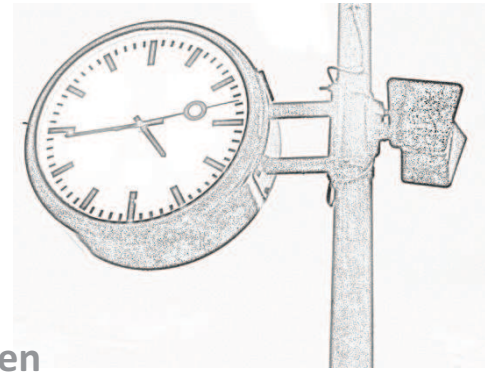


1. Jahrgang, Ausgabe 01/2010, Januar – März 2010

# Euregio Takt

Zeitung des PRO BAHN Regionalverbandes Euregio Aachen



## Fahrplanwechsel

Licht und Schatten zum Fahrplanwechsel im Kreis Heinsberg - PRO BAHN Euregio Aachen zieht Bilanz

## Stadtbahn Aachen

ASEAG-Vorstand Appel für ein Stadtbahn-System – Vorlaufbetrieb mit Doppelgelenkbussen



## Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

Sie halten die erste Ausgabe unserer Mitgliederzeitschrift „Euregio Takt“ in den Händen. Wir haben diese Zeitung ins Leben gerufen, um alle drei Monate über unsere Vereinsaktivitäten und aktuelle Entwicklungen sowie Wissenswertes im Bus- und Bahnbereich in der StädteRegion Aachen, den Kreisen Düren und Heinsberg berichten zu können. In unserer ersten Ausgabe berichten wir vor allem über den nunmehr einen Monat zurückliegenden Fahrplanwechsel: Im Kreis Heinsberg gibt es sowohl einige positive Entwicklungen als auch Negatives. Im Kreis Düren gibt es bedauerlicherweise Anschlussprobleme zwischen der Rurtalbahn und dem Regionalverkehr der DB.

Wir hoffen, die erste Ausgabe unserer Zeitung gefällt Ihnen. Bei Fragen, Wünschen, Anregungen oder Kritik, wenden Sie sich bitte an mich.

Ihr Michael Bienick

## Inhalt:

|  |    |
|--|----|
| Vorwort.....   | 2  |
| Licht und Schatten zum Fahrplanwechsel im Kreis Heinsberg..... | 3  |
| Leserbrief einer betroffenen Studentin.....                    | 5  |
| Anschlussverlust beim neuen Rurtalbahn-Fahrplan.....           | 6  |
| Stadtbahn Aachen.....  | 6  |
| Dem Klimawandel davon fahren.....                              | 8  |
| Euregiobahn erreicht Düren.....                                | 9  |
| Aachener Verkehrsverbund erhöht Preise zum 1. April.....       | 11 |
| Rückläufige Zahlen beim Thalys.....                            | 11 |
| Stephan Pusch neuer Verbandsvorsteher des NVR.....             | 11 |
| Impressum.....   | 12 |

## Licht und Schatten zum Fahrplanwechsel im Kreis Heinsberg

### **Fahrgastverband PRO BAHN Euregio Aachen zieht Bilanz**

Am 13. Dezember 2009 war Fahrplanwechsel. Seit diesem Tag gilt für den Kreis Heinsberg wieder ein neuer Fahrplan für Bus und Bahn. Während sich im Regionalverkehr der Bahn keine wesentlichen Neuerungen ergeben, gibt es im Busverkehr einige Veränderungen und zwar gute wie schlechte.

Mit dem Fahrplanwechsel wurde für die Schulferien der sog. Blockverkehr eingeführt. Das heißt, dass die Busse an den Bahnhöfen Erkelenz und Geilenkirchen immer zur gleichen Minute abfahren und so optimale Anschlüsse zum Bahnverkehr hergestellt werden. Diese Maßnahme wird von PRO BAHN ausdrücklich begrüßt. „Das ist ein Schritt in die richtige Richtung“, so Michael Bienick, stellvertretender Vorsitzender von PRO BAHN Euregio Aachen. Die konsequente Beibehaltung eines einheitlichen Fahrplantaktes muss sich in Zukunft aber auch außerhalb der Schulferien durchsetzen. Die Taktbrüche zu den Schulzeiten müssen endlich aufgegeben werden, um das Verkehrsangebot wirklich und

dauerhaft attraktiv zu gestalten. Andernfalls bleibt die Maßnahme wohl leider nur ein Tropfen auf den heißen Stein.

Positiv hervorzuheben ist auch die Ausweitung des MultiBus-Verkehrs auf das komplette Wochenende und die Abendstunden wochentags. Die Ablösung des fahrgastunfreundlichen Anruf-Sammel-Taxis durch ein flexibleres und preisgünstigeres Angebot war längst überfällig. Das wurde mit dem MultiBus nun erreicht. Als Wermutstropfen bleibt jedoch anzumerken, dass Vermarktung und Fahrplan des Multi-Busses noch verbesserungswürdig sind. „Hier haben wir als Fahrgastverband der west bereits vor Monaten detaillierte Verbesserungsvorschläge unterbreitet. Leider wurden diese bei dem jetzigen Fahrplanwechsel nicht umgesetzt“, stellt Stefan Houbertz, Vorsitzender von PRO BAHN Euregio Aachen fest.

Einem Schildbürgerstreich gleich kommt die Einstellung der Linie 414 zwischen Keyenberg und Wanlo. Zwischen dem Verkehrsnetz des Kreises Heinsberg und der Stadt Mönchengladbach besteht

nun eine Unterbrechung von lediglich ca. zwei Kilometern. „Eine solche Lücke kann man keinem Fahrgast sinnvoll erklären“, meint Houbertz. PRO BAHN befürwortet hier schon seit Jahren die Durchbindung der Linie 006 über Wanlo hinaus bis Erkelenz. Diese Maßnahme könnte durch die NVV mit nur einem zusätzlichen Fahrzeug umgesetzt werden. Da auf diese Weise die neue Linie EK 3 überflüssig wäre, könnte diese Maßnahme ohne wirkliche Mehrkosten realisiert werden. Und den Bewohnern der östlichen Stadtteile von Erkelenz würde zusätzlich eine umsteigefreie Verbindung in Richtung Rheydt angeboten. Hinzu kommt, dass die Fahrzeiten der Linien EK 1, EK 2 und EK 3 jetzt derart ungünstig sind, dass in Erkelenz teilweise Zuganschlüsse ganz knapp verpasst werden.



Bahnhof Hückelhoven-Baal,  
Foto: (c) Michael Bienick

Nach wie vor völlig unbefriedigend ist die Anbindung des Bahnhofs in Baal. Hier herrscht seit nunmehr zwei Jahren ein untragbarer Zustand. Damals hatte die DB BAHN Rheinlandbus die Fahrzeiten der Linie 495 um 30 Minuten gedreht, um Kosten zu sparen. Seitdem fährt die Linie 495 zwischen Baal und Ratheim völlig sinnlos nahezu zeitgleich zur Linie SB 4. Als Krönung verpasst die Linie 495 in Baal die Züge aus und in Richtung Aachen jeweils um Haaresbreite. „Manchmal kann man den Bus noch abfahren sehen, wenn man mit dem Zug ankommt. Ein solcher Fahrplan dürfte in Deutschland wohl einmalig sein und stellt ein regelrechtes Armutszeugnis dar“, betont Bienick. Wie eine unglaubliche Realsatire mutet es an, wenn nicht mal DB BAHN Rheinlandbus als bahneigene Busgesellschaft es schafft, ihre Busse auf den DB-Regionalverkehr abzustimmen. Hier wäre es an der Zeit, dass Kreis und Aachener Verkehrsverbund als zuständige Aufgabenträger ein deutliches Machtwort sprechen und dafür sorgen, dass sowohl weiterhin der RE 4 als auch künftig wieder die RB 33 aus und in Richtung Aachen Anschluss an den Busverkehr haben.

Neben der Anschlussproblematik bereiten Wetterschutz und der bauliche Zustand des Baaler Bahnhofs dem Fahrgastverband ebenfalls seit Jahren Sorgen. Für das

kommende Jahr ist geplant, dass PRO BAHN auch hier aktiv werden will.

Stefan Houbertz, Michael Bienick

## Leserbrief einer betroffenen Studentin

### **Als Reaktion auf unsere Pressemeldung veröffentlichten die Lokalausgaben von AN und AZ im Januar die Leserschrift einer betroffenen Studentin:**

Tagtäglich nutze ich die Bahn, um nach Aachen zur Uni zu kommen. Dank Semesterticket sollte dies kein Problem sein. Leider stehe ich aber auch tagtäglich vor dem Problem: Wie komme ich zum Bahnhof Baal und wieder zurück? Die Linie SB4 und teilweise 495 bringen mich zwar stündlich von und zum Regionalexpress nach Aachen. Leider fährt zu bestimmten Zeiten aber, wie in dem Artikel richtig beschrieben, kein Bus im Anschluss an die Aachener Züge, d.h. wenn ich die Regionalbahn nutze, bin ich darauf angewiesen, dass meine Mutter mich vom Bahnhof Baal abholt – und das, obwohl meine Mutter arbeitstätig ist. Es kann doch nicht davon ausgegangen werden, dass ich als Studentin ein eigenes Auto besitze, um den Zug nach Aachen zu erreichen.

Mittlerweile fühle ich mich regelrecht zum Narren gehalten, dass zur gleichen Zeit zwei Busse zum Baaler Bahnhof fahren, eine Stunde lang dann jedoch nichts – und wenn ich einen von beiden nutze, fahren diese so knapp, dass ich oft dem Zug hinterherwinken kann, den ich um eine Haaresbreite verpasst habe. Dieser Zustand ist in der Tat unzumutbar und muss aufhören!

Ebenfalls unzumutbar ist es, wenn man den Zug dann verpasst hat, am Baaler Bahnhof zu warten, denn die mitunter löchrigen Wartebänken am Bahnsteig bieten nur wenig Schutz vor Schnee, Regen oder kaltem Wind. Besonders im Winter, wo die Züge noch dazu ausfallen und/oder massive Verspätungen haben ist dies nicht besonders angenehm. Ein Bahnhof solle kein Schandfleck, sondern eher die Visitenkarte einer Stadt sein. Auf meinem Weg nach Aachen sehe ich nie einen Bahnhof in so einem schlechten Zustand.

Sabrina Kolodziej

## Anschlussverlust beim neuen Rurtalbahn-Fahrplan

Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 hat die Deutsche Bahn die offizielle Umsteigezeit im Bahnhof Düren von bisher vier auf nunmehr fünf Minuten erhöht. Die Gründe hierfür dürften in den seit dem 1. Dezember 2009 gültigen neuen Erstattungsregelungen bei Anschlussverlust liegen.

Die Erhöhung der Umsteigezeit hat jedoch leider zur Folge, dass der RE 9 aus Aachen (Ankunft in Düren zur Minute ´44) nunmehr keinen Anschluss mehr an die Rurtalbahn Richtung Linnich (Abfahrt ab Düren zur Minute `48) hat. Ebenso hat der RE 1 (Ankunft zur Minute ´16) keinen Anschluss mehr an die Rurtalbahn Richtung Heimbach (Abfahrt zur Minute ´20).

In umgekehrter Richtung hat die Rurtalbahn aus Untermaubach (Ankunft zur Minute ´35) keinen

Anschluss mehr zum RE 1 nach Aachen (Abfahrt zur Minute ´39) und die Rurtalbahn aus Linnich (Ankunft zur Minute `11) keinen Anschluss mehr an den RE 9 nach Aachen (Abfahrt zur Minute ´15).

In den veröffentlichten Minifahrplänen wird jedoch noch die alte Umsteigezeit von 4 Minuten berücksichtigt. Folglich sind dort zu den o. g. Fahrten Anschlüsse aufgeführt, die offiziell gar nicht existieren. Die Deutsche Bahn AG weist diese Anschlüsse in Ihrer Fahrplanauskunft HAFAS folgerichtig auch nicht mehr aus. Auch die Busspur-Auskunft des Aachener Verkehrsverbunds kennt diese Anschlüsse nicht. Über die Missstände haben wir die Rurtalbahn bereits informiert, diese teilt in ihrem Antwortschreiben unsere Ansicht und verspricht Besserung.

Stefan Houbertz

## ASEAG Vorstand Appel für eine Stadtbahn in Aachen

Im Januar dieses Jahres sprach sich ASEAG Vorstand Hans-Peter Appel für den Bau einer Stadtbahn in Aachen aus. Schon seit einigen

Jahren gibt es Planungen zur Errichtung eines spurgebundenen Nahverkehrssystems in Aachen, das die Uniklinik über den neu ent-

stehenden RWTH Campus mit dem Westbahnhof und der Innenstadt (Bushof) verbinden soll. Lange Zeit war strittig, ob dieses Campusbahn-System als Standseilbahn, Hochbahn, Spurbus oder normalspurige Stadtbahn ausgeführt werden soll. Appel gab nun ein klares Bekenntnis zu Letzterem. Eine Entscheidung der Vernunft, wie PRO BAHN denkt. Denn nach der Auffassung von PRO BAHN kann nur ein Nahverkehrssystem den gewünschten nachhaltigen Erfolg haben, das mit dem bisherigen ÖPNV-Angebot in der Region Aachen kombinierbar ist. Ein Inselbetrieb mit anderen Systemen, wie beispielsweise Spurbus, Seilbahn, Hochbahn o. ä., wäre nicht mit den bestehenden Verkehrsmitteln kombinierbar gewesen und somit für den Fahrgast nicht nur unattraktiv, sondern auch unwirtschaftlich gewesen.

In Appels Plänen endet die Stadtbahn allerdings nicht am Bushof, vielmehr solle sie weitergeführt werden zum Bahnhof Rothe Erde. Auch einer Verlängerung nach Brand steht der ASEAG Chef positiv gegenüber, wie die Aachener Zeitung berichtete. „Ideal wäre eine Fortführung der Strecke bis Brand - zumal die mehrspurige Trierer

Straße genügend Platz für ein eigenes Gleisbett der Campusbahn biete“, so Appel.



So könnte eine Stadtbahn in Aachen aussehen,  
Foto: (c) Roland Stahl

Die ASEAG bietet an, bis zur Fertigstellung der Stadtbahn, einen Vorlaufbetrieb mit Doppelgelenkbussen zu organisieren. Diese Fahrzeuge haben eine Kapazität von 57 Sitz- und 127 Stehplätzen.

Die Planungen zur Campusbahn gehen uns allerdings nicht weit genug. PRO BAHN fordert für Aachen ein vollwertiges Stadtbahnnetz, bei dem nicht nur die RWTH, sondern alle in Aachen vertretenen Hochschulen erschlossen werden. Ebenso sollen die Stadt Würselen, der Aachener Hauptbahnhof, der Aachener Süden sowie die Wohnsiedlung Driescher Hof und Brand bedient werden. Gegenwärtig ist dazu ein eigenes Konzept in Arbeit.

Michael Bienick, Stefan Houbertz

## Dem Klimawandel davon fahren

### AVV wirbt mit dem Umweltvorteil des ÖPNV

Der Aachener Verkehrsverbund (AVV) wirbt in seiner neuesten Werbeaktion explizit mit der Klimafreundlichkeit von Bus und Bahn. „Fahr dem Klimawandel davon – Bus und Bahn im AVV, damit die Region nicht baden geht“, so das Motto auf Plakatmotiven in den Fahrzeugen, Anzeigenmotiven in Zeitschriften, als Motiv auf den Rückseiten der City- und Megalights im Stadtgebiet Aachen sowie auf ausgewählten Großflächen im AVV-Gebiet.

„Weiterhin haben die Verkehrsunternehmen uns insgesamt 12 Fahrzeuge als Werbeträger zur Verfügung gestellt, sodass die jeweils regionalen Motive nun auf 3-4 Fahrzeugen im Kreis Heinsberg, im Kreis Aachen und im Kreis Düren zu sehen sind. Die ASEAG hat für das Stadtgebiet Aachen ebenfalls ein Fahrzeug zur Verfügung gestellt.“, so Birgit Krücken vom Aachener Verkehrsverbund.

Die Werbemotive zeigen für den Kreis Heinsberg die Breberner Windmühle, umgeben von Wassermassen, für Aachen wurden das Rathaus und das Theater in sintflutartige Umgebung gesetzt.

Beim Kreis Dürener Motiv symbolisiert ein in den Fluten einstürzendes Riesenrad die dort jährlich stattfindende über die Region hinaus bekannte Annakirmes.



Motiv für die Region Düren, (c) AVV

Wie Birgit Krücken erwähnt, habe der AVV insgesamt ein positives Feedback in der Bevölkerung erfahren können. „Es gab einige Anfragen, ob man Plakate erhalten könne. Die Aktion hat eine vergleichsweise starke Reaktion und somit auch Wahrnehmung erzeugt.“, so Krücken weiter.

Auch PRO BAHN steht der Aktion sehr positiv gegenüber. Daran könne sich so manch anderer Verkehrsverbund ein Beispiel nehmen, so der Verband.

Michael Bienick

## Euregiobahn erreicht Düren – Verlängerung bringt auch Nachteile

**Seit 13.12.2010 verkehrt die Euregiobahn über Weisweiler hinaus bis nach Langerwehe. Jeder zweite Zug wird sogar bis Düren verlängert.**

Leider bringt die Verlängerung der Euregiobahn nicht nur Vorteile. Für Nothberg und Fahrgäste zwischen Langerwehe und Weisweiler bringt die Euregiobahn leider erhebliche Verschlechterungen mit sich. So wurde gleichzeitig mit der Verlängerung der Euregiobahn nach Langerwehe die Linie 96 eingestellt. Diese Linie verband bis dato Langerwehe mit Weisweiler. Einstmals befuhr diese Linie als Linie 296 sogar noch die ganze Strecke von Düren über Langerwehe und Weisweiler bis nach Eschweiler. Dann wurde die Linie vor einiger Zeit in die Linien 296 und 96 aufgeteilt. Schon vor dem Hintergrund, dass die Busse in der Regel durchfahren und nur ihre Liniennummer wechselten, war schon damals die Aufteilung in zwei Buslinien weder sinnvoll noch nachvollziehbar.

Nunmehr verkehrt zwischen Langerwehe und Weisweiler nur noch ein spärlicher Schülerverkehr. Dadurch werden alle Fahrgäste zwi-

schen Langerwehe und Weisweiler gezwungen, die Euregiobahn zu nutzen. Je nach Start- und Zielpunkt müssen die Fahrgäste dabei erhebliche Fußwege in Kauf nehmen, da die Bahn naturgemäß wesentlich seltener hält. Fahrgäste, die über Weisweiler und Langerwehe hinaus auf den Bus angewiesen sind, werden nun gleich zweimal zum Umsteigen gezwungen. Will man z. B. von Schlich in die östlichen Stadtteile von Eschweiler fahren, muss man in Langerwehe vom Bus in den Zug und in Weisweiler wieder vom Zug in den Bus umsteigen.



Euregiobahn im Bahnhof Langerwehe,  
Foto: (c) Michael Bienick

Dabei könnte mit der gleichen Anzahl von Bussen, die jetzt für die Stumpfverkehre zwischen Düren und Langerwehe sowie zwischen

Eschweiler und Weisweiler benötigt werden, auf der kompletten Relation Eschweiler – Weisweiler – Langerwehe – Düren ein durchgehender Busverkehr angeboten werden. Und zwar ohne Unterbrechung zwischen Weisweiler und Langerwehe und in der Hauptverkehrszeit sogar halbstündlich. Dies würde zu einer erheblichen Attraktivitätssteigerung auf dieser Strecke und zu einer Erhöhung der allgemeinen Akzeptanz des ÖPNV führen. Leider vermag man jedoch den Eindruck zu gewinnen, dass die zuständigen Politiker und Aufgabenträger hieran kein Interesse haben.

Als weiterer Nachteil wurde mit der Verlängerung der Euregiobahn auch der Haltepunkt Nothberg aufgegeben. Seit 13.12.2009 hält dort kein einziger Zug mehr. Dem intensiven und durchaus begründeten Protest aus der Bevölkerung Nothbergs wurde kein Gehör geschenkt. Die Anbindung Nothbergs erfolgt nun über einen völlig außerhalb der Ortsbebauung liegenden Haltepunkt der Euregiobahn. Fahrgäste nach Köln müssen nun immer in Langerwehe oder Düren umsteigen. Lage und Anbindung des neuen Haltepunktes Eschweiler-Nothberg sind dabei unzumutbar.

Auf Nachfrage des PRO BAHN Regionalverbandes Euregio Aachen hat die Nahverkehr Rheinland GmbH als zuständiger Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erklärt, der RE 9 könne schon deshalb nicht mehr in Nothberg und Eilendorf halten, da er zukünftig exakt um 30 Minuten versetzt zum RE 1 fahren solle. Auf diese Weise wolle man auf der Relation Aachen – Düren – Köln im RE-Verkehr einen sauberen Halbstundentakt herstellen. Ein Blick in den aktuellen Fahrplan zeigt jedoch sofort, dass dieser durchaus guten Absicht keine Taten gefolgt sind. Der RE 9 fährt in der gleichen Fahrplanlage wie zuvor, hält nur eben nicht mehr in Nothberg und Eilendorf.

Die nunmehr halbstündliche Anbindung Nothbergs macht die längere Fahrzeit, den Umsteigezwang Richtung Köln und die schlechte Erreichbarkeit des neuen Haltepunkts außerhalb der Ortsbebauung keinesfalls wett. Für Nothberg sowie für die Fahrgäste zwischen Langerwehe und Weisweiler bringt die Verlängerung der Euregiobahn daher unterm Strich nicht unerhebliche Verschlechterungen.

Stefan Houbertz

## Aachener Verkehrsverbund erhöht Preise zum 1. April

Der Aachener Verkehrsverbund erhöht zum 1. April 2010 die Preise um bis zu 3,5 Prozent. Besonders hart trifft es die Stammkunden von Bus und Bahn: Eine Monatskarte der Preisstufe vier für das Gesamtnetz kostet dann fünf Euro mehr.

Der PRO BAHN Regionalverband Euregio Aachen steht dieser Fahrpreiserhöhung äußerst skeptisch gegenüber. Zumindest in den Kreisen Heinsberg und dem Nordkreis

Düren steht den erhöhten Fahrpreisen kein adäquates Verkehrsangebot im Busverkehr gegenüber.

Dass das City-XL-Ticket Aachen, welches zu einer Fahrt innerhalb der Kurzstreckenzone in der Aachener Innenstadt berechtigt, weiterhin für einen Euro erhältlich sein wird, ist in diesem Zusammenhang nur ein schwacher Trost.

Michael Bienick, Stefan Houbertz

## Rückläufige Zahlen beim Thalys

Beim Hochgeschwindigkeitszug Thalys gab es im Jahr 2009 leicht rückläufige Zahlen bei Passagieren und Umsatz. 2009 reisten ca. 6 Millionen Fahrgäste mit dem Thalys, der auf zwei verschiedenen

Linien einerseits Amsterdam und Antwerpen via Brüssel mit Paris verbindet und andererseits Köln und Aachen via Lüttich und Brüssel an Paris anbindet.

Michael Bienick

## Stephan Pusch neuer Vorstandsvorsteher des NVR

Am 14. Januar 2010 wurde Stephan Pusch, Landrat des Kreises Heinsberg, zum neuen Vorstandsvorsteher des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland (NVR) ge-

wählt. Vertreter wurde Günter Rosenke, Landrat des Kreises Euskirchen.

Michael Bienick



„Mobilität, so wie wir sie heute praktizieren, ist nicht zukunftsfähig [...] Der öffentliche Nah- und Fernverkehr gehört ins Zentrum unserer Mobilitätspolitik“ (Bundespräsident Horst Köhler auf einer Preisverleihung des ADAC am 14. Januar 2010 in München, Karikatur: Lisa Jäckel)

## Ihre Ansprechpartner im PRO BAHN Regionalverband Euregio Aachen:

### Vorstand:

Stefan Houbertz (Vorsitzender)  
Breslauer Straße 18  
41812 Erkelenz  
Mobil 0163 6153265  
houbertz@probahn-euregio-aachen.de

Michael Bienick (stellv. Vorsitzender)  
Gendorfer Straße 11  
41836 Hückelhoven  
Fon 02433 51216  
Mobil 0177 1746155  
bienick@probahn-euregio-aachen.de

Anja Siwek (KassiererIn)  
Valenciener Str. 1  
52355 Düren  
Mobil 0177 3265608  
siwek@probahn-euregio-aachen.de

### Impressum:

**Herausgeber:** PRO BAHN Regionalverband Euregio Aachen

**Auflage:** 125 Exemplare im Eigendruck

**Erscheinungsweise:** 4x jährlich

**Redaktion:** Michael Bienick, Stefan Houbertz. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder!

**V.i.S.d.P.:** Michael Bienick

**Nächste Ausgabe:** vrsl. Mai 2010

**Redaktionelle Beiträge** sind uns immer willkommen! Bitte per E-Mail an Michael Bienick senden.

**Einsendeschluss:** 31. März 2010

**Verteilung:** Euregio Takt wird kostenlos an alle Mitglieder des PRO BAHN Regionalverbandes Euregio Aachen versendet. Ein Bezug für sonstige Interessenten ist auch als Jahresabonnement für 5,00 € über Michael Bienick möglich.