

■ Deutsch-Französische Hochgeschwindigkeitsstrecke

## Nach Paris wie im Flug

aus SIGNAL 02/2007 (April/Mai 2007), Seite 25 (Artikel-Nr: 10000199)

Michael Cramer, MdEP

Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Grüne/EFA im Europäischen Parlament

**Europas Bahnen holen auf im Wettbewerb mit dem Flugzeug. Mit dem Start des Hochgeschwindigkeitsverkehrs von Frankfurt am Main und Stuttgart nach Paris am 10. Juni wird sich die Fahrzeit auf der Schiene nahezu halbieren. Damit ist auch ein wichtiger Abschnitt der Magistrale Paris--München--Wien--Bratislava--Budapest fertig gestellt.**

Europa wächst zusammen - mit Spitzengeschwindigkeit 320 km/h. Wer ab Juni im Frankfurter Hauptbahnhof in den ICE steigt, fährt 4 Stunden und 11 Minuten später im selben Zug in den Pariser Gare de l'Est ein. Ab dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 wird die Reise sogar nur noch 3 Stunden und 50 Minuten dauern. Aus der französischen Hauptstadt fährt der TGV künftig im Gegenzug in 3 Stunden 40 Minuten nach Stuttgart. Auf beiden Strecken ist damit das Zeitalter des gemächlichen EuroCity vorbei, der jeweils mehr als 6 Stunden für die Reise von der Ile de France in die Schwaben- bzw. Banken-Metropole benötigte.

Möglich wird die Beschleunigung des europäischen Bahnverkehrs durch die Fertigstellung des französischen Hochgeschwindigkeitsabschnitts von Paris nach Baudrecourt in Lothringen. Nach fünf Jahren Bauzeit erlaubt die Neubaustrecke eine Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h, die sowohl die neue, extra für die Strecke bestellte Serie von TGV-Zügen sowie der ICE 3 erreichen. Denn neben den verbesserten Fahrzeiten ist dies das Novum im deutsch-französischen Hochgeschwindigkeitsverkehr: Erstmals fahren die Flugschiffe der SNCF und der DB weit ins andere Land hinein.

Sowohl technisch als auch für die Fahrgäste bedeutet dies ein Aufeinandertreffen unterschiedlicher Bahn- Kulturen. Während die Franzosen mit festem Platzreservierungssystem arbeiten, wird im ICE auch weiterhin keine Reservierungspflicht bestehen. Und während Frankreich möglichst ohne Halt durchquert wird, halten auf der deutschen Strecke die Züge öfter. Für den ICE 3, der angesichts der vielen Stopps nur sehr selten »ausgefahren« wird, bringt der französische Abschnitt neue Geschwindigkeitserfahrungen.

Was beim Thalys noch immer nicht funktioniert, wird im deutsch-französischen Verkehr möglich. Die BahnCard gilt bis Paris, ebenso bringt die Card Escapade-Ermäßigungen auf dem deutschen Netz. Schließlich setzen die Züge auch technisch - nach jahrelangem Tauziehen - europäische Maßstäbe, denn sie werden durchgehend mit dem digitalen Signal- und Zugsteuerungssystem ERTMS ausgestattet.

Gerade zu Beginn sollen Kunden mit Sparpreisen vom neuen Angebot überzeugt werden. Mit dem Einführungspreis von 29 Euro von Frankfurt nach Paris beweist die DB AG, dass sie zeitlich und preislich dem Angebot der (Billig-)Flieger etwas entgegenzusetzen hat. Leider zeigt sich die SNCF weniger europäisch und setzt ihrerseits nur auf Sparpreise auf französischen Destinationen. Für Air France ist das



ICE auf Messfahrt in Frankreich. Der deutsche InterCityExpress 3 M (ICE 3 M) hielt während einer Messfahrt in Frankreich im Bahnhof Lyon-Saint Exupéry TGV. (Foto: DB AG/Müller (2005))



TGV auf Testfahrt in Deutschland. Der französische Hochgeschwindigkeitszug TGV der französischen Staatsbahn SNCF absolvierte ab Dezember 2005 ein umfangreiches mehrmonatiges Testprogramm, dessen Ziel es war, die Zulassung des TGV für den Verkehr auf dem deutschen Streckennetz zu erreichen. Im Bild: Zulassungsfahrt auf der Strecke Karlsruhe--Freiburg, hier beim Halt im Bahnhof Karlsruhe. (Foto: DB AG/Alabiso (2005))

offenbar Bedrohung genug: Bei der Airline rechnet man damit, durch die Hochgeschwindigkeits- Konkurrenz eine halbe Million Fluggäste zu verlieren. Schon auf anderen Strecken hat sich gezeigt, dass der Flugverkehr nach dem Start von Hochgeschwindigkeitszügen entweder ganz eingestellt oder erheblich reduziert wurde, etwa zwischen Berlin und Hamburg, Brüssel und Paris oder Paris und London.

Insgesamt rechnen die Bahnen bis zum Jahr 2012 mit einem Fahrgastzuwachs um 50 Prozent zwischen Deutschland und Frankreich. Bis dahin könnten sich noch weitere Verbesserungen auf der Strecke ergeben, denn die Verbindung Paris--Stuttgart ist Teil der Transeuropäischen Magistrale von Paris über München, Wien und Bratislava nach Budapest. Gerade in der österreichischen Hauptstadt sind die Arbeiten für die Durchbindung in vollem Gange, mit drei Prozent maßvoll durch die EU gefördert. Andere Abschnitte stocken, weil den Planungen das vernünftige Maß und somit die Chance auf eine Finanzierung fehlt. Das gilt insbesondere für den auf 2,8 Milliarden Euro veranschlagten Umbau des Stuttgarter Bahnhofs und daraus folgend die Verbindung nach Ulm, wo nach Vorstellung des Landes Baden-Württemberg die EU 10 Prozent übernehmen soll. Nach den Kürzungen des europäischen Verkehrshaushaltes auf ein Drittel, die gerade auch Deutschland durchgesetzt hat, ist eine solche Summe Traumtänzerie!

Für die guten Nachrichten sorgen zunächst erneut die Franzosen. Offenbar beflügelt durch die positive Resonanz auf die Inbetriebnahme des ersten Abschnitts hat der französische Verkehrsminister Dominique Perben angekündigt, den Bau des noch fehlenden Abschnittes nach Straßburg bereits 2008 und nicht - wie geplant - erst 2010 zu beginnen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000199>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten