



## Adieu Aachen

Das Einsatzende der klassischen belgischen Triebwagen in Deutschland naht

**Nur noch bis Dezember erklingt das vertraute „Heulen“ belgischer Gleichstromtriebwagen beim Anfahren in der Aachener Bahnhofshalle. Zum Fahrplanwechsel erfolgt hier der Ersatz durch modernes loksbespanntes Rollmaterial.**

Die in den 1960er und 1970er Jahren gebaute Triebwagenfamilie AM/MS 62-79 war über Jahrzehnte das Sinnbild des Nahverkehrs der belgischen Staatsbahn SNCB/NMBS. Unter den französischsprachigen Belgiern werden die zweiteiligen Fahrzeuge daher auch „automotrices classiques“, also klassische Elektrotriebwagen, genannt. Mit zunehmender Auslieferung der Desiro ML-Triebzüge (Reihe AM/MR 08) von Siemens an die SNCB/NMBS ab 2012 schieden bereits vor zehn Jahren die Fahrzeuge im traditionellen Bordeauxrot aus, doch im kleinen Grenzverkehr zwischen Ostbelgien und Deutschland haben sich bis heute modernisierte Fahrzeuge der Unterserien AM/MS 66 und AM/MS 70 (JH) halten können. Diese kommen im überwiegend weiß-gelb-grauen „New Look“ daher, der in den letzten Jahren leider zunehmend durch Graffiti „ergänzt“ wurde. Bei der Modernisierung erhalten geblieben sind die markanten Übergangstüren an den Fahrzeugfronten. Aufgrund der Wagenübergänge an beiden Fahrzeugenden ist der Bauraum für die Führerstände entsprechend eingeschränkt, ähnlich den früheren „Hasenkasten“-Steuerwagen der Bundesbahn.

Die Neuordnung des Angebots im deutsch-belgischen Grenzverkehr wird nicht nur die Planeinsätze der „Classiques“ nach Aachen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 beenden, sondern die bisherige Linie Aachen – Welkenraedt – Spa-Geronstère wird überdies zugunsten einer Direktverbindung Aachen – Lüttich aufgegeben, wie sie in ähnlicher Form bereits bis Ende 2014 bestand. Zwischen Aachen und Lüttich kommen mit dem neuen Fahrplanjahr Loks der SNCB/NMBS-Reihe 18 mit Wagen des Typs I11 zum Einsatz, und die Nebenstrecke nach Spa-Geronstère wird

von Verviers aus mit „Break“-Triebzügen (Reihe AM/MS 80) bedient. Als eiserne Reserve sollen die neun noch im Einsatz befindlichen „Classiques“ des Lütticher Depots Kinkempois zunächst erhalten bleiben, wie die belgische Staatsbahn auf *BAHN-REPORT*-Anfrage mitteilte. Das ultimative Einsatzende wird jedoch mit der flächendeckenden Einführung von ETCS in Belgien kommen, die bis 2025 abgeschlossen sein soll.

Bis heute ist der grenzüberschreitende Einsatz belgischer Einsystemfahrzeuge von und nach Deutschland möglich geblieben, weil es sich beim Aachener

*Noch sind die klassischen Elektrotriebwagen der SNCB/NMBS ein alltäglicher Anblick in der Halle des Aachener Hauptbahnhofs. Im Dezember enden diese Planeinsätze.*



Unterhalb der Burgruine von Franchimont strebt Triebwagen 657 auf seiner Fahrt von Aachen nach Spa-Geronstère das Tal der Hoëgne hinauf.



**Oben:** Auf dem Weg von Aachen nach Spa-Geronstère wird am Haltepunkt Franchimont die Kapelle von St-Roch passiert.

**Rechts:** Das Heilbad Spa versucht langsam wieder an den guten Ruf vergangener Zeiten anzuknüpfen, doch die örtlichen Bahnhofsanlagen zeugen derzeit nicht vom Glanz einstiger Tage.



Hauptbahnhof um einen konventionellen Systemwechselbahnhof handelt. Die Gleise 6 bis 9 können sowohl mit der deutschen (Wechselstrom 15 kV) als auch mit der belgischen Spannung (Gleichstrom 3 kV) versorgt werden. Bei durchgehenden Zügen wie dem Fernverkehr der ICE-Linie 79 und dem Thalys (nunmehr Eurostar) erfolgt der Systemwechsel im Stillstand während eines Verkehrshalts im Hauptbahnhof. Auf der Strecke 2600 wird bereits zwischen Aachen Hbf und dem Grenzübergang Aachen Süd im Linksverkehr gefahren, nachdem im Zuge des Baus des Neuen Buschtunnels (fahrplanmäßige Inbetriebnahme im November 2007) das vormalige Überwerfungsbauwerk dort entfallen ist. Bereits häufiger hat es Pläne seitens DB Netz gegeben, den Systemwechsel



aus dem Aachener Hauptbahnhof heraus auf die freie Strecke zu verlegen. Dies würde auch für den kleinen Grenzverkehr zwischen Ostbelgien und Aachen Mehrsystemfahrzeuge erforderlich machen. Aktuell ist die Verlegung der Systemtrennstelle frühestens Ende der 2020er Jahre vorgesehen.

TEXT UND FOTOS: JULIAN NOLTE



**Loks der Reihe 18 mit Personwagen des Typs 111 lösen bald die klassischen Triebwagen im deutsch-belgischen Grenzverkehr ab. Unter dem markanten Bahnhofsgebäude von Verviers-Central begegnen sich derzeit noch beide Fahrzeuggenerationen planmäßig; der Lok-Wagenzug ist hierbei ein IC der innerbelgischen Relation Eupen – Oostende.**

Alle Fotos dieses Beitrags vom 30.04.23