

Fernverkehr:

# Metamorphose des Thalys

Von Michael Bienick und Philipp Fichtner\*

Foto: Michael Bienick



Vorstellung des neuen Thalys in Forest/Vorst.

> Mit einer fulminanten, beeindruckenden und furiosen Feier wurden Anfang dieses Jahres in Vorst bei Brüssel die neuen, modernisierten Thalys-Züge vorgestellt. Der Hochgeschwindigkeitszug Thalys, der Paris und Brüssel mit Amsterdam und Köln verbindet, existiert nun seit mehr als elf Jahren und ist daher nicht mehr der Jüngste. Das Gemeinschaftsunternehmen von SNCB/NMBS, SNCF und DB kündigt nun eine Runderneuerung an, die sich auf die Züge selbst, die Reiseausstattung der Züge, den Reisekomfort und die Reisegeschwindigkeit auswirkt. Geschäftsführer Olivier Poitrenaud umschreibt diese Änderungen als eine „Metamorphose“.



Eine neue Komfortqualität: die „Comfort2“-Klasse.



Eingangsbereich mit Gepäckablagen.

## Neuer Wein in – scheinbar – alten Schläuchen ...

„**N**euere Wein in – scheinbar – alten Schläuchen“ – so könnte man die Metamorphose des Thalys in Anbetracht der Tatsache nennen, dass das Außendesign nur sehr behutsam verändert wurde. Der Innenraum dagegen entführt den Fahrgast in neue Sphären des Komforts. Bereits die Sitze (oder besser Sessel) in der zweiten Klasse vermitteln das Gefühl, dass man in ihnen den Zielbahnhof wohl „verschlafen“ wird.

Der alte Thalys verströmte in der zweiten Klasse oft beklemmenden Reisebus-Charme – eng, unbequem und zuletzt auch muffig war die Sitzausstattung. Anders der

neue Thalys: Neue ergonomische und bequeme Sitze mit mehr Beinfreiheit sorgen für eine angenehmere Fahrt. Doch auch der Platz steht im Thalys nicht unbegrenzt zur Verfügung; er muss zwischen den Verwendungszwecken Platz für Gepäck, Sitze sowie sonstigen Komfort der Fahrgäste aufgeteilt werden. Da der Anteil der Geschäftsreisenden, und somit Personen mit wenig Gepäck, mit 48 % relativ hoch liegt, hat man sich dafür entschieden, die Ablagemöglichkeiten nicht auszubauen. Ablagen im Eingangsbereich stehen aber weiterhin zur Verfügung. Weitere Annehmlichkeiten im modernisierten Triebzug sind Handyhalterungen und Stromanschlüsse (an jedem Sitzplatz!), kabelloser Internetzugang (W-LAN) sowie LED-Leselampen. Während die alten

Klapptische am Sitzplatz wie Kastagnetten klapperten, vermitteln die neuen das sichere Gefühl eines Schweizer Tresors. Auf dem angenehmen neuen Teppich aus 100 % Wollvelours wandelt man nach Eindruck der Vertreter der Fahrgastverbände PRO BAHN und VCD durch den Thalys „wie auf Wolken“.

Das Design der Züge wurde von den Designbüros Enthoven Associates Design Consultants aus Belgien und Avant-Première Design Graphique aus Frankreich entwickelt. Man setzte im Designprozess gezielt auf die Farbe Rot: Diese soll Prestige,

\* Michael Bienick (PRO BAHN international)  
Philipp Fichtner (VCD NRW, Aachen-Düren)

Eleganz und Exklusivität vermitteln. Im Gegensatz zum kühlen, kalten Design von DB-Zügen strahlt das rote Interieur des Thalys so Komfort, Wärme und Gastlichkeit aus. Die Kosten für das Re-Design aller 26 Züge betragen laut Konzerngeschäftsführer Olivier Poitrenaud 50.000.000 Euro, also ungefähr 1.800.000 Euro je Zug. Bei diesen Kosten kommt natürlich auch die Frage auf, ob Thalys auch ein Opfer der Finanzkrise sei. Wie Poitrenaud erklärte, spüre sein Konzern die Krise nicht. Im Gegenteil: Da der Thalys günstiger als das Flugzeug ist, hofft man, durch die Finanzkrise Marktanteile und Kunden zu gewinnen.

### Neue Reisezeiten

Ende 2009, wenn die neuen Hochgeschwindigkeitstrassen in Belgien und in den Niederlanden in Betrieb genommen werden, wird Thalys einen Zug auf die Schiene bringen, der nicht nur moderner und komfortabler, sondern auch deutlich schneller ist: Von Amsterdam und Köln nach Paris verkürzt sich die Fahrzeit auf drei Stunden und 14 Minuten, nach Brüssel auf ca. eine Stunde und 45 Minuten. Zurzeit verkehren sechs bis acht Zugpaare am Tag zwischen Paris und Amsterdam. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 möchte man das Angebot auf neun Zug-

paare aufstocken, ab Ende 2010 plant man sogar zehn Züge auf dieser Relation einzusetzen. Auch nach Deutschland möchte man den Verkehr verdichten: Auf der Strecke Paris – Köln und zurück will man ab Ende 2009 sieben (statt den bisherigen sechs) Züge einsetzen. Mit diesen Neuerungen will man nun auch dem Flugverkehr offensiv Paroli bieten. Zu diesem Zweck ist Thalys auch Mitglied im europaweiten „Railteam“, einem Verbund zur Stärkung des europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs gegenüber den Billig-Airlines. Railteam plant auch eine Tarifvereinheitlichung, man soll damit die Züge der Mitglieder durchgehend buchen können. Kritik gab es seitens der Fahrgastverbände PRO BAHN, VCD, ATCP (Wallonien) und BTTB (Flandern) allerdings auch: Die erwähnten Neubaustrecken, über die der

Thalys fortan verkehren soll, sind schon seit einiger Zeit (anderthalb Jahre) fertiggestellt und prinzipiell benutzbar. Nur hatte der Thalys nicht die passende Zugsicherungstechnik an Bord. Poitrenaud entschuldigte diese Verzögerung auf unsere Nachfrage mit dem Einbau der ERTMS-/ETCS-Sicherungstechnik und der anschließenden, langwierigen Zulassung der Triebfahrzeuge auf der Neubaustrecke. Man hat wohl zunächst damit „gepokert“, dass auf der neuen Strecke Aachen – Lüttich das französische Zugsicherungssystem TVM 430 (Transmission Voie-Machine) eingesetzt wird, wie es bereits auf den französischen Neubaustrecken der Fall ist, und sich so zu spät auf den ERTMS-/ETCS-Einsatz eingestellt. Letzten Endes bleibt so zu hoffen, dass ab Ende 2009 nun auch wirklich die Metamorphose vollendet wird.

### Zeittafel

1987	Grundsatzentscheidung zur Gründung von Thalys
1995	Gründung der Trägergesellschaft durch SNCF und SNCB
2. 6. 1996	Erste Thalys-Verbindung Paris – Brüssel – Amsterdam
14. 12. 1997	Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitstrasse Paris – Brüssel, Einrichtung der Verbindung nach Köln und Aachen
2008	Eintritt der DB in die Thalys-Gesellschaft

## Thalys behindert kleinen Grenzverkehr

■ Seitdem die D-Züge über die deutsch-belgische Grenze durch Thalys- und ICE-Hochgeschwindigkeitszüge abgelöst wurden, hat sich die Situation für den kleinen Grenzverkehr, beispielsweise nach Liège (deutsch Lüttich, flämisch Leuk), verschlechtert. Zwar verkehrt zweistündlich ein Regionalzug mit Halt auf vielen Stationen, aber er benötigt fast eine Stunde. Noch sind Thalys und ICE kaum schneller, aber das wird sich bald ändern: Mit Eröffnung der Neubaustrecke zur Jahresende schrumpft die Fahrzeit mit diesen Zügen auf ganze 22 Minuten. Frei zugänglich ist aber nur der deutsche ICE. Für den Thalys gilt ab der deutschen Grenze Reservierungspflicht. Diese Reservierungspflicht ist ein Kind des französischen Selbstverständnisses. Nicht nur hier, sondern auch in den französischen Provinzen werden Fahrgäste der Regionen ausgesperrt, obwohl die Hochgeschwindigkeitszüge halb leer über alte Strecken zuckeln. Dementsprechend teilte die Thalys-Pressestelle denn auch auf Anfrage mit, man könne ja im Internet oder im DB-Reisecenter buchen. Der Praxistest: Das Internet meldet zwanzig Minuten vor Abfahrt: „Aufgrund eines technischen Fehlers bitten wir Sie, es später noch einmal zu versuchen.“ Und im Reisezentrum der DB benötigt man für eine solche Buchung oft so lange, wie die Fahrt von Aachen nach Lüttich demnächst dauert – vorausgesetzt, das Rei-

sezentrum ist überhaupt geöffnet. Wie Fahrgäste aus der Region, die nach Belgien weiterfahren wollen, an ihre Fahrkarte gelangen sollen, erklärt Thalys nicht. Ab Juni werden die Thalys-Fahrgäste durch schlecht abgestimmte Anschlüsse in Richtung Mönchengladbach genügend Zeit haben, in Aachen einen Platz zu reservieren.

Während man von Brüssel ins holländische Maastricht stündlich ohne Voranmeldung mit einem schnellen und direkten Zug fahren kann, weil es nach Maastricht keine Hochgeschwindigkeitszüge gibt, fällt die genauso weite Fahrt nach Aachen nervenaufreibend aus – entweder am Fahrkartenschalter oder im Regionalzug.

Man sollte sich bei Thalys sehr gut überlegen, ob man als Monopolist auf der Strecke zwischen Lüttich und Aachen auf diesem hohen Ross bleibt – oder nicht doch im Sinne der Integration den kleinen Grenzverkehr für den, der die ohnehin hohen Tarife bezahlen will, ohne Voranmeldung möglich macht.

Schließlich geht das zwischen Köln und Aachen auch: Die DB hat den reservierungsfreien Zugang dankenswerterweise durchgesetzt, nachdem es in der Anfangszeit erhebliche Querelen darum gab.

*Rainer Engel*