

# Mersheimer Rundschau

ZEITUNG FÜR DIE SÜDPFALZ

## Keine Notbremsung

388 Millionen Euro haben die neuen Züge gekostet, die über die deutsch-französische Grenze fahren sollen. Ein Problem mit deutschen Normen sorgt für Aufregung. Zurecht?

VON ANDREAS LAPOS

388 Millionen Euro zumindest vorübergehend in den Sand gesetzt? – So lesen sich derzeit kursierende Meldungen über ein Problem mit dem neuen Régiolis-Triebwagen, der im grenzüberschreitenden Zugverkehr zwischen Deutschland und Frankreich eingesetzt werden soll. Die 30 im Jahr 2019 bestellten Züge sind ein Gemeinschaftsprojekt der Region Grand Est und der SNCF Voyageurs in Zusammenarbeit mit Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Saarland. In Frankreich werden sie auch schon eingesetzt, aber sie dürfen noch nicht nach Deutschland fahren. Denn sie erfüllen bis heute nicht die Normen, die in Deutschland für die Notbremsen gelten. Dies, obwohl auch deutsche Ingenieure an der Entwicklung beteiligt waren. Aber offenbar hat das Eisenbahn-Bundesamt eine Vorschrift geändert. Die Folge: Die Züge konnten nicht wie ursprünglich vorgesehen im Sommer für den Betrieb in Deutschland – also auch nach Würth/Karlsruhe und Landau/Neustadt – zugelassen werden.

### Es geht um 0,35 Sekunden

Eine böse Überraschung? Diese Einordnung teilt Werner Schreiner nicht: „Das ist eher ein alter Hut.“ Er ist „Beauftragter des Ministerpräsidenten für Grenzüberschreitende Zusammenarbeit“ und kümmert sich intensiv mit anderen Kollegen um den öffentlichen Nahverkehr zwischen Rheinland-Pfalz und Frankreich. „Es geht um 0,35 Sekunden“, erläutert er. Um diesen Zeitraum dauert gemessen an der neuen deutschen Norm in den Régiolis-Triebwagen das Umschalten von einer Normal- zu einer Schnellbremsung zu lang. Dafür müssen die Régiolis nicht zurück zum Hersteller, das kann in SNCF-Werkstätten erledigt werden. Der Hersteller CAF kommt aus Spanien und hat aufgrund einer EU-Auflage die Produktion im elsässischen Reichshoffen von Alstom übernommen.

Bekannt sei das schon seit den ersten Testfahrten Ende 2023. Eigentlich also nur eine der Kinderkrankheiten, unter denen neu entwickelte Fahrzeugmodelle nun mal leiden. „Bei der Behebung sind wir eigentlich nicht unter Druck“, so Schreiner. Denn es gibt noch eine ganze Reihe anderer



Ein Régiolis im Hauptbahnhof Trier, noch mit einem der alten Triebwagen.

FOTO: PICTURE ALLIANCE/DPA

Fragen, die geklärt werden müssen, bevor die Régiolis-Züge im grenzüberschreitenden Verkehr wirklich gebraucht werden. Denn dann sollen Zug und Fahrer beispielsweise von Strasbourg über Würth nach Karlsruhe durchfahren. So müsse ein Betreiber gefunden werden. Die entsprechende Ausschreibung laufe gerade. Das sei für die Région Grand-Est Neuland ihre erste große europaweite Ausschreibung. Denn die Région Grand-Est hat erst 2020 die Verantwortung für das Streckennetz von Paris übertragen bekommen. Seitdem ist sie auch für die Infrastruktur zuständig.

### Grand-Est geht das Geld aus

Einige Streckenabschnitte seien mittlerweile schon saniert, so Schreiner weiter. Aber jetzt gehe der Région

wegen von Paris verordneten Kürzungen das Geld aus. Der Ausstieg aus dem Bahnprojekt „Aéroport Basel/Mulhouse“ sei deshalb vom Präfekten bei der Regierungskommission in Basel angekündigt worden: „Wie es mit den übrigen Bahnprojekten der Région weitergeht, müssen wir mal sehen.“

### Fahrer müssen Fremdsprachen können

Erst wenn nach der Ausschreibung der Auftrag erteilt wird, können für die grenzüberschreitenden Verbindungen die Themen Fahrplan und Fahrerausbildung abgearbeitet werden. Die hängen eng zusammen: Damit sich die Einsätze stimmen, und dann müssen auch Werkstätten für die Wartung der Züge eingerichtet werden; im Elsass sei jetzt ein Neu-

bau am Widerstand der Anwohner gescheitert.

Schreiner rechnet für die geplanten durchgehenden Verbindungen von Strasbourg über Würth nach Karlsruhe oder Winden-Landau nach Neustadt mit drei Jahren Vorbereitungszeit. Nach der Nachrüstung der Notbremse können die Régiolis-Züge aber durchaus auch schon im Rahmen einer Übergangsplanung in Deutschland fahren: wenn der französische Fahrer fließend Deutsch spricht oder an der Grenze ein entsprechend ausgebildeter Fahrer übernimmt.

Die Région Grand Est gibt sich etwas optimistischer. Sie spricht mittlerweile davon, dass das grenzüberschreitende Régiolis-Projekt sich seiner Betriebsphase nähert. Die ersten Züge sollen Ende des ersten Quartals 2026 in Betrieb genommen werden; sie fahren dann auf bereits bestehenden Verbindungen wie Strasbourg-

## KOMMENTAR

### Eng verwoben

VON ANDREAS LAPOS

Der Hauptgrund für die lange Vorbereitungszeit des grenzüberschreitenden Verkehrs ist nicht die deutsche Bürokratie.

Stimmt: Bis die neuen Direktverbindungen von der elsässischen Metropole und Europastadt Strasbourg in die Pfalz und nach Karlsruhe stehen, wird viel Zeit vergangen sein. Schuld daran ist die deutsche Bürokratie? Wenn, dann nicht alleine: die französischen Zentralverwaltung kann zwar schneller sein – allerdings auch im Aufbauen von Hürden. Die (noch) nicht für deutsche Normen ausgelegten Notbremsen der Régiolis-Züge sind aber keine große Sache. So etwas passiert halt.

Nein, der Hauptgrund für die lange Vorbereitungszeit ist ein ganz anderer. Bahnnetze sind einfach eine sehr komplizierte Angelegenheit: Infrastruktur, Fahrpläne und Personalressourcen sind eng miteinander verwoben. Gerade beim grenzüberschreitenden Verkehr: Die Sicherheitstechnik in den Zügen und auf den Strecken muss zusammen passen, die Fahrer müssen geschult sein. Das alles muss so sein: Sonst wäre ein so dichter, aber sicherer Schienenverkehr, wie er in Frankreich und Deutschland mittlerweile üblich ist, gar nicht möglich. Nicht einmal mit Verspätungen. Bei denen ist ja mittlerweile klar, was der Hauptgrund ist: politisch gewollter Geldmangel.

Würth. Die ersten grenzüberschreitenden Strecken werden Strasbourg-Offenburg und Mulhouse-Müllheim sein, so die Région Grand Est in einer Mitteilung.

Das Ziel: bis zum Jahresfahrplan 2027 alle grenzüberschreitenden Strecken vollständig zu bedienen. Für das deutsche Netz waren zusätzliche Bremsversuche erforderlich, um die Anforderungen zu erfüllen und die Betriebsgenehmigung des deutschen Eisenbahn-Bundesamts (EBA) zu erhalten. Diese Phase soll bis Ende 2025 abgeschlossen sein.

## Luff Lusoria Rhenana im Winterquartier

100 Gästen im Sommer absolviert – Weitere Schiffsführer werden gesucht