

Mit Salamitaktik zum Erfolgsgang

Vor 20 Jahren nahm die Euregiobahn ihren regulären Fahrbetrieb auf. Einzigartiges Nahverkehrsprojekt in der Region.

VON JÜRGEN LANGE

STOLBERG Der Legende nach ist die Idee zur Euregiobahn beim Spielen mit der Modelleisenbahn von Ewald Schmitz und Helmut Conrads geboren worden. Fakt ist, dass die beiden Unternehmer aus Breinig die Initiative dazu ergriffen haben, als die Deutsche Bahn Mitte der 1990er Jahre ihre Nebenstrecken in der Region stilllegen wollte. Heute feiert die Euregiobahn ihren 20. Geburtstag – und alle sprechen von einem großen Erfolg.

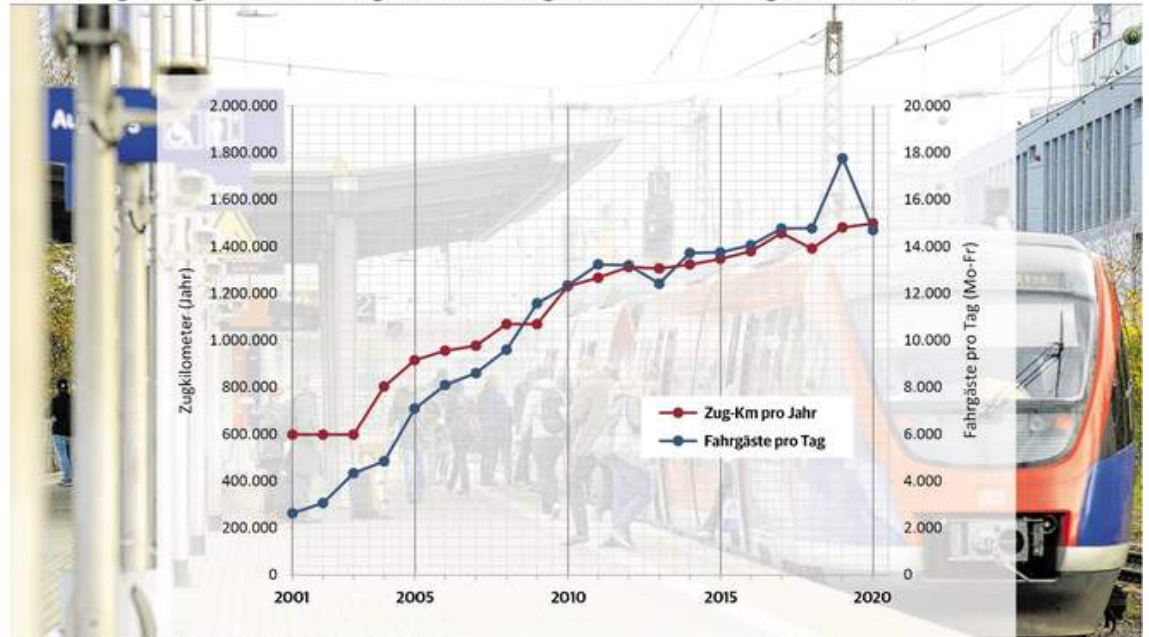
Es ist der 10. Juni 2001, als am neu ausgebauten Bahnhof Altstadt im Schatten der Stolberger Burg der erste nagelneue Triebwagenzug auf die Schienenstrecke über Aachen und Herzogenrath nach Heerlen geschickt wird. Man kann ruhig von einem großen Bahnhof sprechen. Der Start in das neue Zeitalter des öffentlichen Personennahverkehrs wird mit einem Volksfest gefeiert, Dampflokfahrten, Musik, Kunst und Kinderbelustigung inklusive. 20.000 Besucher feiern begeistert die Sensation mit, dass nun ein modernes Verkehrsmittel auf den Gleisen verkehrt, die zuletzt nur noch von wenigen Nato-Transporten und einigen Schotterzügen benutzt wurden.

Recyceln im großen Stil

Schotter ist untrennbar mit der Geburt der Euregiobahn verbunden. Helmut Conrads und Ewald Schmitz recyceln mit ihrer BSR Naturstein-Aufbereitungs-GmbH im Steinbruch Rüst unter anderem im großen Stil alte Betonschwelmen der Bahn. Sie kommen aus ganz Deutschland per Zug nach Stolberg. Der Plan der Deutschen Bahn, sich für den geplanten Börsengang von wenig rentable Nebenstrecken zu trennen, trifft den Lebensnerv des Stolberger Unternehmens.

Kurzerhand kaufen Schmitz und Conrads der DB eine der Nebenstrecken ab und gründen mit Henning Emden 1999 die Euregio Verkehrs-schienen-netz GmbH (EVS). Ihr Ziel ist es nicht nur, die Gleise für Gütertransporte zu erhalten, sondern sie vor allem wieder für den Personen-

Entwicklung der Zug-Kilometer im Vergleich zu den Fahrgastzahlen auf der Euregiobahn (RB 20)



MHA-INFOGRAFIK · QUELLE: NAHVERKEHR RHEINLAND · FOTO: HARALD KRÖMER

verkehr zu nutzen. Mit Hans-Joachim Sistenich als Geschäftsführer des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) ist ein begeisterter Partner gefunden, um frühzeitig ein Projekt zur Mobilitätswende auf die Beine zu stellen. Von Anfang an wird für die Expansion der Euregiobahn die Salamitaktik zielführend.

Während die DB Regio NRW – in persona Franz Welfens als Projektleiter – von Anfang an zum verlässlichen Partner wird, hängen der Auftakt und der weitere Ausbau des Streckennetzes vom Fluss der Zuschüsse der öffentlichen Hand ab. Am 22. September 2000 schließen die Partner feierlich einen „Rahmenvertrag zur Sicherung von Schienenstrecken in der Region Aachen und zur Neuordnung der Regionalbahn im AVV“; in dem auch die Finanzierung der Reaktivierung der ersten Abschnitte und die Be-

schaffung der Talent-Diesel-Triebzüge aus dem Aachener Bombardier-Werk geregelt ist.

„Es hat immer eine breite politische Unterstützung über alle Parteigrenzen hinweg für den Ausbau der Euregiobahn gegeben“, sagt Städte- regionsrat Tim Grüttemeier, der zudem Vorsitzender des EVS-Beirates ist, heute. Damals hatte er kaum sein Abitur gemacht: „Wir waren der Zeit voraus“.

Über wechselnde politische und personelle Konstellationen in Düsseldorf und in Berlin ist der Ausbau der Schiene in der Aachener Region stets unterstützt worden. „Seit nunmehr 20 Jahren arbeiten die Projektpartner erfolgreich zusammen“, bestätigt EVS-Geschäftsführer Thomas Fürpeil. Gelegentlich hat es nur etwas länger gedauert, bis die Finanzierung „gestrickt“ werden konnte. Aber aufgeschoben ist bei der Euregiobahn nicht aufgehoben. Mit der Salamitaktik der kleinen Schritte wird peu à peu der Ausbau des Netzes vorangetrieben.

So auch heute noch. Bereits beim Startschuss in der Altstadt wird ein Anschluss Breinigs als eines der weiteren Ziele ausgegeben. 20 Tage später verkehren erstmals Sonderzüge nach Breinig. Zum 20. Jubiläum sollte die Linie eigentlich eröffnet werden. Doch mit Blick auf die ab Ende 2025 verkehrenden Elektrotriebzüge soll die Strecke bereits mit Oberleitung ausgebaut werden. Die Gespräche zur Finanzierung laufen

noch. Aber aus restlichen Fördermitteln baut die EVS derzeit bereits den Bahnhof in Breinig aus.

Es sind Investitionen, die sich rechnen. „Wir haben kontinuierlich wachsende Fahrgastzahlen“, sagt Heiko Sedlaczek. „Die Schiene wird als Alternative zum Auto gut angenommen“, so der Geschäftsführer des Nahverkehr Rheinland (NVR). „Die Entscheidung zum Ausbau der Euregiobahn war und ist goldrichtig“. Nutzen zum Start 2001 wochentäglich 2633 Fahrgäste die jährlich gefahrenen knapp 600.000 Zug-

„Die Entscheidung zum Ausbau der Euregiobahn war und ist goldrichtig.“

Heiko Sedlaczek, Geschäftsführer des Nahverkehr Rheinland

kilometer, sind es 2019 auf 1,48 Millionen Zugkilometern 17.762 Fahrgäste. „Wir haben bei doppelter Leistung das Fahrgastpotenzial fast verdreifacht“, bilanziert der NVR-Geschäftsführer. Nach Corona werde das Fahrgastpotenzial weiter gesteigert werden können.

Dazu wollen DB und NVR weiter investieren. Bis Ende 2025 soll die Stammstrecke der EVS komplett elektrifiziert sein. Das Netz wird ausgeweitet. Über Breinig hinaus wird ein Anschluss von Walheim/Schmitzhof und Eupen angestrebt. Die weitere „Euregionalität“ wird abhängig sein von Förderungen auch aus Brüssel.

Über die Finanzen gesprochen wird bei der Reaktivierung der Linie von Alsdorf-Kellersberg nach Siersdorf und weiter nach Baesweiler nebst Abzweig nach Jülich als „Brain-Train“. Weitere Verbesserungen sollen eine neue Abstell-

anlage im Bahnhof Herzogenrath und eine Brücke für den Zug über den Gleisfächer bringen. Im Aachener Ortsteil Richterich wird ein neuer Haltepunkt geplant, der mit einer Mobilstation erweitert werden soll.

Während die Macher sich bei diesen Vorhaben noch nicht auf Termine festnageln lassen wollen, sieht es für das Vorzeigeprojekt im Gewerbegebiet Merzbrück anders aus: „Wir rechnen mit einer Genehmigung noch für dieses Jahr“, sagt Thomas Fürpeil. „Dann wollen wir mit dem Bau zügig beginnen“. Dabei wird die Euregiobahn einer der Eckpunkte eines Mobilitätshubs sein. Auch die bis in die Aachener Innenstadt geplante Regio-Tram soll hier andocken. „Noch vor den Sommerferien“ verspricht Tim Grüttemeier Neuigkeiten dazu.

Neue Standards

So sieht Aachens Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen „die Euregiobahn als wichtigen Bestandteil des euregionalen Lebens. Aachen ist nur so gut, wie es mit seiner Region verknüpft ist.“ Sie soll in den voraussichtlich letzten vier Jahren als Dieselflotte mit Komfort und Qualität überzeugen, betont Franz Welfens. Bereits beim Start vor zwei Jahrzehnten setzt sie mit neuem Fahrzeugmaterial neue Standards. Nun werden die Triebzüge grundüberholt. Außen gibt's frischen Lack, innen neue Sitze sowie kostenfreies WLAN und USB-Anschlüsse. Zudem setzt die DB auf mehr Sicherheit. Alle Triebzüge sind per Videoüberwachung mit der Bundespolizei verlinkt.



Die beiden Gründerväter am 8. Juni 2001 bei der Probe für den offiziellen Startschuss zwei Tage später: Ewald Schmitz und Helmut Conrads (r.) brachten die Euregiobahn ins Rollen. ARCHIVFOTO: JÜRGEN LANGE