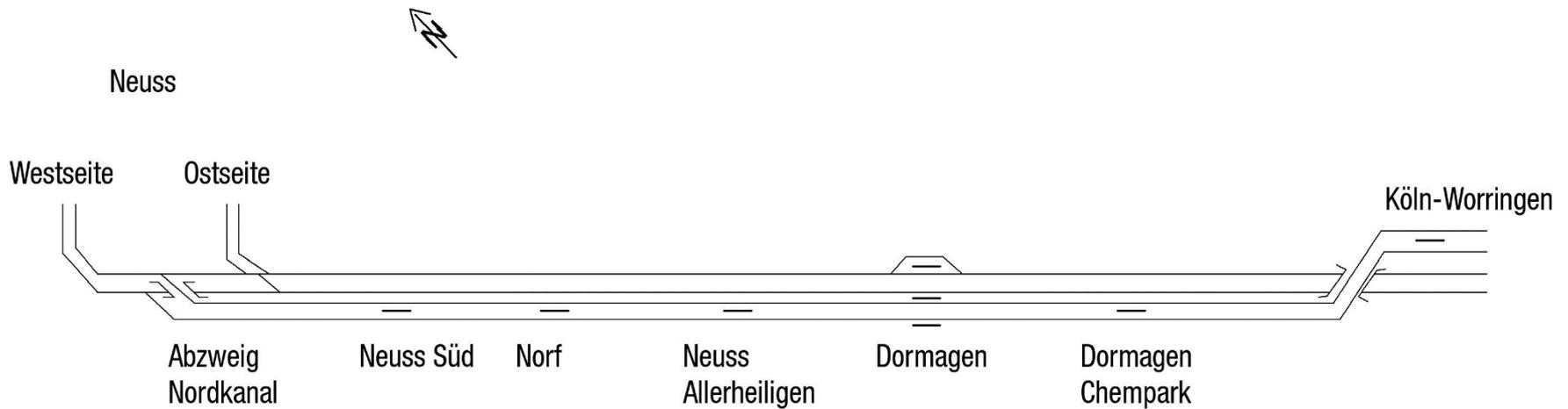
Neustart für den Eisernen Rhein

Ende des Eisernen Rhein im Raum Kaarst/Neuss



Neustart für den Eisernen Rhein

Eigene S-Bahngleise Köln-Worringen - Neuss



Neustart für den Eisernen Rhein

Chemie-Verkehre Chemelot Campus Sittard-Geleen – Deutschland

Laufweg in 2023 Richtung Osten:

Sittard-Geleen – Roermond – Venlo (Fahrtrichtungswechsel) –
Viersen Gbf (Fahrtrichtungswechsel) – Duisburg und weiter
Entfernung Roermond – Duisburg = 81,5 km

Laufweg bei Vorhandensein des Eisernen Rhein:

Sittard-Geleen – Roermond – Neuss/Kaarst – Duisburg und weiter
Entfernung Roermond – Duisburg = 71,5 km, **kein** Fahrtrichtungswechsel

Laufweg in 2023 Richtung Süden :

Sittard-Geleen – Roermond – Venlo (Fahrtrichtungswechsel) – Viersen Gbf
– Köln und weiter
Entfernung Roermond – Köln = 110,2 km

Laufweg bei Vorhandensein des Eisernen Rhein:

Sittard-Geleen – Roermond – Neuss/Kaarst – Köln und weiter
Entfernung Roermond – Köln = 92,2 km km, **kein** Fahrtrichtungswechsel

Neustart für den Eisernen Rhein

Laufweg Schienengüterverkehr Frankreich - Deutschland

Laufweg in 2023:

Lüttich(BE) – Visé (Maastal)(BE) – Visé (Montzen-Route)(BE) – Montzen(BE) –
Aachen West(DE) – MGladbach(DE) – Duisburg und weiter

Entfernung Lüttich – Krefeld-Linn = 138 km, **Steigung max 17,5‰** auf 4,3 km

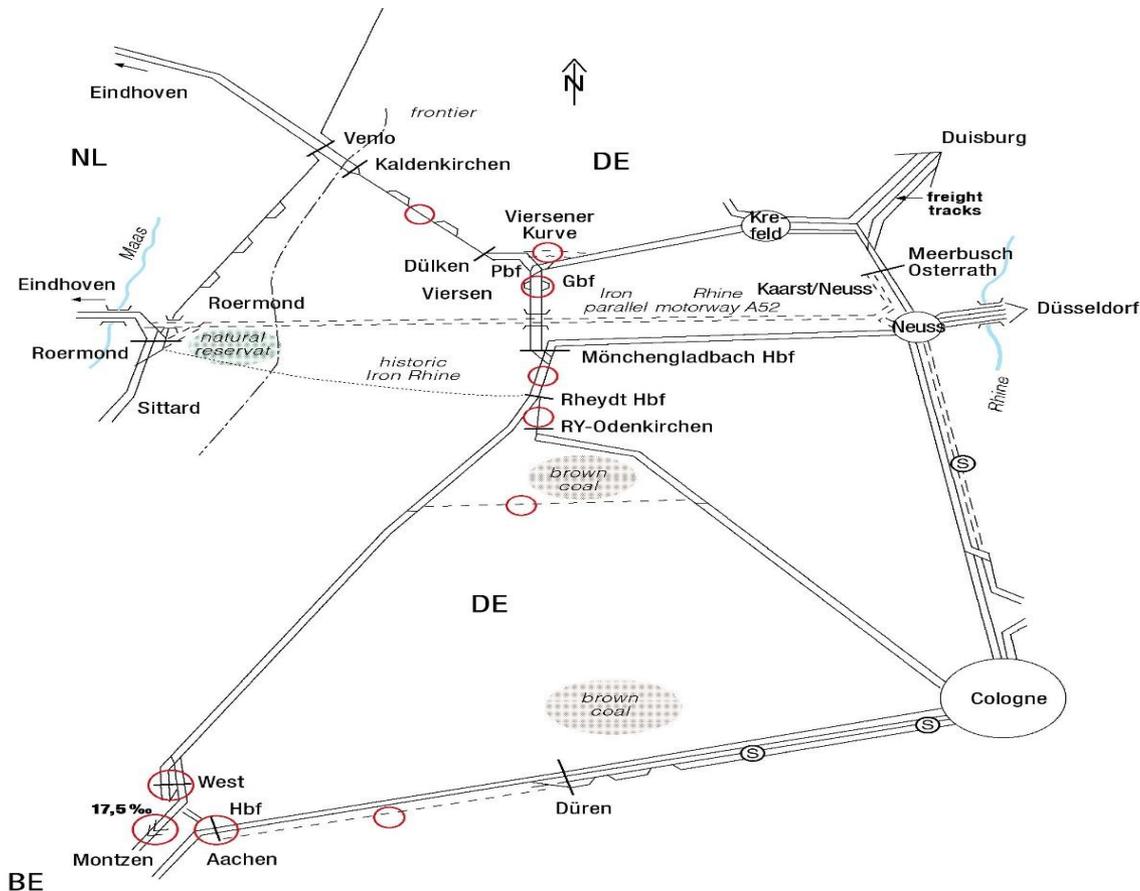
Laufweg bei Vorhandensein des Eisernen Rhein

Lüttich(BE) – Visé (Maastal)(BE) – Maastricht(NL) – Roermond(NL) –
Eiserner Rhein – Neuss/Kaarst(DE) – Krefeld-Linn(DE) und weiter

Entfernung Lüttich – Krefeld-Linn = 138 km, **Steigung max 8‰**

Neustart für den Eisernen Rhein

Der Eisernen Rhein via N280/A52 Roermond – Neuss löst im Streckenbereich Aachen/Köln/Neuss/Krefeld/Viersen/Aachen alle betrieblichen Probleme



Neustart für den Eisernen Rhein

Wesentliche Konsequenz aus Folie 28

Güterverkehr im Mischverkehr mit SPV in Deutschland nur noch auf den Strecken: Neuss – Köln und Neuss – Meerbusch-Osterath – Abzw. Krefeld Lohbruch
Ferner: nicht Zeit gebundene Spezialverkehre (häufig mit Lademaßüberschreitung) verbleiben auf dem Laufweg über Aachen West

Konsequenz: alle Strecken im Bereich Aachen/Köln/Neuss/Krefeld/Kaldenkirchen/M/Gladbach/Aachen dienen nur noch dem SPV, Aachen – Köln und neu Aachen – M/Gladbach – Krefeld – Duisburg dem SPFV und SPNV alle übrigen nur dem SPNV

Neustart für den Eisernen Rhein

Ermittlung der Umlaufzeit eines Containerzuges von Antwerpen zu Zielen in Westdeutschland, Teil I

Container Route von Antwerpen Hafen via Eiserner Rhein Variante A 52 bis Neuss zu den Zielen (Hinfahrt von Antwerpen zu den Zielen in Westdeutschland)	Container-Terminal Antwerpen Hafen Ent- und Beladezeit (min) (geschätzt)	Fahrzeit eines Containerzuges von Antwerpen Hafen bis Lier (min) (geschätzt)	Fahrzeit eines Containerzuges von Lier nach Neuss bzw Meerbusch gemäß Bildfahrplanstudie (min)	Fahrzeit eines Containerzuges von Neuss bzw Meerbusch bis zum Zielpunkt (min) (geschätzt)	eventuell notwendige Rangierfahrt bis zum Entladevorgang (min)	Entladezeit und Beladezeit eines Containerzuges im Ziel-Terminal (min) (geschätzt)
	1	2	3	4	5	6
Dbg-Ruhrort Hafen	300 min x.)	20 min	/ .43-/.40 = 117 min	50 min	30 min	300 min x.)
Rheinhausen log port I	300 min x.)	20 min	/ .16-/.18 = 122 min	30 min	30 min	300 min x.)
Hohenbudberg log port III	300 min x.)	20 min	/ .51-/.48 = 117 min	25 min	30 min	300 min x.)
Neuss	300 min x.)	20 min	/ .55-/.54 = 119 min	10 min	45 min	300 min x.)
Kön-Eifeltor	300 min x.)	20 min	/ .08-/.11 = 123 min	70 min	45 min	300 min x.)

x.) 1 Container Behandlung 3 min, 50 Wagen pro Containerzug angenommen

Neustart für den Eisernen Rhein

Ermittlung der Umlaufzeit eines Containerzuges von Antwerpen zu Zielen in Westdeutschland, Teil II

Abgangsbahnhof für einen Containerzug aus Westdeutschland nach Antwerpen (Rückfahrt von den Abgangsbahnhöfen in Westdeutschland nach Antwerpen)	eventuell notwendige Rangierfahrt nach Beladevorgang und Zugbildungszeit (min) (geschätzt)	Fahrzeit eines Containerzuges vom Abgangsterminal nach Neuss bzw Meerbusch (min) (geschätzt)	Fahrzeit eines Containerzuges von Meerbusch bzw Neuss nach Lier gemäß Bildfahrplanstudie (min)	Fahrzeit eines Containerzuges von Lier bis nach Antwerpen Hafen (min) (geschätzt)	Summe = Tagesumlaufzeit eines Containerzuges (min)
	7	8	9	10	11
Dbg-Ruhrort Hafen	30 min	50 min	$/.15 - /.09 = 114$ min	20 min	1031 min = 17,2 h
Rheinhausen log port I	30 min	30 min	$/.37 - /.24 = 107$ min	20 min	989 min = 16,5 h
Hohenbudberg log port III	45 min	25 min	$/.45 - /.44 = 119$ min	20 min	1001 min = 16,7 h
Neuss	45 min	10 min	$/.18 - /.13 = 115$ min	20 min	984 min = 16,4 h
Kön-Eifeltor	45 min	70 min	$/.06 - /.01 = 115$ min	20 min	1108 min = 18,5 h

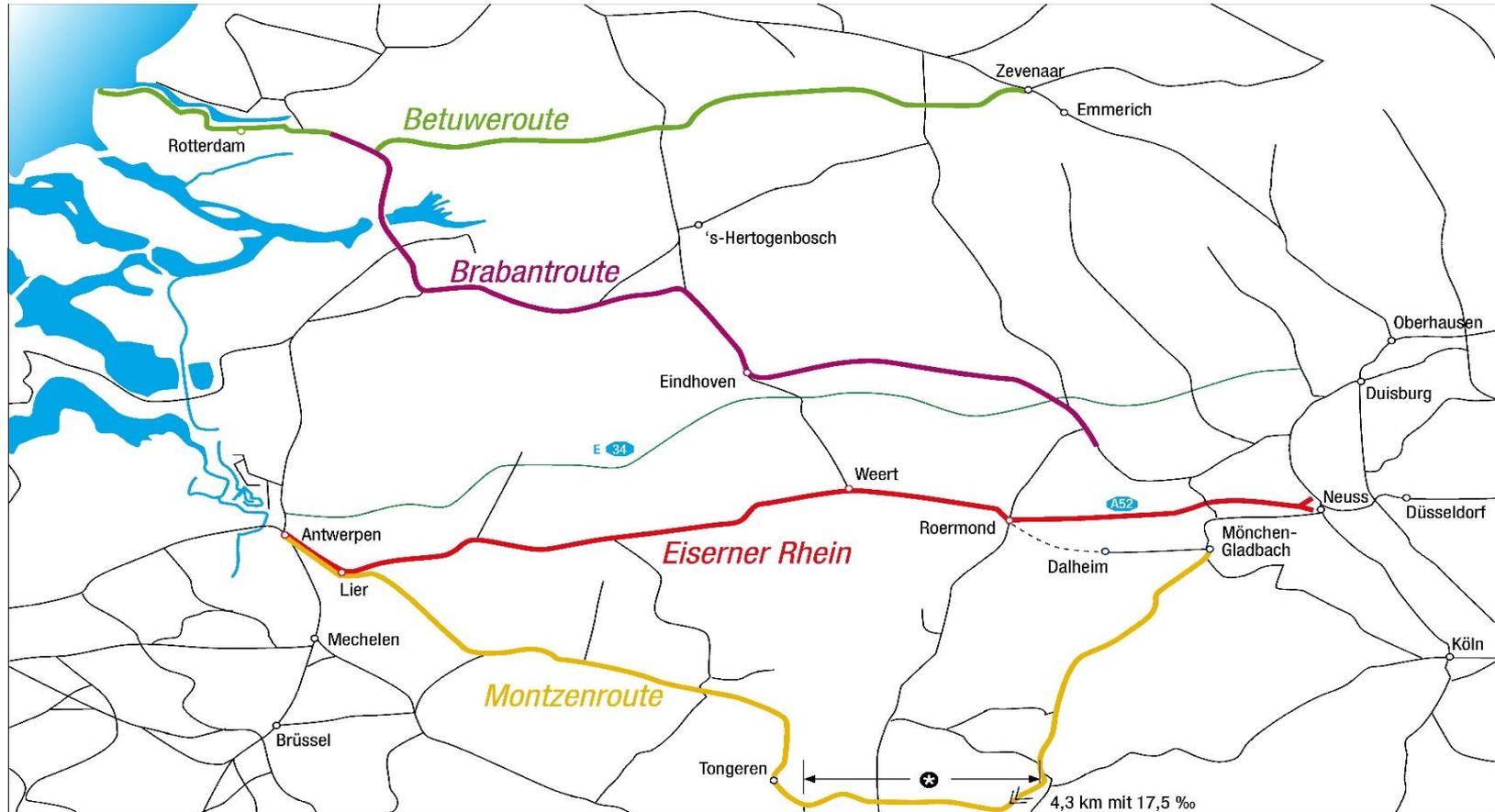
Neustart für den Eisernen Rhein

Wasserstoffverkehr Antwerpen – Duisburg auf der Schiene

Ein Wasserstoffverkehr Antwerpen – Duisburg auf der Schiene, so wie er am 14.02.2023 zwischen der belgischen und deutschen Regierung vereinbart wurde, ist sinnvoll auf der Schiene nur auf einem Eisernen Rhein entlang der historischen Route Antwerpen – Roermond und weiter mit einem Neubau entlang der Straße N280(NL)/A52(DE) bis Neuss/Kaarst möglich

Neustart für den Eisernen Rhein

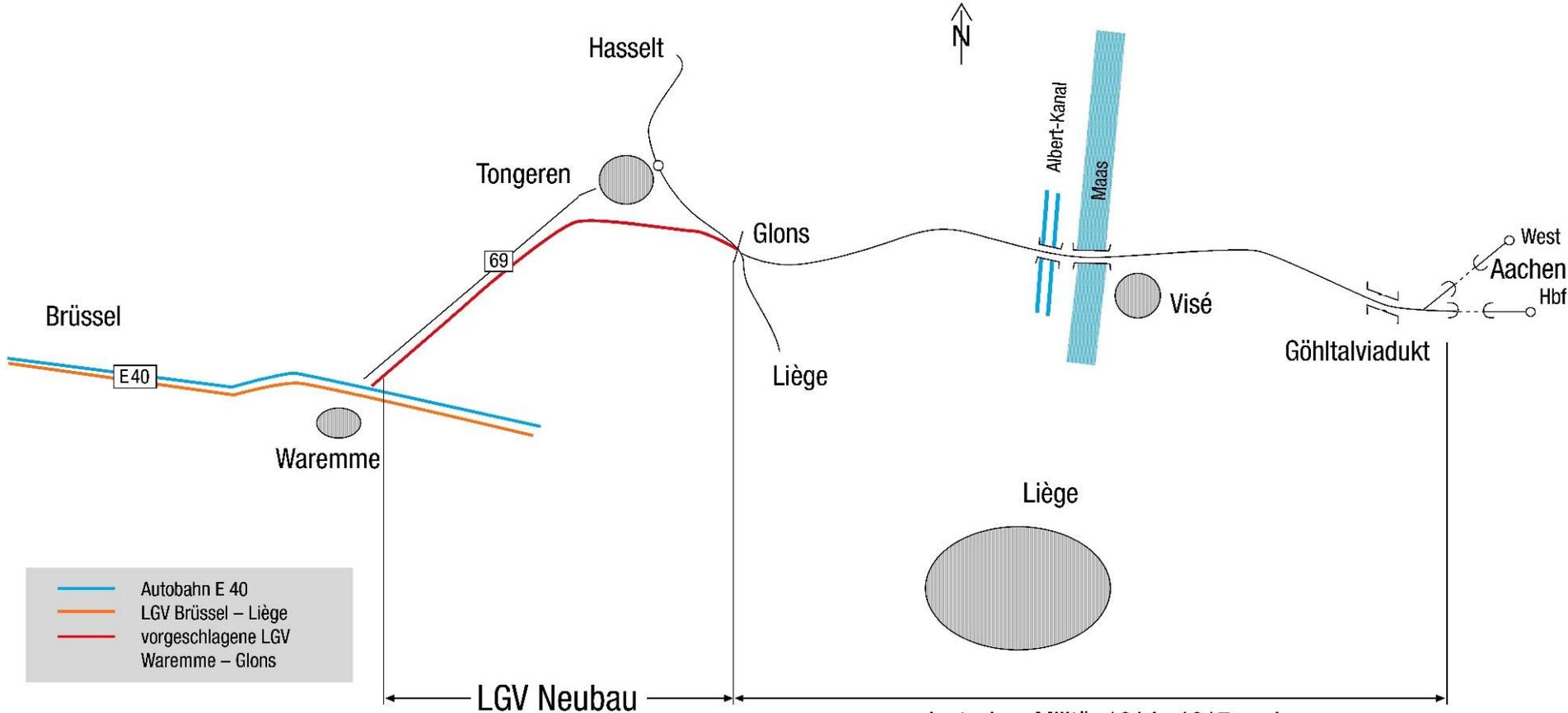
Situation zur Montzen-Route bei vollständigem Aus- und Neubau des ER entlang des Laufwegs Antwerpen – Weert – Roermond – Kaarst/Neuss



⊛ = 2-gleisiger elektrifizierter Streckenabschnitt ohne jeglichen Zugverkehr bei Verlängerung des Eisernen Rhein entlang N280 (NL)/A52 (DE) bis Neuss

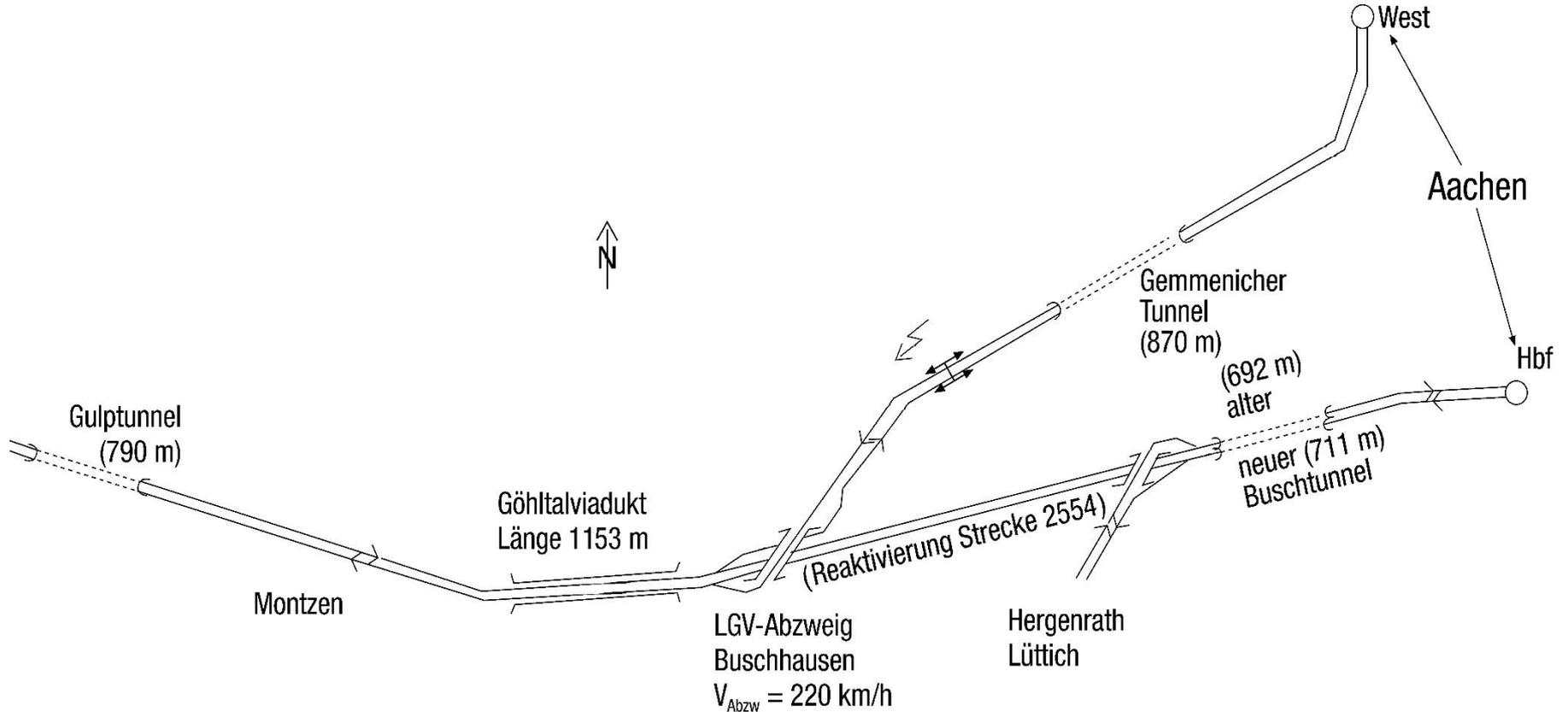
Neustart für den Eisernen Rhein

Vorschlag für einen großräumigen HGV-Bypass um Liège



Neustart für den Eisernen Rhein

Verknüpfung HGV Bypass um Liège mit Aachen Hbf und Aachen West



Neustart für den Eisernen Rhein

Abschätzung Reisezeit Brüssel Midi – Aachen Hbf bei Umfahrung Liège Bypass

Brüssel Midi – Durchfahrt Leuven	= 19,0 min
Beschleunigung von 200 auf 300 km/h =	1,5 min
Leuven – Waremme auf bestehender LGV	= 50 km
LGV Neubau Waremme – Ortschaft Glons (SE-lich Tongeren)	= 20 km
Ortschaft Glons (SE-lich Tongeren) – Abzweig LGV Buschhausen (E-lich von Montzen) Umtrassierung auf 300 km/h	= 34 km
104 km mit $V=300$ km/h = $(104 \times 60 : 300) \times 1,06$	= 22,0 min
Bremsverzögerung von 300 auf 120 km/h	= 1,4 min
Abzweig LGV Buschhausen – Aachener Buschtunnel (= Reaktivierung der Strecke Nr. 2554)	= 4 km
$(4 \times 60 : 120) \times 1,06 =$	= 2,1 min
Fahrzeit Aachener Buschtunnel – Aachen Hbf	= 4,0 min
	$\Sigma = 50,0$ min

Die Reisezeit eines THA Brüssel Midi – Aachen Hbf mit Halt in Liège-Guillemins = 69,0 min

Die Reisezeitverkürzung Brüssel-Midi – Aachen Hbf bei Umfahrung Liège Bypass kann mit 19 min angesetzt werden

Neustart für den Eisernen Rhein

Fahrzeitabschätzung für einen ICE mit 300 km/h Brüssel Midi – Aachen West

Brüssel Midi – Durchfahrt Leuven	= 19,0 min
Beschleunigung von 200 auf 300 km/h =	1,5 min
Leuven – Waremme auf bestehender LGV	= 50 km
LGV Neubau Waremme – Ortschaft Glons (SE-lich Tongeren)	= 20 km
Ortschaft Glons (SE-lich Tongeren)– Abzweig LGV Buschhausen (E-lich von Montzen) Umtrassierung auf 300 km/h	= 34 km
104 km mit $V=300$ km/h = $(104 \times 60 : 300) \times 1,06$	= 22,0 min
Bremsverzögerung von 300 auf 120 km/h	= 1,5 min
Fahrt Abzweig LGV Buschhausen – Gemmenicher	
Tunnel = $(3,5 \times 60 : 120) \times 1,06 = 1,85$ min	~ 2,0 min
Fahrzeit Gemmenicher Tunnel – Aachen West	= 6,0 min
	$\Sigma = 52,0$ min

Neustart für den Eisernen Rhein

Fahrzeitabschätzung für ICE Brüssel Midi – Duisburg Hbf

Fahrzeit Brüssel-Midi – Aachen West aus Folie 37	= 52,0 min
Haltezeit Aachen West	= 3,0 min
Fahrzeit Aachen West – MGladbach Hbf	= 29,0 min
Haltezeit MGladbach Hbf	= 2,0 min
Fahrzeit MGladbach Hbf – Krefeld Hbf	= 14,0 min
Haltezeit Krefeld Hbf	= 2,0 min
Fahrzeit Krefeld Hbf – Duisburg Hbf	= 12,0 min
Fahrzeit Brüssel-Midi – Duisburg Hbf	= 114,0 min

Die derzeit kürzeste Reisezeit Brüssel Midi – Duisburg Hbf
über Liège Guillemins – Köln Hbf mit THA 9423 beträgt 156,0 min

***Eine Reisezeitverkürzung Brüssel – Ruhrgebiet
von 42 min ist von allerhöchster Priorität !***

Durch Ausschöpfen aller Verbesserungen können ohne Änderung der
Linienführung noch einmal 4 min Fahrzeit zwischen Aachen West und
Duisburg gewonnen werden.

Neustart für den Eisernen Rhein

Reisezeitverkürzung nach Brüssel Midi von Abgangsbahnhöfen
im Niederrhein

Verbindungen von Krefeld, MGladbach und Viersen nach Brüssel Midi	kürzeste Reisezeit in 2023	Reisezeit mit ICE Dortmund – Brüssel über HGV- Bypass Liège	Reisezeit- verkürzung
Krefeld Hbf – Brüssel-Midi	3 h	1h 40 min	- 80 min = - 44,4%
MGladbach Hbf – Brüssel Midi	2 h 45 min	1h 26 min	- 79 min = - 47,9%
Viersen – Brüssel Midi	3 h 02 min	1h 52 min	- 70 min = - 38,4%

Neustart für den Eisernen Rhein

Verbindungen von Roermond/Sittard/Heerlen nach Brüssel Midi

Vorschlag Verlängerung NS-IC Enkhuizen – Heerlen (5-Wagen Dosto-Einheit) von Heerlen nach Aachen West – Aachen Hbf

NS-IC Enkhuizen – Amsterdam – Utrecht – Eindhoven – Heerlen – Aachen Hbf

Roermond ab: 09.40 NS-IC 13925

Sittard ab: 09.56 NS-IC 13925

Heerlen an: 10.11 NS-IC 13925

Heerlen ab: 10.16 NS-IC 13925

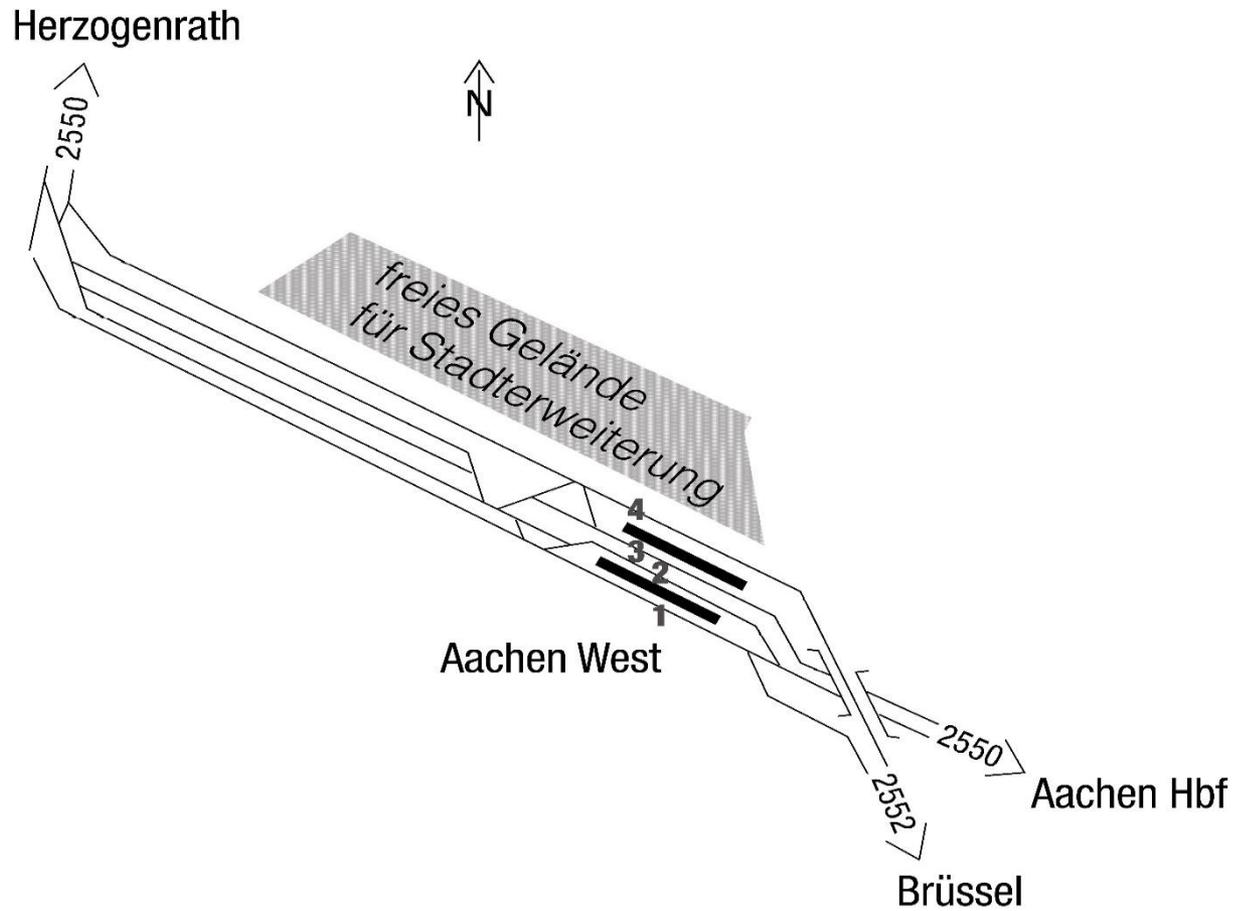
Aachen West an: 10.32 NS-IC 13925 (gleicher Bahnsteig)

Aachen West ab: 10.39 ICE Dortmund – Brüssel

Brüssel Midi an: 11.31 ICE Dortmund – Brüssel

Neustart für den Eisernen Rhein

Umbau Aachen West für ICE-Verkehr nach Brüssel



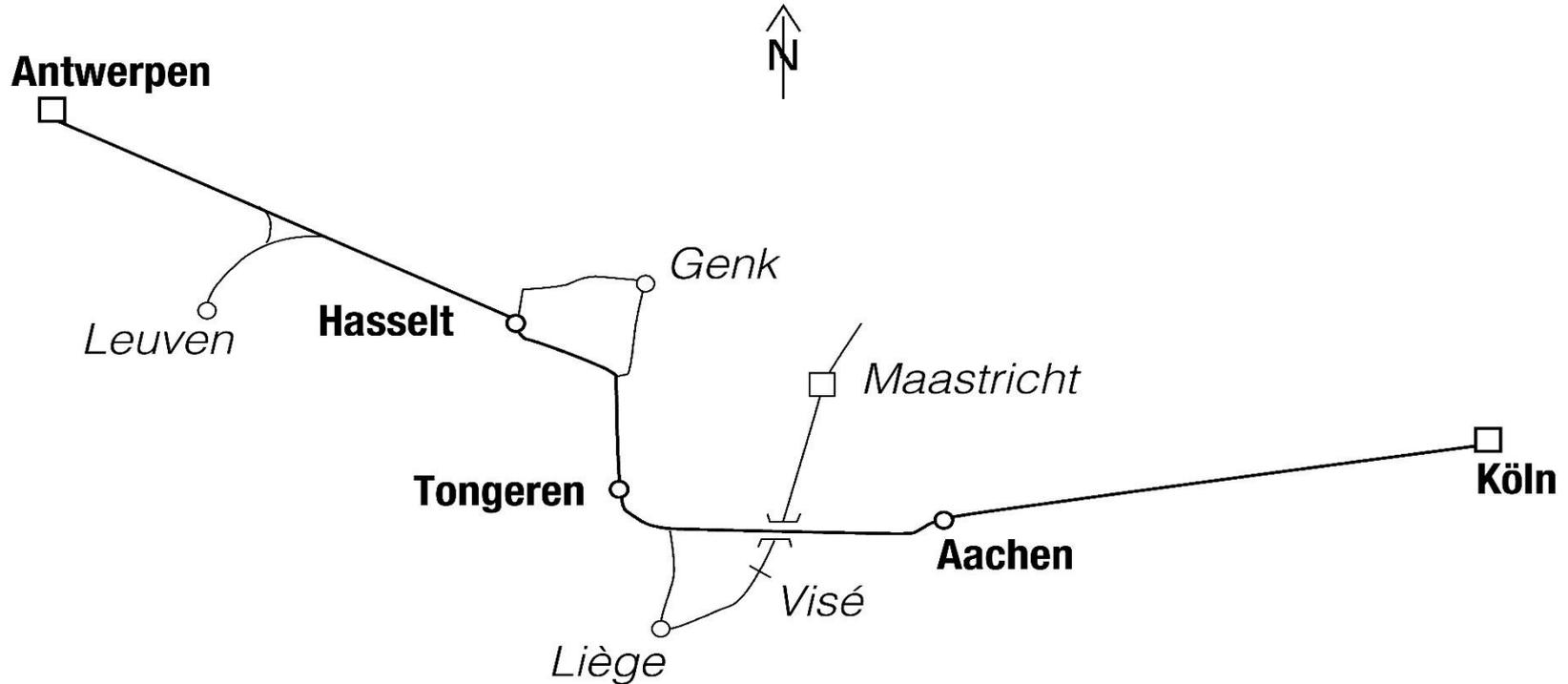
Neustart für den Eisernen Rhein

Reisezeitvergleich von Roermond bis Heerlen nach Brüssel Midi
über zwei verschiedene Laufwege

Von	Nach	Laufweg	Kürzeste Reisezeit	Laufweg bei Existenz des ER entlang N280(NL)/A52(DE)	kürzeste Reisezeit	Reisezeitverkürzung
Roermond	Brüssel-Midi	Maastricht – Liège Guillemins	2 h 30 min	Heerlen – Aachen West – ICE Bypass Liège	1 h 51 min	39 min = - 26,0 %
Sittard	Brüssel-Midi	Maastricht – Liège Guillemins	2 h 14 min	Heerlen – Aachen West – ICE Bypass Liège	1 h 35 min	39 min = - 29,1%
Heerlen	Brüssel-Midi	Maastricht (Bus) – Liège Guillemins	2 h 15 min	Aachen West – ICE Bypass Liège	1 h 15 min	1 h = - 44,4%

Neustart für den Eisernen Rhein

Vorschlag für einen grenzüberschreitenden IC 200 Antwerpen - Köln



Orte in fester Schreibweise = Halte des IC200 Antwerpen – Köln

IC 200 Antwerpen – Köln alle 2 h bildet mit IC 200 Oostende – Köln alle 2 h (Folie Nr. 44) Stundentakt im Abschnitt Aachen - Köln

Neustart für den Eisernen Rhein

Bedienung von Liège Guillemins bei Existenz des ER entlang N280(NL)/A52(DE)

IC 200 Ostende – Brüssel – Liège-Guillemins – Eupen verkehrt neu alle 2 h

Oostende – Brüssel – Liège-Guillemins – Aachen Hbf – Köln (Mehrsystem erforderlich)

Anschlusszug Liège-Guillemins – Eupen.

IC 200 (3kV) Kortrijk – Brüssel – Liège-Guillemins – Welkenraedt wird stündlich bis Aachen Hbf verlängert. Anschluss hier an ICE nach Köln – Frankfurt(M) und THA nach Köln – Düsseldorf. Entfall bisheriger Zug Spa – Aachen im Abschnitt Welkenraedt – Aachen Hbf

Eine derzeitige THA-Verstärkereinheit im Abschnitt Brüssel – Paris verkehrt morgens Liège Guillemins – Brüssel – Paris und abends Paris – Brüssel – Liège Guillemins

ICE Frankfurt(M) – Brüssel und THA Düsseldorf – Köln – Brüssel – Paris verkehren über Liège Bypass.

Zusätzlich neu stündlich RE Liège-Guillemins – Duisburg Hbf (Folie Nr. 16)

IC 200 Oostende – Köln alle 2 h bildet mit IC 200 Antwerpen – Köln alle 2 h (Folie Nr 43)
Stundentakt im Abschnitt Aachen - Köln

Neustart für den Eisernen Rhein

Gesamtpaket Realisierung Eiserner Rhein

Gesamtpaket Realisierung Eiserner Rhein besteht aus 2 Teilen

Teil I: Realisierung Eiserner Rhein via N280(NL)/A52(DE)

Federführung Deutschland unter Zuarbeit Belgien (Ausbau Lier – Weert(NL) für Aufnahme ER-Verkehr) und Niederlande (Knoten Roermond und Weert)

Teil II: Realisierung aller Neu- und Ausbaumaßnahmen für HGV- Bypass um Liège

Federführung Belgien unter Zuarbeit Deutschland und Niederlande (ggfs 2-gleisiger Ausbau Heerlen – Herzogenrath)

Förderung >50% durch EU, da **ausschließlich** grenzüberschreitende Maßnahmen betroffen

Neustart für den Eisernen Rhein

Die Vorteile eines reaktivierten ER entlang der Route N280(NL)/A52(DE)

- 1.) Kürzeste Entfernung zwischen Antwerpen/Zeebrügge und den Zielen im Ruhrgebiet
- 2.) Niedriger Streckengradient ermöglicht das Befördern von hoher Last mit einem Triebfahrzeug
- 3.) Vermeiden des Fahrtrichtungswechsels in Aachen West
- 4.) Ermöglichen des Ziels der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene (Charts 30 und 31)
- 5.) Wasserstoffverkehr Antwerpen – Duisburg auf der Schiene

Neustart für den Eisernen Rhein

Statement zur Montzen-Route

Frage:

warum wird seitens Belgiens solange an der Montzen-Route festgehalten?

Antwort:

Ursache ist der innerbelgische Sprachenstreit zwischen den Wallonen und Flamen. Der Verkehr auf der Montzen-Route beschert den Französisch sprechenden Triebfahrzeugführern aus dem Raum Lüttich zahlreiche Arbeitsplätze. Alle diese Arbeitsplätze würden ersatzlos wegfallen, wenn der Verkehr von den belgischen Seehäfen zu den Zielen in Westdeutschland wieder ausschließlich über den Eisernen Rhein entlang der Route N280(NL)/A52(DE) abgewickelt werden würde.

Neustart für den Eisernen Rhein

Lösungsansatz zum innerbelgischen Sprachenstreit

Neue Triebfahrzeugführerarbeitenplätze für Tf aus dem Raum

Lüttich im Schienenpersonenverkehr durch

1.) 2-stündliche Verlängerung des IC 200 Oostende – Lüttich

nach Köln und durch

2.) neu vorgeschlagenen stündlichen 3-Länder- Regional-

express Lüttich – Duisburg

Neustart für den Eisernen Rhein

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !