

Nordstrecke und Anschlüsse an das europäische Eisenbahnfernverkehrsnetz

Im Kontext einer besseren Anbindung Luxemburgs an das europäische Bahnfernverkehrsnetz liegt mir die Verbindung zum TGV-Bahnhof Liège-Guillemins und somit die Bahnlinie Luxemburg – Gouvy – Liège ganz besonders am Herzen.

In letzter Zeit, wo, was durchaus begrüßenswert ist, sehr viel über die internationalen Bahnanschlüsse Luxemburgs geschrieben und gesprochen wird, ist es beängstigend still um die Verbindung von Luxemburg über die Nordstrecke und die belgische Linie 42 nach Liège geworden.

So entsteht unweigerlich den Eindruck, diese für Luxemburg so wichtige Verbindung sei bereits abgeschrieben. Verstärkt wird dieser Eindruck noch durch den Einsatz von völlig veraltetem und ungepflegtem Wagenmaterial, sowie den technischen Zustand der Bahnlinie auf belgischer Seite, wo sich seit der Elektrifizierung herzlich wenig getan hat.

Der Bahnhof von Liège-Guillemins bietet ausgezeichnete Verbindungen in viele Richtungen, so u.a. die neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken nach Brüssel und nach Deutschland. Somit ist er unverzichtbar für einen optimalen Anschluss Luxemburgs und insbesondere der aufstrebenden Nordstad, sowie der gesamten nördlichen Region unseres Landes an das internationale Fernverkehrsnetz der Bahn.

Ist der neue, vom spanischen Stararchitekten Calatrava konzipierte futuristische Bahnhof von Liège-Guillemins

erst einmal fertiggestellt, wird er zu einem äusserst attraktiven Umsteigebahnhof.

Der Luxemburger Staat muss seinen Einfluss geltend machen, damit in Belgien jene dringend erforderlichen Investitionen getätigt werden, welche eine Verkürzung der Fahrzeiten und eine Komfortverbesserung ermöglichen. Kurz- bis Mittelfristig drängen sich wesentliche Verbesserungsmaßnahmen auf, da ansonsten eine Stilllegung der Strecke Gouvy – Liège absehbar ist.

Als erste Maßnahme muss der derzeit eingesetzte, marode Wagenpark kurzfristig durch modernes, attraktives Rollmaterial zu ersetzen. Ausserdem ist zu prüfen, ob die Fahrplanlage der Züge dahingehend abgeändert werden könnte, dass die Übergangszeiten in Liège verkürzt würden. Somit wäre bereits ein erheblicher Attraktivitätsgewinn dieser Verbindung möglich.

Da die derzeit im Zweistudentakt verkehrenden IR in Belgien alle Haltestellen bedienen und somit Regionalzugcharakter haben, sollte die zusätzliche Einführung schneller Züge, welche zwischen Luxemburg und Liège nur die wichtigsten Haltestellen bedienen und über attraktive Anschlüsse in Liège verfügen, geprüft werden.

Mittelfristig könnte der Einsatz von Neigezügen, welche konventionelle Strecken mit höherer Geschwindigkeit befahren können, eventuell eine interessante Alternative darstellen, um insbesondere auf dem schwach belasteten belgischen Steckenabschnitt höhere Geschwindigkeiten zu erzielen. Ob ein Einsatz derartiger Fahrzeuge auf dieser Verbindung tatsächlich vorteilhaft ist, bedarf allerdings noch einer genauen Analyse.

Der Transitgüterverkehr ist auf der Nordstrecke und der Linie 42 seit einigen Jahren völlig verschwunden und wird aus verständlichen Gründen wohl kaum nochmals zum Leben erweckt. Fast die gesamte Streckenkapazität kann demzufolge dem Personenverkehr dienen.

Die sich daraus ergebende Chance muss genutzt werden und die Strecke konsequent auf die Bedürfnisse eines modernen Personenverkehrs ausgerichtet werden. Darüber hinaus kann sie zusätzlich für einen, die Umwelt entlastenden, regionalen Güterverkehrs genutzt werden. Genau wie ein bestens organisiertes Regionalbahnsystem sind gute Anschlüsse an Europas Bahnfernverkehrsnetz von elementarer Wichtigkeit für die wirtschaftliche Entwicklung Luxemburgs. Die Strecke Luxemburg – Gouvy – Liège ist ihrerseits ein unverzichtbares Element in diesem Konzept.

Guy Mathey , Stegen guy.mathey@pt.lu Tel. 6914937 68