

Eisenbahn

Konsequent gemauert

Deutsche und französische Eisenbahner arbeiten an Europas neuem Schnellbahn-System – mehr gegen- als miteinander.

Zum „Roll-out“ der neuen Eisenbahn waren sie mit dem Flugzeug und ihren Dienst-Limousinen gekommen: Bundesverkehrsminister Friedrich Zimmermann, sein Forschungkollege Heinz Riesenhuber und Bundesbahn-Vorstand Rainer Gohlke.

Ende September wurde im Münchner Werk von Krauss-Maffei feierlich der erste serienmäßige Triebkopf des neuen Hochgeschwindigkeitszuges ICE („Intercity-Experimental“) an die Bundesbahn übergeben.

Der Intercity-Experimental soll von 1991 an mit bis zu 300 Stundenkilometern auf neuen oder ausgebauten Strecken durch die Bundesrepublik rasen. Der deutsche Schnellzug ist Teil eines europaweiten Hochgeschwindigkeitsnetzes (siehe Grafik Seite 128).

Nach den Plänen der „Gemeinschaft der Europäischen Bahnen“ soll „dieses System eine starke integrationsfördernde Kraft für Europa entfalten“.

Wie einst die Dampf-Loks im 19. Jahrhundert bei der Industrialisierung Europas, so schwärmen Eisenbahner und Verkehrspolitiker, sollen die neuen Superzüge das erhoffte Wirtschaftswunder eines grenzenlosen europäischen Marktes antreiben.

Im Moment sieht es allerdings nicht danach aus. Mit allen Winkelzügen befehlen sich Eisenbahn-Industrien aus den drei EG-Ländern Frankreich, Italien und Deutschland. Die Deutschen, klagt Jean-Pierre Desgeorges, Chef der französischen Alstom S.A., wollten das „Eisenbahn-Europa“ beherrschen. Die Bundesbahner dagegen, so ihr ICE-Experte Theo Rahn, finden die Franzosen nicht sehr kooperationsbereit: „Da wird konsequent gemauert.“

Die Mauer-Bauer sind auf beiden Seiten der deutsch-französischen Grenze am Werk. Der französische Train à grande vitesse (TGV) sei für die neuen deutschen Schnellstrecken nicht geeignet, erklärt etwa Peter Münchschwander vom Bundesbahn-Vorstand: „Die haben in unseren Tunnels ein Druckproblem.“ Bei voller Fahrt wirkt auf den super-

schnellen Zug im Tunnel ein solcher Luftdruck, daß den Passagieren Hören und Sehen vergeht. Die deutschen ICE sind daher mit Druckkabinen versehen, ähnlich wie ein Jet.

Die Franzosen haben ihre Waggons ohne diesen aufwendigen Schutz gebaut, denn auf den meist über flaches oder welliges Land führenden französischen Linien gibt es kaum Tunnels.

Der deutsche ICE, halten die Franzosen spöttisch dagegen, sei für ihr Land „zu breit und zu schwer“. Die Achslast ist um zwei Tonnen höher als beim TGV: für den leichteren Unterbau der französischen Strecken zuviel. Die ICE-Waggons sind zudem 20 Zentimeter breiter und können in Frankreich nicht überall die Kurve kriegen. Geschickt lancierten die Franzosen das Übermaß in die Öffentlichkeit, „skandalöser deut-

auch der 20 Zentimeter breitere deutsche Superzug durchaus bis Paris kommen kann. Nur im Brüsseler Bahnhof und bei der Einfahrt in die Gare du Nord von Paris würde es etwas eng.

Für den Frankreich-Verkehr, wehrt die Bahn den Schildbürgerstreich-Vorwurf andererseits ab, sind die ICE wegen der unterschiedlichen Netzspannungen und -frequenzen ohnehin nicht geeignet. Auf dem Kontinent gibt es seit Jahrzehnten vier verschiedene Stromsysteme für Elektro-Loks, mit dem englischen sind es in Europa gar fünf. Allein in Frankreich existieren zwei Netze mit unterschiedlichen Normen.

Der Milliarden-Aufwand für eine europaweite Vereinheitlichung der Stromzuführung stünde in keinem Verhältnis zu den Einsparungen bei den Lokomotiven. Ein ICE-Triebkopf kostet rund sie-



Minister Zimmermann, Riesenhuber, Bundesbahn-Chef Gohlke*: Zu breit und zu schwer?

cher Schildbürgerstreich“, schrieb beispielsweise die *Stuttgarter Zeitung*. Die deutschen Eisenbahner waren, scheint es, zu tolpatschig, bei der Konzeption ihres Superzuges auch die französischen Maßvorgaben zu bedenken.

Ganz so blöde haben sich die Deutschen wohl doch nicht angestellt. Vor zwei Jahren hatten sie bei der französischen Staatsbahn SNCF angefragt, welche Zugmaße deren Hochgeschwindigkeitsnetz zuläßt. Doch die Kollegen in Paris hielten die Bundesbahner mit ihren Auskünften hin.

Die Deutschen bauten ihren Zug ohne die französischen Daten. Nun halten ihnen die Kollegen der SNCF vor, ihr Zug könne nicht auf der zukünftigen Schnellstrecke Paris-Brüssel-Köln-Frankfurt eingesetzt werden. Bahn-Manager Münchschwander glaubt hingegen, daß

ben Millionen Mark, die Einrichtung für jedes zusätzliche Stromsystem erhöht die Kosten noch einmal um etwa zehn Prozent.

Im Frühjahr bewilligte das Bundesforschungsministerium einen Förderbeitrag von 18,3 Millionen Mark zur Entwicklung eines ICE-Triebkopfes für vier Stromsysteme, das ICE-M (Intercity-Experimental-Mehrsystem). Der Europa-Antrieb soll zudem für die drei unterschiedlichen automatischen Betriebsleistungssysteme in der EG geeignet sein. Bis zur Fertigstellung der Schnellstrecke Paris-Köln, frühestens im Jahr 1993, sollen auch die ersten ICE-M fertig sein.

Die jetzt anlaufende Serie von 41 ICE-Zügen ist nur für das Bundesbahn-

* Bei der Übergabe des ersten Intercity-Experimental-Triebkopfs.

