

# Paris–Frankfurt in vier Stunden

## Die Linie des TGV Est-européen ist eröffnet

Wolfgang O. Hugo\*



**Nach langen Verzögerungen ermöglicht die neue Strecke Paris–Baudrecourt Reisenden ab dem 10. Juni nun erhebliche Fahrzeitverkürzungen. Mit dem Ausbau der Strecke nach München folgt die zweite Stufe ab Dezember 2007.**

Paris, Straßburg, Frankfurt und Stuttgart – das heißt, Frankreich und Deutschland – rücken näher zusammen. Zumindest auf der Schiene, denn ab 10. Juni 2007 werden TGV und ICE die vier Städte miteinander verbinden: Der ICE mit drei Zugpaaren (hin und zurück) auf der Strecke Frankfurt – Paris und der TGV dreimal täglich auf der Strecke Paris – Stuttgart. Die Fahrzeit zwischen der Metropole an der Seine und den deutschen Städten wird sich um rund zwei Stunden verkürzen. Die zweite Stufe folgt am 9. Dezember, dann erreicht der ICE (unter Wegfall des Zwischenstopps in Saarbrücken) zwischen Paris und Frankfurt die geplante Fahrzeit von 3 Stunden 50 Minuten, die Zahl der Verbindungen wird auf täglich fünf erweitert und ein zusätzliches TGV-Angebot Paris – Stuttgart – München kommt hinzu.

### Warten auf die Zeitenwende

Im Anbetracht des erfolgreichen TGV-Netzes der SNCF, das Paris mit Lyon (1981), Nantes/Rennes (1989), Bordeaux (1990), Lille/Calais (1993) und dem Méditerranée (2001) verbindet, war von einer besseren, schnelleren Verbindung der beiden Länder schon lange die Rede. Verhinderten nationale Eigenheiten oder die Angst der Fluggesellschaften vor einer Abwanderung der Gäste eine schnellere Realisierung der Pläne? Oder war es die von der französischen Bahn prognostizierte nied-

rige Rentabilität der Strecke nach Osten, welche die Verwirklichung verzögerte? Jedenfalls leiteten erst 1992 Frankreichs Staatsbahn SNCF und die Deutsche Bahn (DB) konkrete Planungen ein, und nach diversen Verzögerungen bei der Fertigstellung der 300 Kilometer langen Neubaustrecke zwischen Vaires-sur-Marne bei Paris und Baudrecourt (Moselle) im Frühjahr 2007 wurde die „Zeitenwende“ (DB-Vorstandsmitglied Dr. Karl-Friedrich Rausch) überhaupt erst möglich.

Sechs Jahre nach der Inbetriebnahme des TGV Méditerranée am 3. Juni 2001 wird der TGV Est-européen ab 10. Juni 2007 rund 37 Millionen Europäern „une nouvelle proximité“ gewährleisten. Für rund 20 Städte des französischen Ostens und das Großherzogtum Luxemburg (2h5 statt 3h35) bedeuten die neuen TGV-Verbindungen Fahrzeitverkürzungen um die Hälfte oder ein Drittel: Reims nur noch 45 Minuten von Paris, Metz 1h25, Nancy 1h30, Straßburg 2h20, Stuttgart und Frankfurt 4h ... Drei neue Bahnhöfe wurden auf der Strecke gebaut: Lorraine TGV (etwa auf halber Strecke, 27 km von Metz, 35 km von Nancy), Meuse TGV (zwischen Bar-le-Duc und Verdun) und Champagne-Ardenne TGV (5 km südlich von Reims). Und der TGV Est wird der erste Zug sein, der im Linienverkehr mit bis zu 320 km/h fährt ...

Spektakulär, für den Alltagsbetrieb aber weniger wichtig war der neue Weltrekord auf Schienen, den ein modifizierter TGV V150 am 3. April

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

2007 um 13.14 Uhr auf der neuen Strecke mit 574,8 km/h (das sind 160 Meter in der Sekunde) aufstellte. Er übertraf damit den TGV V 325 von 1990 mit 515,3 km/h. Rund 30 Millionen Euro haben sich SNCF, RFF und Hersteller Alstom die prestigeträchtige Rekordjagd kosten lassen – man hofft auf neue Exportaufträge für den TGV. Vieles trennt Rekord- und Serienzug. Daher verweist der *Spiegel* darauf, dass ein deutscher Hersteller, Siemens, einen anderen Weltrekord hält: „den für Serienzüge. Erreicht wurde die Marke vor 403,7 Stundenkilometern vor einem halben Jahr mit dem Velaro E, einer Weiterentwicklung des jüngsten ICE. Zwischen Madrid und Barcelona wird dieser Zug künftig mit Tempospitzen von 350 Stundenkilometern verkehren – weltweite Bestmarke im fahrplanmäßigen Betrieb.“<sup>1</sup>

Die SNCF setzt mit dem POS (POS: Paris–Ostfrankreich–Süddeutschland) neue TGV-Triebköpfe mit vom Designer Christian Lacroix neu gestalteten Wagen ein, für maximal 360 Fahrgäste pro Zug, davon 110 in der 1. Klasse. Von den 52 Zügen für den TGV Est, die im Betriebswerk Ourcq bei Paris gewartet werden, sind 19 für den internationalen Verkehr mit Deutschland, Luxemburg und der Schweiz ausgerüstet. Die DB setzt mit dem „ICE 3 MF“ ihren modernsten Zug ein, wobei M für mehrsystemfähig, F für die speziell für Frankreich modifizierte Variante des ICE 3 steht. Der 8-Wagen-Zug mit 200 Meter Länge hat 413 Plätze, davon 91 in der 1. Klasse. Außer schnellen Verbindungen sollen beide Züge beim Service neue Akzente setzen, so sollen die Fahrgäste auf Deutsch, Französisch und Englisch betreut werden. In der 1. Klasse soll eine Auswahl von Tageszeitungen, ein Taxi-Reservierungsservice in Paris und, bei internationalen Strecken, eine leichte Mahlzeit, am Platz serviert, enthalten sein. Erst kurz vor dem Start des neuen Angebots konnte „Sprengstoff“ entschärft werden, der in diesem Angebot steckt: Die französischen Bahnschaffner weigern sich, unterstützt von ihren Gewerkschaften, Kaffee am Platz zu servieren, also werden diese Aufgabe die deutschen Kollegen in den gemischten Zugbesetzungen übernehmen.

### „An deutsch-französischen Stolpersteinen hatte es nicht gefehlt.“

Für 2010 werden auf dem TGV Est-européen 11,5 Millionen Fahrgäste erwartet, eine Steigerung um 65 Prozent. Die Hälfte der neuen Bahn­gäste hätte vorher das Flugzeug genommen. Da wird auch die Zielrichtung der neuen Verbindung deutlich: „Mit uns kommen die Kunden schnell und komfortabel von Innenstadt zu Innenstadt“ hatte Dr. Nikolaus Breuel, Vorstandsvorsitzender der DB Fernverkehr AG bei der Vorstellung der Preise am 6. März 2007 erklärt, um hinzuzufügen, dass der Fernverkehr der DB seinen Anspruch deutlich mache, „in Europa zu wachsen“.

Was Hochgeschwindigkeitsverkehr in Europa bedeutet, hatten Bahnbetreiber schon länger vorgemacht: Mit dem Eurostar, der Paris via Lille und Calais und Eurotunnel mit London verbindet und dem Thalys, der seit 1996 Paris, Brüssel, Amsterdam und Köln verbindet, und inzwischen über 50 Millionen Fahrgäste befördert hat. Für den Schnellverkehr wurde die Projektgesellschaft Rhealys S.A. gegründet, welcher DB, SNCF, SBB (Schweizerische Bundesbahnen) und CFL (Luxemburger Bahnen) angehören und die in das Projekt eingebunden sind. Für das deutsch-französische Projekt unterzeichneten DB-Chef Hartmut Mehdorn und der damalige SNCF-Chef Louis Gallois am 23. Mai

2005 eine formale Absichtserklärung. Dennoch, an Stolpersteinen hatte es im Vorfeld und auch bis in die Schlussphase nicht gefehlt: Unterschiedliche Strom- und Signalsysteme, stark abweichende Auffassungen über die Tarifgestaltung, eine 10-Prozent-Beteiligung der DB am Thalys<sup>4</sup> und die Öffnung der Strecke Stuttgart–München für den TGV, zunächst einmal täglich und nicht zweimal, wie die Franzosen gewünscht hatten, sorgten für Auseinandersetzungen und harte Verhandlungen.

Investierten die Franzosen rund vier Milliarden Euro in die Neubaustrecke des TGV Est, so fließen in die deutsche Infrastruktur 570 Millionen Euro. Die Streckenabschnitte Saarbrücken–Kaiserslautern–Ludwigshafen (POS Nord) werden für Maximalgeschwindigkeiten von 200 Stundenkilometern ertüchtigt, ebenso wie die POS-Süd-Strecke Kehl–Appenweier. Auf die neue Rheinbrücke zwischen Straßburg und Kehl, Nadelöhr

auf der gesamteuropäischen Schienen-Magistrale Paris–Straßburg–Stuttgart–München–Budapest, freilich muss man noch bis 2010 warten. In der Investitionssumme ist die Ausrüstung der POS Nord-Strecke mit dem neuen europäischen Leit- und Sicherheitstechniksystem ETCS (European Train Control System), das erstmalig installiert wird, enthalten. Während in Frankreich auf der neuen Strecke drei neue Bahnhöfe errichtet wurden, genügt deutscherseits beim Eurobahnhof Saarbrücken eine tiefgreifender Umbau mit Modernisierung. Auf der Nordseite, wo früher Betriebswerk, Busbetriebshof, Heizwerk und Betriebs-Wagenwerk waren, entstehen Geschäftshäuser, eine Einkaufsmeile und Parkplätze. Noch tiefgreifender ist der Um- und Ausbau des Bahnhofs Straßburg zum multimodalen Pol diverser Verkehrsmittel. Vor den 1883 eingeweihten Monumentalbau wurde eine 650 Tonnen schwere gläserne 'Hall des transports' (5 200 Quadratmeter Glasfläche) gesetzt, welche die Fläche des Bahnhofs verdoppelt. Auch die anderen Städte des

Elsass werden vom TGV Est profitieren. So gibt es täglich zwei Hin- und Rückfahrten Saverne–Paris (2h), drei Colmar –Paris (2h50) und sechs Mulhouse–Paris (3h25 statt 4h30).

Mindestens bis 2012 wird es dauern, bis die zweite Phase des TGV Est gebaut sein wird, zwischen Baudrecourt und Vendenheim bei Straßburg. Dann sollen, so verspricht die SNCF, Straßburg und Paris nur noch 1 Stunde und 50 Minuten voneinander entfernt sein. Dann bekommt – wenn die Zeitplanungen eingehalten werden – der TGV Est seine volle Bedeutung: Dann nämlich wird auch die 140 Kilometer lange neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Villiers-en-Pots (Côte-d'Or) und Petit Croix (Territoire de Belfort), die später bis Mulhouse verlängert werden soll, eine Verbindung zum TGV Sud-Est (Richtung Lyon) herstellen und die Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsachse Frankreich–Deutschland vollenden.

Informationen: <http://de.tgv.com> und [www.db.de](http://www.db.de), Site des TGV Est: [www.tgvesturopeen.com](http://www.tgvesturopeen.com).

### Der TGV Est-européen in Zahlen

52 Züge, maximal 360 Fahrgäste pro Zug, davon 110 in der 1. Klasse. 16 Hin- und Rückfahrten zwischen Paris und Straßburg. Dazu kommen die anderen TGV-Verbindungen, auch die nach Deutschland und Luxemburg, sowie die Verbindungen von Provinz zu Provinz, zum Beispiel direkt von Straßburg nach Nantes, Rennes und Lille ohne Umsteigen in Paris, dies aber teilweise erst ab Dezember 2007 (Fahrplanwechsel).

10 000 Personen haben an den Bauarbeiten für den TGV Est, begonnen im Frühjahr 2002, mitgewirkt. Réseau Ferré de France (RFF) ist der Generalunternehmer für die neue Hochgeschwindigkeitslinie LGV ('ligne à grande vitesse') und die 335 Bauwerke, die auf der 300 Kilometer langen Strecke zwischen Vaires-sur-Marne bei Paris und Baudrecourt (Moselle) errichtet werden mussten.

Die Kosten belaufen sich auf rund 4,1 Milliarden Euro, finanziert von der SNCF, RFF, der Französischen Republik, der Europäischen Union (EU) und den Gebietskörperschaften der Regionen, die vom TGV Est-européen bedient werden.

1 Spiegel, 14/2007, 2.4.2007.

2 La vie du rail, n° 3093, 7.3.2007.

3 Frankfurter Allgemeine Zeitung, 28.3.2007.

4 Bisher eine GmbH belgischen Rechts mit Sitz in Brüssel; die SNCB hält 30, die SNCF 70 Prozent der Kapitalanteile, vgl. Dokumente 5/2006, S. 29 ff.