

■ Fernverkehr

Hochgeschwindigkeitszüge im internationalen Vergleich

aus SIGNAL 09-10/1995 (Januar 1996), Seite 30-31 (Artikel-Nr: 10001016)

IGEB

Eine Bestandsaufnahme in Lille

Der Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene hat bereits heute einen wichtigen Stellenwert eingenommen. In den nächsten Jahren wird dieser durch neue Strecken und neue Fahrzeugentwicklungen noch steigen. Auch das große Interesse der herstellenden Industrie belegt, daß es sich um einen Wachstumsmarkt handelt. An Berlin wird diese Entwicklung nicht spurlos vorübergehen. Deutlich wird dabei: durch den Ausbau des vorhandenen Netzes ist es heute schon möglich, ein Mehr an Fahrgästen mit einem wirtschaftlich vertretbaren Finanzeinsatz auf der Schiene zu befördern. Bietet somit der Schienen-Hochgeschwindigkeitsverkehr eine sinnvolle Alternative zum Transrapid?

Vergleicht man die Entwicklungen der einzelnen europäischen Länder, rangiert Deutschland im Mittelfeld. Führend sind natürlich die Französischen Staatsbahnen (SNCF), die einen Vorsprung durch den TGV von etwa 10 Jahren haben; seit 1983 hat sich der TGV dort im Einsatz bewährt und wurde kontinuierlich weiterentwickelt. Die SNCF halten dabei an ihren "Triebkopf-Konzept" fest, das nur starre Einheiten vorsieht, die auch nicht auf Teilstrecken zusammengekuppelt werden können. Nach den Erfahrungen, die die DB AG mit dem ICE 1 gesammelt hat, geht man hier teilweise andere Wege. Das erwähnte "Triebkopf-Konzept" der SNCF wurde vom TGV auf den ICE 1 übernommen und wird auch noch beim ICE 2 beibehalten. Aber bereits ab 1998 wird der ICE 2.2 ausgeliefert, der Fahren im Zugverband zuläßt. Alle technischen Einrichtungen sind unter dem Wagenfußboden angeordnet und lassen somit das Bilden unterschiedlicher Zugeinheiten zu. Ab 1998 soll der ICE 2.2 auch von Berlin nach Hannover und weiter bis Amsterdam fahren. Ab ca. 1999 dann folgt eine weitere Entwicklungsstufe.

Für die Verbindung Berlin-Prag-Wien soll mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h der ICT zum Einsatz kommen. Der ICT entspricht dem ICE 2,2, die Wagenkästen lassen sich aber in Kurven zur Seite neigen. In engen Kurven kann dann eine höhere Geschwindigkeit gefahren werden. Berlin steht also eine sprunghafte Qualitätsverbesserung bevor.

Um den Vorteil des Flugzeugs wettzumachen, ist ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz geplant, in dem die nationalen Züge grenzüberschreitend verkehren sollen. Entsprechende Planungen der Europäischen Union sollen bis 2010 verwirklicht werden. Angesichts der grassierenden Geldknappheit ist aber bereits heute äußerst fraglich, ob diese ehrgeizigen Pläne aus dem Jahre 1990 im Zeitraum von 20 Jahren verwirklicht werden können, denn für dieses ehrgeizige Netz wurden mit Preisstand 1990 bereits 200 Mrd. ECU (1995: ein ECU = DM 1,88) veranschlagt. Die Planungen der SNCF sehen für die nächsten Jahre vor: Paris-Mailand 1996, Paris-Amsterdam 1996, Paris-Köln 1997, Paris-Straßburg-Deutschland ab 2000. Bei der SNCF ist sogar ein Doppelstock-Hochgeschwindigkeitszug fertiggestellt, der ab 1996 zum Einsatz kommen soll. Auch die DB AG plant ein umfangreiches Netz von



Internationales Treffen von Hochgeschwindigkeitszügen anlässlich der Eurorailspeed-Kongresses, Anfang Oktober 1995 in Lille - hier: Eurostar, AVE (Spanien) und ICE, ein TGV Reseau im Hindergrund; (Foto: J. Paschen)



ETR 460 aus Italien; (Foto: J. Paschen)



ETR 500 (Italien) und TGV Duplex (Frankreich). (Foto: J. Paschen)

Hochgeschwindigkeitslinien: 1997 Berlin-Hannover-Köln, 1998 Berlin-Hannover-Amsterdam, 1998/9 Berlin-Prag-Wien und Köln-Brüssel-Paris, Nach 2000: Frankfurt-Straßburg-Paris.

Für die Fahrgäste ist die Inneneinrichtung wichtig. Hier geht die Entwicklung, auf Abteile zu verzichten, an den Fahrgastinteressen zum Teil vorbei. Die enge Anlehnung an die Großraumgestaltung beim Flugzeug wäre vielleicht nicht nötig geworden, wenn die Konstrukteure die Vorteile und positive Annahme der Abteillösung bei den meisten Fahrgästen bedacht hätten. In den Neuentwicklungen der DB AG sind - wie auch bei den anderen europäischen Entwicklungen - immer noch die Großraumabteile vorherrschend. Derjenige Fahrgast, der gerne einen Fensterplatz reserviert, sitzt im Großraum häufig an der Wandteilung und nicht am Fenster.

Hochgeschwindigkeitsverkehr lohnt scheinbar wirtschaftlich nur, wenn an wenigen Orten gehalten wird. Hier liegt deshalb eine aus Fahrgastsicht nicht zu unterschätzende Gefahr. Anscheinend unwirtschaftliche Halte werden zugunsten einer Einsparung von zwei bis drei Minuten gestrichen. Die Folge: die Bahn fährt den Fahrgästen davon. Hier muß abgewogen werden, ob durch einen verbesserten Regionalverkehr, der dann als Zubringer zum nächstgelegenen ICE-Halt fährt, tatsächlich für die Fahrgäste keine allzu große Verschlechterung eintritt. Ein konkretes Beispiel für die eingeengte wirtschaftliche Denkweise der DB AG liefert der Bahnhof Wannsee. Hier wurde mehrmals versucht, alle ICE-Züge durchfahren zu lassen. Das Fahrgastpotential im Berliner Südwesten lohnte angeblich einen zusätzlichen Halt in Wannsee nicht. Und sicherlich wird, da ab 17.12.1995 der ICE auch in Potsdam Stadt hält, wieder versucht werden, Wannsee zugunsten einer scheinbaren Einsparung von zwei bis drei Minuten aufzulassen. Hier sind die Fahrgäste und Politiker gefragt, solchen Bestrebungen der DB AG früh und energisch entgegenzutreten. Denn die durch die Streichung von Halten gewonnene Fahrzeit wird den Fahrgästen doppelt und dreifach zugemutet.

Ein attraktiver Hochgeschwindigkeitsverkehr, gleich ob national oder international, setzt immer auch ein funktionierendes und attraktives Nahverkehrsnetz voraus. Der große Vorteil des Hochgeschwindigkeitsverkehrs mit dem heutigen Rad-Schiene-System begründet sich in der Tatsache, daß er das vorhandene Streckennetz voll nutzen kann. Schon allein aus diesem Grund erscheint es vernünftig, auf die staatliche Beteiligung an einer Magnetschwebbahn zu verzichten und alle vorhandenen Potentiale in den kontinuierlichen Aus- und Neubau des Schienennetzes zu stecken.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001016>.

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