

10 Jahre Thalys

Grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeitsverkehr

Wolfgang O. Hugo*

» Seit 1996 verbindet der europäische Schnellzug, der auf der Technik des französischen TGV basiert, die Metropolen Paris, Brüssel, Köln und Amsterdam. Weitere Streckenabschnitte und Verkürzungen der Fahrzeiten sind für 2007 in Planung.

Jacques Barrot, Vize-Präsident der EU-Kommission und zuständiger Kommissar für Verkehr, macht dem europäischen „Superzug“ ein großes Kompliment: „Wenn ein Chinese den Thalys besteigt, spürt er sofort den europäischen Geist“.¹ Mehr als 50 Millionen Fahrgäste in zehn Jahren müssen ähnliche Erfahrungen gemacht haben, denn Umsatz und Fahrgastzahlen steigen ständig. So ist das Jubiläumsjahr 2006 für den Thalys ein Rekordjahr: Der 28. April 2006 brach mit 25 575 Fahrgästen alle Rekorde², nur noch übertroffen durch den Juni 2006, in dem die Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahr um 12,3 Prozent stiegen. Im ersten Vierteljahr 2006 erreichten die Zuwächse 5,6 Prozent des Verkehrs, 34,2 Prozent auf der Strecke nach Köln. Der Umsatz erhöhte sich um 8,1 Prozent. Weitere Höhepunkte dieses Jahres: Geschwindigkeitsrekord mit 331,1 km/h im Februar (auf der neuen Strecke in den Niederlanden), fast 100 000 Jubiläumstickets zum Sonderpreis von 10 Euro und mehr als 3 000 Online-Tickets pro Woche (Juni 2006)³.

Ein Kunstwort als Markenzeichen

Thalys – das klingt griechisch, ist aber ein Kunstwort. Das Objekt: Ein schneller, rot-silberner Zug, der Köln mit Brüssel, Paris und Amsterdam verbindet. Die Firma: Ein internationales Unter-

nehmen für Hochgeschwindigkeitsverkehr auf Schienen in Europa. Thalys International ist eine Tochtergesellschaft der französischen SNCF und der belgischen NMBS/SNCB⁴, die Deutsche Bahn und die niederländische Thalys Nederland sind Partner. Das Credo von Thalys International: „Nur ein Europa, in dem nach und nach die politischen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Grenzen verschwinden, kann seine Aufmerksamkeit auf die Vielfalt und das Potenzial seiner Bewohner richten“. 1995 wird die Thalys Betriebsgesellschaft nach belgischem Recht gegründet. Ziel und Aufgabe: Betreiben des Hochgeschwindigkeitszuges Thalys, der Frankreich, Belgien, Deutschland und die Niederlande verbindet. Und der Name Thalys? Keine griechische Göttin oder Sagengestalt stand Pate. Den Schöpfern war wichtig, dass das Wort in möglichst vielen Sprachen verständlich ist: Einer schweren Anfangsilbe Thafolgt die Endung -lys, welche Geschwindigkeit bedeutet, die Buchstaben Th und y sollen dem Zug eine „kulturüberstrahlende Ausstrahlung“ geben. Gesprochen: ganz einfach „Taliss“.

Die Geschichte des Thalys beginnt bescheiden am 2. Juni 1996 mit der Verbindung der Städte Paris, Brüssel, Amsterdam und Lüttich. Kontinuierlich wird das Netz ausgebaut, rückt Deutschland näher an die Benelux-Staaten und Paris. Die Zahl der beförderten Fahrgäste steigt stetig an: 2005 wurde mit 6,15 Millionen Fahrgästen ein

* Wolfgang O. Hugo lebt als freier Journalist in Würzburg.

neuer Rekord erreicht. 2007 sollen jährlich 10 Millionen Passagiere befördert werden, im Jahr 2010 gar 12 Millionen. Für Jean-Michel Dancoisne, seit 2004 an der Spitze von Thalys International, ist dies ein Ergebnis, das zu Optimismus Anlass gibt: Über 50 Millionen Reisende haben den Thalys seit der Betriebsaufnahme im Juni 1996 benutzt. Das 10-jährige Jubiläum in diesem Jahr hat man daher groß gefeiert, Fußballweltmeisterschaft, Ausstellungen und andere Veranstaltungen lockten Menschen in den Hochgeschwindigkeitszug. Der Sprinter verbindet die europäischen Metropolen Köln, Brüssel, Paris und Amsterdam direkt miteinander (PBKA) und bringt die Fahrgäste mitten in die Städte.

Der Thalys ist damit nach Meinung seiner Schöpfer eine echte Alternative zum Auto, aber auch zu Kurzstreckenflügen, die nicht nur umweltbelastend, sondern auch zeitaufwendig sind. Hinzu kommen bei der Bahnreise mit dem Thalys Komfort und Service, mit denen man die Fluggesellschaften übertreffen will: Roter Teppich und gesonderter Einstiegsbereich im Pariser Gare du Nord, Essen am Platz und Tageszeitungen in der 1. Klasse und ein aufmerksamer Service für die Fahrgäste verschiedener Nationen. Mit einer differenzierten Preisgestaltung versucht man, ein breites, komfortbetontes Publikum anzusprechen. Wer flexibel ist und zeitlich umdisponieren kann, bekommt günstige Tarife für die Züge, in denen weniger Geschäftsreisende unterwegs sind. Sondertarife gibt es für Jugendliche, Familien und Senioren. Erfolgreich wurde auch das elektronische Ticket eingeführt, „Ticketless“ genannt, das immer mehr Reisende benutzen und das weiter ausgebaut werden soll. Thalys bietet darüber hinaus mit Hilfe von Partnern, wie dem Euro-Disneyland Paris und der Accor-Hotelgruppe, nicht nur die Zugfahrt, sondern auch Hotels und ganze Reisepakete an. In Bruxelles-Midi und Paris-Nord kann man nicht nur Autos, sondern auch Zweiräder zum Weiterreisen reservieren. Mit dem ÖPNV der Region Aachen hat man im Juni 2005 ein Rahmenabkommen unterzeichnet, wonach Thalys-Fahrscheine auch im Nahverkehr gültig sind. Eine ähnliche Vereinbarung will man mit den Verkehrsbetrieben RATP (Paris) und STIB (Brüssel) treffen.

Technische Hürden, neue Strecken

Bei der Schaffung des grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehrs gab es so manche Hürden zu überwinden: Im Bahnbereich gibt es in den Nachbarländern unterschiedliche Strom- und Signalsysteme, für die ein neuer Typ Hochgeschwindigkeitszug entwickelt werden musste. Die Herstellerfirma Alstom im französischen Belfort modifizierte den französischen TGV (der übrigens vor 25 Jahren, am 25. September 1981 auf der Strecke Paris–Lyon den Linienverkehr aufnahm) so, dass er im Thalys-Netz einsetzbar ist, zusätzlich erhielt er eine rot-silberne Lackierung. Heute stehen 17 Thalys-Züge vom Typ PBKA zur Verfügung. Diese können mit vier Netzspannungen betrieben und damit im gesamten Netz eingesetzt werden. Sechs der Züge gehören der französischen SNCF, sieben der belgischen SNCB, zwei der niederländischen NS und zwei der Deutschen Bahn. Acht AC-Synchronmotoren pro Zug haben eine Maximalleistung von 8 800 kW, welche die 385 Tonnen schweren (Leergewicht), 200 Meter langen, und 377 Sitzplätze bietenden roten Züge bewegen, die Spitzengeschwindigkeit liegt bei 300 km/h. Daneben gibt es zehn weitere Thalys-Züge vom Typ PBA, die mit drei Spannungssystemen ausgestattet sind, der SNCF gehören und nur zwischen Paris und Amsterdam verkehren.

Wenn der Superzug (noch) eine Achillesferse hat, dann ist es das derzeit nutzbare Schienennetz. Denn nur auf einem Teil der Strecke zwischen Köln und Paris können die Thalys-Züge ihre Geschwindigkeit voll ausspielen. Zwischen Köln und Aachen, Lüttich und Brüssel verkehrt der Thalys derzeit (noch) auf klassischen Strecken, ebenso zwischen Antwerpen und Brüssel. Dort erreicht er, je nach Streckenausbau, Geschwindigkeiten von 140 bis 200 km/h. Neue Hochgeschwindigkeitsstrecken, die Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h erlauben, gibt es zwischen Leuven und Bierset in Belgien und zwischen Lembeck (südlich von Brüssel) und Paris, ferner im (gesamten) französischen TGV-Netz. 2007 sollen in Belgien und Deutschland zwei deutliche Verbesserungen in Betrieb gehen: Mit der Eröffnung der Neubaus Strecke zwischen Lüttich und Welkenraedt und dem Ausbau der Strecke zwischen Aachen und

Köln werden die Reisezeiten weiter reduziert: Köln und Amsterdam werden dann nur noch 90 Minuten von Brüssel liegen und Paris in etwa drei Stunden zu erreichen sein. Dadurch erhofft man sich zusätzliche Fahrgäste und eine Umkehr der Marktanteile von Flugzeug und Bahn (derzeit 60 zu 40 Prozent) auf diesen relativ kurzen Strecken zwischen den europäischen Metropolen. Zu den regulären Thalys-Verbindungen gehören derzeit täglich 28-mal Paris–Brüssel (1.25 h), 6-mal Köln–Brüssel (2.22 h), 6-mal Köln–Paris (3.56 h), 7-mal Amsterdam–Brüssel (2.38 h), 7-mal Amsterdam–Paris (4.10 h), 5-mal Brüssel–Flughafen-Paris/Roissy-Charles de Gaulle (1.15 h) und 5-mal Brüssel–Euro-Disneyland Paris (1.30 h).

Für EU-Kommissar Jacques Barrot ist der Thalys nicht nur ein Symbol, dessen Entwicklung „parallel mit der Europäischen Union“ verläuft: „Gleichzeitig ist Thalys ein Unternehmen mit Vorbildcharakter, das jährlich 6 Millionen Fahrgäste befördert“. Bemerkenswert findet er, dass die beteiligten Länder auch die ersten waren, die grünes Licht für eine europäische Eisenbahnlinie gegeben haben, mit einer viel versprechenden Perspektive: „2010 wird es ein großes europäisches Hochgeschwindigkeits-Streckennetz geben. Das ist nicht zuletzt Thalys zu verdanken, einem echten Pionier auf dem Gebiet des grenzüberschreitenden Personenverkehrs.“⁵

Chronologie des grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Europa

1996	Als erstes Hochgeschwindigkeitsnetz zwischen drei europäischen Metropolen verbindet der Thalys, der am 2.6.1996 den Betrieb aufnimmt, die Städte Paris, Brüssel, Amsterdam und Lüttich.
1997	Am 14.12.1997 werden mit Köln und Aachen zwei deutsche Städte in das Thalys-Netz eingebunden. Bereits ab Juni 1997 verkehrt der Thalys über Brüssel ins Euro-Disneyland bei Paris.
1998	Das Netz wird mit Verbindungen in die Skigebiete der französischen und schweizer Alpen ausgebaut (Thalys Neige).
1999	Die Zahl der Verbindungen auf der Hauptstrecke Paris–Brüssel wird von 14 auf 21 erhöht, seit dem 28.9.1999 ist der Pariser Flughafen Roissy-Charles de Gaulle neuer Zielbahnhof für Thalys-Verbindungen.
2000	Seit dem 28.5.2000 gehört Genf in der Schweiz zum Thalys-Netz, außerdem kann man von Amsterdam über Brüssel bis Valence (Thalys Soleil) fahren.
2001	Erste Partnerschaft mit einer Fluggesellschaft: Air France ersetzt die Flugverbindung Brüssel–Paris/Roissy-Charles de Gaulle durch Thalys-Verbindungen.
2002	Eine bessere Anbindung an das deutsche ICE-Netz bringt der Thalys-Halt in Köln-Deutz ab 15.12.2002.
2003	5,8 Millionen Menschen nutzen den Thalys, Hauptstrecke ist die Strecke von Köln über Brüssel nach Paris.
2004	Seit dem 13.6.2004 ist der Thalys ein reiner Nichtraucherzug. In Frankreich und Belgien kommt mit dem Projekt „Ticketless“ der erste elektronische Zugfahrchein in Europa auf den Markt.
2005	Mit 6,15 Millionen Fahrgästen erreicht der Thalys 2005 einen neuen Fahrgastrekord.

Bücher zum Thema:

Claude Soulié / Jean Tricoire: *Le Grand Livre du TGV*. Paris 2002.

André Papazian: *Trains ultrarapides à travers le monde*. Boulogne-Billancourt 2005.

- 1 Jacques Barrot im Interview mit Marie-Hélène Jacquier. In: *ThalyScope*, Juin/Juillet/Août 2006.
- 2 *La Vie du Rail*, 19.7.2006, S. 3.
- 3 *La Vie du Rail*, 12.7.2006, S. 3.
- 4 GmbH belgischen Rechts mit Sitz in Brüssel; die SNCB hält 30, die SNCF 70 Prozent der Kapitalanteile.
- 5 Jacques Barrot im Interview mit Marie-Hélène Jacquier, a.a.O.