

Euregionale Mobilität



Grenzüberschreitender
Schienenverkehr in NRW

Het grensoverschrijdende
spoorwegverkeer in Noordrijn-Westfalen

Le trafic ferroviaire transfrontalier
en Rhénanie du Nord Westphalie

Inhalt

Europa wächst zusammen. Ein wichtiger Katalysator der Integration ist eine moderne Verkehrsinfrastruktur.

Schienerverkehr im Europa der Regionen	4
Schnelle Verbindungen zwischen den Metropolen	8
Transitland NRW, Drehkreuz in Europa	10
Erfolgreiche Modelle im euregionalen Nahverkehr	12
Neue Dimension des Nahverkehrs	16
Linien im grenzüberschreitenden Verkehr in Nordrhein-Westfalen	18



Impressum

Herausgeber:
Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen

Konzeption und Realisation:
CP/COMPARTNER, Essen

Beratung und Grafiken:
SMA und Partner, Zürich

Bildnachweis:
CP/COMPARTNER, DB AG, Getty Images, MVEL,
Niederlandse Spoorwegen, ZEFA

Grensoverschrijdende treinverbindingen moeten verkeerstechnisch voldoen aan de eisen van een Europa zonder grenzen. De deelstaat Noordrijn-Westfalen ondersteunt het Europese integratieproces door een moderne uitbreiding van het verkeersnet tussen Noordrijn-Westfalen en de buurlanden Nederland en België.

Les connexions internationales dans le trafic ferroviaire doivent satisfaire aux exigences en matière de circulation d'une Europe sans frontière. Le Land de Rhénanie du Nord Westphalie appuie l'intégration européenne en modernisant les réseaux ferroviaires entre la Rhénanie du Nord Westphalie et les Pays-Bas et la Belgique, ses pays voisins.



Grenzüberschreitende Verbindungen im Schienenverkehr müssen den verkehrlichen Anforderungen eines Europas ohne Grenzen gerecht werden. Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt die europäische Integration durch den zeitgemäßen Ausbau der Verkehrsnetze zwischen Nordrhein-Westfalen und seinen Nachbarn Niederlande und Belgien.

Derzeit nimmt das Hochgeschwindigkeitsnetz für den Schienenpersonenverkehr mehr und mehr Gestalt an. Das Netz sorgt für bessere Verbindungen und kürzere Reisezeiten in die wichtigen Geschäftsreiseziele wie Brüssel oder Amsterdam. Es deckt aber aufgrund seiner Konzeption nur einen Teil der tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen ab. Die Entwicklung euregionaler Zusammenarbeit braucht auch eine Renaissance des Schienenpersonennahverkehrs, um die regionalen Verkehrsströme auf die Schiene zu verlagern und den wirtschaftlichen Aufschwung in den Grenzregionen voranzubringen. Ein weiteres erklärtes Ziel ist die Verlagerung von mehr Gütern auf die Schiene.

Grenzüberschreitende Mobilität ist Lebensqualität und Standortfaktor gleichermaßen. Deshalb bedarf es einer übergreifenden Verkehrsplanung, die nicht an Landesgrenzen Halt macht – im Interesse der Wirtschaft und im Interesse der Menschen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Axel Horstmann', written in a cursive style.

Dr. Axel Horstmann, Minister für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen

Schiennenverkehr im Europa der Regionen

Grenzenlose mobilität

De steeds verder voortschrijdende integratie van Europa in economisch en sociaal opzicht leidt tot nieuwe taakstellingen in het verkeersbeleid. Om het geprognosticeerde verkeersaanbod in het streekvervoer, het internationale en goederenverkeer op te kunnen vangen wil de deelstaat Noordrijn-Westfalen het spoorwegnet een belangrijke rol laten spelen. Uitgangspunt is het vaste voornemen, om het grensoverschrijdende streekvervoer tussen Noordrijn-Westfalen, Nederland en België consequent uit te breiden, de verbindingen tussen de grote steden rendabel te maken en meer goederenverkeer op de rails te krijgen. Een sterke verkeersinfrastructuur en een duurzaam mobiliteitsaanbod zijn de sleutelfactoren voor een dynamische ontwikkeling van de deelstaat en verbeteren de levenskwaliteit voor de mensen die in Noordrijn-Westfalen en in de grensstreken wonen.

Une mobilité sans frontière

L'intégration socio-économique de l'Europe place la politique des transports devant de nouvelles tâches. Le Land de Rhénanie du Nord Westphalie mise sur le rail dans le trafic courte distance, longue distance et le transport des marchandises. L'objectif politique exprimé est d'aménager le trafic courte distance transfrontalier entre la Rhénanie du Nord Westphalie, les Pays-Bas et la Belgique, de rendre plus concurrentiel le trafic longue distance entre les métropoles et de déplacer plus de transport de marchandises sur le rail. Une infrastructure de transport performante et une offre de mobilité durable constituent les facteurs clés du développement économique dynamique du Land et d'une amélioration de la qualité de la vie pour les habitants de Rhénanie du Nord Westphalie et des régions frontalières.

Europa wächst mehr und mehr zusammen. Die Grenzen zwischen den Nationalstaaten verlieren zunehmend ihren Charakter als Barriere. Schlagbäume gehören längst der Vergangenheit an. Profitable Wirtschaftskontakte sind entstanden, die Lebenswelten der Menschen nähern sich weiter an. Besonders greifbar ist die europäische Integration in den Grenzregionen. Hier bewegen sich die Menschen ganz selbstverständlich im europäischen Raum. Das wirtschaftliche und soziale Zusammenwachsen dieser Regionen stellt die Verkehrspolitik vor neue Aufgaben. Die Mobilität zwischen den Staaten muss kontinuierlich weiter ausgebaut werden.

Zur Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens setzt das Land Nordrhein-Westfalen vor allem auf die Schiene. Erklärtes politisches Ziel des Landes ist es,

- den grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr zwischen Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden sowie Belgien auszubauen, um den wachsenden Bedarf zu decken und mehr Menschen zum Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen,
- NRW weiter in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz einzubinden und den metropolenverbindenden Schienenpersonenfernverkehr attraktiver zu machen,
- mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.



Leichter Zugang zum System:
Neue Tarifmodelle verbessern
den grenzüberschreitenden
Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen.



Mobilität ist ein wesentliches Kennzeichen des vereinten Europa. Für die notwendige Infrastruktur setzt Nordrhein-Westfalen sowohl auf einen konkurrenzfähigen Fern- und Güterverkehr als auch auf einen leistungsfähigen grenzüberschreitenden Nahverkehr auf der Schiene.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und ein nachhaltiges Mobilitätsangebot sind die Schlüsselfaktoren für die dynamische wirtschaftliche Entwicklung des Landes und für einen Zuwachs an Lebensqualität für die Menschen in Nordrhein-Westfalen und in den Grenzregionen.

Die Voraussetzungen dafür sind gut: Nordrhein-Westfalen liegt im Schnittpunkt national und europäisch bedeutender Verkehrsachsen und ist eingebunden in die Transeuropäischen Netze (TEN), mit denen die Europäische Union laut Maastrichter Vertrag von 1992 grenzüberschreitend ein integriertes Verkehrsnetz schaffen will. Der Schienenverkehr führt von Nordrhein-Westfalen über insgesamt sechs Schienengrenzübergänge in die angrenzenden Nachbarländer – vier zu den Niederlanden, zwei nach Belgien (s. Karte auf S. 7). Von Bedeutung für den NRW-Schienenverkehr ist darüber hinaus der Übergang bei Bad Bentheim zwischen Niedersachsen und den Niederlanden, wenige Kilometer nördlich der NRW-Landesgrenze.

Nahverkehr als Integrations-Katalysator

Die grenzüberschreitenden Verbindungen im Nahverkehr sind Ausdruck einer Trendwende im nordrhein-westfälischen Schienenpersonennahverkehr, die das Land mit der Regionalisierung 1996 eingeleitet hat. Bis zu diesem Zeitpunkt standen die Zeichen auf Stilllegung und Streckenrückbau – auch und gerade in den Grenzregionen. Entsprechend reduzierte sich die Zahl der

Grenzübergänge auf der Schiene und damit der Verbindungen in die Nachbarländer. Mit der Einführung des Integralen Taktfahrplans 1998 ist es dem Land, den Zweckverbänden, Verkehrsverbänden und -gemeinschaften sowie den Verkehrsunternehmen gelungen, diesen Trend umzukehren. Bis heute wurde das Angebot auf der Schiene um 32 Prozent ausgeweitet. Zahlreiche neue Verbindungen queren jetzt auch die Grenze der Niederlande und Belgiens; weitere Linien sind in Planung.

Das Land reagiert damit auf die steigende Nachfrage der Fahrgäste in den Grenzregionen und antizipiert den Bedarf kommender Jahre, der sich insbesondere aus der zunehmenden beruflichen Mobilität ergibt. Allein zwischen 1990 und 2000 hat sich nach Erhebungen des Landesarbeitsamtes NRW die Anzahl der Einpendler aus den Nachbarländern nach Nordrhein-Westfalen verdoppelt: von rund 8.200 auf 15.200 aus den Niederlanden, von rund 2.200 auf 6.000 aus Belgien. Ein Trend, der auch für die Auspendler zutrifft: Mehr als 3.500 Menschen pendeln derzeit



Der Thalys sorgt für kurze Reisezeiten zwischen Haupt- und Großstädten im Westen Europas, unter anderem auf der Strecke Köln – Aachen – Brüssel – Paris.

täglich von Nordrhein-Westfalen in die Niederlande – ein Zuwachs von etwa 150 Prozent allein in den vergangenen drei Jahren. Der Nahverkehr wirkt hier als Integrations-Katalysator.

Hinzu kommt die wachsende Bedeutung der Freizeit- und Besorgungsverkehre. Immer öfter wurden in den vergangenen Jahren grenzüberschreitende Angebote ins Leben gerufen – von gemeinsamen Rad- und Wanderwegen bis hin zur Landesgartenschau Gronau/Losser 2003. Der grenzüberschreitende Einkauf ist mit der Einführung des Euros Anfang 2002 noch einfacher und attraktiver geworden.

Moderne Technik überwindet Grenzen

In der Vergangenheit waren neben dem Rückzug des Schienenpersonennahverkehrs aus der Fläche auch die unterschiedlichen technischen Systeme und die Schwierigkeiten ihrer Verknüpfung Gründe dafür, den Schienenverkehr auf wenige leistungsfähige Grenzübergänge zu konzentrieren und die kleinen Grenzübergänge zurückzubauen. Eine wesentliche Hürde stellen dabei die Stromversorgungssysteme (Deutschland: 15 kV Wechselstrom,

Niederlande 1,5 kV Gleichstrom, Belgien 3 kV Gleichstrom) sowie die jeweils unterschiedlichen Zugleit- und Zugsicherungssysteme dar. Sie erfordern einen Wechsel der Triebfahrzeuge und damit zeitaufwändige Zwischenstopps an der Grenze. Inzwischen werden allerdings viele grenzüberschreitende Linien mit modernen Mehrsystemtriebzügen befahren, die den Systemwechsel sogar während der Fahrt durchführen können. Dennoch bleibt die Hürde aufgrund hoher Anschaffungskosten für solche Fahrzeuge. Auch der Betrieb mit Dieseltriebwagen erfordert Fahrzeuge, die auf das jeweilige nationale Zugsicherungs- und Zugleitsystem eingerichtet sind. Das Land Nordrhein-Westfalen setzt sich daher, wo es möglich ist, für eine Verbesserung der Rahmenbedingungen ein.

Im grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr haben Investitionen in die Infrastruktur in den vergangenen Jahren bereits dazu beigetragen, Grenzübertritte zu erleichtern; weitere Verbesserungen sind im Zuge der Angebotsausweitung notwendig.

Grenzüberschreitende Schienenverbindungen



- wichtige Bahnhöfe
 - Strecke, in Betrieb
 - grenzüberschreitende Strecke, abgebaut oder außer Betrieb
 - Grenzverbindung im Personenfernverkehr
 - Grenzverbindung im Personennahverkehr
 - - - - Grenzverbindung im Personennahverkehr (geplant)
 - Grenzverbindung im Güterverkehr
 - - - - Grenzverbindung im Güterverkehr (geplant)
- Strecken, die nicht die Grenze queren, sind nur auszugsweise dargestellt.

Kürzere Reisezeiten im Fernverkehr

Schnelle Verbindungen zwischen den Metropolen



Kortere reisduur op de grote lijnen

Noordrijn-Westfalen is een metropoolregio in het hart van Europa. De steeds nauwer wordende economische betrekkingen maken snelle verbindingen tussen de grote steden noodzakelijk en daarmee een uitbreiding van het Europese hoge snelheidsnet. Van deze ontwikkeling moeten nieuwe impulsen uitgaan voor het reizigersvervoer per spoor en een verbetering van de concurrentiepositie tegenover het wegvervoer en het luchtverkeer. Bovendien worden de bestaande trajecten voor het personenverkeer door een uitbreiding van het verkeersnet ontlast, terwijl voor het goederenverkeer meer capaciteit ontstaat. Op de grensoverschrijdende grote lijnen in Noordrijn-Westfalen zijn er twee trajecten – van Frankfurt via Keulen en Aken naar Brussel en van Frankfurt via Keulen en Arnhem naar Amsterdam –, die deel uitmaken van het hoge snelheidsnet; gedeeltelijk wordt hier nu al met „high speed“ gereden.

Des voyages longue distance plus rapides

La Rhénanie du Nord Westphalie est la métropole régionale au cœur de l'Europe. Les interpénétrations économiques croissantes imposent des connexions rapides entre les métropoles et donc l'aménagement du réseau européen à grande vitesse. Le Land en attend de nouvelles impulsions pour le transport ferroviaire de passagers et une amélioration de l'aptitude à la concurrence par rapport au trafic routier et aérien. De plus, l'aménagement du réseau permettra de soulager des tronçons existants de transport de passagers et libérera plus de capacités pour le transport de marchandises. En Rhénanie du Nord Westphalie, dans le trafic longue distance transfrontalier, deux tronçons – de Francfort à Bruxelles via Cologne et Aix la Chapelle ainsi que de Francfort à Amsterdam via Cologne et Arnim – sont intégrés dans le réseau à grande vitesse; « High Speed » y est déjà devenu une réalité.

Nordrhein-Westfalen ist die Metropolregion im Herzen Europas. Die zunehmenden ökonomischen Verflechtungen erfordern schnelle Verbindungen zwischen den Metropolen und damit den Ausbau des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes – sowohl für den Geschäftsreiseverkehr als auch für touristische Zwecke. Davon erwartet das Land neue Impulse für den Eisenbahnpersonenverkehr und eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße und dem Luftverkehr. Darüber hinaus werden durch den Ausbau des Netzes bestehende Strecken vom Personenverkehr entlastet und bieten dann mehr Kapazitäten für den Güterverkehr. Von zentraler Bedeutung ist auch die Verknüpfung der Halte des internationalen Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetzes mit den Flughäfen sowie mit den Netzen des Schienenpersonennahverkehrs und der kommunalen Verkehre. Die Reisezeitverkürzungen durch die Beschleunigung des Fernverkehrs müssen entsprechend in die Fläche weitergegeben werden und den Menschen vor Ort zugute kommen.

Hochgeschwindigkeit auf zwei grenzüberschreitenden Strecken

Das Hochgeschwindigkeitsnetz wächst stetig: Bis 2020 sollen sämtliche Neu- und Ausbaustrecken europaweit fertig gestellt sein. Im grenzüberschreitenden Fernverkehr in Nordrhein-Westfalen sind zwei Strecken – von Frankfurt über Köln und Aachen nach Brussel (Grenzübergang: Aachen – Welkenraedt) sowie von Frankfurt über Köln und Arnhem nach Amsterdam (Grenzübergang: Emmerich – Zevenaar) – in das Netz eingebunden. Nach Belgien fahren die ICE-Linie 79 und der Thalys, in die Niederlande die ICE-Linie 78. Damit werden Geschäftsreiseziele im Ausland – wie Brussel oder Amsterdam – in der Regel im Zweistundentakt erreicht.



Mit immer moderneren Fahrzeugen und auf neuen Strecken steigern die Eisenbahnen Europas ihre Leistungsfähigkeit.

PBKAL verbindet Haupt- und Großstädte

Die Ausbaustrecke Köln – Düren – Aachen – Brüssel ist integrierter Bestandteil des grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsnetzes Paris – Brüssel – Köln/Frankfurt – Amsterdam/London (PBKAL), das die Haupt- und Großstädte miteinander verbindet und für besonders kurze Reisezeiten sorgt. Den Ausbau begleitet ein internationaler Arbeitskreis, in dem auch Nordrhein-Westfalen vertreten ist.

Die Strecke, die in den Leitlinien für die Transeuropäischen Netze als vorrangiges Projekt geführt wird, ist in Frankreich und Belgien in weiten Teilen schon in Betrieb, auf deutscher Seite wurde die Strecke zwischen Düren und Köln bereits fertig gestellt. Derzeit werden die Abschnitte Düren – Grenze sowie Leuven (B) – Grenze ausgebaut. Dabei erhält auch der älteste Eisenbahntunnel Deutschlands, der 1841 erbaute und über die Grenze führende „Buschtunnel“ zwischen Aachen und Welkenraedt, eine neue Röhre. Mit Abschluss der Arbeiten, der für 2007 angestrebt ist, wird Paris von Köln aus in drei Stunden erreichbar sein. Die Strecke zwischen Köln und Düren zeigt darüber hinaus, dass Fern- und Nahverkehr nicht isoliert betrachtet werden. Im Rahmen der Geschwindigkeitserhöhung und Leistungssteigerung wurde die S-Bahn-Linie Köln – Düren gebaut; sie ging im Dezember 2002 ans Netz.

ICE 3M auf der „Holland-Strecke“

Auf der „Holland-Strecke“ (ICE-Linie 78) verkehrt seit November 2000 der hochmoderne ICE 3M, der sowohl auf die Strom- und Sicherungssysteme in Deutschland als auch die in den Niederlanden ausgerichtet ist. Die erfolgreiche Verbindung wird gemeinsam von der niederländischen Eisenbahn Nederlandse Spoorwegen (NS) und der Deutschen Bahn betrieben.

Mit der IC-Linie 77 in die Niederlande

Mit der IC-Linie 77 von Berlin über Osnabrück abwechselnd bis Münster bzw. Amsterdam durchquert eine weitere grenzüberschreitende Fernverkehrslinie Nordrhein-Westfalen. Der Grenzübergang erfolgt in Niedersachsen, zwischen den Bahnhöfen Bad Bentheim und Oldenzaal (NL). In Bad Bentheim findet der Systemwechsel statt. Zurzeit besteht eine vierstündliche Verbindung über die Grenze hinweg; aus nordrhein-westfälischer Sicht wäre eine Verlängerung der bisher in Bad Bentheim oder Münster endenden Intercitys nach Amsterdam wünschenswert, um eine durchgehende zweistündliche Verbindung herzustellen.

Aachen soll näher an Amsterdam rücken

Der Grenzübergang Herzogenrath – Heerlen (NL) wird derzeit ausschließlich für den Nahverkehr genutzt. In der Region wird über die Verlängerung der bestehenden IC-Strecke Amsterdam – Heerlen bis Herzogenrath nachgedacht. So könnte der Raum Aachen näher an die niederländische Hauptstadt heranrücken. Dazu müsste allerdings die bisher eingleisige Strecke Herzogenrath – Heerlen ausgebaut und elektrifiziert werden.

Neue Schienenprojekte für den wachsenden Güterverkehr

Transitland NRW, Drehkreuz in Europa



Nieuwe projecten voor het goederenverkeer

Noordrijn-Westfalen is het doorvoerland voor het Europese goederenverkeer: het jaarlijkse goederenverkeersaanbod bedraagt rond 1,47 miljard ton – met stijgende tendens. Prognoses tot het jaar 2010 gaan uit van een toename met 60 procent; verwacht wordt, dat het grensoverschrijdende verkeersaanbod tot 2020 zelfs zal verdubbelen. Met het oog op deze ontwikkeling streeft de regering van Noordrijn-Westfalen vooral naar een geïntegreerd verkeersconcept met logistieke knooppunten en naar een consolidatie van het spoorwegverkeer. Daarom zet de deelstaat zich in voor de uitbreiding resp. aanleg van de zgn. IJzeren Rijn tussen het Roergebied en Antwerpen en van de Betuwelijn naar Rotterdam. De Europese Commissie in Brussel heeft voorgesteld om beide lijnen als nieuwe projecten met voorrang in de Trans-Europese verkeersnetten op te nemen.

De nouveaux projets pour le transport de marchandises

La Rhénanie du Nord Westphalie est le pays de transit pour le transport de marchandises européen: le volume annuel de marchandises transportées s'élève à environ 1,47 milliard de tonnes – tendance croissante –: des pronostics prévoient une augmentation de l'ordre de 60 pour cent jusqu'en 2010; le volume dans le trafic transfrontalier devrait même doubler jusqu'en 2020. Au vu de ce développement, le gouvernement du Land mise surtout sur une conception de trafic intégrée, la création de plaques tournantes logistiques et le renforcement du transport ferroviaire. La Rhénanie du Nord Westphalie défend donc la construction et l'aménagement du Rhin de Fer entre la région de la Ruhr et Anvers et de la ligne Betuwe à Rotterdam. A Bruxelles, la Commission Européenne a proposé d'intégrer ces deux lignes dans les réseaux de transport transeuropéens à titre de nouveaux projets prioritaires.

Nordrhein-Westfalen ist das Transitland für den europäischen Güterverkehr. Die zentralen Verkehrsachsen von Osten nach Westen sowie die Nord-Süd-Verkehre treffen sich am „Drehkreuz Europas“. Rund 40 Prozent aller Güterferntransporte in Deutschland führen durch NRW und nutzen die dichte Infrastruktur von Straßen und Schienenwegen. Auf rund 1,47 Mrd. Tonnen beläuft sich das Güterverkehrsaufkommen jedes Jahr – Tendenz steigend. Prognosen rechnen bis 2015 mit einem Anstieg um 60 Prozent, das Aufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr soll sich bis 2020 sogar verdoppeln. Damit werden Verkehr und Logistik zu einem zunehmend wichtigen ökonomischen Faktor.

Mit Blick auf diese Entwicklung setzt das Land vor allem auf eine integrierte Verkehrskonzeption, die Einrichtung von Logistikdrehkreuzen – etwa am größten europäischen Binnenhafen in Duisburg – und auf die Stärkung des Eisenbahnverkehrs. Insbesondere schnelle Schienenverbindungen zwischen dem Ruhrgebiet und den Nordseehäfen Antwerpen und Rotterdam sollen dazu beitragen, die zunehmenden Gütermengen per Eisenbahn zu transportieren. Deshalb macht sich Nordrhein-Westfalen auf Bundes- und EU-Ebene für den (Aus-)Bau des Eisernen Rheins und der Betuwe-Linie stark. Beide Strecken gehören im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2003 zu den neuen Vorhaben des „Vordringlichen Bedarfs Schiene“. Auf Initiative des Landes hat auch die Europäische Kommission in Brüssel vorgeschlagen, beide Verbindungen als neue prioritäre Projekte in die Trans-europäischen Verkehrsnetze aufzunehmen.



Vier Grenzübergänge im Güterverkehr

Die zentralen Schienenachsen für den Güterverkehr zwischen NRW und den Nachbarstaaten Belgien und Niederlande führen derzeit über vier Grenzübergänge. Alle Schienentransporte von und nach Belgien nutzen den Streckenabschnitt Aachen – Montzen, einen der meistfrequentierten Grenzübergänge für den Güterverkehr. Die so genannte Montzenroute schafft über eine Distanz von 261 Kilometern eine Verbindung zwischen Duisburg und Antwerpen. In Richtung Niederlande queren die Güterzüge drei Grenzübergänge: Richtung Rotterdam wird hauptsächlich die Brabant-Linie über Viersen und Venlo genutzt. Die Verbindung aus dem Süden Richtung Amsterdam führt via Emmerich – Arnheim. Die Ost-Achse nach Amsterdam verläuft durch den Norden Nordrhein-Westfalens und dann auf einem kurzen Abschnitt durch Niedersachsen; die Grenzbahnhöfe sind Bad Bentheim und das niederländische Oldenzaal.

Eine alte Güterstrecke reaktivieren: der Eiserne Rhein

Der Eiserne Rhein stellt die kürzeste Bahnverbindung zwischen dem Antwerpener Hafen und dem Ruhrgebiet dar. Im 19. Jahrhundert stark genutzt, wurde der Betrieb ab den 1980er-Jahren zurückgefahren, dann 1991 eingestellt. Die Verkehrsminister der Niederlande, Belgiens und Deutschlands haben sich am 21. September 2001 auf die Reaktivierung dieser historischen Trasse geeinigt.

Ziel ist es, den Güterverkehr zwischen dem Seehafen Antwerpen und dem Wirtschaftsraum Rhein/Ruhr zu optimieren und zudem die Montzenroute zu entlasten. Der Eiserne Rhein via Mönchengladbach ist bedeutend wirtschaftlicher als die äußerst bergige Montzenroute via Aachen. Die Fahrzeit auf der instand gesetzten

Der Güterverkehr wird in den nächsten Jahren überproportional zunehmen. Das Verkehrsaufkommen kann nur bewältigt werden, wenn mehr Güter auf die Schiene verlegt werden. NRW setzt dabei auf ein integriertes Verkehrskonzept.

Strecke beträgt nur 3,5 Stunden – im Gegensatz zu sieben Stunden auf der Montzenroute. Der Eiserne Rhein wird im Vorschlag der EU-Kommission als Bestandteil der europäischen Eisenbahnverbindung Lyon / Genua – Basel – Duisburg – Rotterdam / Antwerpen prioritär eingestuft.

Eine neue Güterverbindung nach Rotterdam: die Betuwe-Linie

Zu den wichtigsten Projekten für den europäischen Güterverkehr gehört die Betuwe-Linie, konzipiert für den Warentransport zwischen Rotterdam und dem europäischen Hinterland. Grundlage für den Neubau der Bahnstrecke von Rotterdam bis zum Grenzübergang Emmerich und die dortige Verknüpfung mit dem deutschen Netz ist eine Vereinbarung zwischen den Niederlanden und Deutschland von 1992 über die Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs (Vertrag von Warnemünde). Durchschnittlich sollen nach Fertigstellung der Strecke rund 160 Güterzüge pro Tag die Grenze bei Emmerich passieren. Die Betuwe-Linie ist allerdings für das doppelte Aufkommen angelegt. Im Endausbau können aktuellen Schätzungen zufolge rund 3.500 Lkw-Touren pro Tag von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

Der Neubau der Trasse auf niederländischer Seite soll nach jetzigem Planungsstand etwa 2007 abgeschlossen sein. Auf deutscher Seite werden zurzeit notwendige Ausbauten der bestehenden Strecke vom Grenzübergang Emmerich bis Oberhausen geplant. Hier sollen aber nicht nur Kapazitäten für den Gütertransport, sondern auch für den Personenfern- und -nahverkehr erschlossen werden. Dazu haben das Land NRW, der Bund und die Deutsche Bahn AG 2002 eine Vereinbarung geschlossen, die u. a. den Bau eines dritten Gleises, Beschleunigungsmaßnahmen und Lärmschutz vorsieht. Die Baumaßnahmen sollen 2006 beginnen, die Fertigstellung ist für 2010 geplant. Mit der Aufnahme der Betuwe-Linie als prioritäres Projekt in die Transeuropäischen Netze können Neu- und Ausbau zügig realisiert werden.

Erfolgreiche Modelle im euregionalen Nahverkehr

Succesvolle Euregionale verkeersmodellen

In de grensstreken is een Europese samenleving al realiteit geworden. Steeds meer mensen pendelen tussen de lidstaten van de EU. Het streekvervoer heeft zich inmiddels op de toenemende vraag ingesteld. Terwijl in de negentiger jaren nog slechts één grensoverschrijdende verbinding in het streekvervoer bestond, zijn het er nu in totaal vier: drie naar Nederland en één naar België. Hiermee is stap voor stap een modern en betrouwbaar mobiliteitsaanbod van hoge kwaliteit ontstaan – namelijk op die plaatsen waar de mensen hierop zijn aangewezen. In de regio Aken is er tegenwoordig een verbinding naar België (Aken – Luik) en een naar Nederland (Stolberg – Aken – Heerlen). Verder naar het noorden zijn er nog eens twee verbindingen naar Nederland (Mönchengladbach – Viersen – Venlo en Dortmund resp. Munster – Enschede). Vier nieuwe verbindingen – alle vier naar het Nederlandse buurland – zijn momenteel nog onderwerp van gesprek.

Des modèles de trafic courte distance transfrontalier couronnés de succès

L'Europe est vécue dans les régions frontalières. Un nombre toujours croissant de personnes fait la navette entre les états membres de l'UE. Le trafic courte distance s'est adapté à la demande croissante. Au milieu des années 90, il existait tout juste une connexion transfrontalière dans le trafic courte distance. Aujourd'hui, il en existe quatre au total: trois vers les Pays-Bas et une vers la Belgique. Ainsi, une offre de mobilité fiable, moderne et de haute qualité s'est créée pas à pas – exactement là où la nécessité s'en fait sentir. Dans la région d'Aix la Chapelle, il existe aujourd'hui respectivement une connexion vers la Belgique (Aix la Chapelle – Liège) et vers les Pays-Bas (Stolberg – Aix la Chapelle – Heerlen). Plus au nord, deux autres connexions conduisent aux Pays-Bas (Mönchengladbach – Viersen – Venlo et Dortmund ou Münster – Enschede). Quatre autres connexions – toutes vers le voisin hollandais – sont actuellement discutées.

In den Grenzregionen, dort, wo die Niederlande, Belgien und Deutschland einander geografisch ganz nah sind, wird Europa gelebt: Immer mehr Menschen pendeln zwischen den Staaten. Sie arbeiten im Nachbarland, sie kaufen dort ein oder nutzen die Freizeit- und Naherholungsangebote jenseits einer Grenze, die kaum mehr wahrgenommen wird. Der Nahverkehr hat sich auf die zunehmende Nachfrage eingestellt. Existierte Mitte der 1990er-Jahre gerade einmal eine grenzüberschreitende Verbindung im Nahverkehr, so sind es heute insgesamt vier – drei in die Niederlande, eine nach Belgien. Damit ist Schritt für Schritt ein hochwertiges, modernes und zuverlässiges Mobilitätsangebot entstanden – genau dort, wo die Menschen es brauchen. Im Raum Aachen, dem Dreiländereck, gibt es heute je eine Verbindung nach Belgien (Aachen – Lüttich, mit insgesamt fünf Stationen auf belgischer Seite) und in die Niederlande (Stolberg – Aachen – Heerlen, mit zwei Stationen auf niederländischer Seite). Weiter nördlich – am Niederrhein bzw. im Münsterland – führen zwei weitere Verbindungen in die Niederlande (Mönchengladbach – Viersen – Venlo, mit dem Halt Venlo auf niederländischer Seite, und Dortmund bzw. Münster – Enschede, mit drei Haltepunkten im Nachbarland). Weitere vier Verbindungen – jeweils zum niederländischen Nachbarn – sind derzeit in Planung.

Diesseits und jenseits der Grenze ziehen alle an einem Strang, um die Kontakte zwischen den Nachbarn weiter auszubauen: zum einen die Euregios, in denen sich Kommunen und z.B. Handelskammern der Grenzregionen zusammengeschlossen haben, zum anderen die Zweckverbände, Verkehrsverbünde und -gemeinschaften sowie die Verkehrsunternehmen. Die heutigen vier Verbindungen sind der beste Beweis dafür, dass sich das Engagement lohnt. Die Fahrgastzahlen steigen kontinuierlich.

Für die Verkehrsverbünde und -unternehmen ist das ein Ansporn, weiter zu investieren: nicht nur in den Ausbau der Infrastruktur, sondern auch in die Qualität. Davon zeugen beispielsweise die zahlreichen neuen Tarifangebote, die den Fahrgästen den Grenzübertritt maßgeblich erleichtern. So müssen etwa Pendler zwischen Belgien und Deutschland (Lüttich – Aachen) seit kurzem nicht mehr zwei nationale Zeitkarten kaufen, sondern kommen mit nur noch einem Fahrschein aus.

Mit der *euregiobahn* wurde im Aachener Raum ein leistungs- und zukunftsfähiges Angebot im grenzüberschreitenden Nahverkehr entwickelt, das weiter ausgebaut werden soll.



Flexibles Nahverkehrsnetz mit der *euregiobahn*

In der Euregio Rhein-Maas mit ihren urbanen Zentren Aachen, Lüttich (Belgien) und Maastricht (Niederlande) wird derzeit ein modernes, flexibles Nahverkehrsnetz über Staatsgrenzen hinweg geknüpft. Die Projektpartner – der Aachener Verkehrsverbund (AVV), die DB Regionalbahn Rheinland, die mit den niederländischen Bahnen (NS Reizigers) kooperiert, und die Euregio Verkehrsschienenetz GmbH (EVS) – haben ein leistungs- und zukunftsfähiges Angebot für die Schiene entwickelt. Im Juni 2001 nahm die Regionalbahn 20 unter dem Namen „die *euregiobahn*“ zwischen Stolberg-Altstadt, Aachen und Heerlen den Betrieb auf; letzter Halt vor der Grenze ist Herzogenrath. Während die *euregiobahn* zwischen Stolberg und Herzogenrath im 30-

Minuten-Takt fährt, geht es grenzüberschreitend im Stundentakt weiter. In Heerlen besteht eine Anbindung an den Intercity Heerlen – Amsterdam. Die *euregiobahn* erfreut sich bei den Fahrgästen seit ihrem Start großer Beliebtheit. Dazu trägt nicht zuletzt auch der Einsatz moderner Talent-Züge mit Klimaanlage, Panoramascheiben und Fahrrad-Abstellflächen bei. Im Oktober 2001 kam das grenzüberschreitende Modellprojekt beim Deutschen Innovationspreis für den öffentlichen Nahverkehr auf den zweiten Platz.

Die *euregiobahn* soll die Erschließungswirkung des Schienenpersonennahverkehrs in der Region Aachen insgesamt erhöhen. Für die kommenden Jahre ist auf deutscher Seite der weitere Ausbau des Netzes im Dreieck Stolberg – Aachen – Weisweiler geplant,

von dem auch die Grenzpendler aus den Niederlanden profitieren. Damit ist auch die Sicherung des Ergänzungsnetzes für den Güterverkehr verbunden. Durch Kooperationen und ein intelligentes Fahrzeug- und Betriebskonzept werden Synergieeffekte voll ausgeschöpft.

Auch für die niederländische Seite laufen die Planungen weiter. Vorgesehen sind dabei drei neue Haltepunkte: Heerlen-Woonboulevard, Heerlen-Oost und Eygelshoven. Auch die Anbindung des grenzüberschreitenden Gewerbegebiets „Avantis“ zwischen Heerlen und Aachen ist mittelfristig vorgesehen. Darüber hinaus wird in der Region darüber nachgedacht, die *euregiobahn* nach Westen bis nach Maastricht oder nach Norden bis Sittard zu verlängern. Dort wäre jeweils der Umstieg in einen weiteren Intercity möglich. Für beide angedachten Verlängerungen der *euregiobahn* müsste in den Niederlanden die Infrastruktur für die deutschen Züge, die derzeit bis Heerlen reicht, weiter umgerüstet werden. Alternativ ist die Verlängerung der Intercity-Strecke Amsterdam – Heerlen bis nach Herzogenrath im Gespräch. Dafür müsste die bisher eingleisige Strecke Heerlen – Herzogenrath ausgebaut werden, außerdem wäre eine Elektrifizierung notwendig.

Mit dem euregioAIXpress von Aachen nach Lüttich

In das Konzept für den regionalen Nahverkehr im Raum Aachen ist auch der neue grenzüberschreitende *euregioAIXpress* (RE 29) eingebunden, der seit Dezember 2002 Aachen und Lüttich verbindet. Mit der Inbetriebnahme reagierte der Aachener Verkehrsverbund darauf, dass die bisher dort verkehrenden D-Züge durch schnelle ICE-Züge ersetzt wurden, die nicht mehr in kleineren Bahnhöfen wie Verviers (B) halten. Das neue Nahverkehrsangebot

der belgischen Eisenbahn, der Société nationale des chemins de fer belge (SNCB), und der Deutschen Bahn kompensiert den Wegfall dieser Halte und erschließt gleichzeitig die Fläche. Der *euregioAIXpress* hält auf belgischer Seite darüber hinaus in Welkenraedt, Pepinster und Angleur, Endstation ist Lüttich. Gefahren wird ausschließlich mit belgischen Zügen – die belgische Infrastruktur reicht bis Aachen.

Bislang verkehrt der *euregioAIXpress* im Zweistundentakt. Mittelfristig sollen der Takt auf stündliche Fahrten verdichtet und ein Anschluss nach Köln hergestellt werden. Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 wird das Angebot in den Hauptverkehrszeiten auf stündliche Abstände verdichtet.

Im Stundentakt nach Venlo

Die Verbindung ins niederländische Venlo hat nicht nur eine Bedeutung im „kleinen Grenzverkehr“. Vielmehr verbindet der RegionalExpress RE 13 („Maas-Wupper-Express“) von Hamm über Düsseldorf, Mönchengladbach und Viersen die Wupperachse und den Niederrhein mit der „Einkaufsmetropole“ Venlo. Seit 1996 existiert die regelmäßige Verbindung im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Seinerzeit wurde die RegionalBahn aus Köln über Mönchengladbach-Rheydt bis ins grenznahe Kaldenkirchen erstmals im Zweistundentakt nach Venlo verlängert. Dies war ohne große Baumaßnahmen möglich, denn für den Fernverkehr war das deutsche Strom- und Sicherungssystem bereits bis in die niederländische Stadt eingerichtet. Heute fährt der RE 13 im Stundentakt nach Venlo, in der Hauptverkehrszeit ergänzt der RE 8 (Koblenz – Mönchengladbach – Venlo) das Angebot mit zwei Zugpaaren pro Tag. Das komfortable Angebot über die Grenze nutzen 1.600 Fahrgäste täglich. Weitere Planungen sehen vor, den RE 8 ebenfalls stündlich bis Venlo zu verlängern. Der Streckenabschnitt zwischen Viersen und Venlo ist größtenteils eingleisig und durch die gleichzeitige Nutzung mit Güterzügen relativ hoch belastet. Daher wurde der Ausbau der Strecke in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Für Grenzpendler gilt der Tarif des VRR mit Zusatzticket. Fahrgäste, die in Venlo einsteigen, können an einem eigens installierten Automaten des Verkehrsverbunds am Bahnhof Fahrscheine kaufen.

Wochenmarkt in Enschede beflügelt den grenzüberschreitenden Verkehr

Im November 2001 hat der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM) in Zusammenarbeit mit den Niederlanden eine alte Grenzverbindung erfolgreich wieder aufleben lassen. Nach zwanzig Jahren Betriebsruhe fahren wieder Personenzüge zwischen Gronau und Enschede (NL). Zwei NRW-Regionalbahnen, die RB 51 Dortmund – Gronau („Westmünster-

land-Bahn“) und die RB 64 Münster – Gronau („Euregio-Bahn“) ergänzen sich zu einer halbstündlichen Verbindung nach Enschede. Dafür wurde das deutsche Sicherungssystem bis Enschede verlängert, neue Haltestellen wurden errichtet. Täglich fahren 1.300 Fahrgäste über die Grenze, samstags sogar 1.500. Denn an diesem Tag findet der Wochenmarkt in Enschede statt, ein touristischer



Die neue Nahverkehrsverbindung zwischen dem münsterländischen Gronau und dem niederländischen Enschede ist bei Pendlern und Ausflüglern sehr beliebt.

Magnet weit über die Grenze hinaus. Insgesamt nutzten schon im ersten Jahr nach der Betriebsaufnahme rund eine halbe Million Fahrgäste die Verbindung. Ein Plus für die neue Verbindung ist die einfache Tarifregelung. Der Münsterlandtarif ist grenzüberschreitend bis Enschede gültig.

Sowohl die RB 51 als auch die RB 64 wurden im Rahmen von Ausschreibungen vergeben. Auf der Linie RB 64 nach Münster fährt die Deutsche Bahn seit 2001 mit modernen Talent-Zügen. Auf der Linie RB 51 findet ein Betreiberwechsel statt: Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 wird dort künftig die Prignitzer Eisenbahn (PEG) fahren.

Bedarf decken, Nachfrage steigern






Neue Dimension des Nahverkehrs

Nieuwe dimensies in het streekvervoer

Tot nu toe bleven de plannings op het gebied van het personenstreekvervoer per spoor maar al te vaak bij de landsgrenzen steken. Terwijl de mensen in de regio vaak juist een veel sterkere binding – hetzij om beroepsredenen of voor hun vrijetijdsbesteding – met de dichtstbijzijnde (grotere) stad in het betreffende buurland hebben. De succesvolle reactiveringen in de regio's rond Aken, Venlo en Munster onderstrepen het belang om de focus te versterken op een uitbreiding van het aanbod in het spoorwegvervoer. Het doel is Emmerik met Arnhem te verbinden, Kleef met Nijmegen, Mönchengladbach met Roermond en Rheine via Bad Bentheim met Hengelo. Vooral in de regio langs de Beneden-Rijn is er een grote vraag naar een grensoverschrijdend mobiliteitsaanbod.

De nouvelles dimensions du trafic courte distance

Jusqu'à présent, les planifications en matière de transport courte distance de passagers sur rail s'arrêtaient encore trop souvent à la frontière. Pourtant, les habitants de la région avaient fréquemment une relation plus forte avec la ville la plus proche ou la plus grande dans le pays voisin respectif – en raison de leur métier ou de leurs activités de loisirs. Les réactivations couronnées de succès dans la région d'Aix la Chapelle, Venlo et la région de Münster renforcent le Land dans son objectif en matière de politique des transports: élargir l'offre ferroviaire. Ils prévoient de relier Emmerich à Arnhem, Kleef à Nijmegen, Mönchengladbach à Roermond et Rheine (via Bad Bentheim) à Hengelo. Dans le Bas Rhin en particulier, la demande en matière d'offres de mobilité transfrontalière est importante.

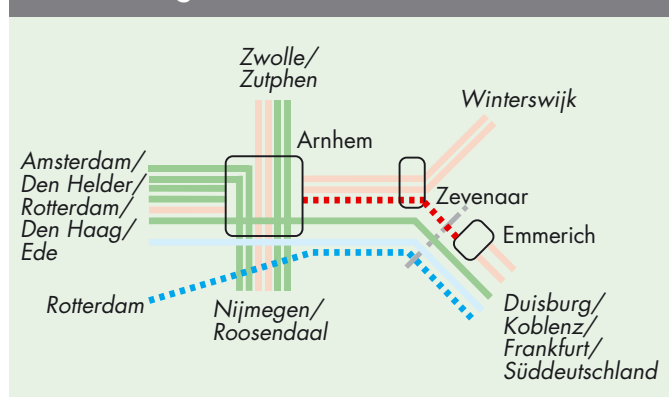
-  Personenfernverkehr stündlich, alle 2 bzw. 4 Stunden
-  Personennahverkehr stündlich oder zweistündlich
-  geplanter Personennahverkehr
-  Güterverkehr
-  geplanter Güterverkehr

Bislang machen die Planungen im Schienenpersonennahverkehr noch allzu häufig an der Grenze Halt. Dabei haben die Menschen in der Region oft einen stärkeren Bezug – ob durch den Beruf oder in ihren Freizeitaktivitäten – zur nächstgelegenen oder nächstgrößeren Stadt im jeweiligen Nachbarland. Im Raum Aachen, im Raum Venlo und im Münsterland wurden in den letzten Jahren vier Verbindungen im grenzüberschreitenden Nahverkehr (wieder) eingerichtet. Diese erfolgreichen Reaktivierungen bestärken das Land in seinem verkehrspolitischen Ziel, das Angebot auf der Schiene auszuweiten. Die Planungen konzentrieren sich auf Strecken in die Niederlande, mit denen Nordrhein-Westfalen die größere gemeinsame Grenze hat. Sie sehen vor, Emmerich mit Arnhem und Kleve mit Nimwegen (Euregio Rhein-Waal), Mönchengladbach mit Roermond (Euregio Rhein-Maas Nord) und Rheine via Bad Bentheim mit Hengelo zu verbinden.

Mehr Grenzverkehr für den Niederrhein

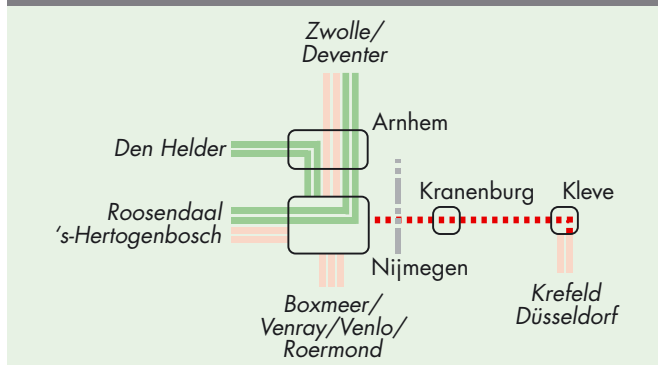
Die Beziehungen zwischen dem Niederrhein, der Region rund um Kleve, und den Provinzen Limburg, Nord-Brabant und Gelderland mit den Städten Arnhem und Nimwegen sind historisch gewachsen und werden durch neue Angebote weiter gefestigt. So hat der im Mai 2003 eröffnete Regionalflughafen Niederrhein bei Weeze das grenzüberschreitende Verkehrsaufkommen anwachsen lassen. Darüber hinaus bestehen rege Verbindungen, zum Teil feste Kooperationen, zwischen den drei Universitäten der Region: Duisburg, Nimwegen und Wageningen. Mit Arnhem liegt für die Menschen am Niederrhein eine attraktive Einkaufsstadt in direkter Nähe, auch grenzüberschreitende Ausflüge auf neu angelegten Radrouten sind an der Tagesordnung. Nachfrage und Bedarf im öffentlichen Personenverkehr steigen,

Verbindung Emmerich – Arnhem



grenzüberschreitende Verbindungen im Nahverkehr gibt es bislang nicht. Noch bis 2000 hielten Fernzüge sowohl in Arnheim als auch zum Lokwechsel in Emmerich – eine attraktive Verbindung für den Berufs- und Freizeitverkehr. Seit auf dieser Strecke jedoch moderne Mehrsystemtriebzüge eingesetzt werden, stoppen nur noch wenige Fernverkehrszüge morgens und abends in Emmerich. Im Nahverkehr enden die Regionalzüge RE 5 und RB 35 von Duisburg kommend in Emmerich. Planungen sehen die neue RegionalBahn RB 34 vor, die zwischen Emmerich und Arnheim verkehren soll – mit insgesamt vier Haltepunkten auf niederländischer Seite. Dazu sollen niederländische Verstärkerzüge, die bisher zwischen Arnheim und Zevenaar fahren, über die Grenze hinaus bis Emmerich verlängert werden. Dort besteht Anschluss an den RE 5 Richtung Düsseldorf. Das Land Nordrhein-Westfalen hat bereits Mittel für sechs Züge pro Richtung von montags bis freitags bereitgestellt. Die Verhandlungen mit der niederländischen Bahn dauern an. Langfristig soll der RE 5 bis Arnheim verlängert werden.

Verbindung Kleve – Nijmegen



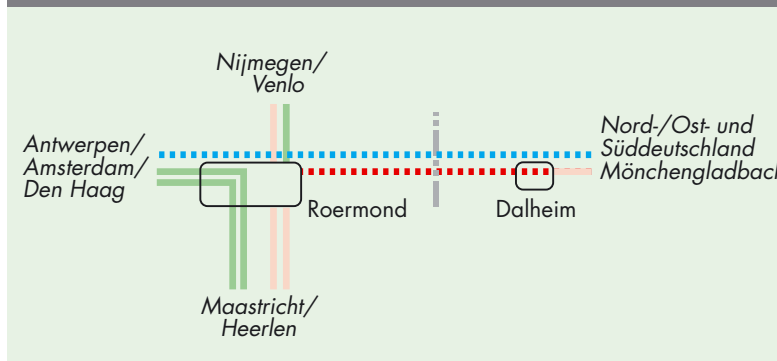
Der Schienenverkehr auf der Strecke Kleve – Nimwegen wurde 1991 eingestellt. Die Trasse ist noch teilweise erhalten. Wenn die Niederlande der Reaktivierung der Strecke zustimmen, kann die RegionalExpress-Linie RE 10 Düsseldorf – Kleve nach Nimwegen verlängert werden, geplant ist eine stündliche Verbindung.

Impulse des Güterverkehrs nutzen

Mit der RB 39 von Mönchengladbach nach Dalheim wird eine Nahverkehrslinie bereits nah an die Grenze geführt. Die Regionalbahn soll verlängert werden, eine stündliche Verbindung ins niederländische Roermond soll entstehen. Voraussetzung dafür

ist die Reaktivierung der alten Güterverkehrsverbindung „Eiserner Rhein“ zwischen dem Ruhrgebiet und dem Hafen Antwerpen. Die Strecke Mönchengladbach – Roermond ist davon ein Teilstück.

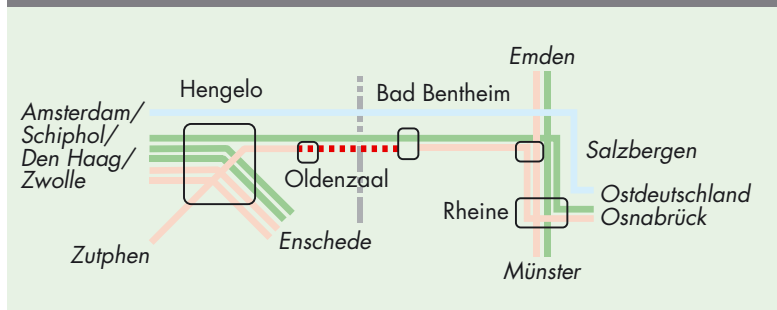
Verbindung Dalheim – Roermond



Lückenschluss zwischen Bad Bentheim und Oldenzaal

Derzeit wird geprüft, ob die Lücke im Regionalverkehr zwischen Oldenzaal in den Niederlanden und Bad Bentheim (Niedersachsen) auf deutscher Seite geschlossen werden kann. So enden die über Rheine fahrenden Regionalbahnen RB 61 aus Bielefeld und RB 62 aus Paderborn heute in Bad Bentheim; auf niederländischer Seite fahren Nahverkehrslinien von Hengelo bis nach Oldenzaal an die Grenze heran – aber eben nicht darüber. Da das niederländische Strom- und Sicherheitssystem auf deutscher Seite bis nach Bad Bentheim reicht, könnten die niederländischen Nahverkehrszüge ohne technische Probleme über die Grenze bis nach Bad Bentheim fahren, wo sie Anschluss an bestehende Nahverkehrsverbindungen Richtung Münsterland bzw. Ostwestfalen haben.

Verbindung Rheine – Hengelo



Linien im grenzüberschreitenden Verkehr in Nordrhein-Westfalen

Personenfernverkehr

- **ICE-Linie 79** Frankfurt – Köln – Brüssel (Grenzübergang Aachen – Welkenraedt) dreimal täglich je Richtung
- **Thalys (Linie 80)** Köln – Brüssel – Paris (Aachen – Welkenraedt) siebenmal täglich je Richtung
- **ICE-Linie 78** Frankfurt – Köln – Amsterdam (Emmerich – Arnheim) zweistündlich je Richtung
- **IC-Linie 77** (Berlin –) Hannover – Amsterdam (Bad Bentheim – Hengelo) viermal täglich je Richtung

Güterverkehr (Hauptverkehrsströme) nach Belgien

- Nord- und Ostdeutschland – Oberhausen – Aachen – Antwerpen (Aachen – Montzen)
- I/CH/A/Süddeutschland – Köln – Aachen – Antwerpen (Aachen – Montzen)

in die Niederlande

- I/CH/A/Süddeutschland – Köln – Venlo – Rotterdam (Mönchengladbach – Venlo)
- Süd- und Westdeutschland – Oberhausen – Amsterdam (Emmerich – Arnheim)
- Hannover/Ostdeutschland – Osnabrück – Amsterdam (Bad Bentheim – Oldenzaal)

Güterverkehr geplant

- **Eiserner Rhein:** Nord- und Ostdeutschland – Antwerpen (Mönchengladbach – Roermond)
- **Betuwe-Linie:** I/CH/A/Süddeutschland – Köln – Rotterdam (Emmerich – Zevenaar)
- **Betuwe-Linie:** Nord- und Ostdeutschland – Oberhausen – Rotterdam (Emmerich – Zevenaar)

Personennahverkehr

- **RB 20** Stolberg – Aachen – Heerlen (die euregiobahn) (Herzogenrath – Heerlen) stündlich je Richtung geplante Verlängerung bis Maastricht/Sittard: stündlich
- **RE 29** Aachen – Lüttich (euregioAIXpress) (Aachen – Welkenraedt) zweistündlich je Richtung geplante Verdichtung: stündlich je Richtung
- **RE 13** Hamm – Düsseldorf – Venlo (Kaldenkirchen – Venlo) stündlich je Richtung
- **RE 8** Koblenz – Mönchengladbach (– Venlo) (Kaldenkirchen – Venlo) zwei Zugpaare pro Tag bis Venlo geplante Verdichtung: stündlich je Richtung
- **RB 51** Dortmund – Enschede (Westmünsterland-Bahn) (Gronau – Enschede) stündlich je Richtung
- **RB 64** Münster – Enschede (Euregio-Bahn) (Gronau – Enschede) stündlich je Richtung

Personennahverkehr geplant

- **RB 39** Mönchengladbach – Dalheim – Roermond (Dalheim – Roermond) Verlängerung: stündlich je Richtung
- **RE 10** Düsseldorf – Kleve – Nimwegen (Kleve – Nimwegen) Verlängerung: stündlich je Richtung
- **RB 34** Emmerich – Arnheim (Emmerich – Zevenaar) Neueinrichtung: 6 Züge je Richtung
- **RB** Bad Bentheim – Zutphen (Bad Bentheim – Oldenzaal) Neueinrichtung: stündlich je Richtung

Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen	www.mvel.nrw.de
Zentrales Portal für den Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen	www.nahverkehr.nrw.de
Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und Öffentliche Arbeiten der Niederlande	www.minvenw.nl
Ministerium des Verkehrs und der Infrastruktur in Belgien	www.mobiliteit.fgov.be
Zweckverband Aachener Verkehrsverbund	www.avv.de
Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	www.vrr.de
Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein	www.zweckverband-nvn.de
Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland	www.zvm.info
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen	www.lnvg.niedersachsen.de
Deutsche Bahn AG	www.bahn.de
Prignitzer Eisenbahn	www.prignitzer-eisenbahn.de
Nederlandse Spoorwegen	www.ns.nl
Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahn (SNCB/NMBS)	www.b-rail.be
Thalys International	www.thalys.com
Die euregiobahn Aachen	www.euregiobahn.com
Betuwe-Linie	www.betuwroute.nl



Noch endet der RE 10 in Kleve. Im Gespräch ist eine Verlängerung der Linie bis ins niederländische Nimwegen.

Verteilerhinweis:

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie für die Wahl des Europäischen Parlaments. Missbräuchlich ist besonders die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen und Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Die Verwendung dieser Druckschrift durch Parteien oder sie unterstützende Organisationen ausschließlich zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder bleibt hiervon unberührt. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg oder in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Ministerium für Verkehr, Energie
und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen
Haroldstraße 4
D-40213 Düsseldorf

Tel.: + 49 (0) 211- 8 37 - 02
Fax: + 49 (0) 211- 8 37 - 22 00
E-Mail: poststelle@mvel.nrw.de
www.mvel.nrw.de

