Ein neuer Bahnhof in Lüttich

« Nous n'aimons pas assez la joie
De voir les belles choses neuves
O mon amie hâte-toi
Crains qu'un jour un train ne t'émeuve
Plus »

Apollinaire

Pressekonferenz des 11. Juni 1997

Euro Liège TGV

Rue du Plan Incliné, 145 • B 4000 Liège • Tél 32 (04) 254 19 58 • Fax 32 (04) 254 16 62
Société Anonyme • RC LG 185.089 • TVA BE 451.150.562 • CCB 091-0114036-90

Ein neuer Bahnhof in Lüttich

Lüttich, eine Stadt im Herzen von Euregio und Europa, hat ein Stelldichein mit der Hochgeschwindigkeit. Seitdem - zum Vorteil der Stadt, der Region und des Hinterlands - die Bemühungen, den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Lüttich einfahren und halten zu lassen, Früchte tragen, seitdem das Angebot des Thalys sowie des Eurostar erweitert und die Modernisierung und Erneuerung der belgischen Eisenbahninfrastruktur in Angriff genommen wurden, haben sich alle Blicke auf den Bahnhof Liège-Guillemins gerichtet.

Der Bahnhof ist die kommerzielle Schnittstelle zwischen Eisenbahnwelt und Kundschaft. Einwandfreie Konzeption und leichte Zugänglichkeit sind genauso wichtig wie die Verbesserung der Fahrzeiten.

Der Bahnhof der Zukunft muß ein modernes Reisezentrum sein, das sich harmonisch in sein urbanes Umfeld einfügt.

Der Einzug des Thalys in Lüttich und die Notwendigkeit, auch den Fahrgästen des Binnenverkehrs einen Qualitätsservice zu bieten, verlangte, das Konzept des Bahnhofs unter all seinen Gesichtspunkten neu zu überdenken.

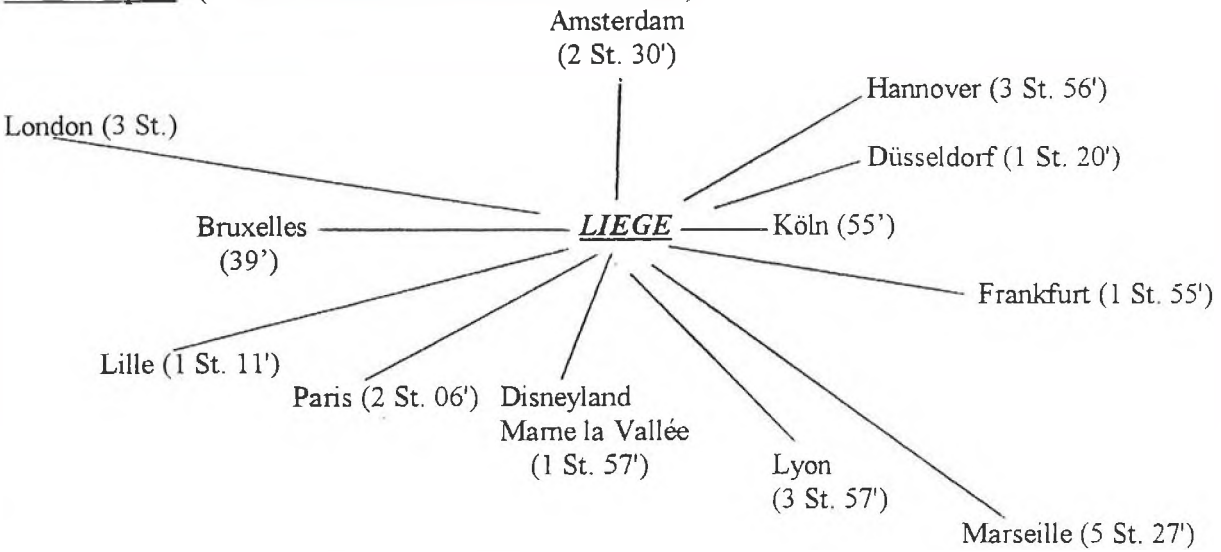
1. Lüttich im Herzen Europas

Durch seine geographische Lage kreuzen sich in Lüttich bedeutende Verkehrsachsen: Autobahnen, Wasserwege, Flughafen, internationale Eisenbahnstrecken.

Der Anschluß an das HGV-Netz ist ein weiteres Plus für Lüttich und das ganze Hinterland.

Der Ausbau des Thalysangebots wird die Stadt an die großen europäischen Metropolen anbinden, und zwar mit Hochgeschwindigkeit.

Ein Beispiel: (Fahrzeiten zum Zeithorizont 2005)



2. Lüttich: Ein großes Verkehrs- und Wirtschaftszentrum

Der Bahnhof Liège-Guillemins hat an Werktagen ein Verkehrsaufkommen von ca. 15 000 Fahrgästen. Es handelt sich vor allem um Fahrgäste, die im allgemeinen zwei Mal täglich den Bahnhof durchqueren. Täglich sind somit 30 000 Durchgänge zu verzeichnen.

Mehr als 50 % dieser Fahrgäste fahren auf der Achse Aachen-Verviers-Lüttich-Brüssel-Ostende, d.h. dem östlichen Zweig des HGV-Netzes.

Auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Brüssel-Lüttich werden nicht nur die Fahrgäste des internationalen Verkehrs sondern auch die des Binnenverkehrs (in Richtung Brüssel und Ostende, IC-Züge à 200 km/h) befördert werden.

Aufschlüsselung des Verkehrsaufkommens von Liège-Guillemins:

- Strecke 36-37: Bruxelles - Liège - Verviers - Köln:	51,5 %
- Strecke 40: Maastricht:	4,5 %
- Strecke 94: Liège-Palais - Herstal - Antwerpen:	8,5 %
- Strecke 42: Ameltal - Luxemburg:	7,5 %
- Strecke 43: Ourthetal:	5,5 %
- Strecke 125: Liège - Mons ("dorsale wallonne"):	22,5 %

Diese Zahlen zeigen, daß Liège-Guillemins nicht nur im internationalen Reiseverkehr sondern auch im Binnenverkehr eine gewichtige Rolle spielt. Die Modernisierung des Binnennetzes der SNCB und der Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecken, die ebenso für HGV- wie IC-Züge vorgesehen sind, werden beiden Verkehrspotentialen des Bahnhofs förderlich sein.

Die internationalen HGV-Verbindungen, die den bestehenden internationalen Verkehr ergänzen, machen den Bahnhof von Lüttich zu einem bedeutenden Entwicklungspol. Dank seiner vorzüglichen geographischen Lage, wird der neue Bahnhof, zentral gelegen und leicht zugänglich, eine große Anzahl Fahrgäste anziehen, die mit dem HGV-Zug nach London, Paris, Amsterdam oder Köln reisen werden.

Sein Einflußbereich geht weit über die Lütticher Region, oft sogar über die Grenzen der Provinz, hinaus.

Die Bevölkerungszahlen geben Aufschluß über das Fahrgastpotential.

- 6 000 000 Personen für London
- 2 500 000 Personen für Köln
- 4 200 000 Personen für Amsterdam
- 3 000 000 Personen für Paris
- 6 700 000 Personen für die 4 Richtungen

3. Lüttich: Ein "Mixed Bahnhof" im Herzen der Stadt

Aus dem Vorausgegangenen geht hervor, daß Liège-Guillemins eindeutig eine Schnittstellenfunktion hat: Bahnhof des Hochgeschwindigkeits- und des Binnenverkehrs.

Es ist ganz offensichtlich, daß diese beiden Aktivitäten an ein und demselben Ort verknüpft werden müssen, da sie sich ergänzen. Nur im Herzen der Stadt kann eine richtige Beziehung zu dieser zustande kommen.
Der neue Bahnhof wird demnach auch aus folgenden Gründen an die Stelle des heutigen treten.

- In Lüttich wird kein zweiter Hauptbahnhof gebaut werden, der überdies nur dem internationalen Verkehr vorbehalten wäre, denn die Komplementarität zwischen den beiden Bereichen wäre nicht mehr gewährleistet.
- Indem die SNCB- und Thalys-Züge an einem einzigen Ort zusammenlaufen, braucht der Fahrgast nicht auf andere Verkehrsträger zurückzugreifen (zwischen Bahnhöfen oder zwischen Bahnhof und Stadt), es können am gleichen Bahnsteig gute Anschlüsse mit den IC/IR-Relationen und damit die Anbindung an die Stadt und ihr Verkehrsnetz gesichert werden.
- Das HGV-Projekt beruht auf dem Prinzip "von Stadtzentrum zu Stadtzentrum" und ist deshalb so erfolgreich. Das französische Beispiel zeigt uns, daß das HGV-Projekt sich nicht nur an die "First-Class-Kunden" des internationalen Verkehrs wendet. Seinen kommerziellen Erfolg erzielt es überwiegend auf den Fernstrecken des Binnenverkehrs. Bahnhöfe in Städten weisen bessere Ergebnisse auf als die, die außerhalb der Städte erbaut wurden (Vendôme, Satolas,...); letztere sind nicht in der Lage die mit der Stadt verbundenen Tätigkeiten und Dienstleistungen anzubieten. Der TGV hält in über 140 «Stadt-Bahnhöfen» und nur in wenigen

außerhalb liegenden Bahnhöfen, und dies auch nur aus besonderen wirtschaftlichen Gründen (zum Beispiel Roissy oder Eurodisney).

4. Der heutige Bahnhof und Umgebung: Altersbedingte Probleme

Es reicht nicht, daß die Standortwahl auf Liège-Guillemins fiel, die Infrastruktur muß noch den neuen Bedürfnissen angepaßt werden.

Merkmale des heutigen Bahnhofs und seiner Umgebung:

Der Bahnhof selbst:

- Einfahrt der Züge aus Richtung Ans mit 40 km/h
- Ausfahrt in Richtung Angleur mit 60 km/h
- Enge, im Bogen verlaufende und zu kurze Bahnsteige
- Einfahrt der Züge der wichtigsten Relation (Deutschland-Brüssel, künftige HGV-Achse) auf den Gleisen 12 bis 14, die weit vom Empfangsgebäude liegen
- Zahlreiche Gleiskreuzungen und einen durch einen Unterführungstunnel hervorgerufenen "Geschwindigkeitsbruch" auf der Strecke Deutschland-Brüssel (künftige HGV-Strecke), der zu Zeitverlusten führt.
- Stellwerk, das nicht dem neuen Technologiestandard entspricht
- Veraltete Eisenbahninfrastruktur

Der Bahnhof und die anderen Verkehrsträger:

- Keine direkte Anbindung des Bahnhofs an das Autobahnnetz, insbesondere nicht an die spätere Autobahnverbindung E5/E9.
- Dichter und chaotischer Verkehr vor dem Bahnhof mit Staus und wildem Parken im ganzen Viertel
- Schlechte Verknüpfung zwischen den öffentlichen Transportmitteln und dem Bahnhof.

5. Machbarkeitsstudie: Kriterien eines modernen Bahnhofs und Lastenheft

Um die Infrastruktur zu modernisieren und die Betriebsbedingungen zu verbessern, hat Euro Liège TGV einige Grundkriterien festgelegt, denen ein moderner Bahnhof zu genügen hat.

Die Kriterien:

- Geradlinige, breite (8 m) und lange (450 m) Bahnsteige
- Höhere Geschwindigkeit im Bahnhof und in den Steilstrecken.

- Weniger Gleiskreuzungen
- Keine Erweiterung der heutigen Flächennutzung
- Stadtseitiger Verlauf der Hauptstrecke mit gerader mit den Steilstreken fluchtender Trassenführung
- Bau einer direkten Verbindung zwischen Autobahn und Bahnhof

Mit der heutigen Lage des Bahnhofs sind diese Kriterien nicht zu erfüllen, denn auf Höhe des Empfangsgebäudes ist der Bahnkörper zu schmal.

Im Herbst 1995 wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, um die Ideallösung zu finden. Aus der Studie geht hervor, daß die Modernisierungsauflagen erfüllt werden können, wenn **der Bahnhof um etwa 200 Meter in Richtung Maas** (Angleur) verlegt wird. Es wären dann auch kaum Enteignungen erforderlich.

Das Lastenheft des genehmigten Entwurfs sieht folgendes für den Bahnhof vor:

- 5 geradlinige Bahnsteige, die es ermöglichen, die auf dem Bahnsteig erforderlichen Vorgänge schneller abzuwickeln. Drei der Bahnsteige sind für gekuppelte Doppel-HGV-Züge vorgesehen; sie sind 450 m lang, die beiden anderen 350 m.
- 9 Bahnsteiggleise
- Breitere Bahnsteige, die mehr Komfort bieten und einen besseren Verkehrsfluß ermöglichen
- Einfahrt der HGV- und IC-Züge zur Stadtseite hin
- Eine Einfahrgeschwindigkeit von 100 km/h
- Abriß des Tunnels, wodurch die größte maasseitige Gleiskreuzung wegfällt
- Weniger Weichen
- Zeitgewinn: etwa 3 Minuten auf dem Abschnitt Ans-Maas und 30 Sekunden für die Bahnsteigvorgänge
- Über den Gleisen errichteter Bahnhof, damit er möglichst wenig SNCB-fremdes Gelände benötigt
- Zwei Bahnhofseingänge, einer stadtseitig, der andere hügelseitig, von wo aus ein Parkhaus direkt an die Autobahn angeschlossen ist

Das Projekt sieht eine wesentliche Verbesserung der Verbindung Bahnhof-Autobahn-Stadt vor.

Die Nähe der Autobahnverbindung E5-E9, die durch den Tunnel unter dem Hügel des Stadtteils Cointe verläuft, ermöglicht eine **einzigartige** Verbindung zwischen Bahnhof und Autobahn, indem hügelseitig eine Zufahrt zum Bahnhof angelegt wird.
Der Bahnhof von Lüttich wird einer der wenigen europäischen Bahnhöfe sein, die unmittelbar an die Autobahn angebunden sind.

Zwei Zufahrten zum Bahnhof werden den Straßenverkehr besser verteilen und ihn stadtseitig flüssiger gestalten.

Es wird auch für gute Anschlüsse an die öffentlichen Verkehrsmittel gesorgt werden, damit der Kunde bequem und ohne großen Zeitverlust weiterreisen kann.

6. Regie führt Euro Liège TGV

Die SNCB hat Euro Liège TGV mit diesem wichtigen Projekt betraut.

Euro Liège TGV wurde am 15. Oktober 1993 als Filiale gegründet. Sie besteht

- zu 75 % aus SNCB-Anteilen,
- zu 25 % aus Anteilen der Société de Développement de Liège Guillemins, die 1993 ins Leben gerufen wurde und sich aus der SPI+ (Services Promotion Initiatives), der S.L.F. (Société de Leasing et de Financement), Meusinvest, dem Gemeindekredit und der S.R.W.T. (Société Régionale Wallonne du Transport) zusammensetzt.

Gegenstand der Filiale Euro Liège TGV sind die Entwicklung, die Verwirklichung und der Betrieb des HGV-Bahnhofs in Lüttich sowie, im weiterem Sinne, Projekte und Dienstleistungen, die mit dem Eisenbahnbetrieb im Lütticher Raum zusammenhängen.

Nach der Durchführung der Machbarkeitsstudie und der Festlegung des Lastenhefts hat Euro Liège TGV das Projekt auf EU-Ebene ausgeschrieben. Somit wurde am 15. November 1996 der Architekt Santiago CALATRAVA benannt, um die allgemeine räumliche und ästhetische Gestaltung des neuen Bahnhofs Liège-Guillemins vorzunehmen.

7. Ein Viertel erhält eine neue Struktur und neues Leben

Der Einzug des HGV und der Bau eines modernen multimodalen Bahnhofs wird das Gesicht des ganzen Stadtviertels von Grund auf verändern.

Da der Dienstleistungssektor im Viertel weiter anwächst, jedoch anarchischer Straßenverkehr herrscht, viele Straßenzüge noch die Spuren der Enteignungen aus den 60er Jahren tragen und Industriestätten inzwischen stillgelegt wurden, hat die Stadt Lüttich beschlossen, ein Leitschema für das Bahnhofsviertel zu entwerfen.

Dieses Leitschema lag schon vor, als Euro Liège TGV die Machbarkeitsstudie in Angriff nahm.

Anhand des architektonischen Entwurfs wird in den kommenden Monaten die globale Umgestaltung des Viertels fortgesetzt werden können.

Um den multimodalen, leicht zugänglichen und kundenfreundlichen Bahnhof herum wird neues Leben entstehen. Er wird eine Brücke zwischen Lüttich und dem grünen Hügel (Cointe) schlagen und die Bindung zur Stadt festigen.

Das Leitkonzept des Viertels werden Euro Liège TGV, die Stadt Lüttich, die öffentlichen Verkehrsträger, die Straßenverwaltung und die Einwohner des Viertels gemeinsam innerhalb des Comité d'accompagnement de Liège Guillemins weiterentwickeln.

8. Der Ablauf der Arbeiten

Das Projekt des neuen Bahnhofs umfaßt eigentlich drei verschiedene Baustellen.

a) Ein neues Stellwerk

Das neue Stellwerk wird in der Nähe der Maasbrücke (linkes Ufer - Val Benoît) errichtet.

Die Arbeiten haben bereits am 23.09.1996 begonnen und der Rohbau ist schon gut vorangeschritten.

Das Stellwerk soll Mitte 98 in Betrieb genommen werden.

b) Bauwerke zur Kreuzung der Eisenbahnstrecken am Fuße der Steilstrecke

Damit die Eisenbahnstrecken (nach Brüssel und Liège-Palais) sich problemlos auf verschiedenen Ebenen kreuzen können, werden ein Tunnel und Stützbauten auf dem Abschnitt zwischen dem Place des Wallons (Unterführung Sainte-Marie) und dem ABX-Gebäude (am Ende der Rue du Plan Incliné) gebaut.

Beginn der Arbeiten: Frühjahr 1998
Ende der Arbeiten: 2000

c) Das Empfangsgebäude des neuen Bahnhofs und die Eisenbahninfrastruktur

Die Organisation dieser Arbeiten ist äußerst komplex, weil der heutige Bahnhof und seine Infrastruktur bis zur Fertigstellung des neuen Bahnhofs in Betrieb bleiben müssen.

Daher müssen die verschiedenen Phasen noch festgelegt werden.

Prognosen: - Beginn der Arbeiten: Frühjahr 1999
- Ende der Arbeiten: 2002

9. Budget

- Modernisierung der Bahnanlagen : 3,9 Milliarde BEF
- Liège-Guillemins Bahnhof : 2,5 Milliarde BEF.

****

Pressecommuniqué

Der Bahnhof als Verkehrsplattform

Pressekonferenz des 11.Juni 1997

Euro Liège TGV

Rue du Plan Incliné, 145 • B 4000 Liège • Tél 32 (04) 254 19 58 • Fax 32 (04) 254 16 62
Société Anonyme • RC LG 185.089 • TVA BE 451.150.562 • CCB 091-0114036-90

Der Bahnhof als Verkehrsplattform

Heute präsentiert Euro Liège TGV das architektonische Konzept des neuen Bahnhofs «Liège-Guillemins».

Diese Präsentation findet statt unter dem Vorsitz von Hern Michel DAERDEN, Transportminister. Auf Einladung des Bürgermeisters Jean-Maurice DEHOUSSE findet die Pressekonferenz im Rathaus statt. Euro Liège TGV wird vertreten durch seinen Präsidenten Hern Etienne SCHOUPPE und den Generaldirecktor Hern Vincent BOURLARD.

Dieses Projekt wird das zwar im Randbereich gelegene, aber viel besuchte und lebendige Viertel der Stadt verändern und aufwerten.

Eine namhafte internationale Signatur

Nach einer europaweiten Ausschreibung wurde der Architekt Santiago CALATRAVA benannt, um die allgemeine räumliche und ästhetische Gestaltung des neuen Bahnhofs Liège-Guillemins vorzunehmen.

Dieser Architekt mit Weltrenommee, hat sich u.a. wegen seiner starken Kreativität bei der Konzeption von Brücken, Bahnhöfen und Kunstbauten einen Namen gemacht. Seine umfangreiche Erfahrung als Architekt und Ingenieur wird von der Vision eines Städtegestalters ergänzt. Bildhauer und Freund schöner Formen, offenbart sich Santiago CALATRAVA in dem Lütticher Projekt als ein vor allem harmoniebedachter Künstler.

Bindeglied und Transparenz

Santiago CALATRAVA hat sofort, als er am vergangenen 4. Dezember den ersten Blick auf das Gelände warf, darauf hingewiesen, daß der Bahnhof, der zwei Stadtviertel tangiert, eine transparente Anlage sein müsse.

Seine Architektur wird wie ein Brückenschlag zwischen den beiden bisher voneinander getrennten Stadtvierteln wirken.

Dieser kuppelartige Monumentalbau aus Glas und Stahl mit seinen Bahnsteigüberdachungen wird sich wie ein Fenster auf die anliegenden grünen Hänge anmuten.

Die Transparenz der «fünften Fassade» fließt bis in die Bahnsteigüberdachungen und das Vordach, das seinen Schatten auf den Bahnhofsvorplatz wirft, als wolle es sich so noch stärker mit ihm vereinen.

Über den Vorplatz gelangt der Kunde zu den Servicestellen der SNCB sowie zu verschiedenen öffentlichen und kommerziellen Dienstleistern, die zu einem modernen Reisezentrum gehören.
Von dort aus gelangt der Fahrgast zu den beiden Überführungen, und den Zugängen zu den Bahnsteigen.

Der neue Bahnhof wird auch der Rue des Guillemins zu einem neuen Auftrieb verhelfen. Diese nun zum Hügel von Cointe hin «offene» Straße wird ihre Funktion als Verbindung zwischen dem multimodalen Bahnhof und der Stadt verstärkt sehen, da der Bushof auf dem Place des Guillemins bestehen bleibt.

Hügelseitig wird ein Parkhaus mit einem bequemen Anschluß an die Autobahn errichtet, wodurch stadtseitig der heute chaotisch verlaufende Verkehrsstrom verringert wird. Die Gleisüberführungen im Bahnhof werden die Stadtteile Cointe und Guillemins miteinander verbinden.

Im Dienste aller Fahrgäste

Der Bahnhof ist die kommerzielle Schnittstelle zwischen Eisenbahn und Kundschaft.

Euro Liège TGV entwickelt, dem Auftrag der SNCB entsprechend, zusammen mit dem Architekten Santiago CALATRAVA ein modernes Reisezentrum, das sich harmonisch in sein urbanes Umfeld einfügt.

Dieser zukunftsorientierte Bahnhof ist ein «Mixed-Bahnhof» (für Hochgeschwindigkeits- und Binnenverkehr) im Herzen der Stadt, durch den der Kunde die Komplementarität zwischen Bahn und den städtischen Verkehrsmitteln optimal nutzen kann.

Dieser neue Bahnhof ist mehr als nur ein modernes und leistungskräftiges Beförderungsinstrument sondern auch ein Symbol für den Eintritt der Stadt Lüttich ins 21. Jahrhundert.

****

DER NEUE BAHNHOF LIEGE-GUILLEMINS

VORENTWURF
****
FUNKTIONSBESCHREIBUNG DES EMPFANGSGEBAUDES

PRESSEKONFERENZ DES 11.JUNI 1997

Euro Liège TGV

Rue du Plan Incliné, 145 • B 4000 Liège • Tél 32 (04) 254 19 58 • Fax 32 (04) 254 16 62
Société Anonyme • RC LG 185.089 • TVA BE 451.150.562 • CCB 091-0114036-90

I. ARCHITEKTONISCHES GESAMTKONZEPT - RÄUMLICHE GESTALTUNG

Der neue Bahnhof wird sich aus einem 220 m langen, über die Gleise geworfenen Glas- und Stahlbau und dem längs der Rue Varin zwischen der Rue du Paradis und der Rue Bovy gelegenen Empfangsgebäude zusammensetzen.

Dieser kuppelartige Monumentalbau aus Glas und Stahl, der sich in Form von getrennten Überdachungen bis über die Bahnsteige ausdehnt, wird wie ein Fenster auf die anliegenden grünen Hänge wirken.

Vom Konzept her innovativ, überspannt das Bahnhofsgebäude die Gleise und bildet somit eine Brücke zwischen den Stadtvierteln Cointe und Guillemins. Für Fußgänger und Busse erfolgt der Zugang über den neuen Bahnhofsplatz, für Pkws über den Autobahnanschluß am Ende der Rue Mandeville. Hier ist ein Parkhaus mit einer zum Bahnhof offenen Struktur vorgesehen.

Der Bahnhof besteht aus 4 Ebenen:
- Der Bahnhofsvorplatz (Niveau 0)
- Die Gleisebene (Niveau 1)
- Die Überführungen (Niveau 2)
- Die Ebene der Rue Mandeville (zwischen Niveau 1 und 2)

1) Der Bahnhofsvorplatz

Der Bahnhofsvorplatz (Niveau 0) hat eine Steigung von 2 bis 3 % zu den Gleisen hin. Er liegt somit etwas tiefer als die heutige Rue Varin.

Diese Neigung betont den architektonischen Charakter des Bahnhofsplatzes und schafft einen größeren Freiraum unter Gleis 1, in dem die Dienststellen der SNCB und öffentliche und kommerzielle Dienstleister untergebracht werden.

Auf dieser Ebene befindet sich auch an jedem Ende des Empfangsgebäudes eine Gleisunterführung. Diese Unterführungen sind mit den anderen Ebenen über Fahrstühle, Treppen und Rampen (zu den Gleisen) verbunden. Sie sind für die Fahrgäste und den technischen Dienst der SNCB gedacht.

2) Die Gleise

Die fünf Gleise des neuen Bahnhofs verlaufen etwa 5,5 m über dem Niveau des Platzes. Sie sind lang genug, um die längsten Züge aufzunehmen (drei 450 m lange Bahnsteige geeignet für 400 m lange Doppel-HGV-Garnituren) und 8 m breit, um einen optimalen Fluß der Fahrgäste zu gewährleisten.

Die Hochgeschwindigkeitszüge und die Schnellzüge der Achse Ostende-Ostbelgien halten auf den Gleisen 1 und 2 des stadtseitigen Bahnhofsteils.

3) Die Überführungen

Die Überführungen verlaufen in einer Höhe von 6 m über den Gleisen und somit außerhalb des Bereichs der Fahrleitungen. Diese beiden Überführungen sind auf der Rückseite des Bahnhofs über eine Plattform miteinander verbunden. Über Rolltreppen, Fahrstühle und auf der Ostseite über Rampen geben sie Zugang zu den Gleisen.

4) Die Rue Mandeville

Unter der Rue Mandeville, längs des letzten Bahnsteigs wird ein viergeschossiges Parkhaus mit 600 Plätzen angelegt.

Das erste Geschoß verfügt über Ausgänge zum letzten Gleis.

Die Rue Mandeville wird umgestaltet, um den Bau der Haltezone (Kiss and Ride) zu ermöglichen, ohne die Zufahrt zu den Wohnhäusern zu beeinträchtigen.

5) Die Dienststellen der SNCB

Die Dienststellen der SNCB (+/- 5 000 m²) werden gemäß ihrer Funktion (Verwaltung, Management, technische und kommerzielle Abteilungen) auf dem Gelände des HGV-Bahnhofs untergebracht.

II. ZUGÄNGLICHKEIT UND LENKUNG DES FAHRGASTTRANSFERS

Der Zugang zum neuen, die Gleise überspannenden Bahnhof Liège-Guillemins wird auf der Nord-Süd-Achse erfolgen.
- Im Norden, stadtseitig über den Bahnhofsvorplatz
- Im Süden, auf der Seite der Colline de Cointe von Autobahnausfahrt der A 602 aus über die Avenue de l'Observatoire.

Zu den Zügen gelangen die Fahrgäste entweder
- über die beiden Gleisüberführungen oder
- durch eine der Unterführungen, die unter diesen Gleisüberführungen verlaufen.

1) Stadtseitig

Der **westliche Eingang** ist hauptsächlich für die Fahrgäste gedacht, die jeden Tag Zug und Bus benutzen; der Bushof auf der heutigen Place des Guillemins bleibt weiterhin bestehen.

Dieser Eingang dient ebenfalls den Fahrgästen, die zu Fuß, mit dem Taxi aus dem Stadtzentrum kommend am Bahnhofsvorplatz abgesetzt werden oder den Pkw-Fahrern, die ihr Auto im Parkhaus der Rue du Plan Incliné abstellen.

Der Osteingang ist für die Fahrgäste gedacht, die zu Fuß von der Rue Varin oder der Rue Bovy kommen, und wird vor allem auch von den ankommenden Fahrgästen als Ausgang benutzt werden. Denn dieser Ausgang liegt auf Höhe der Langzüge (Doppel-HGV-Garnituren oder IC-Züge) und verfügt über mehrere Rolltreppen und Rampen für schwerbeladene oder am Zugende ausgestiegene Fahrgäste.

Letztlich trägt der neue Bahnhofsvorplatz auch zum guten Betrieb des Bahnhofs bei, wenn er auch nicht ausdrücklich zum Programm gehört.

Die Enteignungen des Häuserblocks Varin/Jonckeu halten sich in Grenzen, da die Rue Jonckeu teilweise neu erbaut wird. Der leicht schräg verlaufende Vorplatz reicht bis an das gläserne Monumentalvordach und ist eine reine Fußgängerzone.

Die Fahrbahn, die beide Bereiche trennt, ist den Taxis vorbehalten. Vor dem Bahnhof dürfen keine Pkws parken. Der Transfer Pkw/Zug wird zum Osteingang, zur rue Varin hin, verlegt.

2) Hügelseitig - Stadtteil Cointe

Der Zugang zum Bahnhof von der Rue Mandeville her wurde speziell für die Fahrgäste vorgesehen, die mit ihrem Pkw zum Bahnhof fahren.

Der Verkehrsstrom aus dem Osten, dem Tal, ist unwesentlich gegenüber dem aus dem Westen, der die aus dem Stadtzentrum und über die Autobahn (verbunden mit der Avenue de l'Observatoire) anfahrenden Fahrgäste umfaßt.

Von dieser Zufahrtsstraße aus haben die Pkw-Fahrer die Wahl zwischen dem unterirdischen, an den Gleisen entlang gebauten Parkhaus und dem Haltebereich vor der Plattform zwischen den beiden Fußgängerbrücken (Gleisüberführungen). Ein Teil dieses Bereichs ist den Taxis und den Mietautos vorbehalten.

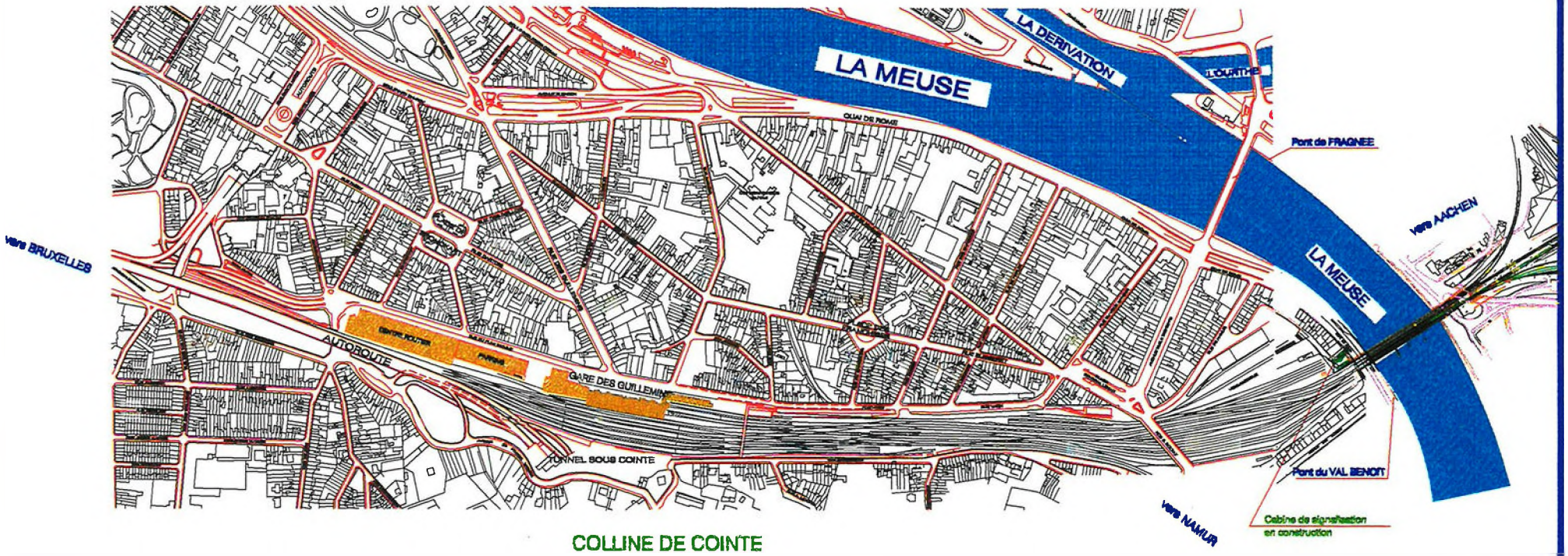
Diese Konzeption bringt den Zug näher an den Pkw und baut etwas den Streß ab, mit dem der Pkw-Fahrer tagtäglich zu kämpfen hat.

Durch die neue Architektur erhält der Bahnhof außerdem gut ausgerichtete Fußgängerzonen, die die Orientierung erleichtern und das Sicherheitsgefühl stärken, was beides für den Komfort des Kunden sehr wichtig ist.

Die Fußgängerbrücken sind während der Öffnungszeiten des Bahnhofs zugänglich und **verbinden die Stadtteile Cointe und Guillemins miteinander**.

****

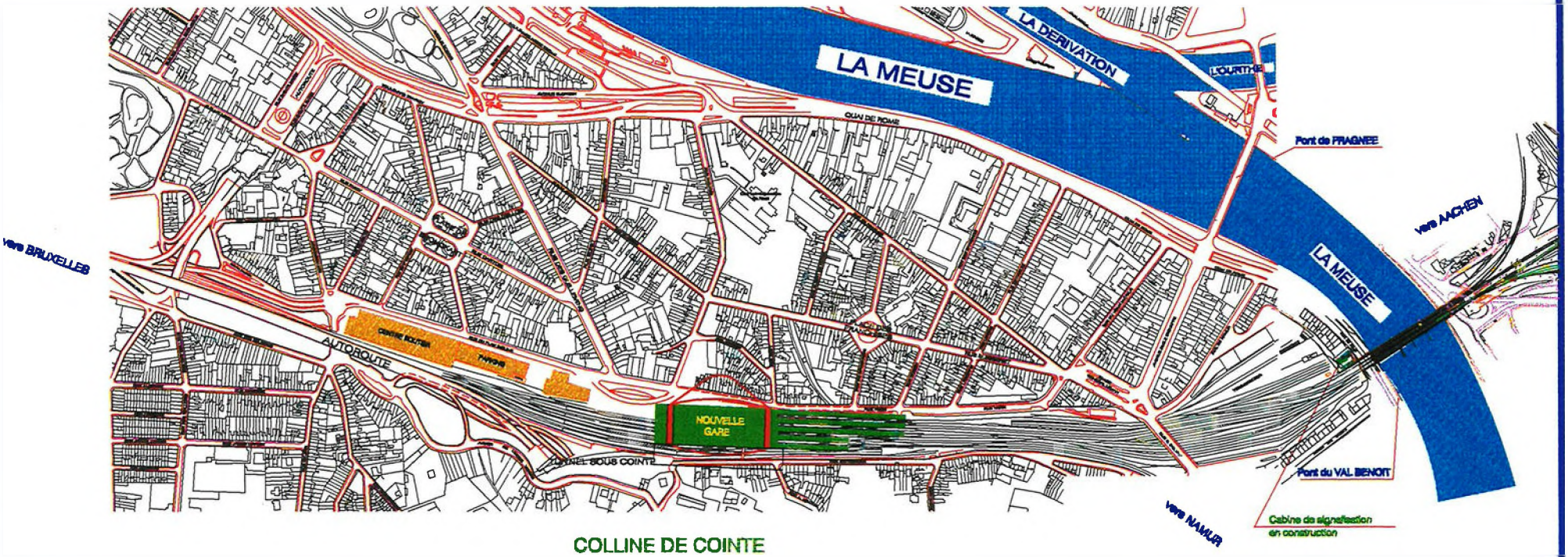
Situation existante - Huidige situatie - Present situation - Gegenwärtige Lage



COLLINE DE COINTE

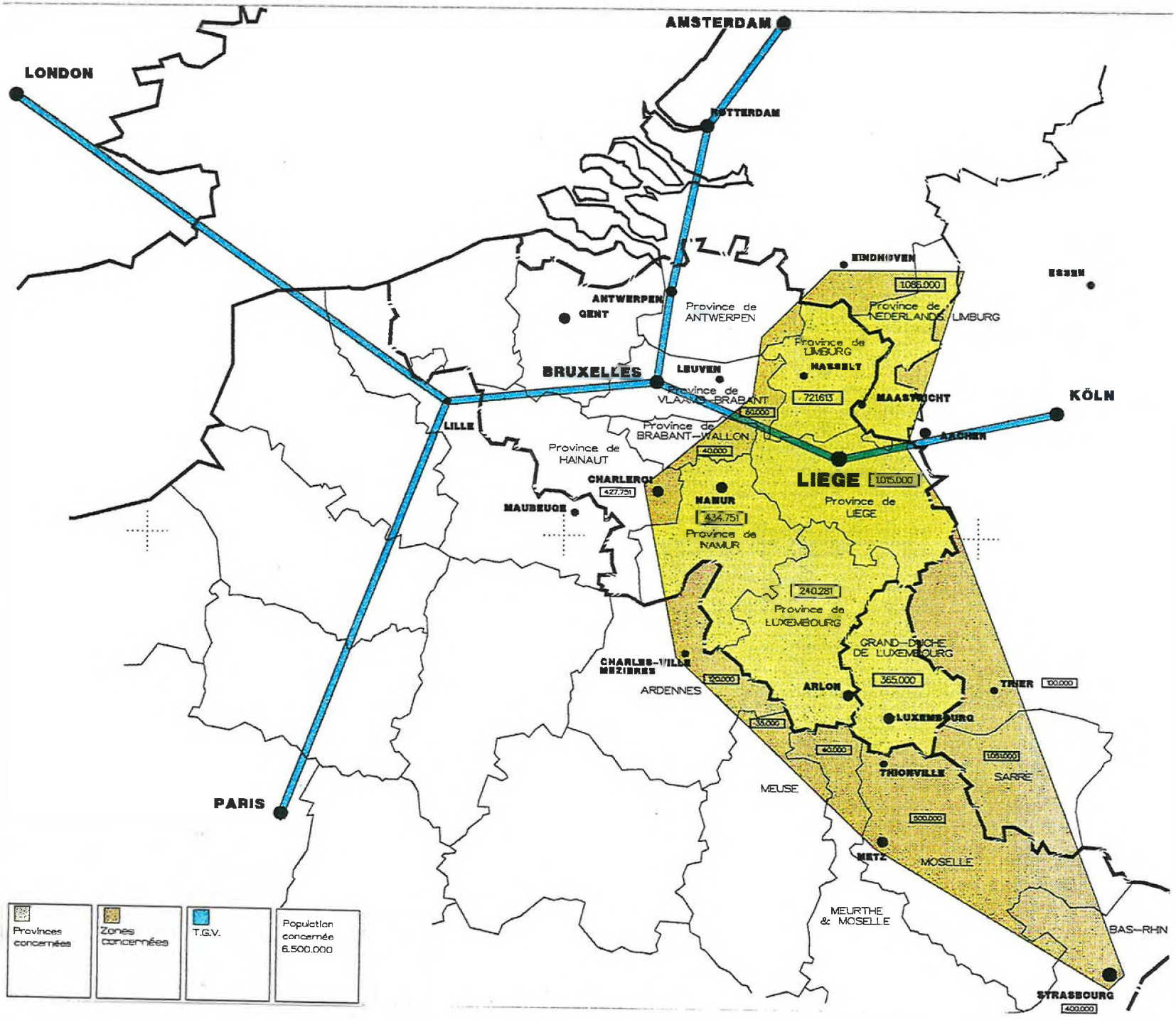
Euro Liège TGV

Situation projetée - Geplande situatie - Planned situation - Entworfen Lage



COLLINE DE COINTE

Euro Liège TGV



ZONE D'INFLUENCE TGV
TOUTES DIRECTIONS

INVLOEDSZONE TGV
ALLE RICHTINGEN

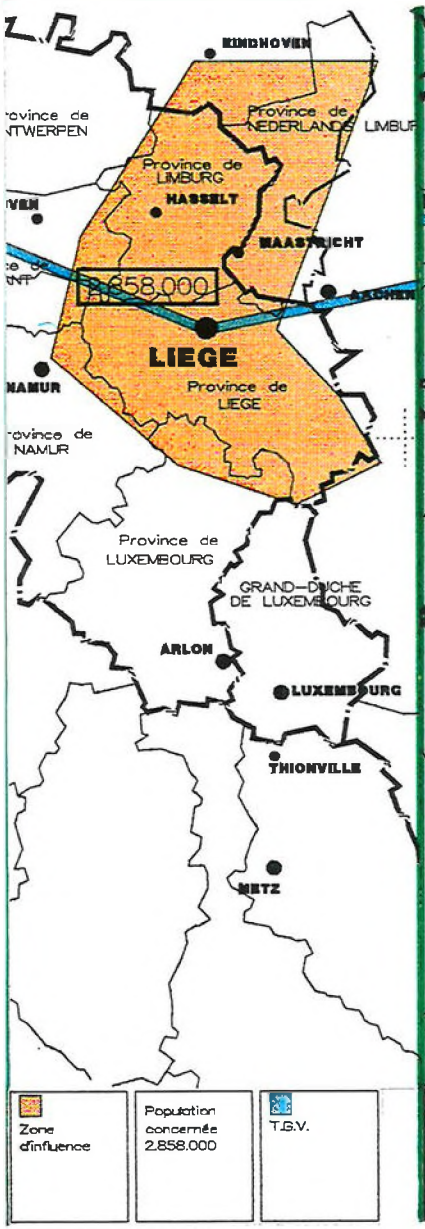
ZONE OF INFLUENCE TGV
ALL DIRECTIONS

EINFLUßZONE TGV
ALLE RICHTUNGEN

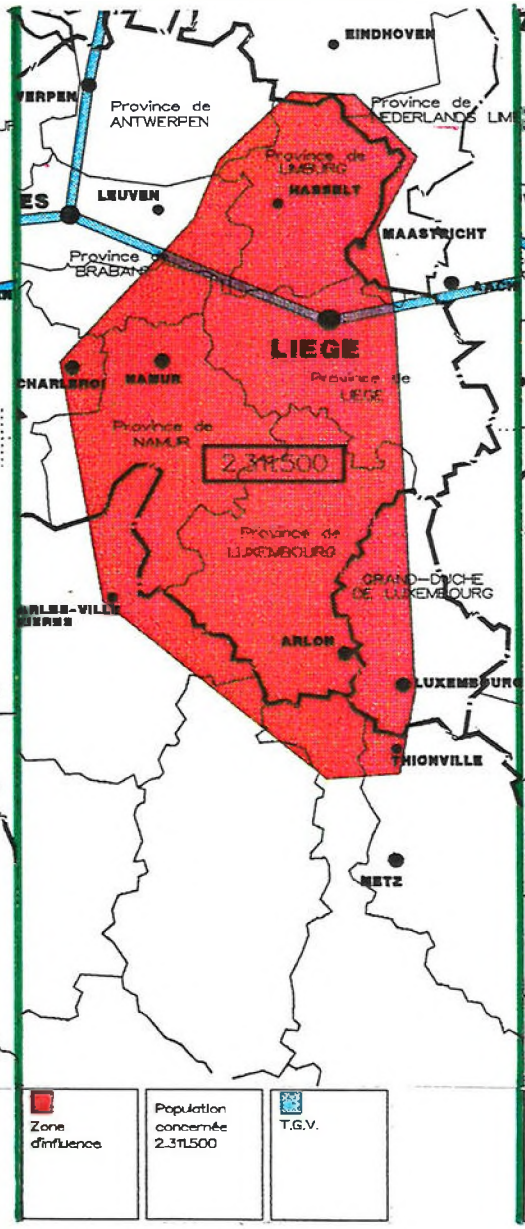
Euro Liège TGV

ZONES D'INFLUENCE TGV

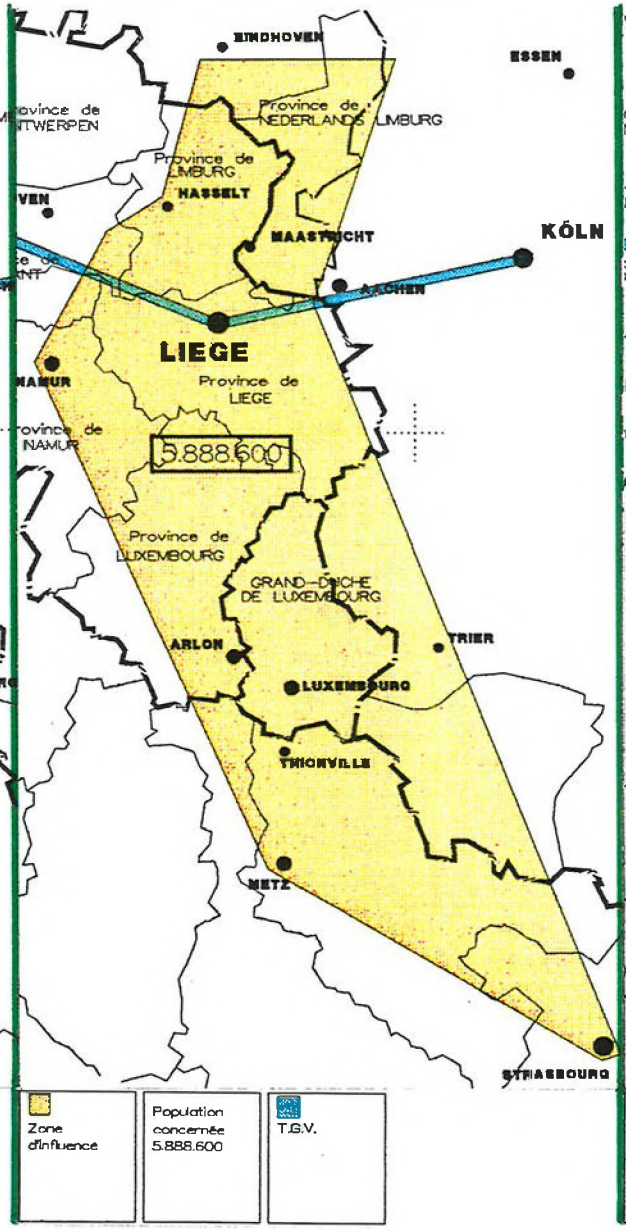
DIRECTION PARIS



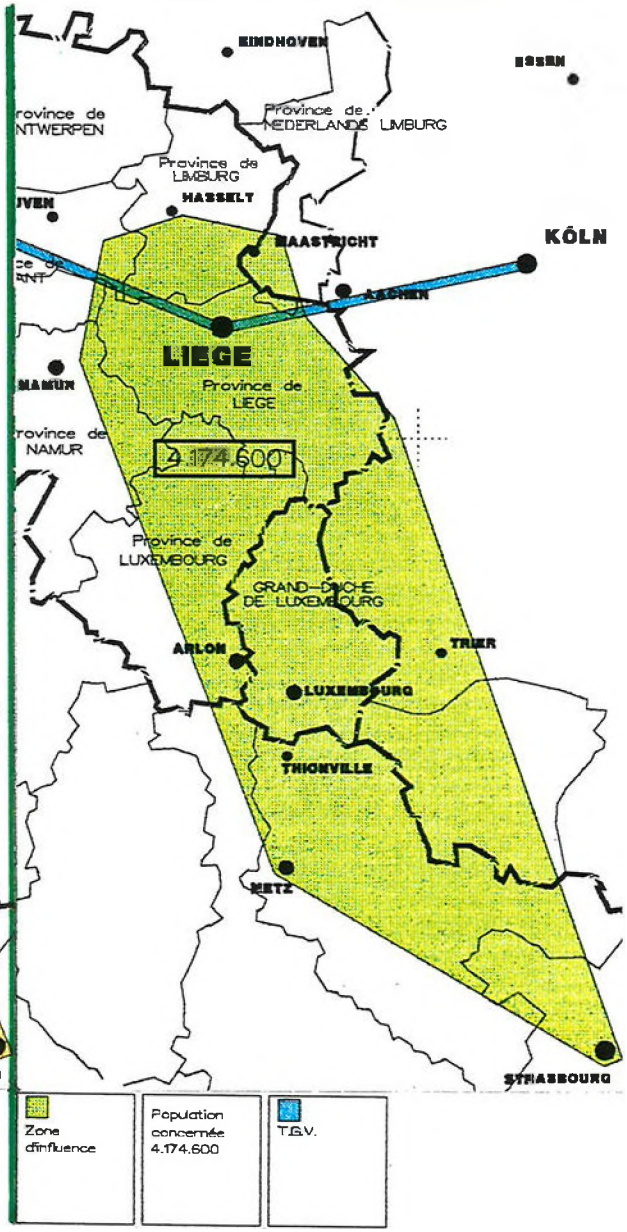
RICHTUNG KÖLN



DIRECTION LONDON

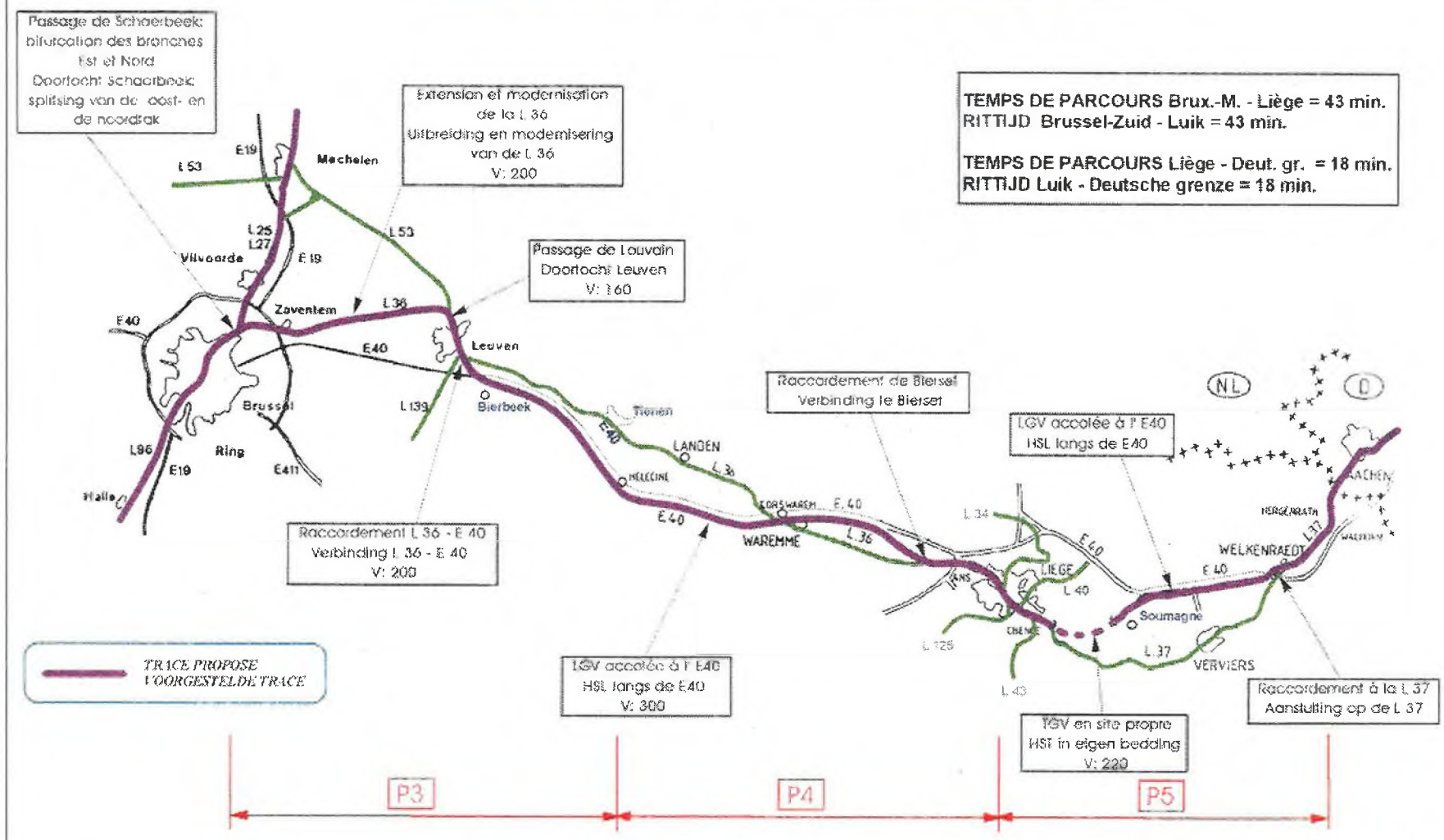


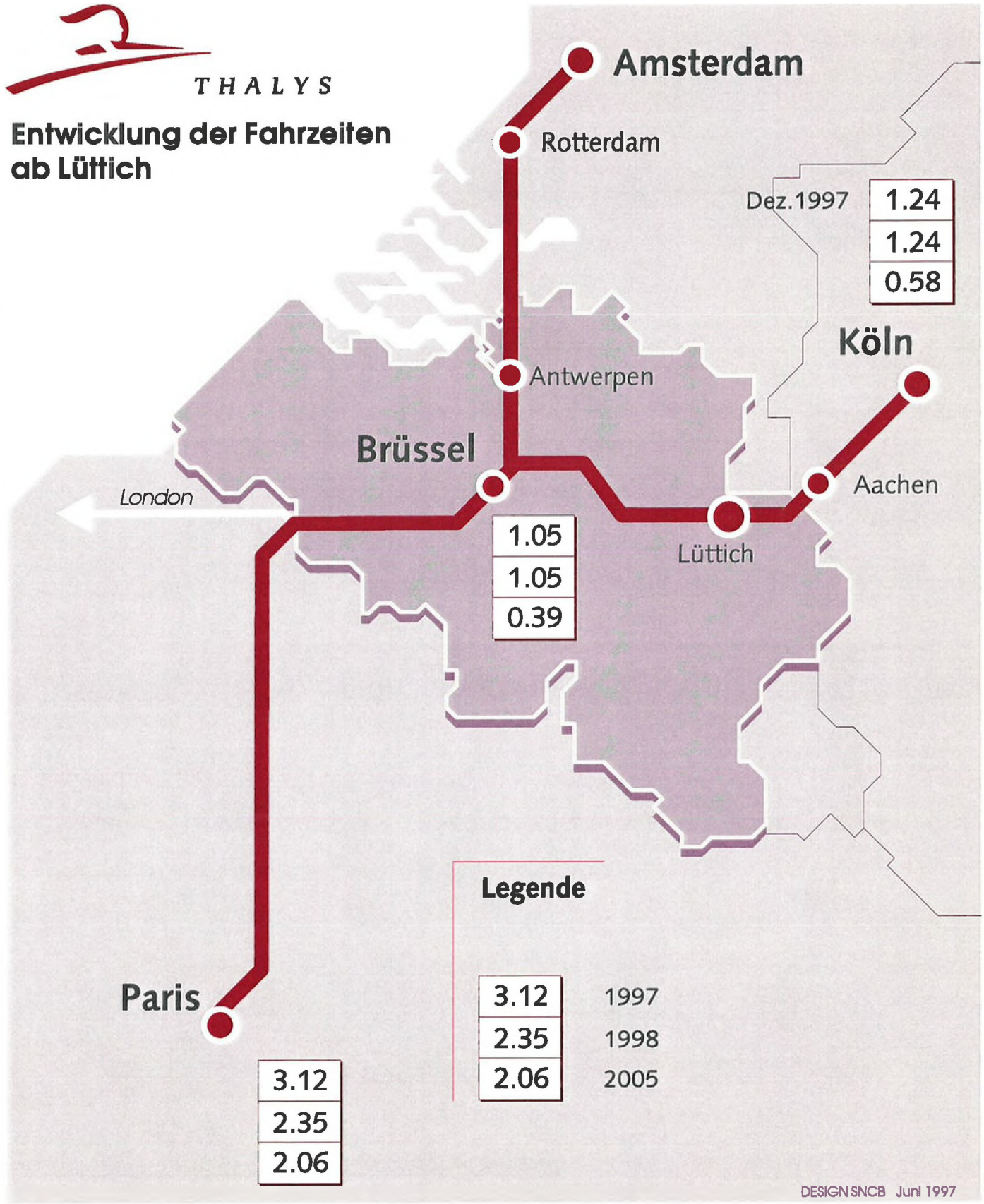
RICHTING AMSTERDAM

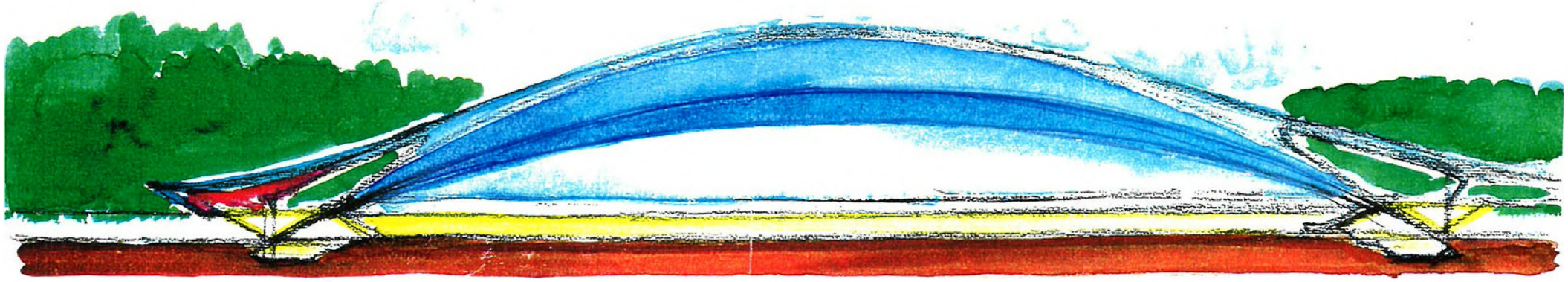


Euro Liège TGV

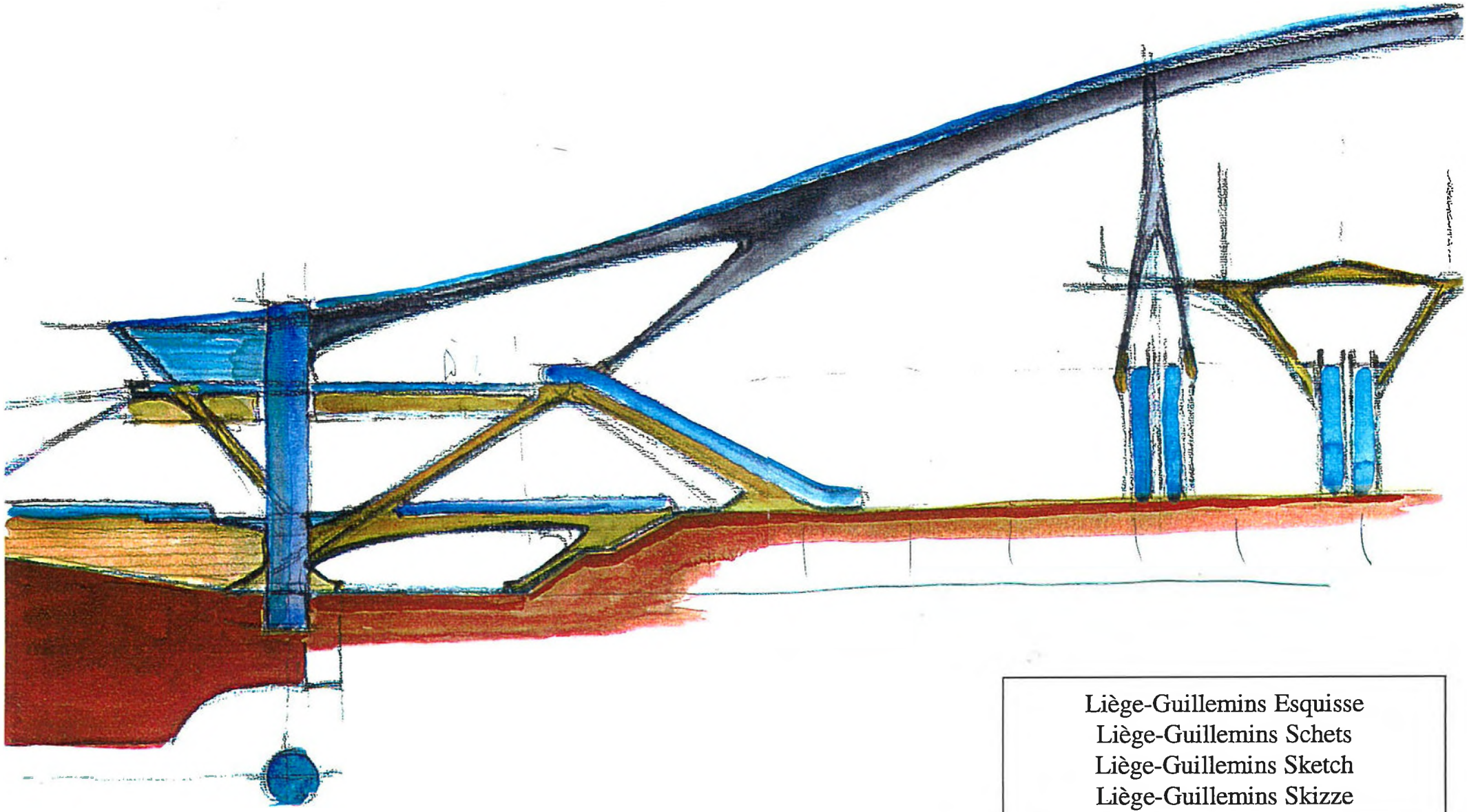
Projet TGV - Bruxelles-Midi - Deutsche grenze
HST-project - Brussel-Zuid - Deutsche grenze




THALYS
Entwicklung der Fahrzeiten ab Lüttich
Amsterdam
Rotterdam
Dez.1997
1.24
1.24
0.58
Köln
Antwerpen
Brüssel
London
Aachen
1.05
1.05
0.39
Lüttich
Legende
3.12 1997
2.35 1998
2.06 2005
Paris
3.12
2.35
2.06
DESIGN SNCB Juni 1997

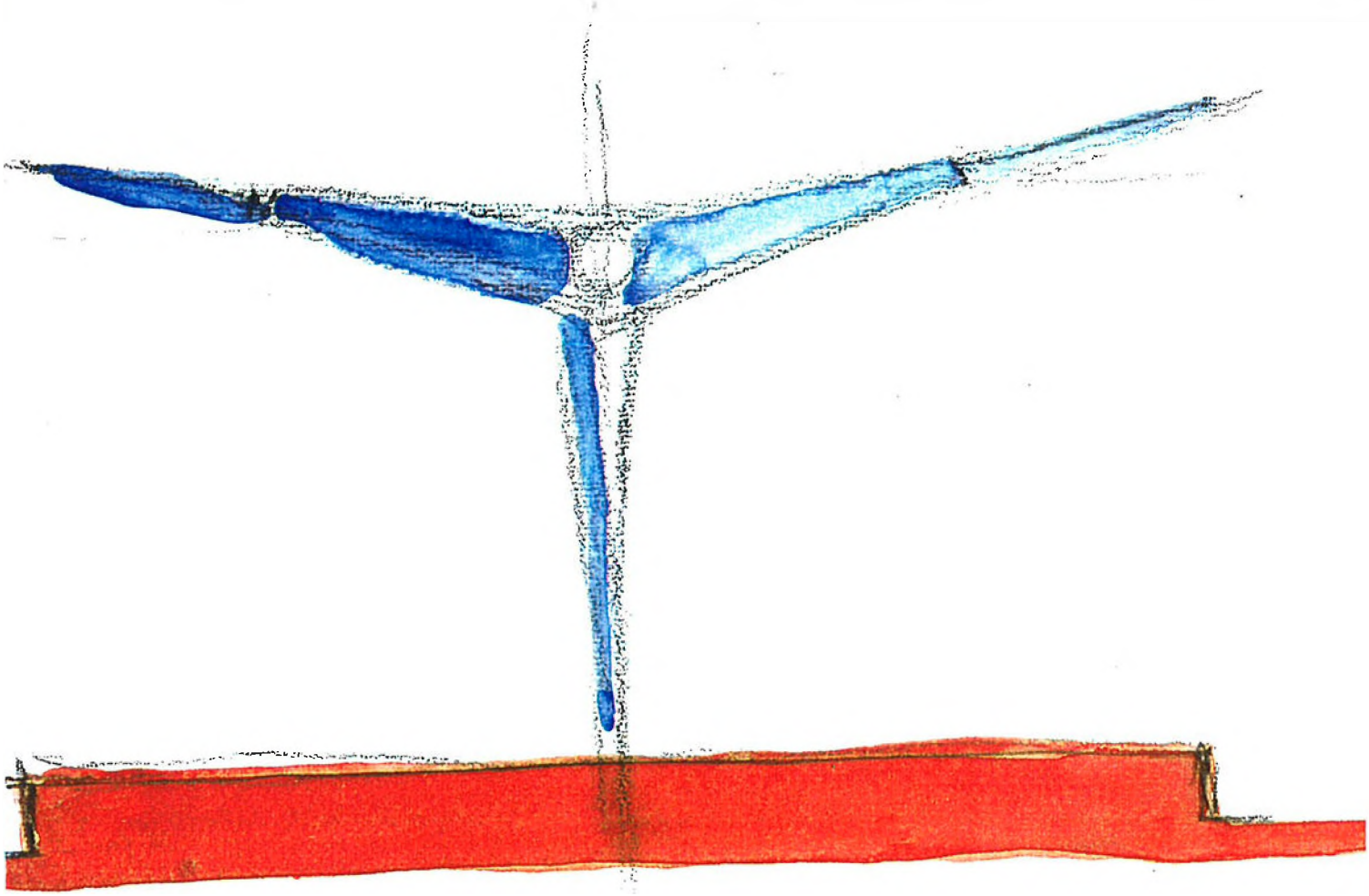


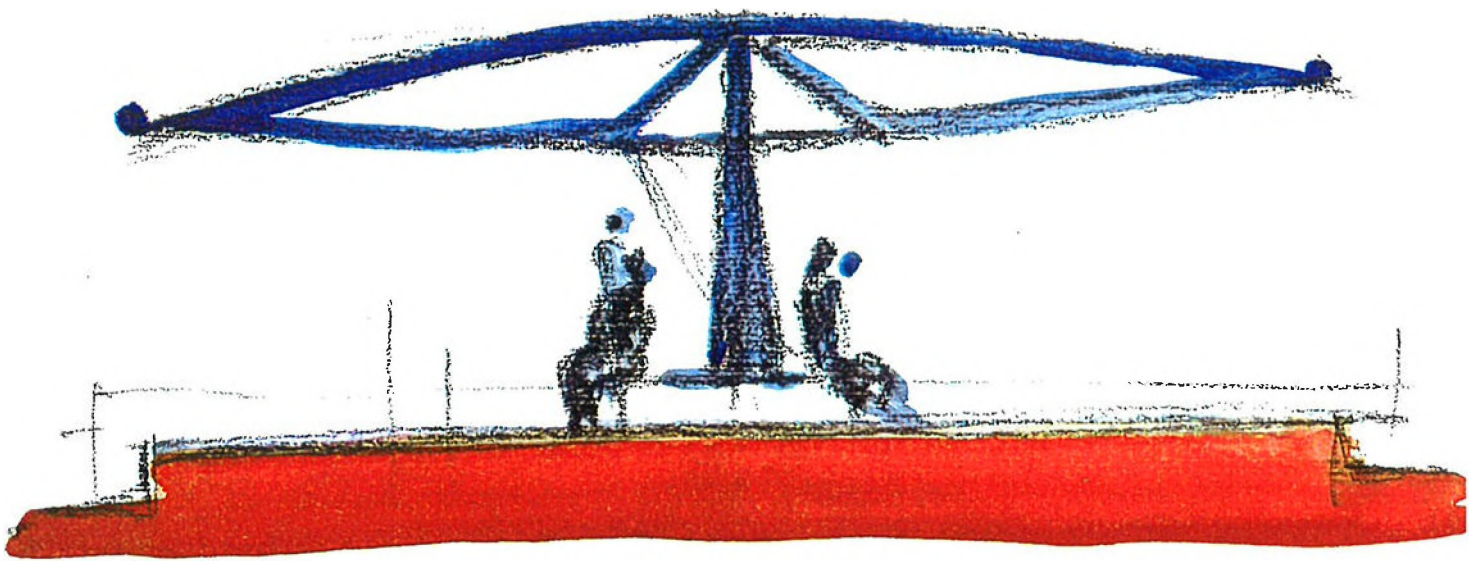
Liège-Guillemins Esquisse
Liège-Guillemins Schets
Liège-Guillemins Sketch
Liège-Guillemins Skizze

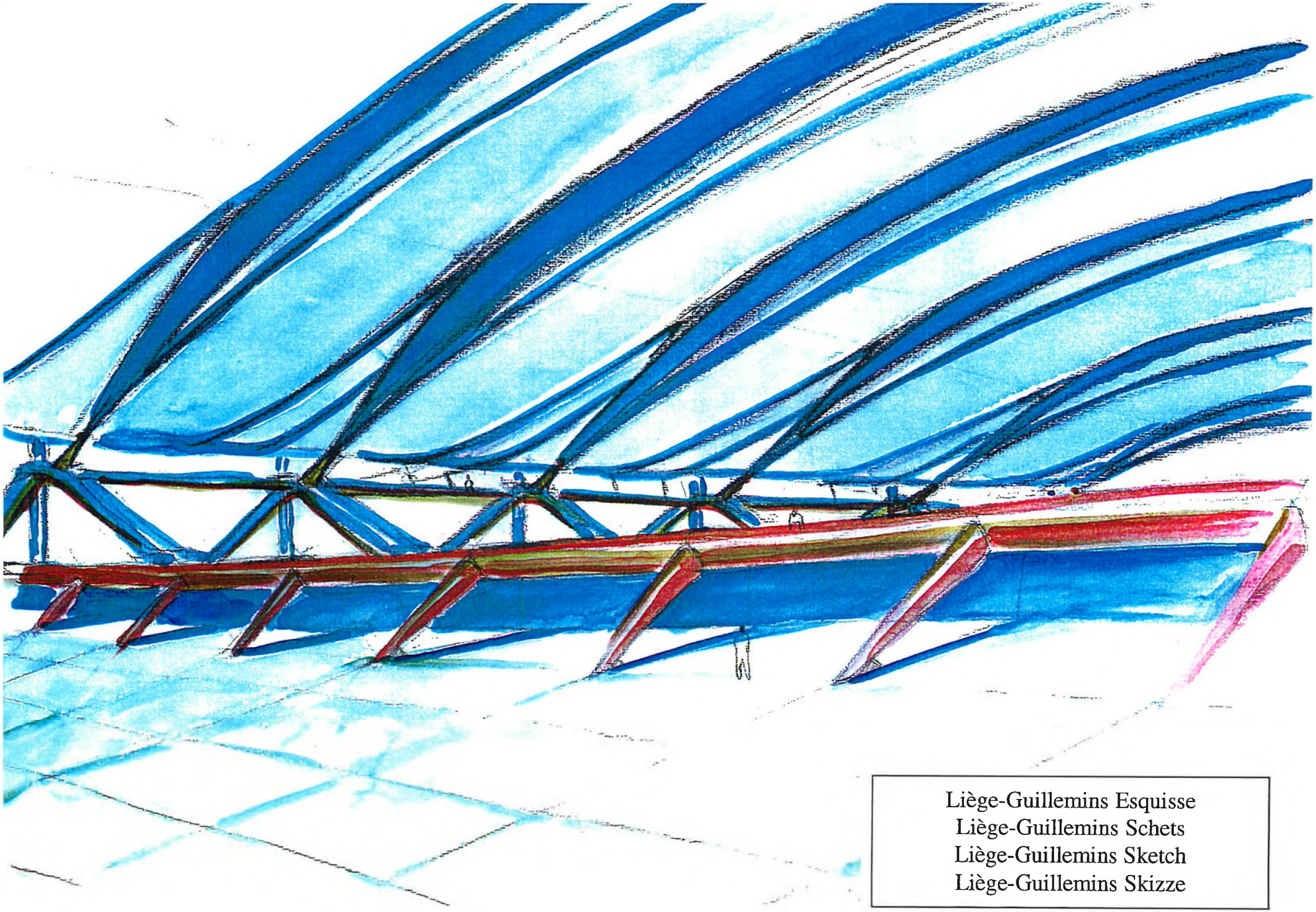


Liège-Guillemins Esquisse
Liège-Guillemins Schets
Liège-Guillemins Sketch
Liège-Guillemins Skizze

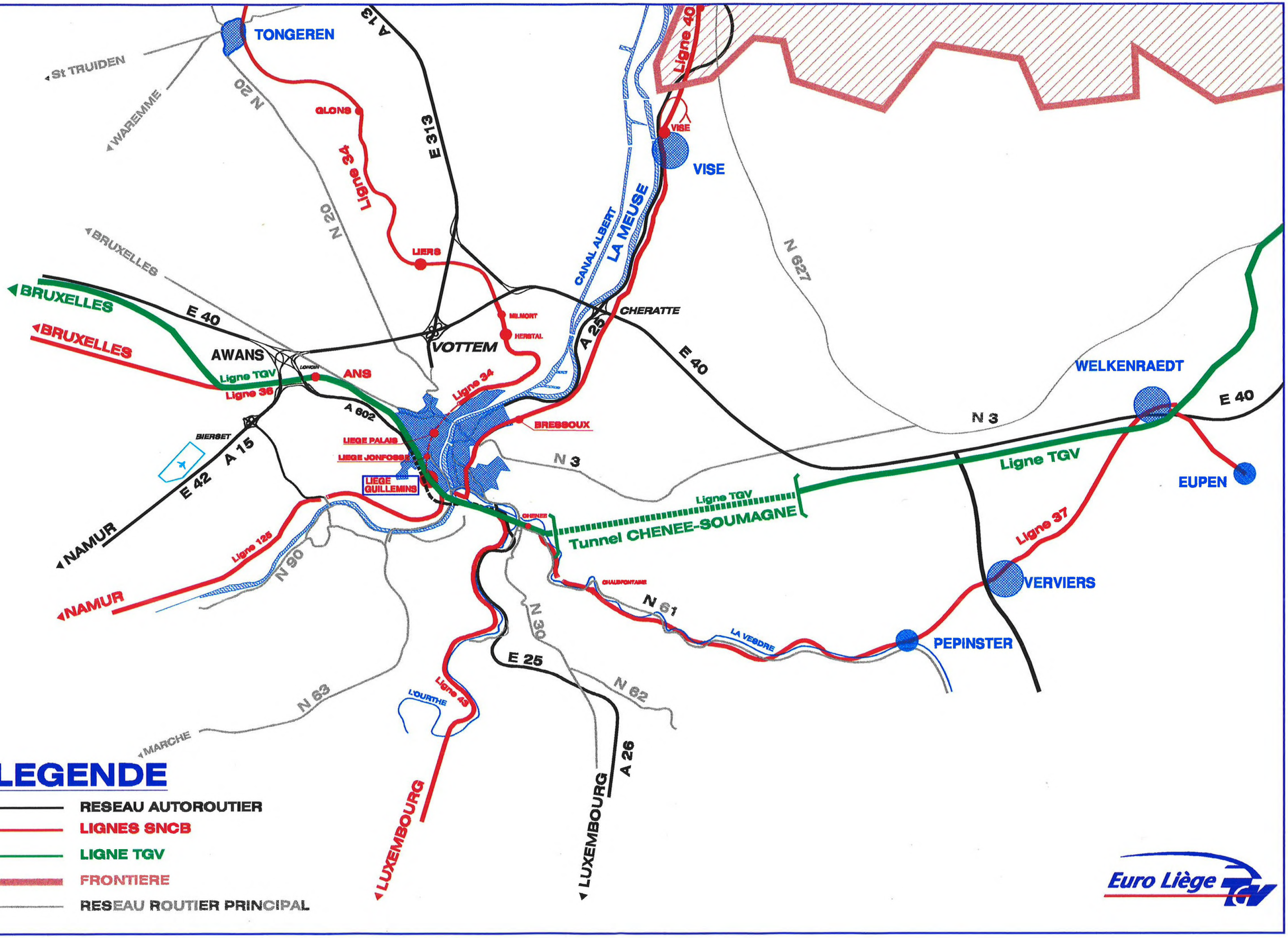
Liège-Guillemins Esquisse
Liège-Guillemins Schets
Liège-Guillemins Sketch
Liège-Guillemins Skizze

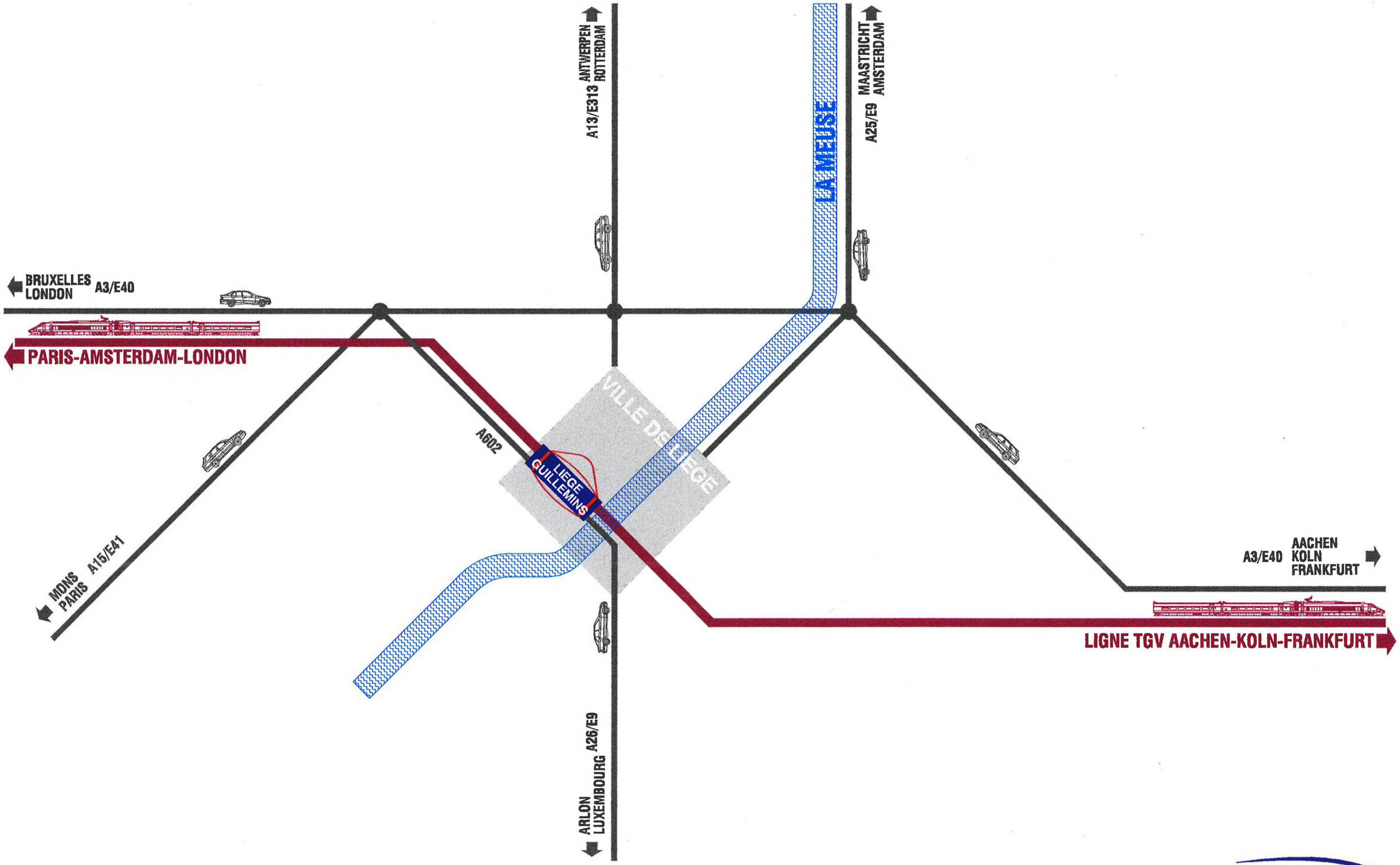






Liège-Guillemins Esquisse
Liège-Guillemins Schets
Liège-Guillemins Sketch
Liège-Guillemins Skizze


TONGEREN
St TRUIDEN
WAREMME
N 20
A 13
E 313
Ligne 34
GLONS
LIERS
N 20
BRUXELLES
BRUXELLES
BRUXELLES
E 40
AWANS
Ligne TGV
Ligne 36
LONGDRI
ANS
VOTTEM
MILMORT
HERSTAL
Ligne 34
A 602
BIERSET
A 15
E 42
NAMUR
NAMUR
Ligne 125
N 90
LIEGE PALAIS
LIEGE JONFOSSE
LIEGE GUILLEMINS
N 3
BRESSOUX
CANAL ALBERT
LA MEUSE
A 25
CHERATTE
E 40
Ligne 40
VISE
VISE
N 627
WELKENRAEDT
E 40
N 3
Ligne TGV
EUPEN
Ligne TGV
Tunnel CHENEE-SOUMAGNE
CHENEE
Ligne 37
VERVIERS
CHAUDFONTAINE
N 61
LA VESDRE
PEPINSTER
N 30
E 25
N 62
A 26
LUXEMBOURG
LUXEMBOURG
Ligne 43
L'OURTHE
N 63
MARCHE
LEGENDE
RESEAU AUTOROUTIER
LIGNES SNCB
LIGNE TGV
FRONTIERE
RESEAU ROUTIER PRINCIPAL
Euro Liège TGV


BRUXELLES
LONDON
A3/E40
PARIS-AMSTERDAM-LONDON
ANTWERPEN
ROTTERDAM
A13/E313
LA MEUSE
MAASTRICHT
AMSTERDAM
A25/E9
A602
LIEGE
GUILLEMINS
VILLE DE LIEGE
MONS
PARIS
A15/E41
AACHEN
A3/E40
KOLN
FRANKFURT
LIGNE TGV AACHEN-KOLN-FRANKFURT
ARLON
LUXEMBOURG
A26/E9
Euro Liège TGV

RUE DES GUILLEMINS

IMPASSE JONCKEU

RUE PARADIS

PLACE DE GUILLEMINS

PLACE DE LA GARE

RUE JONCKEU

DEPOSE TAXIS

RUE BOVY

RUE DE SCLESSIN

PLACE DES FRANCHISES

RUE AUC

RUE DU MAMBOURG

RUE VARIN

RUE MANDEVILLE

RUE ALBERT MOCKEL

AVENUE DE L'OBSERVATOIRE

RUE PANAVE

PLAN NIVEAU TYPIQUE



CALATRAVA VALLS, S.A.

Euro Liège TGV

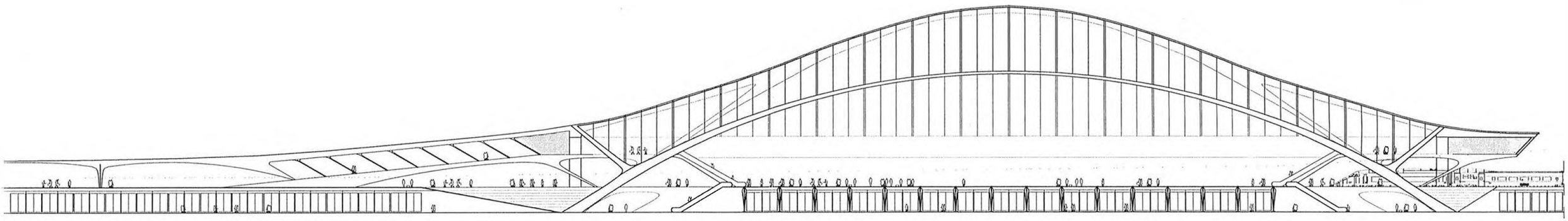
VILLE DE LIEGE

PROJET D'AMENAGEMENT DE LA NOUVELLE GARE DE LIEGE-GUILLEMINS

AVANT-PROJET

PLAN MASSE

ECHELLE	PLAN N°	DATE
1:1000	A00002	11-04-1997



ÉLÉVATION LONGITUDINALE NORD (PLACE DE LA GARE)

0 5 10 20 30m