

Ein neuer Schweizer Superzug nach Bruxelles mit Paris-Integration für Bern

In der Sonntagszeitung vom 16. Februar 2020 wird berichtet, dass der Bund zukünftig vorschreibt, dass die Bundesbeamten und Parlamentarier auch für Bruxelles den Zug benützen müssen. Für uns ist dies natürlich eine frohe Botschaft, die dem internationalen Bahnverkehr neue Impulse verleiht. Doch als Bahnfachmann muss ich andererseits feststellen, dass dies aktuell kaum Sinn machen kann.

Mit dem TGV muss man nebst Umsteigen in Basel auch in Paris noch den Stadtbahnhof wechseln (Gare de Lyon-Gare du Nord). Bei Verbindungen via Deutschland muss in Frankfurt oder Köln umgestiegen werden, zum Teil auch noch in Basel. Die ICE und Thalys ab Frankfurt bzw. Köln haben ein sehr beschränktes Platzangebot. Vor allem in der 1.Klasse sind diese Züge sehr oft ausgebucht. Die altehrwürdige Strecke via Strasbourg-Luxembourg nach Bruxelles wird leider nicht mehr von Zügen aus der Schweiz befahren (letzter Zug war noch der EC Interlaken-Bruxelles) und braucht zu viel Zeit.

Fazit: mit 2 x umsteigen lässt sich kaum ein Geschäftsreisender oder Bundesbeamter, welcher im Zuge arbeiten und konferieren sollte, auf die Bahn lenken.

Doch jetzt haben wir eine neue Ausgangslage. Wenn täglich so viele Bundesbeamte nach Bruxelles reisen, dass damit ganze Flugzeuge gefüllt werden können, dann braucht es jetzt endlich wieder einen direkten Zug von Bern nach Bruxelles ohne umsteigen.

Dazu bieten sich folgende attraktive Möglichkeiten:

1. Route

Bern – Basel – Strasbourg - Aéroport Charles-de-Gaulle TGV – Lille – Bruxelles

Bereits heute fahren ab Strasbourg zwei TGV ohne Umsteigen via Paris Charles de Gaulle nach Bruxelles. Fahrzeit 3h 32min. Ab Bern bis

Strasbourg heute 2h 35min mit 20 Minuten Umsteigezeit in Basel. D.h. in 5h 30min wäre diese Route mit einem direkten Zug zu machen.

Ausserdem können damit weitere hochinteressante Interessen abgedeckt werden:

a) Mit Führung via Strasbourg kann auch das Europäische Parlament bedient werden, damit können die Parlamentarier zukünftig direkt fahren.

b) Mit Charles-de-Gaulles TGV wäre Paris ab Bern und auch Interlaken wieder direkt an die französische Hauptstadt angeschlossen. Ab Charles-de-Gaulle sind es nur 30 bis 45 Minuten mit S-Bahn ins Zentrum.

c) Mit Halt in Lille könnte man am gleichen Perron umsteigen nach London (ohne das langfädige Check-in in Paris). Dies gäbe neue Kombinationen mit 1x umsteigen von London nach Bern und Interlaken. Im Englischen Tourismus stellen wir fest, dass immer mehr Gäste von London nach Interlaken und der Jungfrau Region mit dem Zug reisen.

2. Züge und Wagenmaterial:

Für diese neue Super Verbindung müsste sich die Schweiz einen eigenen Zug leisten, denn die Hauptkunden wären ja die Bundesbeamten und Parlamentarier.

Der neue Giruno von Stadler könnte z.B. stromtechnisch so aufgerüstet werden, dass er diese Route befahren kann. Allerdings braucht es mehr 1.Klasse Wagen, auch Konferenzwagen wo man ganze Abteile reservieren kann,

Speisewagen und WLAN. Notfalls könnte die SBB auch einen TGV leasen, der sofort eingesetzt werden kann.

3. Fahrplan:

Pro Tag sollen zwei Zugverbindungen angeboten werden, eine am frühen Morgen, eine am Nachmittag. Der Umlauf mit 5h 30min erlaubt es, eine Hin- und Rückfahrt pro Tag ohne Weiteres zu bewältigen. Um die Interessen des Tourismus ebenfalls einzuplanen ist es von Vorteil,

die Züge in Bern durchzubinden bis nach Interlaken Ost, wo der Zug ohne Probleme sicher abgestellt und gereinigt werden kann. Catering ist in Interlaken Ost ebenfalls kein Problem (Schiff BLS).

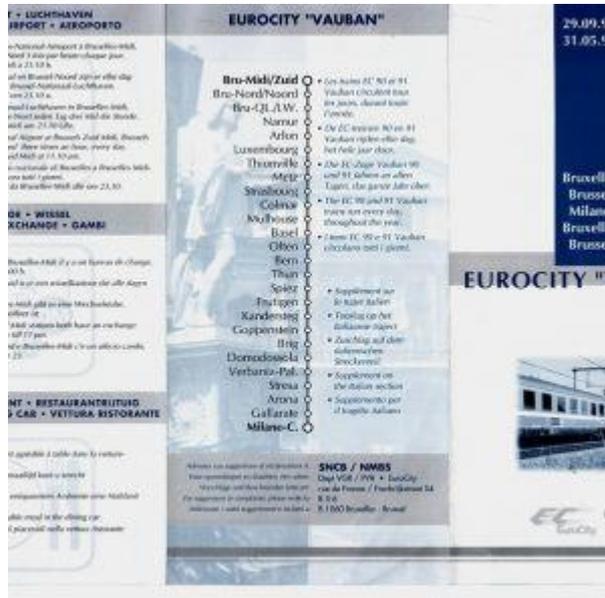
Autor des Textes: Rolf Widler



Eurocity "Vauban"

Unser Mitglied Hans Rothen fand beim Aufräumen im Keller ein Faltblatt, wie es noch heute in den ICE aufliegt. Da werden die alten Zeiten – die hier nur 23 Jahre zurückliegen! – wieder wach, mit lokbespannten internationalen Zügen, langen Aufenthalten in Grenzbahnhöfen und einem gepflegten Speisewagen.

Lassen Sie sich die unterschiedlichen Texte in fünf Sprachen zum Speisewagen auf der Zunge zergehen. Hoffen wir, dass in Zukunft ein vergleichbarer Service geboten werden kann (siehe dazu auch den Kommentar von Kurt Metz).



Kommentare

Ich finde den Vorschlag interessant. Hingegen sehe ich kaum Kunden, welche ab Aéroport Charles-de-Gaulle TGV mit der S-Bahn nach Paris reisen wollen.

Die mindestens auf den ersten Blick grösste Herausforderung ist das Rollmaterial: Wenn ich richtig sehe, existiert kein Viersystem-TGV, sondern nur solche für Frankreich, zusätzlich Italien, Belgien und Niederlande (ev. separat Italien oder Belgien - Niederlande) *oder* Deutschland und Schweiz. Der Giruno ist nicht für Frankreich gebaut, und mit der Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h wird er von der SNCF ohnehin nicht auf die LGV zugelassen.

Schweiz - Bruxelles ist etwas für einen Nachtzug (via Luxembourg).

Stephan Frei

Knackpunkt Rollmaterial

Entgegen den Aussagen von Stephan gibt es Vierstrom-TGV's. Es sind die Rames PBKA, davon gibt es 17 Stück, die von Paris aus nach Amsterdam und Köln, evtl sogar weiter bis Dortmund fahren. (Da sie rund 60% teurer zu stehen kamen als die Mutterzüge, die TGV Réseau, hat die SNCF dann nur noch eine Teilsérie TGV PBA, d.h. ohne 15 kV/LZB gebaut, die nicht nach Köln fahren können). Die PBKA sind mittlerweile 25-jährig, erhielten 2009 eine grosse Revision inklusive Einbau von ETCS, damit sie auf der belgischen HGV verkehren können ... was noch lange nicht heisst, dass sie per ETCS von Olten nach Bern fahren könnten. Sie verfügen über 120 Pl. 1.Klasse, 257 Pl. 2. Klasse. Wie lange ihre Restlebensdauer anhält, ist nicht bekannt. Jedenfalls kämen sie für einen Einsatz Basel – Brüssel, evtl. sogar bei gehöriger Nachrüstung und Zulassung sogar ab Bern / Interlaken in Frage. Ob der Park genügend gross ist, um z.B. 6 Triebzüge so nachzurüsten und täglich zwei bis vier für diesen Dienst einzusetzen kann ich nicht beurteilen.

Anderes Rollmaterial gibt es nicht für eine solche Relation.

Eine gewagte hypothetische Annahme

Bis 2021 kommt der Talgo AVRIL, Serie 106 auf den Markt für die Renfe. Mind. 10 Kompositionen werden frankreichtauglich aufgemotzt und Talgo liefert sie ohne weiteres als 4-Strom-Fzge aus.

Wenn nun SBB oder Renfe 10-12 solche Triebzüge anschaffen würden für a) die Verbindung Interlaken/Bern – Strasbourg – Bruxelles evtl auch ab Zürich und b) für Bern – GE – Barcelona (evtl Madrid – wegen Wartung in La Sagra) und dies mit einem schlaun Umlauf verbinden könnten, dann hätte man den Business- und den Ferienverkehr abgeholt. Und schliesslich will Renfe von ihrem Büro in Lyon aus den freien französischen Bahnmarkt aufmischen.

Fahrt via P-AP CdG

Die Fahrt vom AP in die Stadt geschieht mit RER, eher mühsam, für Gruppen wohl kaum machbar, geschweige denn für Koreaner etc. Auf der anderen Seite dürften alle Asiaten-Gruppen in Paris per Autocar einen Transfer vom Hotel zur Gare de Lyon, du Nord, de l'Est absolvieren, dann können sie auch gleich zum Bhf CdG fahren. Also warum nicht?

Schweizer Kundschaft nach Paris dürfte nur abzuholen sein, wenn sie preislich viel günstiger fahren als mit Lyria oder gleich ins Disney-World wollen, doch ist dort wohl der Hype etwas verblasst.

Umsteigen von/nach London in Lille

Wenn der Superzug dort anhält, dann ergibt dies eine Spitzkehre. Lille-Flandres liegt bereits an der Linie zum Chunnel. Also Zeitverlust. Und ich meine, man müsse dann wohl in Lille das ganze Prozedere des Eincheckens über sich ergehen lassen für den Eurostar. Und The Boris will ja keine Migranten, also wohl keine Erleichterungen.

Marketing, Marketing und nochmals Marketing – das muss ab sofort gemacht werden, mit PR-Artikeln etc. Also ist es gut, wenn PB-EM das Thema weiterverfolgt, auch wenn die Kiste wohl etwas gross ist ... jedenfalls spannender als in der Regionalverkehrskonferenz Oberland West darüber diskutieren, ob Uebeschi demnächst im Halbstundentakt erschlossen wird ... was ich dir Res ja gönnen würde.

Nachtzug: ebenfalls eine weiter verfolgbare Idee, aber da muss die SBB endlich richtig Farbe bekennen und selbst wieder eine ansehnliche Flotte an WL etc anschaffen. Und bei den WL sind halt die Platzkosten so enorm hoch und es könnte ja nur ein Zugpaar eingesetzt werden –

da müssten die Bundesbeamten schon einen massiven Aufpreis – wohl auf Kosten des Bundes – entrichten, dass die Chose Bestand haben wird.

Kaspar Woker

Nur weil die ÖBB jetzt 2 x wöchentlich Wien / Innsbruck per NJ mit Brüssel verbindet besteht für die Schweiz kein vergleichbarer Bedarf. Die eher der politischer Korrektheit dienende Verbindung für EU "Parlamentarier" wird wahrscheinlich genau durch diese Zielgruppe nicht benutzt.

Zur Erleichterung von Reisen für die Schweizer Parlamentarier und Beamte nach Brüssel muss man gar nichts unternehmen! Im Gegenteil, es wäre angebrachter diese reisten für Inspirationen insbesondere nach London. Aber für alle anderen Personengruppen ist eine Reise nach Belgien in der Tat zu umständlich.

Für Geschäftsreisen kommt auch auf längere Sicht nur der Flug in Frage. Der Faktor Zeit ist zu bedeutend. Das viel erwähnte arbeiten und konferieren im Zug ist eher von theoretischer Natur und in der Praxis insbesondere bei einer Reisezeit von deutlich über 5 Stunden kaum effizient.

Zu begrüßen wären jedoch täglich zwei Verbindungen Zürich - Basel - Strasbourg - Luxemburg - Brüssel. Vom Marktvolumen her ist Zürich Bern klar vorzuziehen. Von der Fahrzeit her ist diese Verbindung über die Gesamtstrecke aber immer noch grenzwertig. Zumindest bis Strasbourg wäre die Strecke attraktiv und bis Luxembourg begrüßenswert. Aber ob das Fahrgastvolumen bis Brüssel reicht ist eher fraglich. Ein guter Anschluss in Luxemburg wäre genügend. Eine marktgerechte "Super Verbindung" per Zug nach Brüssel wird es nie geben!

Als Ansatz, es gibt eine direkte TGV Verbindung Mulhouse ab 11:23 - Luxemburg an 14:15, also 2:52 h.

Der Giruno ist prinzipiell von Stadler als 4-System Zug ausgelegt und liesse sich so bestellen. Dieser Zug könnte die relativ schwach belastete LGV Strasbourg - Metz mitbenützen. Die grosse Frage dabei ist jedoch, ob die Franzosen dem überhaupt ihren politischen Segen erteilen!

Jürg D. Lüthard

Der Vorschlag einer Direktverbindung von Interlaken über Bern – Basel – Strassburg – Charles de-Gaulle TGV – Lille nach Brüssel erachte ich als Leuchtturmaufgabe für die Belebung des grenzüberschreitenden Tages-Schienenverkehrs aus der Schweiz. Zu den Zielgruppen gehören zusätzlich zu den Beamten, Politikern und Lobbyisten auch die Geniesser (Stichworte Moules et Frites!) und Touristen (in beiden Richtungen). Dazu gesellt sich das Vernetzungspotenzial mit den Destinationen Paris (Disney) und London. Letzteres ist das aus der Schweiz mit Abstand am meisten angesteuerte Flugziel.

Das Projekt hat nur dann eine Chance, wenn es pragmatisch angepackt wird: Mit einem Zugpaar beginnen und dieses aus der TGV-Flotte mieten, denn dann gibt's kaum langwierige und teure An- und Zulassungen.

Die im «Kooperationsmodell» erstarrte SBB (siehe Nachtzugdiskussion) muss endlich über diesen Schatten springen. Der Wechsel an der Spitze (und hoffentlich auch in anderen, verhindernden Chargen) ist eine Chance. Wichtig ist, den «Sommaruga-Schwung» zu nützen, also schnell vorgehen, um die Weichen möglichst noch dieses Jahr zu stellen.

Der Service an Bord muss in etwa gleichziehen wie in der Business Class der Europafliederei – also Hände weg von warmen Mahlzeiten und ähnlichem Chichi. WLAN ist essenziell, ebenso genügend Platz zum Arbeiten – zwei klare Plus gegenüber dem Fliegen. In der 2. Klasse könnte man zwei nebeneinanderliegende Sitze (zum Preis von einem leicht teureren Billett) verkaufen und so eine Art Premium Economy schaffen mit mehr Ablageplatz und Bewegungsfreiheit. Die Variante in

einer Richtung Zug und in der anderen Flug erachte ich als eine Selbstverständlichkeit.

Der Preis kann schon ganz schön hoch angesetzt werden, wenn man sich die herrschenden Monopolflygpreise von Swiss ab Zürich anschaut: Eine kurzer Check in einem Billigpreisportal ergab für einen Montagmorgen im März hin (07:40 Uhr) und am Mittwochabend zurück (19:00 und 19:55 Uhr) eine Preisspanne von 435 – 703 Franken ohne Gepäck und Anreise an den Flughafen Zürich und Transfer ins Brüsseler Stadtzentrum.

Es stünde Pro Bahn gut an, sich einem derartigen Projekt intensiv zu widmen und ihrem Namen gerecht zu werden. Einem Fachmann wie Rolf Widler sollte der honorierte Auftrag gegeben werden, sein Konzept auszufeilen und dann zusammen mit anderen Lobbyorganisationen wie umverkehR, VCS, ..., den touristischen Nutzniessern im Incoming (BE!, Schweiz Tourismus, Jungfraubahnen, ...) und Bahnreiseveranstaltern (Railtour, ...) breit abzustützen. Liegt dieses vor, sollten alle denkbaren Kommunikationspartner wie die Bahnjournalisten Schweiz, politischen Parteien (Grüne, GLP, ...) eingespannt werden, um massiven Druck auf Politik und so die SBB auszuüben. Dann fährt der Schweizer Europa-Zug vor der Zustimmung zum Rahmenabkommen mit der EU in Brüssel ein.

Kurt Metz

"Ich sehe durchaus eine Chance, einen neuen direkten Verkehr von der Schweiz nach Brüssel oder sogar darüber hinaus aufzunehmen. Im Gegensatz zu dem bereits präsentierten Vorschlag könnte ich mir jedoch eine andere Lösung vorstellen. Dies hat folgenden Hintergrund:

Vor kurzem wurde der Verkehr in Richtung Frankreich ausgebaut, indem Züge mit grösserem Platzangebot eingesetzt werden und diese regelmässiger und auf weniger Strecken konzentriert eingesetzt werden. Diese Strecken stellen in erster Linie ein sternförmiges Angebot von Paris zu den wichtigsten Destinationen in der Schweiz dar (Genève, Lausanne, Basel und Zürich). Dies wird mit Sicherheit die Wirtschaftlichkeit erhöhen, stellt aber gleichzeitig einen gewissen

Abbau in der Breite des Angebots dar, beispielsweise einen Verlust der Verbindung nach Bern. Eine Lösungs-Variante hat PBEM angesprochen (Verlängerung eines TGV Paris – Lausanne über Fribourg nach Bern sowie Interlaken). Ebenso sind die tangentialen Angebote, also alle nicht auf Paris ausgerichteten TGV, vollständig entfallen. Wie wir gehört haben, setzt sich die SBB dafür ein, dass ein Angebot von Genève Richtung Süden ganzjährig aufrechterhalten wird; dies hatte jedoch noch keinen Erfolg.

Es zeigt sich eindeutig, dass Frankreich auch im Rahmen von Lyria die für den gesamten französischen Fernverkehr gültige Strategie der Konzentration auf starke Achsen betreibt, wohl um sich gut aufzustellen für allfällige kommende Konkurrenz im Fernverkehr auf der Strasse und der Schiene. Vorderhand bringt diese mögliche künftige Konkurrenzsituation dem Bahnkunden aus der Schweiz keinen Gewinn, und es ist noch keine konkrete Perspektive absehbar, dass sich dies ändern dürfte.

Gleichzeitig ist bis auf weiteres nicht damit zu rechnen, dass Konkurrenten einen leichten Einstieg haben werden, und aus Schweizer Sicht sind die Chancen wohl als bescheiden zu beurteilen, dass im freien Wettbewerb in Frankreich in nächster Zeit auf einfache Weise und ohne grosse Widerstände Leistungen zu erbringen wären. Besonders energisch wird die Gegenwehr sein, wenn jemand versuchen sollte, die französischen lignes à grande vitesse (LGV) zu befahren oder Verkehre aufzuziehen, die bestehende TGV-Angebote konkurrenzieren könnten. Dies wäre zweifellos der Fall, wenn ein Zug von Zürich oder Bern über den Grossraum Paris geführt werden sollte.

In Kooperation mit der SNCF ist jedoch auch kaum etwas zu bewirken, was sich grundsätzlich gegen deren Megatrends richtet, beispielsweise zusätzliche Verkehre auf Nebenachsen. Was jedoch denkbar sein könnte, sind Verkehre, die nicht im vordergründigen Interesse der SNCF stehen, aber auch keine künftige wirtschaftliche Konkurrenz darstellen. Für einen solchen Fall halte ich Verkehre durch das Elsass in Richtung Luxembourg – Bruxelles: Frankreich ist zwar tangiert, aber hat keine primären Interessen an solchen Verkehren. Es ist daher denkbar, dass man sie in Kooperation durchführen kann, es wäre aber auch

denkbar, dass toleriert würde, dass schweizerische, luxemburgische oder belgische Bahnen sich hier betätigen würden, ohne dass dies als eine Konkurrenz zur französischen Bahn gesehen würde.

Wie wir im Rahmen der dargestellten Ausbau-Absichten zum Thema Nachtzüge vermittelt bekommen haben, ist offenbar ein Verkehr auf dieser Achse betrieblich möglich und was das Nachtzug-Geschäft anbelangt offenbar auch wirtschaftlich vertretbar. Wie wir in Erfahrung bringen konnten, soll dies auch auf die früheren direkten Tageszüge zugetroffen haben, die durchaus gewinnbringend zu betreiben gewesen seien. Ich erachte es deshalb als prüfenswert, auf der Achse (Bern / Zürich) – Basel – Strasbourg – Luxemburg – Bruxelles (- Amsterdam) wieder direkte Tageszüge einzuführen. Ein Einstieg wäre wohl mit einem Zugpaar angebracht, ein Ausbau wäre denkbar, beispielsweise in einem zweiten Schritt mit zwei gegenläufigen Zugpaaren in Tagesrandlage.

Wenn die Partnerbahnen in den Niederlanden und Belgien an einem Nachtzug interessiert sind, könnten sie vor dem aktuellen Hintergrund wachsenden internationalen Bahnverkehrs auch am Wiederaufbau eines Tagesverkehrs interessiert sein. Als weiteren Hintergrund sind auch die Bauarbeiten auf der Rheintalbahn in Deutschland zu sehen, die sich alleine auf der Achse Karlsruhe – Basel wohl noch bis 2040 hinziehen werden. Ebenso laufen Bauarbeiten auf dem RFC1 Rhine-Alpine-Korridor zwischen Emmerich und Oberhausen, die auch in den kommenden Jahren nicht nur den Nachreiseverkehr behindern würden, sondern auch den Tagesreiseverkehr teilweise betreffen dürften. Dies ist als weiterer Grund zu sehen, den Verkehr Richtung Belgien und Niederlande teilweise wieder über die klassische BeNeLux-Route anzubieten, die in den vergangenen Jahren ihren gesamten durchgehenden Personenverkehr verloren hat.

Auch diese vorgeschlagene Route bietet durchaus interessante Perspektiven: Sie würde nicht nur die Endpunkte in der Schweiz, Bern oder Zürich, sowie Basel mit Brüssel verbinden, sondern auch Strasbourg und Luxemburg. Auch die Verbindung dieser Zwischenhalte untereinander und mit Brüssel und den Zielen in der Schweiz könnten durchaus ein Potential haben. Dasselbe trifft auch auf

die mögliche Verlängerung nach Amsterdam zu: Während es von der Schweiz aus kaum Potential für eine derart lange Tagesverbindung geben wird, könnte es ein solches ab Luxemburg und Brüssel bis Amsterdam ebenso geben wie von Basel oder Strasbourg bis Antwerpen oder Rotterdam.

Nun dürfte es in der heutigen Zeit schwierig sein und möglicherweise auch wirtschaftlich schwer zu vertreten, dafür einen klassischen lokbespannten Wagenzug einzusetzen, insbesondere mit den zahlreichen allenfalls erforderlichen Lokwechseln an den Grenzen. Gerade für diese Strecke wurde vor Jahrzehnten der RABe TEE als Vierstromzug konzipiert und gefeiert. Ein solches Fahrzeug steht aktuell nicht mehr zur Verfügung. Mit dem EC250 „Giruno“ von Stadler steht jedoch ein Triebzug bereit, der bereits für 15kV 16.7Hz, 25kV 50Hz und 3kV= ausgelegt ist. Mit dieser Grundkonfiguration an Stromsystemen könnte der Zug rein traktionstechnisch über Nordfrankreich und Luxemburg bis nach Belgien verkehren. Luxemburg und Belgien sind auch bereits weitgehend mit ETCS L1 ausgerüstet, für Frankreich wäre wohl noch die Ausrüstung mit dem französischen Zugsicherungssystem erforderlich. Für die Niederlande wäre noch die Ausrüstung für 1500V= erforderlich sowie dem niederländischen Zugsicherungssystem. Dies sowie die Zulassung in einem weiteren Land sind als zusätzliche Hürden anzusehen. Daher schlage ich vor, in einem ersten Schritt zu versuchen, mit den Partnerbahnen in Frankreich, Luxemburg und Belgien die Zulassung des RABe501 für diese Länder und einen künftigen Einsatz Zürich – Basel – Strasbourg – Luxemburg – Bruxelles zu vereinbaren, mit der Perspektive, diesen ggf. später nach Antwerpen – Rotterdam – Amsterdam ausweiten zu können.

Die SBB hat bereits früher wage Absichten geäußert, die RABe501 Giruno künftig auch für die Produktion des bisherigen EC 6/7 nach Hamburg in Betracht zu ziehen. Dafür würde allenfalls die aktuell bestellte Flotte noch ausreichen, für eine weitere Ausweitung des Einsatzgebietes wie oben vorgeschlagen wäre jedoch wohl eine Aufstockung des Bestandes notwendig. Die SBB verfügt jedoch gemäss öffentlicher Angaben noch über eine grosse Option von 92

Zügen. Es wäre also sicherlich möglich, mit einer Nachbeschaffung gleich eine Teilflotte zu beschaffen, die bereits ab Werk für die Zulassung in Frankreich, Luxemburg und Belgien bzw. allenfalls der Niederlande vorgesehen werden könnte.

Eine Anpassung für 1500V= ist bei einem Triebzug mit 3000V=- Ausrüstung im Grundsatz nicht sehr aufwändig, wenn man für 1500V= mit einer reduzierten Antriebsleistung auskommen kann. Für den vorgeschlagenen Einsatz nach Amsterdam wäre dies der Fall, sofern über die HSL 4 bzw. HSL Zuid Antwerpen – Rotterdam – Amsterdam gefahren werden kann: in diesem Falle würde der grösste Teil der Strecke unter 25kV zurückgelegt, die Fahrt mit 1500V= wäre im Regelfall nur im Stadtbereich von Rotterdam sowie zwischen Schiphol und Antwerpen Centraal notwendig. Auf der besagten HSL Zuid verkehren aktuell ausser den halbstündlichen Intercity Direct mit lokbespannten Zügen nur einige Thalys, so dass es nicht allzu schwierig sein dürfte, ein geeignetes Trasse für einen Zug mit v_{max} 250 km/h zu erhalten. Zwischen Brüssel und Amsterdam über Antwerpen und Rotterdam ist mit einer Reisezeit von ca. 2,5h zu rechnen (die Thalys benötigen mit 300km/h 1h 52').

Grundsätzlich wäre unter 1500V= eine Fahrt mit halber Leistung möglich (halbe Spannung bei gleicher Stromstärke), für Versuchsfahrten ist dies bei Triebfahrzeugen, die für 3000V= ausgelegt sind, in der Regel alleine schon mit Software-Anpassungen möglich. Dies trifft aufgrund der vorliegenden Informationen auch auf den „Giruno“ zu. Für einen Einsatz unter 1500V= müsste wohl die Auslegung des Stromrichters, der Verkabelung und Drosseln überprüft sowie entsprechende Störstrommessungen durchgeführt werden. Technisch könnte somit eine Auslegung auch für die Niederlande verhältnismässig einfach geschehen, womit man den benötigten Vierstrom-Triebzug hätte; die Ausrüstung mit dem niederländischen Zugsicherungssystem sowie die entsprechende Zulassung würde jedoch einen weiteren Zusatzaufwand bedeuten. Daher würde sich eine Ausweitung des Einsatzes in einem ersten Schritt bis Belgien und allenfalls in einem zweiten Schritt bis in die Niederlande anbieten.

Als weiteren Aspekt könnte ich mir vorstellen, dass Stadler Rail durchaus Interesse haben könnte, in Luxemburg, Belgien und den Niederlanden etwas Promotion zu machen, da diese Länder keine eigenen HGV-Züge bauen und somit grundsätzlich Exportchancen bestünden. Die Niederlande haben dem Hochgeschwindigkeitsverkehr offenbar abgeschworen und nach dem Fyra-Debakel Züge für nur 200 km/h bestellt, so dass die mit französischen TGV verwandten Thalys im Moment die einzigen HGV-Züge in den Niederlanden sind, die die Infrastruktur für 300 km/h voll nutzen. Es ist denkbar, dass ein funktionierender Triebzug für 250 km/h die Niederländer durchaus für sich gewinnen könnte und die Chancen auf einen späteren Exporterfolg gegeben sein könnten, an welchem Stadler Rail interessiert sein könnte. Die Chance besteht damit auch, damit an das damals erfolgreiche Kooperationsmodell beim Betrieb des RAm TEE und später des RABe TEE anknüpfen zu können und positive Assoziationen auszulösen.

Im Detail ist es mir zwar nicht bewusst, wie ihre Möglichkeiten sind, solche Gedanken bei den zuständigen EVU einfließen zu lassen, ich kann mir jedoch vorstellen, dass sie die entsprechenden Kontakte haben, um den Grundgedanken ausloten und bei den richtigen Stellen platzieren zu können, wenn sie ihn für verwertbar halten.

Ich halte auch den Vorschlag, ein Angebot mit zwei Zugsparen zu planen für durchaus valabel: zwei Zugspare in Tagesrandlage könnten gegenläufig verkehren. Denkbar wäre eine Startphase mit einem Zugspaar von Bern bis Brüssel, dann die Ausdehnung Interlaken sowie auf zwei gegenläufige Zugspare sowie anschliessend die Verlängerung eines Zugspares bis Amsterdam. Bei entsprechender Nachfrage könnten auch zusätzliche Zugspare geführt werden, beispielsweise beginnend oder endend in Luxemburg oder Strasbourg. Dann wäre es auch denkbar, diese zusätzlichen Zugspare ab und nach Zürich zu führen.

Das Befahren der französischen HGV-Linien über Paris Charles-de-Gaulle TGV dürfte jedoch aus den oben genannten Gründen ein Killer-Kriterium sein: das Befahren französischer LGV ist ein Heiligtum, und dass eine ausländische Bahngesellschaft die Zulassung für ihre Züge

dafür erhalten kann, wird man in Frankreich sehr gut zu verhindern wissen. Wenn man in Frankreich etwas erreichen will, dann ganz bestimmt nicht damit, einen fremden Zug nach Paris verkehren lassen zu wollen. Die Wahrscheinlichkeit, dass dies klappen kann, wird sehr, sehr, sehr gering sein. Einen Nutzen hat es zudem auch nicht: zwischen Strasbourg und Brüssel würden sehr viel teure Kilometer auf HGV-Strecken gefahren und mehr Laufkilometer produziert, ohne dass eine nennenswert kürzere Fahrzeit erzielt würde als auf dem direkten Weg der klassischen Benelux-Route über Luxemburg (doppelter Weg bei doppelter Fahrgeschwindigkeit ergibt selbe Fahrzeit). Einzige Wege, um über die genannte Route über Paris Charles-de-Gaulle TGV ein Zugangebot führen zu können wäre:

1. eine französische Bahngesellschaft dazu bringen, dies mit ihren Zügen zu tun
2. die gemeinsame Tochtergesellschaft der SBB und SNCF, Lyria, dazu bringen, dort mit ihren oder gemieteten TGV zu fahren
3. eine französische Bahngesellschaft zu gründen und französische TGV kaufen, um dort zu fahren

Die grössten Chancen auf einen Erfolg sehe ich daher darin, einerseits mit einem Partner in Luxemburg oder Belgien zusammenzuarbeiten und andererseits Frankreich nur tangential zu durchfahren."

Federico Rossi

Fahrplanskizze

Die vorstehenden Kommentare laden geradezu ein, für diesen «Superzug» eine Fahrplanskizze zu erstellen. Damit könnte das Projekt konkretisiert werden, um später mit möglichen Betreibern ins Gespräch zu kommen. Basis sind die schnellsten aktuellen Angebote unter Weglassung einiger Zwischenhalte.

Möglicher Fahrplan

Zu beachten sind die aktuellen Taktangebote (30 min oder dichter) Bern – Basel, Basel – Strasbourg, Metz – Luxembourg, Luxembourg – Bruxelles, welche ein Durchkommen für einen Superzug schwierig

machen. Strasbourg – Metz und Bruxelles – Amsterdam via LGV, Fahrzeiten von TGV/Thalys abgeleitet. Extrem fahrzeitverlängernd wirkt die Strecke Luxembourg – Bruxelles mit einer V/max von lediglich 130 km/h. In Bruxelles werden beide grossen Bahnhöfe angefahren; Thalys fährt ab B-Midi ohne Halt nach Antwerpen, also dort Richtungswechsel.

Bern	06.36	Halt in Olten
Basel SBB	07.32 / 07.40	Halt in Mulhouse und
Colmar		
Strasbourg	08.55 / 09.00	Fahrt via LGV
Metz-Ville	09.50 / 09.55	ohne Halt in Thionville
Luxembourg	10.35 / 10.45	Fahrleistungswechsel, Halt
Arlon, Namur		
Bruxelles Nord	13.30	
Bruxelles Midi	13.40 / 13.50	Fahrleistungswechsel
Amsterdam	15.50	Halt in Antwerpen,
Rotterdam, Schipol AP		

Daraus ergeben sich bis Bruxelles Fahrzeiten von 7 h ab Bern (dito Zürich mit Umsteigen), respektive 6 h ab Basel. Zum Vergleich: Basel – Köln – Bruxelles Midi: aktuell mit ICE 6 h 22 min mit Umsteigen in Köln, teilweise auch Mannheim.

Konkurrenzfähig via Luxembourg? Ja, sofern es gelingt, einen solchen Fahrplan aufzustellen und Fahrplanzuverlässigkeit höher ist als bei Verbindungen via DB!

Operator

Rückfahrt ab Bruxelles Midi 16.00 / 16.30, Ankunft Bern 23.00 / 23.30 müsste ebenfalls möglich sein. Damit liesse sich der Umlauf mit einer Komposition bewältigen. Bei Start in Bern um 06.30 würde auch in der Taktlage eine 200 m lange Komposition (TGV, Astoro, Giruno) genügen. Fahrt bis/ab Amsterdam macht Sinn, wenn eine Thalys-Komposition PBA/PBKA eingesetzt und so der Umlauf dort verknüpft würde.

Operator Thalys oder Lyria? Um bis Bern zu verkehren sind Thalys-Kompositionen Schweiz-tauglich zu ergänzen, sonst müsste Basel als

Ziel gewählt werden. SNCF hat demnächst keine anderen TGV-Kompositionen mehr, die Belgien-tauglich (DC 3kV) sind, genau so wenig wie dies die POS-Triebköpfe sind. Lyria müsste Kompositionen mieten.

Key-Account

Für die Verbindung wird bewusst Bern – Bruxelles vorgeschlagen. Damit ergäbe sich die anvisierte direkte CH-EU Linie. Dabei müsste ein 1.Klasse-Wagen permanent und ausschliesslich für Regierungspersonen reserviert sein, inklusive höchstehendem Lounge-Service. Buchung nur via Bundesverwaltung/EU. Nicht zugänglich für übrige Reisende, womit dort vertrauliche Gespräche möglich wären. Allenfalls Belegungsgarantie durch diese Stellen. Vor Lancierung von Gesprächen zu dieser Verbindung ist parlamentarisches Lobbying angesagt.

Kaspar P. Woker, 01.03.2020