



150 JAHRE EISENBAHNVERBINDUNG DEUTSCHLAND- BELGIEN



150 ^{Jahre}
^{Ans}

Eisenbahnverbindung Deutschland - Belgien
De liaisons entre la Belgique et l'Allemagne

150 Jahre

EISENBAHN

Belgien-Deutschland

Herzlichen Glückwunsch !

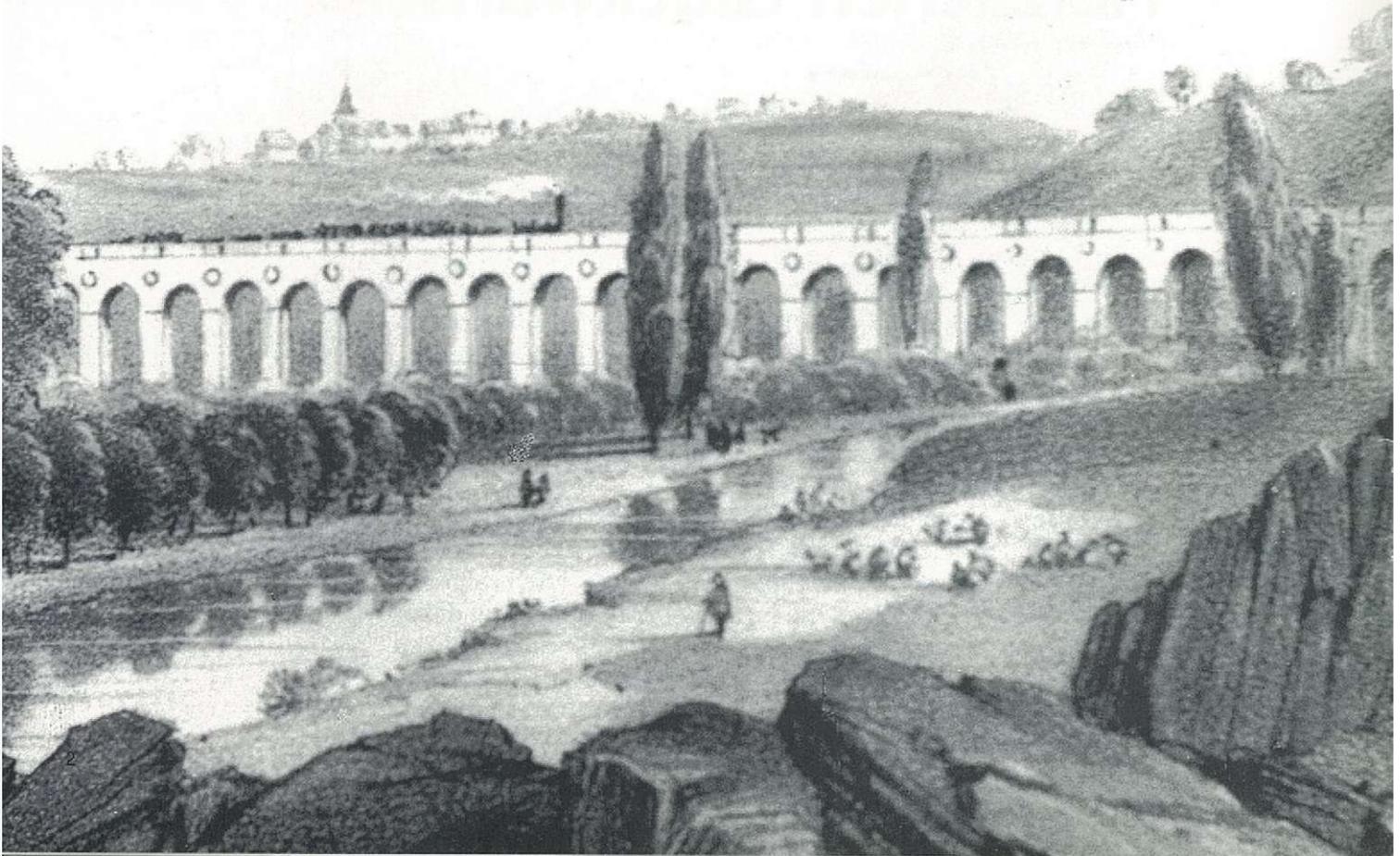
Am Wochenende des 16. und 17. Oktober 1993 feiern die SNCB and die DB 150 Jahre Eisenbahnverbindung Belgien Deutschland. In der Tat haben die Eisenbahner 1843 die letzte Schiene der ersten bedeutenden grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindung gelegt. Sie hat den Reisenden und der Industrie der beiden Nachbarstaaten im Laufe all dieser Jahre immer bessere Dienste erwiesen. Die Veranstaltungen, mit denen das Ereignis auf belgischer Seite in Liittich, Verviers, Eupen und Wel-

kenraedt gefeiert wird, sind ganz auf die Zukunft eingestellt, denn das Hochgeschwindigkeitsprojekt PBKA (Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam) wird der Eisenbahnverbindung Belgien-Deutschland neues Leben einhauchen.

Die Eisenbahnen tragen ebenso mit ihrer Vergangenheit wie mit ihren zahlreichen Zukunftsplänen dazu bei, die Rolle zu verstärken, die beide Länder Seite an Seite im Aufbau Europas spielen.

LÜTTICH - KÖLN im Laufe der (150) Jahre

M. Lambou



Im Jahre 1830 wird Belgien ein unabhängiger Staat. Sehr rasch äußerte dieser Staat die Absicht, über ein leistungsstarkes Verkehrsnetz zu verfügen. So sah das Gesetz vom 1. Mai 1834 bereits vor, die junge Nation mit einem Eisenbahnnetz auszustatten, das die wichtigsten Städte und Industriezentren des Landes miteinander verbinden sollte. Diese Entscheidung führt zu einer weltweiten Neuheit; Belgien wird beweisen, daß es fortan möglich ist, nicht nur Einzeilstrecken zwischen zwei Städten sondern ein ganzes Netz zu bauen und mit Dampflokomotiven zu betreiben. Eine weitere Neuheit besteht darin, daß der Staat diese Strecken selbst bauen und betreiben wird, anstatt dies einer oder mehreren Privatgesellschaften zu überlassen. Die Einweihung des ersten Streckenabschnittes dieses für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnnetzes, am 5. Mai 1835, wird zu einer großen Premiere auf dem europäischen Kontinent.

Die Stadt Lüttich, die Teil dieses Eisenbahnprojekts ist, wird 1842 über eine geneigte Ebene ("plan incliné") erreicht. Die im März 1839 begonnenen Bauarbeiten an der Brücke über das "Val-Benoît" genannte Tal werden am 16. Juli 1842 abgenommen. Die Brücke wird 1937 abgerissen, um zwei Metallbauwerken mit robuster

Oberstruktur Platz zu machen. Das Schicksal ist ihnen aber scheinbar nicht gewogen, denn bereits am 31. August 1939 stürzten sie infolge der Explosion der Minen, die kurz vor dem Ausbruch des "Sitzkriegs" ("drôle de guerre") an den Brückenpfeilern angebracht worden waren, in die Maas. Nach dem Krieg wurden sie durch Metallbrücken ohne Oberbau ersetzt.

Bereits vor dem Bau der geneigten Ebene und der Brücke des Val-Benoît war in Lüttich und Köln von Eisenbahnstrecken die Rede. So schlug John Cockerill dem König der Niederlande, Wilhelm I., 1830 vor, die Eisenbahn in unser Land zu bringen. Ab 1831, einem Jahr nach unserer Unabhängigkeit, wurde in Aachener und Kölner Wirtschaftskreisen der Bau des "Eisernen Rheines" gefordert, der sich an das entstehende belgische Eisenbahnnetz anhängen sollte, um in Richtung der Nordseehäfen eine Alternative zu dem niederländischen Schifffahrtsweg zu bieten.

Dank der Beharrlichkeit zweier Kaufleute, Herr Camphausen aus Köln und Herr Hansemann aus Aachen, wird am 3. Mai 1833 ein "Comité für eine Eisenbahn von Cöln nach Antwerpen" gebildet. Der Staat wird um finanzielle Unterstützung ersucht. Der König Friedrich Wilhelm III. zeigt jedoch so wenig Interesse wie beim Rhein-Weser-Projekt. Am 5. Dezember 1833 genehmigt er dann

endlich den Bau, lehnt jedoch staatliche Garantien für Verzinsung und Amortisation des Kapitals ab. Trotz dieses Vorbehalts sind bis Anfang 1834 so viele Aktien verkauft, daß mit der Vorbereitung der Bauarbeiten begonnen werden kann.

Die in 1837 definitiv festgelegte Linienführung hatte zu einer Auseinandersetzung zwischen den Aachener und Eupener Behörden geführt. Letztere setzten sich für die Linienführung über Eupen, Raeren und Stolberg ein, und Aachen sollte nicht berücksichtigt werden. Dies löste eine Protestwelle bei den Verantwortlichen der Stadt Aachen aus, die schließlich eine Entscheidung zugunsten der Kaiserstadt herbeiführte.

Die "Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft", die die Konzession auf preussischer Seite erhielt, hat ab 1840 mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. Die belgischen Behörden erwerben 4 000 Aktien dieser Gesellschaft und das damit verbundene Stimmrecht im Verwaltungsrat. Der erste, 7 km lange Streckenteil von Köln nach Müngersdorf wird am 2. August 1839 in Betrieb genommen. Obschon diese Strecke damals keine wichtigen Punkte bediente, war ihr Erfolg dermaßen groß, daß allen Erwartungen entgegen zwischen dem 2. August und dem 31. Oktober 50 300 Fahrgäste befördert wurden. Der Streckenteil Müngersdorf-Aachen wird dem Verkehr am 6. September

1841 übergeben. In den ersten 4 Monaten werden 110 280 Fahrgäste auf der Verbindung Köln-Aachen gezählt.

Den drei ersten von Longridge & Cp., England, gebauten Lokomotiven folgten bald eine aus deutscher Hand - von Dobbs & Pönsgen, Aachen - und dann mehrere englische und belgische.

In Belgien ist der Bau des letzten Abschnitts der Eisenbahnverbindung, zwischen Verviers und Aachen, mit Schwierigkeiten verbunden. Wie zwischen Lüttich und Verviers, einer Strecke mit zehn Tunnel, müssen auch hier neun Tunnel mit einer Länge von insgesamt 1 350 Meter sowie drei große Brücken gebaut werden, um die Windungen der Weser zu überwinden. Außerdem müssen auf damals preußischem Gebiet ein Tunnel errichtet und vor und hinter Ronheide (heute Aachen Süd) geneigte Ebenen angelegt werden.

Unter diesen zahlreichen Bauwerken sind die 200 Meter lange und 18 Meter hohe Brücke in Dolhain, Belgien, und die 209 Meter lange und 40 Meter hohe Hammersbrücke in Hergenrath, damals Preußen, heute Belgien, erwähnenswert.

Der Schienenschluß zwischen Belgien und Preußen findet in Herbsthal unter der Brücke der "rue Mitoyenne" statt. Grenzübergangspunkte an der belgisch-preußischen Grenze werden zwei Bahnhöfe:

Welkenraedt auf belgischer Seite und Herbsthal auf preußischer Seite. Der Bahnhof Herbsthal erhält später ein monumentales Bahnhofsgebäude im deutschen Baustil des 19. Jahrhunderts. Die beiden, einige Hundert Meter voneinander liegenden Bahnhöfe werden von einer Straßenbrücke getrennt, in deren Längsachse die Landesgrenze verläuft.

Sobald die Gesamtverbindung fertiggestellt ist, kann 1843, d.h. vor 150 Jahren, die erste wichtige internationale Strecke Antwerpen-Lüttich-Köln eingeweiht werden. Der belgische und der preußische Staat legen Wert auf eine feierliche Einweihung, durch die der Aufwand für den Bau der Strecke gewürdigt wird. Die Feierlichkeiten dauern sechs Tage. Zahlreiche Persönlichkeiten sowie Ihre Majestäten König Leopold I. und Prinzregent Wilhelm, der künftige König Wilhelm I., sind anwesend. Die Feiern finden am 13. Oktober in Antwerpen, am 14. in Lüttich statt. Am 15. Oktober frühmorgens fahren von Lüttich fünf Züge ab, von denen der erste zwei Dampflokomotiven und 26 Wagen vom Typ "Berline" und "Diligence" umfaßt. Ihr Ziel ist die Göhlthal-Brücke, Treffpunkt mit dem preußischen Eröffnungszug. In einer unter der Brücke liegenden Wiese ist ein eleganter Pavillon für die 2 500 geladenen Gäste errichtet worden. Nach den üblichen Trinksprüchen wird die Fahrt nach Köln fortgesetzt. Dort kommt Unruhe auf, als manche der Gäste

in dem leicht vorstellbaren Durcheinander drei Stunden auf ihr Gepäck warten müssen. Aber ein prunkvolles Bankett, in dessen Verlauf die großen Rheinweine reichlich fließen, muntert die Gesellschaft wieder auf. In Preußen gehen die Feierlichkeiten noch an den drei darauffolgenden Tagen weiter.

Der Beginn einer neuen Ära!

Zu dieser Zeit hatte die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft scheinbar noch nicht an die Überquerung des Rheines gedacht, da die Strecke im Endbahnhof "Am Thürmchen" im Norden der Stadt, in der Nähe des Rheines und ungefähr einen Kilometer vom heutigen Hauptbahnhof entfernt endete. Erst später wird die Strecke verlängert und 1859 ein neuer zwischen Dom und Rhein liegender Endbahnhof, der Central-Personenbahnhof, in Betrieb genommen.

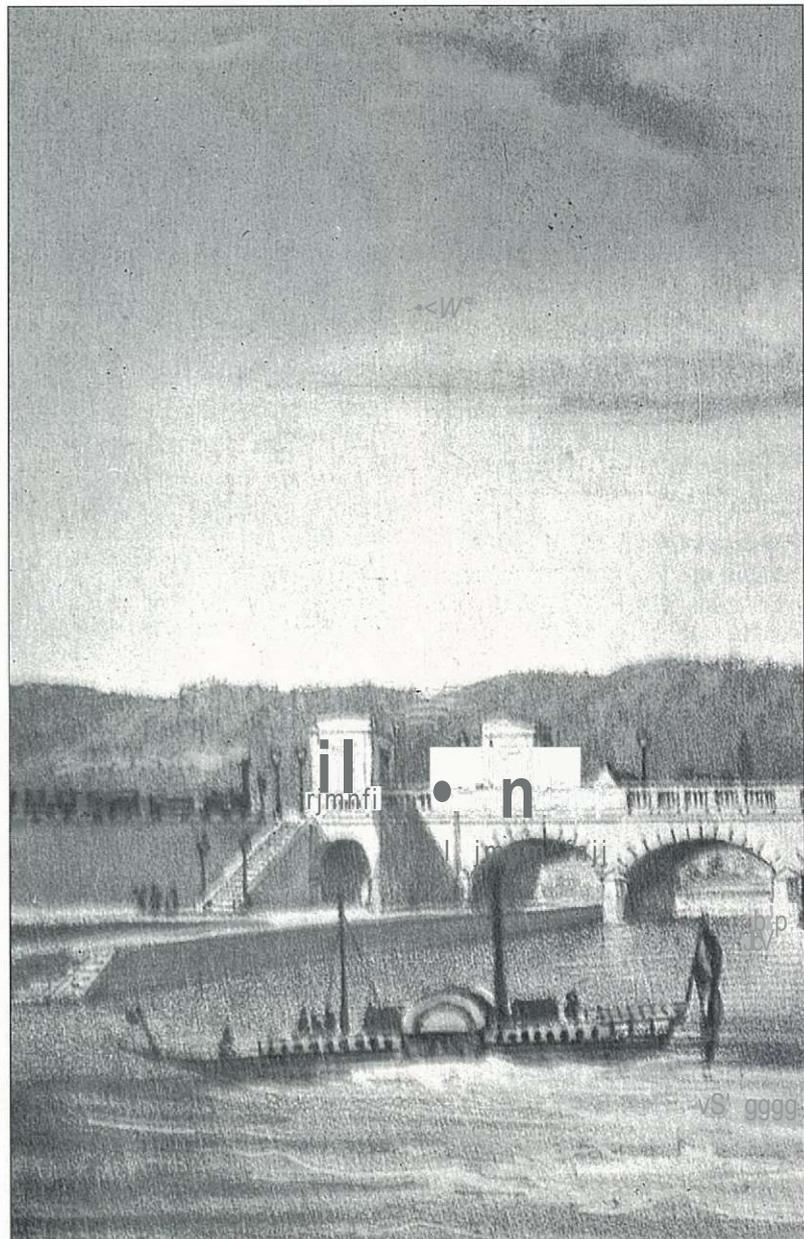
Erst am 3. Oktober 1859, d.h. 16 Jahre nach der Eröffnung der Strecke Lüttich-Aachen-Köln, schließt die monumentale "Dombrücke" von Köln die letzte Lücke der Eisenbahnverbindung Belgien - Deutschland. Jedoch schon 1847 warben Plakate für die durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen Belgien und Berlin. Es bestand trotzdem kein Wider-

spruch, denn es war einfach beschlossen worden, die Eisenbahnwagen mittels Fähren "über den Rhein schwimmen zu lassen".

Die gemeinsame Zollabfertigung der Reisenden zwischen Belgien und Preußen erfolgen in Herbesthal. Welkenraedt gewinnt erst 1870 durch die Eröffnung der Strecke nach Plombières (Bleiberg) an Bedeutung.

Nach dem ersten Weltkrieg werden Belgien durch den Vertrag von Versailles die Gebiete Eupen und Malmédy zugesprochen. Dies bedeutet, daß die belgische Eisenbahn die 12 Kilometer lange Strecke Welkenraedt - Ronheide sowie die Bahnhöfe Herbesthal, Astenet und Hergenrath übernimmt. Der Bahnhof Herbesthal bleibt Grenzbahnhof für den internationalen Personenverkehr, während in den Nahverkehrsügen die Zollabfertigung der Reisenden in Astenet und Hergenrath erfolgt.

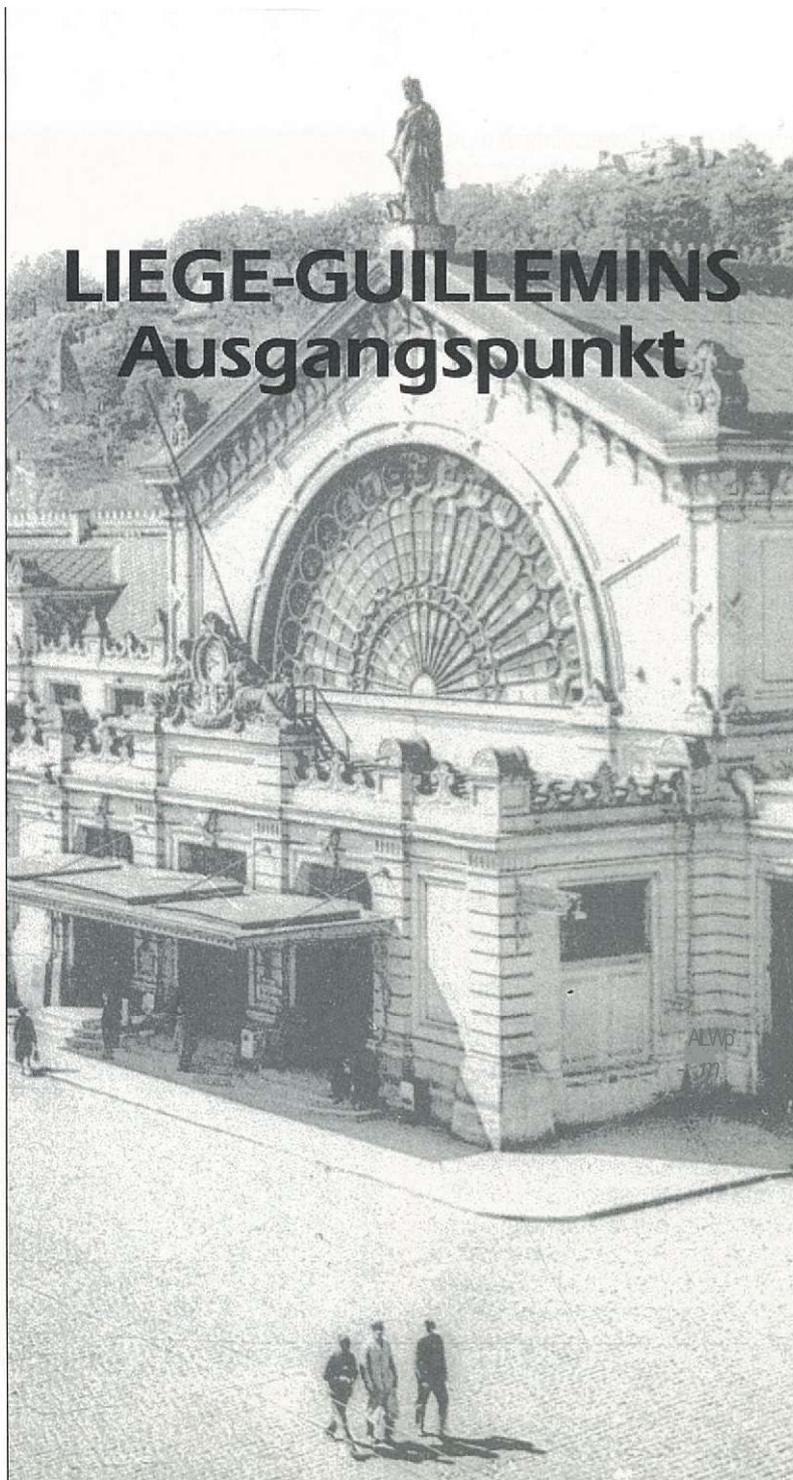
Güter werden bis 1914 in Belgien, im Bahnhof Verviers-Ouest verzollt. Die Wagen verkehren mit Plomben versiegt zwischen den beiden Ländern und werden in Verviers zollamtlich behandelt. Der Verkehr nimmt rasch zu, so daß die Räume für die Zollabfertigung nicht mehr ausreichen. Die Verwaltung muß daraufhin einige Jahre lang die Keller der angrenzenden Gebäude anmieten, um darin die abzufertigenden Frachtstücke zu lagern.



Der belgischen Eisenbahn fällt nicht nur der Bahnhof Herbesthal zu, sondern auch der Lokomotivschuppen, Ausgangspunkt des Verkehrs ins Landesinnere und nach Deutschland. Es wird auch eine zusätzliche Abzweigungsanlage gebaut, die die Stadt Eupen mit Herbesthal ab dem 1. März 1864 verbindet.

Während des 2. Weltkriegs häufen sich für die Strecke Lüttich- Aachen die Mißgeschicke. Im Mai 1940 zerstört die belgische Armee auf ihrem Rückzug mehrere Kunstbauten, die nach provisorischem Wiederaufbau, diesmal von der deutschen Wehrmacht, im September 1944 zerstört werden. Sobald der Verkehr wieder aufgenommen werden konnte, trägt die SNCB sich mit dem Gedanken, ihre Hauptstrecken zu elektrifizieren. Die Elektrifizierungsarbeiten des Streckenabschnitts Lüttich - Verviers-Central werden am 17. Mai 1966 offiziell abgeschlossen. Am nächsten Tag fährt der Eröffnungszug bis Köln.

Heute ist die Strecke dem Personenverkehr vorbehalten. Seit der Einführung des IC/IR-Systems im Jahre 1984 wird die Strecke Ostende - Brüssel - Lüttich - Köln im Taktverkehr betrieben. Sie ist dadurch zu einer von den Fahrgästen sehr geschätzten Verbindung geworden.



Die über Mecheln verlaufende Eisenbahnstrecke von Brüssel nach Lüttich wurde im April 1838 dem Verkehr übergeben. Sie endete in "Liège Supérieur" (dem heutigen Ans). Um in die Stadt selbst zu gelangen, mußten die Fahrgäste sich mit der Kutsche bis zum "Quai de la Sauvenière" bringen lassen. Der Höhenunterschied von 111 Metern zwischen Ans und Lüttich hat den Bau des restlichen Streckenteils verzögert. Vier Jahre später konnte diese Steilstrecke, die mit einem vom Ingenieur Henri Maus erfundenen Kabelzugsystem überwunden wurde, in Betrieb genommen werden.

Die Mönche mit dem Namen "Guillemins"

Der erste Lütticher Bahnhof wurde an der Stelle eines früheren Klosters errichtet, dessen Mönche sich in französisch "guillemins" (abgeleitet von Saint Guillaume) nannten. Der Bahnhof "Liège Guillemins" verdankt also seinen Namen dem Mönchsorden, der sich im 12. Jahrhundert im früheren "Chateau d'Avroy" niedergelassen hatte. Der erste Bahnhof, ein Holzgebäude, wich 1863 einem Massivbau, dessen Hauptteile mit großen Quadern aus französischem Naturstein ("Pierre de France") gebaut waren. Über dem Eingang thronte ein als Symbol für die Industrie gedachtes großes Standbild.

Die Anlage des Ingenieurs Maus wurde im Jahr 1871 abgebaut, denn die inzwischen im Maschinenbau erzielten Fortschritte ermöglichten es, mit einer zusätzlich ans Zugende angesetzten sogenannten Schiebelok den Zug über die Steilstrecke zu bringen. Diese Technik wird auch heute noch angewendet.

Ab 1905 wurde jedes noch freie Gelände von den Bahnhofsanlagen in Beschlag genommen. Im Bahnhof gab es nun fünf Gleise für die Reisezüge, über die sich eine imposante Markise spannte. Zwischen den Gleisen des Reiseverkehrs und dem FuBe des Hügels "colline de Cointe" dienten fünf weitere Gleise zum Abstellen der Wagenzüge, aber auch im Seitenbahnhof langs der "rue Varin" lagen noch fünf Gleise.

Im Zuge der Weltausstellung

Für die Weltausstellung von 1930 wurde die Markise durch Bahnsteigüberdachungen ersetzt, das Gebäude wurde aufgefrischt, das Restaurant vergrößert und die Wartesäle und das Buffet mit künstlerischen Motiven dekoriert.

Im Oktober 1955 - zwei neue Bahnsteige mit vier Gleisen waren anstelle der früheren Abstellgleise errichtet worden - fährt der erste elektrisch betriebene Zug aus

Brüssel ein. Am 1. Juli 1958 wird anlässlich der Brüsseler Weltausstellung ein neues Empfangsgebäude eingeweiht. Ein viergeschossiges Gebäude, dessen flache Fassade sich aus Aluminium, Kalkstein und viel Glas zusammensetzt, tritt an die Stelle des früheren Bauwerks. Seither sind die verschiedenen nach Lüttich führenden Strecken nach und nach elektrifiziert worden. Nachdem am vergangenen 23. Mai die Strecke 43 zwischen Liège und Jemelle an den Strom ging, verkehren nur noch auf der Strecke Liège - Luxemburg Züge mit Diesellokomotiven.

Ausgezeichnete Bedienung

Der Bahnhof Liège-Guillemins hat Tag für Tag mit einer Menge von Zügen zu tun:

- 38 internationale
- 114 IC (Intercity) (in diese Kategorie fallen auch die Züge Ostende-Köln)
- 81 IR (Interregio)
- 124 L (Nahverkehrszüge)
- 30 P (Spitzenverkehrszüge)

Von den 38 internationalen Zügen, die den Bahnhof Lüttich bedienen, sind 12 sogenannte "Eurocity"-Züge, die den anspruchsvollen Normen für Qualität und Komfort entsprechen und eine hohe Fahrgeschwindigkeit erreichen. Sie wurden am 31. Mai 1987 von 14 europäischen Bahnen ins Leben

gerufen. Im Durchschnitt kommen täglich 27.000 Fahrgäste durch den Bahnhof Liège-Guillemins.

Ein Multiservice-Bahnhof

Sobald der Fahrgast den Bahnhof betritt, befindet er sich im Multiservice-Bereich:

- Ein Auskunftsbüro, in dem der Fahrgast alles über die Fahrzeiten der belgischen und der internationalen Züge aber auch über die vorteilhaftesten Tarifangebote erfahren kann.
- Schalter, die in zwei Gruppen aufgeteilt sind:
- Die Schalter für den Binnenver-

kehr, an denen die Bediensteten Fahrscheine und touristische Angebote verkaufen. Sie sind über das neue elektronische Fahrscheinausgabesystem SABIN an den Hauptrechner der SNCB angeschlossen.

- An den Schaltern für den internationalen Verkehr werden Fahrscheine für alle möglichen europäischen Ziele ausgestellt. Diese Schalter sind mit Terminals des RESELEC-Systems ausgestattet, mit dem neben der Fahrkartenausgabe auch Plätze in fast allen internationalen Zügen und ggf. in den Binnenzügen mehrerer westeuropäischer Länder reserviert werden können.

- Die Gepäckaufbewahrung
- Kleine Geschäfte im Wartesaal

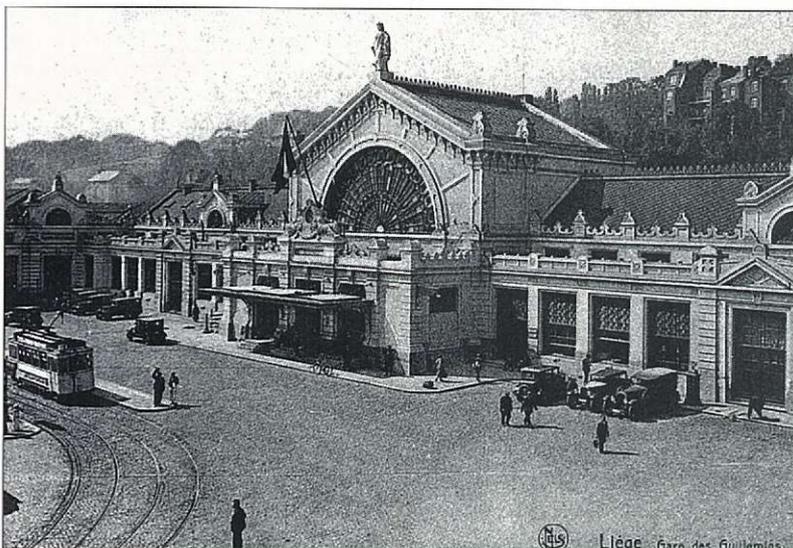
selbst Oder in seiner Nähe: Lebensmittel- und Bücherläden, Haarschneider, Apotheke.

Ein Blick in die Zukunft

An Zukunftsplänen fehlt es nicht. Ein kleines Reisezentrum mit noch mehr Service und schnellerer Bedienung ist vorgesehen. Mit der derzeit für 1996 geplanten Elektrifizierung zwischen Lüttich und Luxemburg können die letzten Vertreter der Diesellokomotiven aus dem Verkehr gezogen werden.

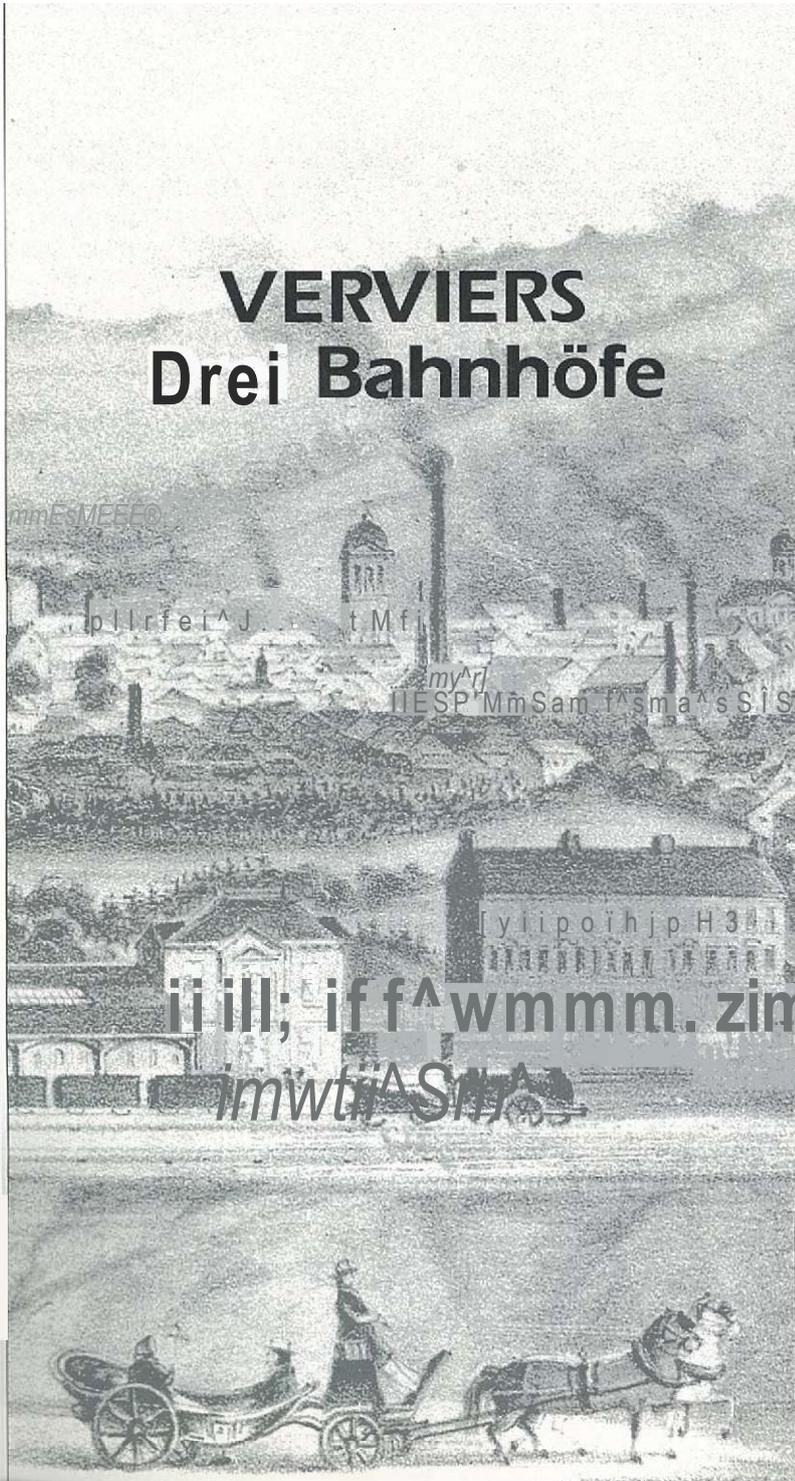
Im Jahr 1996 müßte der TGV die Strecke Paris - Liège-Guillemins befahren können. Ab 1997 wird er bis Deutschland weiterfahren, erst nur auf der bestehenden Strecke, dann, ab 1998 (derzeitiger Termin), auch auf den Neubauabschnitten Löwen - Bierset und Chênee - deutsche Grenze.

In der Perspektive des Einsatzes des Hochgeschwindigkeitszugs und in Verbindung mit dem von der Fondation Roi Baudouin prämierten Projekt "Le chemin de la gare" (Der Weg zum Bahnhof) werden umfangreiche Umbauten des Bahnhofsgebäudes (Innenraum, Fassade, Bahnsteigsicherung), des Vorplatzes des Bahnhofs und der umliegenden Straßen vorbereitet.



VERVIERS

Drei Bahnhöfe



Die erste Eisenbahnstrecke Mecheln - Brüssel, die am 5. Mai 1835 dem Betrieb übergeben wurde, dehnte sich bald nach allen Seiten hin aus, insbesondere in Richtung Löwen und Lüttich. Das Bindeglied Verviers - Herbesthal in Richtung Preußen ließ sich nur mit großem Aufwand und schweren Tunnel- und Brückenbauarbeiten herstellen. Der erste große Vervierser Bahnhof, Verviers-Ouest, war noch nicht ganz fertiggestellt, als König Leopold I und Königin Louise-Marie am 17. Juli 1843 den Eröffnungszug auf der Strecke Liège - Verviers feierlich empfingen. Der Abschnitt Verviers - Herbesthal - Aachen wurde erst am 15. Oktober 1843 freigegeben. Im Jahr 1876 wurde ein weiterer Bahnhof, Verviers-Est, fertiggestellt.

Ein Bahnhof in mehreren Etappen

Die belgischen Staatsbahnen hatten beschlossen, eine Verbindung zwischen dem Tunnel in Ensival und dem "Chic-Chac" (dem Tunnel unter dem Bahnhof) zu schaffen, um die aufwendigen Rangiervorgänge in Verviers-Ouest zu vermeiden. Auf der zukünftigen Trasse soll ein neuer Bahnhof entstehen. Der Architekt - und erste Schöffe - Burguet wählte Herrn Thirion, ein weiterer Vervierser Architekt, als Partner aus, um die 1912 bei ihm vom belgischen Staat in

Auftrag gegebenen Pläne und das Lastenheft des Hauptbahnhofs zu erarbeiten. Infolge des Ausbruchs des ersten Weltkrieges mußten die Arbeiten jedoch unterbrochen werden. Dadurch, daß 1917 der Bahnhof Verviers-Est an den Tunnel von Ensival angeschlossen wurde, verlor der Bahnhof Verviers-Ouest seinen Status als "Internationaler Reisebahnhof". Nach dem Krieg wurde an der Stelle des heutigen Parkplatzes ein vorläufiges Gebäude errichtet. Diese Baracken im Stil der Kolonialgebäude des belgischen Kongos wurden "Verviers-Matadi" getauft. Es dauert noch fünf Jahre bis der neue, im Renaissance-Stil gehaltene Bahnhof gebaut wird. Insgesamt sind 30 Jahre zwischen dem Beschluß zum Bau des Hauptbahnhofs und seiner Fertigstellung vergangen. Um die behördliche Trägheit und die Verzögerungen zu verewigen, hat Herr Thirion junior die Vorhülle des Haupteingangs gegenüber den Fahrkartenschaltern mit einer bildhauerischen Allegorie der bekannten Fabel von La Fontaine "Der Hase und die Schildkröte" dekoriert. Am 1. Februar 1930 wird der Bahnhof Verviers-Central mit großem Pomp vom damaligen Bürgermeister Defays eröffnet. Zu den markanten Geschehnissen der folgenden Jahrzehnte gehört die Elektrifizierung der Strecke 37, die 1966 abgeschlossen wurde und zur Schließung des Belüftungsschachtes des Bahnhofs führte. Es folgen einige weniger spektakuläre Umbauten. So der Abriß der an

den Türmen des Hauptgebäudes angebrachten Glockentürmchen, um die Gefahr zu beseitigen, die sie bei Sturmwetter darstellten, und um das Dach besser abzudichten.

Verviers, Pilotbahnhof

Seit 1987 hat sich der Bahnhof Verviers-Central stark verändert. Da er im Zuge der Verbesserung des Empfangs der Fahrgäste als Pilotbahnhof für den frankophonen Landesteil ausgewählt wurde, sieht er nach umfangreichen Arbeiten aus, als sei er einem Jungbrunnen entstieg.

Zum Programm gehören neue Einrichtungen, ein vollkommen renoviertes Bahnhotel, leistungsfähige Rolltreppen, neuorganisierte Gepäck-, Fahrrad- und Motorradabfertigungen, ein moderner Zeitungsladen mit Selbstbedienung und die Integration eines Gebäckladens und eines sehr funktionellen Postbüros. Außerdem ist ein Reisezentrum für Auskunft, Reservierung und Fahrkartenausgabe eingerichtet worden.

Das monumentale Gewölbe der Empfangshalle wurde aufgefrischt, und bald wird ein leicht zugänglicher Parkplatz für 350 Automobile das Dienstleistungsangebot des Bahnhofs abrunden: "Kiss and ride"-Plätze werden den Kunden das Leben erleichtern und den Verkehr am Engpaß des

sogenannten "Trou de la gare", wo die Autobusse den Bahnhofsvorplatz verlassen und die Taxis stehen, entlasten. Als letzter Schritt werden die Außenfassaden des Hauptgebäudes aufgefrischt und im Wartesaal und Quergang neue Fliesen verlegt. Diese abschließenden Verschönerungsarbeiten sind für 1994 geplant.

Verkehr und Technologie

Der Bahnhof Verviers-Central ist mit fünf elektrifizierten Bahnsteiggleisen ausgestattet und rund um die Uhr in Betrieb. In seinem Wirkungsbereich fallen die Bahnhöfe von Pepinster, Theux und Spa sowie die Haltestellen Géronstère, Franchimont, Juslenville, Pepinster-Cité, Dolhain-Gileppe, Verviers-Palais, Nessonvaux, Fraipont, Trooz und Chênée und alle Stellwerksposten dieser Zone.

An Werktagen halten in Verviers-Central 126 Züge nach den folgenden Taktzeiten:

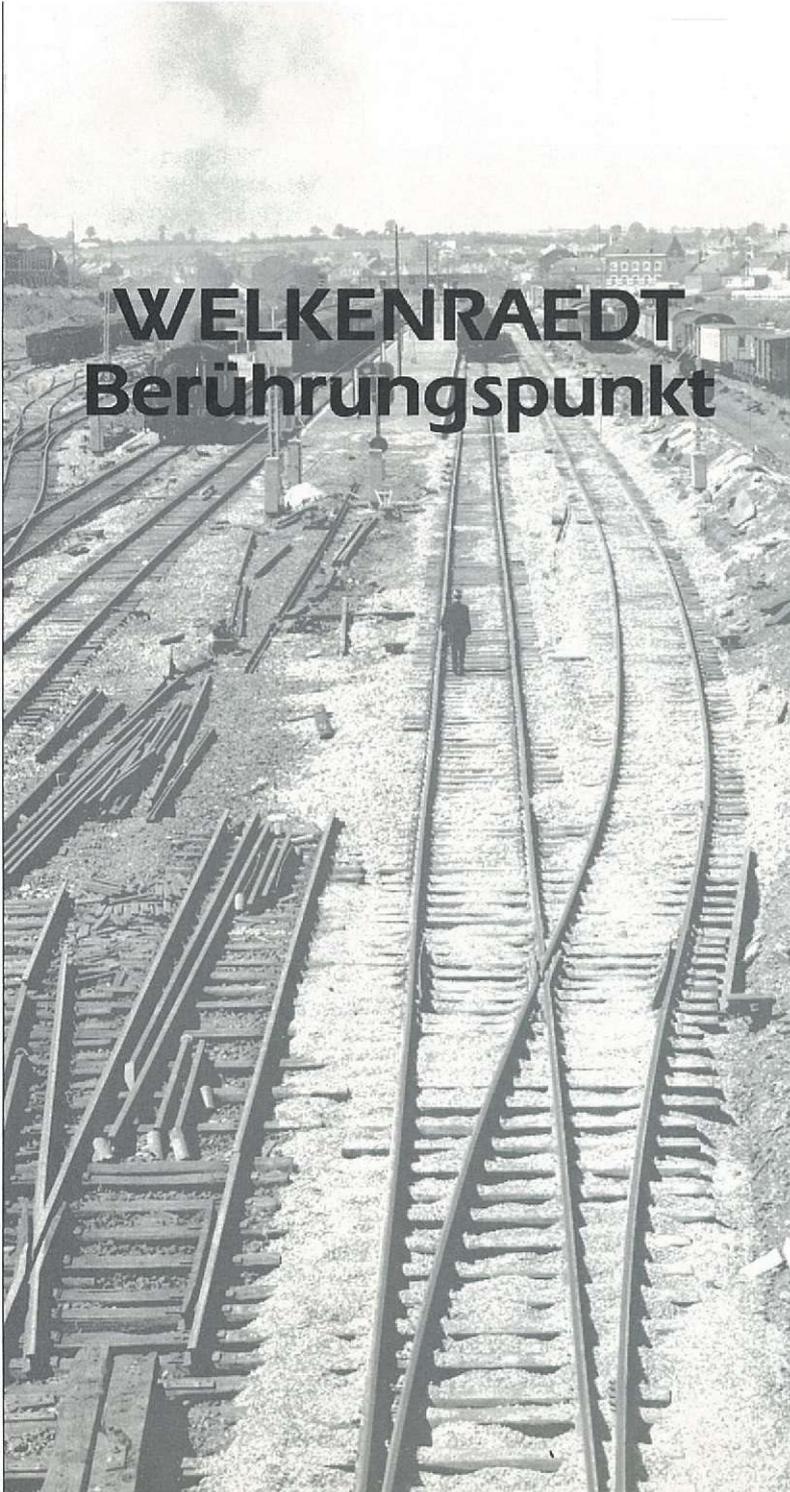
- Volle Stunde + 26 Min.: Die IC-Züge nach Lüttich, Brüssel und Ostende
 - Volle Stunde + 29 Min.: Die Nahverkehrszüge nach Spa
 - Volle Stunde + 25 Min.: die Nahverkehrszüge nach Welkenraedt
- In Verviers-Central halten außerdem verschiedene internationale Züge in Richtung Köln oder Paris. Bei der Gepäckabfertigung, die



ununterbrochen geöffnet ist, werden im Rahmen des Angebots "Zug + Fahrrad" Fahrräder verliehen.

All diese Dienstleistungen können von den ungefähr achttausend Fahrgästen, die täglich durch Verviers-Centra! kommen, in Anspruch genommen werden. Die letzten Investitionen, die für Ende des Jahrhunderts geplant sind, sehen die vollständige Zentralisierung der gesamten Signalbedien- und -überwachung der Strecke 44 (Pepinster - Spa) und der Strecke 37 von Chênée bis Welkenraedt im Vervierser Bahnhof vor. Dieses rechnergestützte System mit vorprogrammierter Logik wird die älteren elektronischen und elektro-mechanischen Stellwerke ersetzen. Der Bahnhof Verviers-Central wird, dank der hohen Investitionen der SNCB, u.a. im Bereich der Fahrzeuge (die Züge IC-B, mit komfortableren Wagen und Geschwindigkeiten von 200 km/h), einer vielfältigen Kundschaft weiterhin zahlreiche leistungsstarke Relationen bieten können.





WELKENRAEDT Berührungspunkt

Am 15. Oktober 1843 wird die erste grenzüberschreitende Eisenbahnverbindung auf dem Kontinent geboren: Der von Lüttich kommende Eröffnungszug fährt über die belgisch-preußische Grenze. Mit der Eröffnung in den Jahren 1870 der Strecke nach Plombières (Bleiberg), Gemmenich und Aachen-West und später nach Auel wird Welkenraedt ein wichtiger Reiseverkehrsbahnhof. Im Jahr 1879 verfügte Welkenraedt über zwei Haltestellen: "Welkenraedt", praktisch an der Stelle des heutigen Bahnhofs, und "Welkenraedt-Ouest". Da die Zollformalitäten in Herbesthal erledigt wurden, hielten die internationalen Direktzüge Brüssel - Verviers - Herbesthal - Aachen nicht in Welkenraedt. Als nach dem ersten Weltkrieg die Grenze nach Hergenrath verlegt wurde, lief der gesamte Güterverkehr zuerst über Herbesthal, später über Montzen, wo ein Güterbahnhof gebaut worden war. Herbesthal war nunmehr dem Reiseverkehr vorbehalten.

Im August 1965 wurde der bis heute kaum veränderte Bahnhof Welkenraedt für den Reiseverkehr freigegeben. Damals kamen morgens die internationalen Züge aus Deutschland noch mit einer Dampflok der Deutschen Bundesbahn an und mußten umrängiert werden, bevor sie weiter nach Paris und Ostende fahren konnten. Am Abend spielte sich der Vorgang andersherum ab: Die aus Ostende und Paris eintreffenden Reisezugwagen wurden in die Züge nach

Deutschland eingestellt. Mit dem Abschluß der Elektrifizierung der Strecke Lüttich - Aachen im Jahr 1966 entfiel diese Arbeit und der Zugverkehr konnte fortan zügiger ablaufen.

Schnittstelle zwischen Belgien und Deutschland

Welkenraedt liegt 9 km vor der deutschen Grenze und ist der letzte Bahnhof des SNCB-Netzes. Das belgische Personal des Betriebs- und des Signalwesens tauscht mit den deutschen Kollegen in Aachen-Süd alle Meldungen aus, die für die Gewährleistung der Sicherheit und der geregelten Abwicklung des Zugverkehrs erforderlich sind. Da die belgischen Lokführer und das belgische Begleitpersonal alle internationalen Züge in Aachen Hbf übernehmen, wird die gesamte Zugleitung des grenzüberschreitenden Verkehrs von der belgischen Fahrdienstleitung in Welkenraedt wahrgenommen. Diese Dienststelle ist ebenfalls zuständig für den Verkehr auf den eingleisigen Strecken nach Montzen und nach Eupen, und sie überwacht, ob die 12. mit automatischer Sicherung ausgerüsteten Bahnübergänge ihrer Zone korrekt funktionieren. Im Binnenverkehr spielt Welkenraedt auch die Rolle einer Endstation, d.h. daB abends eine Menge von Fahrzeugen abzustellen und am frühen Morgen

wieder für den Betrieb bereitzustellen sind. Jede Nacht werden 60 Reisezugwagen, 11 Triebwagen und etwa 10 Lokomotiven in der Bahnhofsanlage abgestellt. Heute umfaßt das Zugangebot ab Welkenraedt:

- 10 IC-Züge nach Lüttich, Brüssel und Ostende
- 17 L-Züge (Nahverkehr) in Richtung Verviers - Spa - Géronstère
- 9 L-Züge nach Liège-Palais
- 16 L-Züge nach Eupen
- 2 P-Züge (Spitzenverkehr) nach Bruxelles-Midi

- 1 P-Zug nach Herstal
- sowie SC- und internationale Züge von Aachen Hbf nach Ostende

Jeden Tag steigen in Welkenraedt 2 000 Personen in den Zug. Das heutige Empfangsgebäude stammt aus dem Jahr 1964 und umfaßt einen Wartesaal, einen Fahrkartenschalter, ein Stellwerk (die Blockstelle 56) und die Verwaltung. Es ist noch immer ein Provisorium, aber es gibt einen Hoffnungsschimmer: Die Planung eines neuen Empfangsgebäudes läuft.





Eupen wurde erst ziemlich spät an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Im Jahr 1867 wurde in der Herbsthalerstraße ein erster sogenannter Kopfbahnhof dem Betrieb übergeben. Ein kurzer von Eupen ausgehender Abschnitt wurde an die Strecke Lüttich - Köln angebunden, Bummelzüge brachten die damaligen Fahrgäste nach Herbsthal, von dort konnten sie dann weiter in alle Himmelsrichtungen. Ursprünglich sollte Eupen unter Umgehung von Aachen unmittelbar an das internationale Netz angeschlossen werden. Da hatte man aber nicht mit den Behörden der Kaiserstadt gerechnet. Infolge ihres Vetos fiel das Projekt ins Wasser. Die Trasse wurde geändert und Eupen geriet ins Abseits.

Als 1887 die Strecke Herbsthal - Eupen bis nach Raeren verlängert wurde, errichtete man in der Nähe des Stadtkerns, im Ortsteil "am Hook", einen neuen Bahnhof. Nun konnte Eupen vom Kopfbahnhof zu einem wichtigen Verkehrsknoten (Verbindungen nach Raeren, Walheim und in die Eifel...) aufsteigen.

Bis Ende des ersten Weltkriegs war Eupen ein deutscher Bahnhof. Nach 1919 fiel er an Belgien.

Ein starkes Güterverkehrsaufkommen

Zahlreiche örtliche Betriebe ließen ihre Waren über die Bahn laufen. Manche hatten sogar ihren eigenen Gleisanschluss, der unmittelbar in die Lagerhallen oder Werke führte.

In den 30er Jahren lief im Hertogenwald der Bau der Wesertalsperre an. Dieses gigantische Projekt erforderte eine eigene Eisenbahnstrecke, um das Baumaterial zur unter damaligen Verhältnissen schwer zugänglichen Bausteile befördern zu können. In dieser Zeit erlebte Eupen einen sehr regen Durchgangsverkehr. Auf der Trasse dieser früheren Strecke kann man heute schöne Spaziergänge machen.

Nach dem zweiten Weltkrieg ging es der Eupener Bahn immer schlechter. Andere Verkehrsmittel waren schneller und fanden stärkeren Anklang.

Auf Regen folgt Sonnenschein

Im Frühjahr 1959 verließ ein letztes Mal ein Reisezug den Bahnhof Raeren, um über Eupen nach Herbesthal zu fahren. Mit den wenigen Güterzügen, die danach noch verkehrten, ließen sich die hohen Betriebs- und Wartungskosten der

Strecke nicht mehr rechtfertigen. Im Jahr 1977 kam dann das Aus für den Bahnhof Eupen.

Nach zähen Verhandlungen zwischen Eisenbahnbehörde und politischen Verantwortungsträgern wurde ein neuer Bahnhof gebaut und am 3. Juni 1984 wieder an das Netz der SNCB angebunden. Die Bürger des Eupener Landes nutzten sofort die guten Zugverbindungen mit dem In- und Ausland.

Seither steigt die Zahl der Fahrgäste stetig, denn die SNCB bietet Eupen und seinem Hinterland neben vielen interessanten Reiseangeboten auch sehr attraktive Verbindungen zur Hauptstadt, zur Küste oder nach Brügge, Namür und Antwerpen über die 6 IC-Züge, die täglich zwischen Eupen und Ostende verkehren.

Zu den "Plus"-Angeboten des Bahnhofs zählt auch der Verleih von Fahrrädern und City-Bikes, für Ausfahrten in das schöne umliegende Land. Durch neue Investitionen wird die SNCB künftig in der Lage sein, den Fahrgästen einen noch besseren Service zu bieten und die Bahn attraktiver zu machen. Schalterhalle und Wartesaal sind renovierungsbedürftig. Die Fahrgäste des Eupener Bahnhofs sollen noch freundlicher empfangen werden.



DIE EISENBAHN Trumpf der Zukunft



Wachsende Mobilität

Zu einer Zeit, in der Europa Form annimmt, werden die Bürger immer mehr unterwegs sein, und die Warenbeförderung wird, besonders auf Mittel- und Fernstrecken, zunehmen. Die Folgen dieser wachsenden Mobilität für den Menschen und die Umwelt sind gut bekannt. So kommt es z.B. bei zu hohem Straßenverkehr zu Staus, Streß, Unfällen, Luftverschmutzung und Energievergeudung. Angesichts dieser Probleme kann die Eisenbahn, die einen großen Wandel vollzieht, als die Lösung angesehen werden. Studien unabhängiger Wissenschaftler weisen in der Tat alle in die gleiche Richtung: Die Bahn verschmutzt weniger die Umwelt, verbraucht weniger Energie, ist raumsparender und bewegt sich auf einer hohen Sicherheitsebene.

STAR 21: Die Eisenbahnen der Zukunft

Im Binnenland haben die Fahrgäste Anspruch auf einen optimalen Zugverkehr. Mit ihrem Plan STAR 21 verpflichtet sich die Bahn hierzu. Dieser zukunftsorientierte Plan sieht eine auf 30 Jahre verteilte

Modernisierung und Umgestaltung des herkömmlichen Eisenbahnnetzes vor. Mit dem zehnjährigen Investitionsplan (für die Zeitspanne 1991-2000) von 176 Milliarden bfrs wird der erste Teil des Plans in die Tat umgesetzt.

Die Modernisierung des Reiseverkehrsnetzes

Wenn Reisende öfters mit der Bahn fahren sollen, müssen deren Dienstleistungen attraktiv sein. Die SNCB wird Fahrzeuge einsetzen, die Geschwindigkeiten von

200 km/h fahren können und einen optimalen Komfort bieten. Der Plan STAR 21 sieht auf den längeren Strecken schnellere Züge vor. Es handelt sich um die Intercity-Züge (IC). Auf den kürzeren Strecken, besonders im Einzugsgebiet der Großstädte, sollen mehr Züge eingesetzt werden, um einen zügigeren Ablauf des Verkehrsstroms zu ermöglichen. Damit die Schnellzüge und die langsameren Nahverkehrszüge sich nicht gegenseitig behindern, werden auf bestimmten Strecken zusätzliche Gleise gebaut werden müssen, wodurch auch die Kapazität der Strecke gesteigert wird (insbesondere für den Verkehr von und nach Brüssel!).



Zur Modernisierung des Eisenbahnfahrwegs gehört z.B. auch die Modernisierung der Signalanlagen und die Elektrifizierung gewisser Strecken. Moderne Eisenbahntechnologie läßt Züge schneller und energiesparend fahren, ohne der Umwelt zu schaden.

Beispiel im Lütticher Raum: Die Elektrifizierung der Strecke 43 Liège - Rivage - Marloie wurde kürzlich abgeschlossen, während die der Strecke 42 Rivage - Gouvy ins Haus steht (vorgesehenes Ende der Arbeiten: Ende 96).

Hierbei ist nicht aus den Augen zu verlieren, daß die Reise mit dem Zug im Bahnhof beginnt: Die SNCB muß ihre Kundschaft tadellos empfangen können. Deshalb müssen die Bahnhöfe und deren Umgebung renoviert werden.

Die Züge der Zukunft

Um dem Anspruch der Kunden gerecht zu werden, wird die SNCB neue Fahrzeuge mit hohem Komfort und moderner Einrichtung anschaffen. Die heutigen zweiteiligen Break-Triebzüge werden modernisiert und dreiteilig umgebaut. Die SNCB hat kürzlich 163 Reisezugwagen für eine Geschwin-

digkeit von 200 km/h bestellt sowie 120 dreiteilige Triebwagen, von denen 50 für zwei verschiedene Betriebsspannungen vorgesehen sind. Somit werden der Kundschaft mit einem Kostenaufwand von insgesamt 30 Milliarden bfrs bis zum Jahr 2000 nach und nach 38 000 Sitzplätze zur Verfügung gestellt. Der Komfort dieser Züge wird teilweise durch eine neue Sitzanordnung erzielt, die dem Fahrgast mehr Platz einräumt. Diese neuen Fahrzeuge, die außerdem noch mit perfektionierten Klimaanlageanlagen, Lärmdämmungen und Fahrgastinformationssystemen ausgestattet sind, werden in naher Zukunft zahlreiche der heute auf den großen Achsen verkehrenden Züge ersetzen.

Freundliche Bahnhöfe

Der Fahrgast muß sich im Bahnhof wohl fühlen. Die SNCB wendet in ihrem Plan STAR 21 einen bedeutenden Anteil des Haushalts dazu auf, den Bahnhof funktionell, angenehm und leicht zugänglich zu gestalten. Viele unserer Bahnhöfe sind bereits renoviert. Andere sollen ebenfalls verschiedenen Renovierungsarbeiten, außen wie innen, unterzogen werden. Die SNCB entwickelt derzeit einen "hauseige-

nen", modernen architektonischen Stil. Die Information wird mit einem gleichen Beschilderungssystem in allen Bahnhöfen auf einen Standard gebracht, damit sich der Fahrgast besser zurechtfindet. Beispiel im Lütticher Raum: Der Bahnhof Verviers-Central wurde 1987 im frankophonen Gebiet als Pilotbahnhof für die Verbesserung des Erscheinungsbildes und des Kundenempfangs ausgewählt. In diesem Rahmen ist er dann auch bereits global umgestaltet worden.

Leichter Zugang, angepaßte Umgebung

Ein funktioneller Bahnhof muß auch leicht zu erreichen sein. Daher sieht der Plan STAR 21 vor, in Zusammenarbeit mit den öffentlichen Verkehrsgesellschaften und den Gebietskörperschaften, die Umgebung der Bahnhöfe umzugestalten. Fußgänger und Radfahrer müssen problemlos zum Bahnhof gelangen können. Autofahrer müssen ohne Schwierigkeiten vor dem Bahnhof anfahren, halten und einen Parkplatz für ihr Auto finden können. Daher werden bestehende Parkplätze vergrößert, und auch neue gebaut.

Beispiele im Lütticher Raum: Am



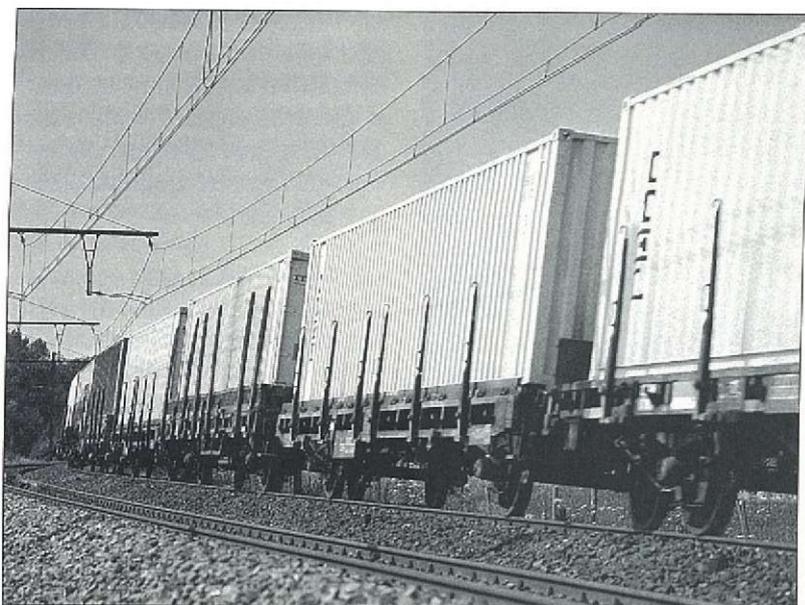
Bahnhof Liège-Guillemins ist kürzlich ein Parkhochhaus mit 700 Parkplätzen fertiggestellt worden. In Verviers-Central ist vorgesehen, demnächst den nahe am Bahnhof liegenden Parkplatz auszubauen und zu modernisieren.

Der Plan STAR 21 sieht ebenfalls eine bessere Ergänzung der von den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln (Schiene, Straßenbahn, Bus) stammenden Informationen (Ankunft der Züge, Fahrpläne der Busse usw.) vor. Es wird auch dafür gesorgt werden, bessere Anschlußzeiten zwischen diesen Verkehrsträgern zu schaffen.



STAR 21 befaßt sich auch mit dem Güterverkehr

Mit dem Zusammenwachsen Europas und der Öffnung der Grenzen im Osten wird der Warenverkehr ein hohes Wachstum erfahren. Der kombinierte Ladungsverkehr (Schiene-Straße, Schiene-Schiff) wird auf den internationalen Strecken an Bedeutung gewinnen. Die Warenbeförderung mit der Bahn ist besonders vorteilhaft, wenn die Züge größere Ladungen schnell über längere Strecken befördern. Ihre Produktivität beruht auf zwei Konzepten. Im Güterverkehr muß der

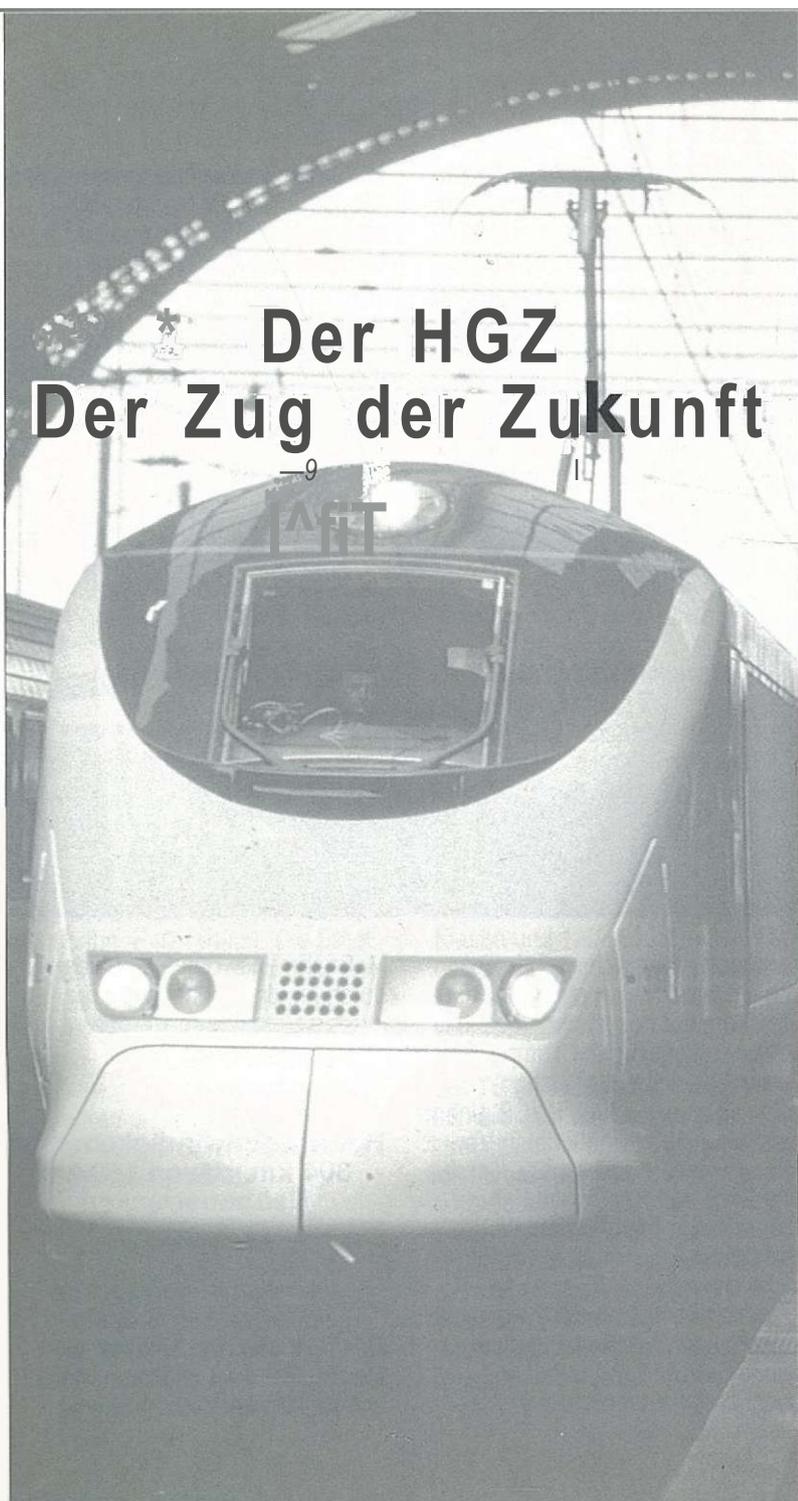


Liège-Guillemins, Bahnhof für Hochgeschwindigkeitszüge: Zusammen mit der SNCB führen die regionalen und örtlichen Verantwortungsträger z. Z. Untersuchungen über die Umgestaltung des Bahnhofsgebäudes und seiner Umgebung durch, mit dem Ziel, die Fahrgäste des Hochgeschwindigkeitsverkehrs gebührend empfangen zu können.

Fahrweg schwerere Lasten zulassen (man ist bereits von einer Achslast von 201 auf eine von 22,51 übergegangen). Die Züge müssen auch schneller werden, Daher müssen die Strecken entsprechend ausgebaut werden. Bestimmte Strecken wurden speziell für die Bedienung der Häfen, der wichtigsten Industriezonen und der großen Rangierbahnhöfe ausgewählt. Überdies benutzt der Reiseverkehr andere Strecken als der Güterverkehr. An den Stellen, an denen die beiden Verkehrsarten zusammentreffen, versucht man, ihnen besondere Gleise vorzubehalten, nötigenfalls werden neue zu den bestehenden hinzugefügt.

STAR 21 und die Hochgeschwindigkeitszüge

Durch den Hochgeschwindigkeitszug wird der internationale Eisenbahnverkehr dynamisiert. Belgien, im Herzen Europas liegend, wird zur Drehscheibe des ersten Hochgeschwindigkeitsnetzes. Von Brüssel aus wird man künftig in kürzester Zeit nach London, Paris, Amsterdam und Köln gelangen können. Der Plan STAR 21 sieht vor, die Fahrpläne des IC/IR-Verkehrs und der Hochgeschwindigkeitszüge aufeinander abzustimmen.



Der HGZ Der Zug der Zukunft

In der Stunde des Aufbaus Europas wird der Hochgeschwindigkeitszug zum Motor des Aufschwungs der Eisenbahn. Belgien wird im Zentrum des ersten internationalen Hochgeschwindigkeitsnetzes liegen und über zwei Arten von Hochgeschwindigkeitsverbindungen verfügen: Eine kontinentale, die Brüssel, Antwerpen und Lüttich mit Lille, Amsterdam, Frankfurt und Köln verbindet, und eine durch den Kanaltunnel mit Großbritannien.

Genesis eines Hochgeschwindigkeitsnetzes

Die Idee, Hochgeschwindigkeitszüge einzusetzen, kam Anfang der 80er Jahre auf. Erstes Ziel sollte sein, Brüssel, Paris und Köln zu verbinden. Im Juli 1983 in Paris haben die betroffenen Eisenbahngesellschaften auf Anregung des französischen, belgischen und deutschen Verkehrsministers konkrete Studien vorgeschlagen: In unserer mobilitätsgeplagten Gesellschaft zwang sich ein Hochgeschwindigkeitsnetz förmlich auf. Ein Jahr später schlossen sich die Niederlande dem Projekt an und Amsterdam sollte nun auch an das Netz angebunden werden. Nachdem das Prinzip des Kanaltunnels feststand, konnte London mit in das Netz einbezogen werden. Im November 1989 haben die Verkehrsminister Belgiens, der BRD, Frankreichs, der Niederlande und GroG-

britanniens ihr Interesse an Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen Paris, London, Brüssel, Amsterdam, Köln und Frankfurt bekräftigt. Der in Den Haag aufgestellte Terminkalender sollte das künftige Hochgeschwindigkeitsnetz, das sich über den ganzen europäischen Kontinent spannen wird, konkretisieren.

Ausweis des Hochgeschwindigkeitszuges

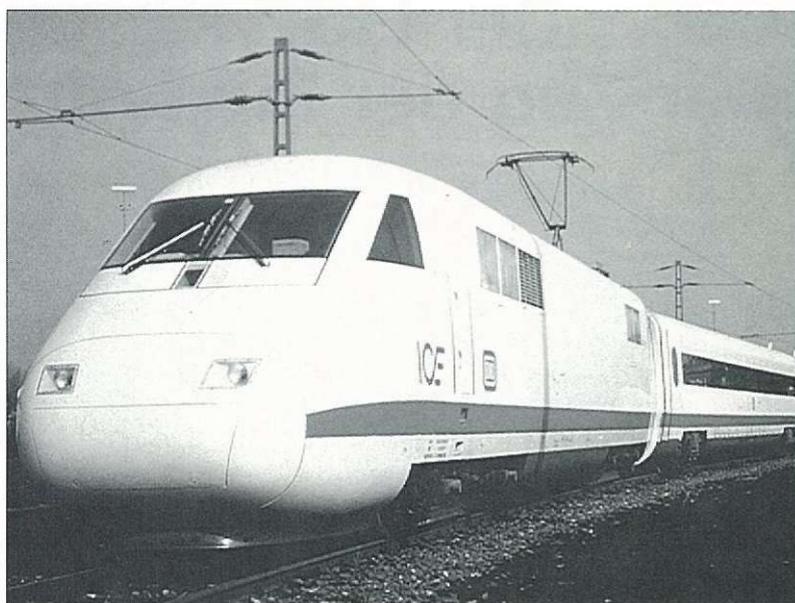
Der Hochgeschwindigkeitszug kann - sicher und komfortabel - rapide auf 250 bis 300 km/h beschleunigen und so die Fahrzeit beträchtlich verkürzen. Er spart Raum und Energie und ist besonders umweltschonend, weil er auf elektrifizierten Strecken verkehrt. Seine Trumpfkarte besteht darin, daß er auch die Bahnhöfe und Strecken der herkömmlichen Züge benutzen und die Fahrgäste bis ins Herz der Städte bringen kann.

Das Hochgeschwindigkeitsprojekt in Belgien

Die Aufnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke in die Sektorenpläne wurde Juli 1991 genehmigt. Die Baugenehmigungen und die Enteignungsverfahren konnten Ende 1992 beantragt werden. Überdies hat die betroffene Bevölkerung die Möglichkeit, sich im Rahmen ge-

setzlich vorgesehener öffentlicher Verfahren zu der Trasse zu äußern. Das durch den Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen erwartete

Milliarden (indexgebunden) auf den "Fonds TGV", ein von der SNCB eingerichtetes Sonderbudget für bauliche und landschaftliche



Fahrgastaufkommen rechtfertigt den Bau von neuen separaten Strecken, auf denen der Hochgeschwindigkeitszug mit Tempo 300 fahren kann. Mit der Hochgeschwindigkeit wird die SNCB einem wachsenden internationalen Verkehr gegenüberstehen. Die derzeitige Zahl von 6 Millionen Fahrgästen auf den betroffenen internationalen Relationen wird voraussichtlich auf 15,5 Millionen ansteigen. Die Kosten des belgischen Hochgeschwindigkeitsprojekts werden auf 118 Milliarden bfrs geschätzt, davon entfallen 11,7

Maßnahmen in den Gemeinden, durch die die Hochgeschwindigkeitszüge fahren werden.

Das Hochgeschwindigkeitsnetz 304 km, davon 160 km Neubaustrecken

Von der französischen Grenze bis Brüssel
Der TGV wird bis Lembeek auf Neubaustrecken und dann weiter auf der herkömmlichen Strecke

Mons - Brüssel fahren. Ab Halle wird die Strecke viergleisig ausgebaut. Auf den beiden mittleren Gleisen wird der TGV mit einer Geschwindigkeit von 220 km/h fahren.

Von Brüssel bis zur niederländischen Grenze
Bis Berchem, bei Antwerpen, wird der TGV mit 160 km/h auf der heutigen Strecke fahren. Ein separater Hochgeschwindigkeitsbahnhof ist unter dem Bahnhof von Antwerpen-Centraal geplant. Die Stadt wird unterirdisch durchquert. Über Antwerpen hinaus wird die Strecke für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut

Von Brüssel bis zur deutschen Grenze
Der Hochgeschwindigkeitszug wird bis Löwen auf einer viergleisig ausgebauten Strecke fahren, dann weiter auf einer Neubaustrecke, die bis Bierset nahe Lüttich längs der Autobahn E40 verläuft. Die Stadt Lüttich durchquert er auf bestehenden Strecken, und erreicht das Herver Plateau über einen 7 km langen Tunnel. Bis Welkenraedt wird er auf einer Neubaustrecke verkehren und dann auf der bestehenden ausgebauten Strecke weiter nach Deutschland.

Hochgeschwindigkeit in Belgien 4 Variationen

Die **EUROSTAR**-Züge, die aus der Zusammenarbeit der französischen, britischen und belgischen Eisenbahn entstanden sind, werden ab 1994 täglich 15 Mal zwischen London - Brüssel und London - Paris hin und her pendeln.

Zusammenstellung: 2 Triebköpfe, 18 Mittelwagen. Länge: 400 Meter. Kapazität: 794 Fahrgäste (584 in 2. Klasse und 210 in 1. Klasse)

Die **PBKA**-Züge nehmen ab 1997 die Zugverbindung Paris - Brüssel - Antwerpen - Amsterdam und Paris - Brüssel - Lüttich - Köln auf. Sie werden im Stundentakt von Paris und Brüssel abfahren.

Zusammenstellung: 2 Triebköpfe, 8 Mittelwagen. Länge: 200 Meter. Kapazität: 377 Fahrgäste (257 in 2. Klasse und 120 in 1. Klasse). Werden zwei Garnituren gekuppelt, kann das Platzangebot auf 754 verdoppelt werden.

Die **TGV-RESEAU**: Ab 1996 werden sie über die Verbindungsstrecke im Osten von Paris zahlreiche Fahrten aus unserem Land in verschiedene französische Gegenden übernehmen, ohne über die französische Hauptstadt fahren zu müssen. Später werden sie durch die PBKA-Züge der Strecke Paris - Brüssel - Lüttich und Paris - Brüssel - Amsterdam ersetzt. Kapazität: 377 Fahrgäste

Die **ICE**-Züge: In ihrer internationalen Auslegung sind sie dazu vorgesehen, im kommenden Jahrhundert täglich mehrere Hin- und Rückfahrten Köln - Lüttich - Brüssel zu übernehmen. Kapazität: 760 Passagiere

Die Bahnhöfe der Hochgeschwindigkeitszüge

Bruxelles-Midi, Liège, Antwerpen und Bruxelles-Nord werden für den Einzug des Hochgeschwindigkeitszuges ein neues Kleid überstreifen. Das Hochgeschwindigkeitsterminal von Bruxelles-Midi wird über 6 Gleise verfügen. Dieser Bahnhof wird der Verknüpfungspunkt mit den EUROSTAR- (Verbindung London - Brüssel und London - Paris) und den PBKA-Zügen (Paris - Brüssel - Köln - Amsterdam) sein und Koordinierungsstelle zwischen Binnennetz und internationalem Verkehr. Gewisse Gleise des Bahnhofs Bruxelles-Nord werden für den PBKA ausgebaut, der dort kurz halten wird. In Antwerpen-Centraal werden die Gleise auf drei verschiedenen Ebenen verteilt sein. Die unterste ist für die Hochgeschwindigkeitszüge *gedacht und für die klassischen Züge, die in Richtung Niederlande weiterfahren*. Bruxelles-Nord, Antwerpen, Liège und Lille (für die Bewohner des Hennegau und der beiden Flandern) werden Korrespondenzbahnhöfe zwischen den Hochgeschwindigkeitszügen und gewissen Ver-

bindungen des Binnennetzes sein, deren Fahrpläne dementsprechend abgestimmt werden. Es ist vorgesehen, die Fahrpläne der IC/IR-Züge 1998 so zu überarbeiten, daß sie gute Anschlußzeiten mit den Hochgeschwindigkeitszügen ergeben.

Termine

Sommer 1994

Die Hochgeschwindigkeitszüge Eurostar zwischen London und Brüssel werden auf der bestehenden Strecke Brüssel - Tournai - Lille mit 140 km/h verkehren. Fahrzeit zwischen London und Brüssel: 3.08 Stunden

Juni 1996

Die Fahrzeuge des TGV-Reseau werden den kommerziellen Betrieb zwischen Paris und Brüssel aufnehmen. Sie fahren auf Neubaustrecken (außer durch Halle und bei der Einfahrt in Bruxelles-Midi) mit einer Geschwindigkeit von 300 km/h. Fahrzeit: 1.28 Stunden. Einige TGV-Reseau werden weiterfahren nach Lüttich und über Antwerpen nach Rotterdam und Amsterdam. Die Eurostar-Züge werden diese Neubaustrecke auch benutzen, mit einer Fahrzeit von 2.37 Stunden zwischen London und Brüssel.

Juni 1997

PBKA-Züge nehmen den kommerziellen Betrieb zwischen Paris und Brüssel auf Neubaustrecken (außer in Halle) auf. Geschwindigkeit: 300 km/h. Fahrzeiten: Paris - Brüssel: 1.26 Stunden, Brüssel - Amsterdam: 2.31, Brüssel - Köln: 2.32 Stunden.

Juni 1998

PBKA-Züge nehmen den kommerziellen Betrieb auf der ganzen Relation auf. Die Fahrgeschwindigkeit auf den Neubaustrecken (außer Halle) und der Trasse Brüssel - Deutsche Grenze beträgt 300 km/h. Fahrzeiten: Paris - Brüssel: 1.26 Stunden, Brüssel - Köln: 1.45 Stunden, Brüssel - Amsterdam: 2.31 Stunden, London - Brüssel: 2.35 Stunden.

Wenn alle Arbeiten abgeschlossen sind (\pm Jahr 2000), wird die Fahrzeit auf gewissen Relationen noch kürzer sein.

Ein Netz nach europäischem Modell

Im 21. Jahrhundert wird das europäische Festland über 35 000 km Eisenbahnstrecken verfügen. Davon werden 19 000 Neu- oder Ausbaustrecken sein, die für 250 km/h ausgelegt sind. Die meisten großen Städte des Kontinents werden künftig in kürzester Zeit zu erreichen sein. Dann wird auch eine neue Tradition entstanden sein: Das Reisen mit Hochgeschwindigkeitszügen.



150 Jahre
Ans

Eisenbahnverbindung Deutschland - Belgien
De liaisons entre la Belgique et l'Allemagne