

Perspektive für die Region Aachen im europäischen Schienenverkehr erhalten

Die Region Aachen liegt an einer der wichtigsten transeuropäischen Verkehrsachsen und droht nun vollständig abgeschnitten zu werden. Setzen sich die aktuellen Entwicklungen fort, wird in ca. drei bis fünf Jahren kein Hochgeschwindigkeitszug mehr am Aachener Hauptbahnhof halten, und das Nahverkehrsangebot wird sich deutlich verschlechtern. Was ist passiert?

Halt des neuen ICE von Frankfurt nach London am Aachener Hauptbahnhof

Nach den ursprünglichen Planungen wollte die Deutsche Bahn (DB) bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 mit ihrem neuen ICE von Frankfurt nach London in Aachen halten. Dafür sind aufwendige Sicherheitsumbauten im Aachener Hauptbahnhof nötig. Die Verhandlungen mit der Stadt Aachen über die Ausführung waren schon sehr weit fortgeschritten, als die Bahn das Projekt vorläufig auf Eis legte. Der Hersteller Siemens hat technische Probleme und kann frühestens 2016 die Spezialzüge liefern. Die Durchfahrtsgenehmigungen für Belgien, Frankreich und den Kanaltunnel kann die DB erst nach Auslieferung der Züge und Abnahme durch das Eisenbahnbundesamt beantragen.

Die nationale französische Bahngesellschaft SNCF hat lange auf allen Ebenen versucht diese Pläne zu durchkreuzen. Als neue Strategie sucht sie nun die direkte Konkurrenz und plant ihren Eurostar schon vor dem ICE auf gleicher Strecke einzusetzen. Da aber weder in Köln noch in Aachen die nötigen Sicherheitseinrichtungen vorhanden sind, ist es wahrscheinlich, dass der Eurostar nach seinem Halt in Brüssel direkt bis nach Frankfurt durchfährt.

Die Bahnstrecke zwischen Aachen und Düren ist schon heute bis an ihre Grenzen ausgelastet. Jeder der neuen London-Züge wird eine der vorhandenen Verbindungen ersetzen. In Aachen werden damit immer weniger Hochgeschwindigkeitszüge halten. Durch die verstärkte Konkurrenz zwischen DB, SNCF und SNCB hat sich die Deutsche Bahn im Frühjahr aus der gemeinsamen Thalys-Betreibergesellschaft zurückgezogen. Als direkte Folge gelten seit Ende März 2012 keine ICE-Tickets mehr in den Thalys-Zügen. Fahrscheine können nun nur noch über die Thalys-Webseite und über die offiziellen Verkaufsstellen gelöst werden. Für Inhaber von Jahres-Abo-Tickets inkl. ICE-Nutzung gibt es nun nur noch sechs statt bisher 56 2. Klasse Sitzplätze in den Thalys-Zügen. Wenn keiner dieser Plätze mehr frei ist, müssen Pendler nun zusätzlich einen Zuschlag von 6,00 EUR pro Strecke bezahlen. Es ist auch zu befürchten, dass auch diese wenigen zuschlagsfreien Plätze bald gestrichen werden.

Die Stromwechselstelle im Aachener Hauptbahnhof

Beim Grenzübertritt von Deutschland nach Belgien müssen alle Lokomotiven die Spannung von Wechsel- auf Gleichstrom umschalten. Damit auch Züge ohne diese sehr aufwendige Technik in den Aachener Hauptbahnhof einfahren können, gibt es dort seit jeher eine Stromwechselstelle. Diese technische Vorrichtung bringt bisher für Aachen die erfreuliche Notwendigkeit mit sich, dass alle Züge vor dem Grenzübertritt zum Stromwechsel im Aachener Hauptbahnhof für wenige Minuten halten müssen. Darin sieht die DB bisher auch den Hauptgrund für den Halt des ICE Frankfurt-London in Aachen.

In den nächsten Jahren steht eine Sanierung der mittlerweile maroden Stromwechselstelle an. Es gibt seitens der DB Netz und der belgischen INFRABEL Überlegungen diese aus dem Aachener Hbf auf die offene Strecke nahe der belgisch/deutschen Grenze zu verlegen. Der modernere „fliegende Wechsel“ bringt auf dem ersten Blick den Vorteil, dass der Stromwechsel bei laufender Fahrt erfolgen kann und damit kein Halt mehr nötig ist. Verheerend für Aachen sind aber der gleichzeitige Verlust des Hochgeschwindigkeitshalts und der Anschluss an das belgische Nahverkehrsnetz nach Eupen und Lüttich.

EXPO in Lüttich schafft Fakten

Sollte die Bewerbung von Lüttich als EXPO-Standort 2017 erfolgreich sein, hätte Lüttich beinahe ein verbrieftes Anrecht auf einen eigenen Hochgeschwindigkeitshalt. Zwei Stopps in so kurzer Distanz sind aber unrealistisch. Der Verlierer wird Aachen sein.

Bau eines dritten Gleises zwischen Aachen und Düren

Der Güterumschlag der ZARA-Häfen (Zeebrügge (B), Antwerpen (B), Rotterdam (NL), Amsterdam (NL)) ist heute fast dreimal so hoch wie der der deutschen Hochseehäfen. Durch die ambitionierten Ausbaupläne des Hafens Antwerpen wird das Güteraufkommen durch die Hinterlandverkehre in der Region Aachen weiterhin stark ansteigen. Wenn keine neuen Kapazitäten geschaffen werden, wird dies zwangsläufig auch zu Engpässen im Personenschienenverkehr führen. Der gesamte Integrale Taktfahrplan (ITF) und damit die Abstimmung der Züge untereinander ist gefährdet. Es fehlen schon heute Gleiskapazitäten für die Einrichtung neuer Nahverkehrsverbindungen. Die Einführung des schon lange geforderten 30 Minuten-Taktes der Euregiobahn zwischen Aachen und Alsdorf bedeutet z.B., dass die Regionalbahn von Aachen nach Mönchengladbach ab Dezember 2012 nicht mehr in Kohlscheid hält. Der rasche Bau eines dritten Gleises zwischen Aachen und Düren sowie der Ausbau des Kölner Knotens und der Neubau des Eisernen Rheines als Entlastungsstrecke für den Güterverkehr zwischen dem Antwerpener und dem Duisburger Hafen können die Gleisanlagen rund um Aachen entlasten.

Unabhängig davon, muss dringend in den Lärm- und Gefahrenschutz an den stark frequentierten Bahnstrecken investiert werden. Da nur noch freie Gleiskapazitäten in der Zeit zwischen 0:00 und 4:00 Uhr vorhanden sind, wird der nächtliche Güterverkehr in Zukunft noch stark zunehmen.

Wir Grüne fordern ein zukunftsfähiges Konzept für den Schienenverkehr in der Region Aachen.

Unsere Ziele sind:

- Hochgeschwindigkeitszüge müssen auch in Zukunft in Aachen halten
- Die fehlende Infrastruktur für die Züge mit einer Kanaltunneldurchfahrt nach England muss so schnell wie möglich realisiert werden.
- Ausreichende Anzahl von Pendlerplätze im Thalys zwischen Brüssel und Köln
- Sanierung und Erhalt der Stromwechselstelle **im** Aachener Hauptbahnhof
- Neubau eines zusätzlichen 3. Gleises zwischen Aachen und Düren bzw. dem Kölner Knoten.
- Neubau der Güterverkehrsstraße „Eiserner Rhein“.
- Ausrüstung der Bahnstrecke Aachen – Mönchengladbach mit der Signal- bzw. Sicherheitstechnik ERCS/ERTMS.
- Neubau eines Überholgleises für den Güterverkehr in Aachen-Rothe Erde.
- Neubau bzw. Teilnutzung der ehemaligen Bahntrasse zwischen Aachen-Richterich – Grenze D/NL – Kerkrade (Via Avantis).
- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Herzogenrath – Grenze D/NL – Heerlen.
- Ringschluss der Euregiobahn zwischen Alsdorf und Stolberg sowie Elektrifizierung der Gesamtstrecke. Einrichtung eines Abzweiges nach Baesweiler.