

TGV Rhin-Rhône nimmt Fahrt auf

Französische Regierung lässt Finanzierungsplan für fehlendes Teilstück erarbeiten

PETER SCHENK

Im Dezember 2011 sollen die ersten 140 Kilometer der Hochgeschwindigkeitslinie von Belfort nach Paris und Lyon eingeweiht werden. Nun geht es auch mit den fehlenden 35 Kilometern zwischen Belfort und Mulhouse vorwärts.

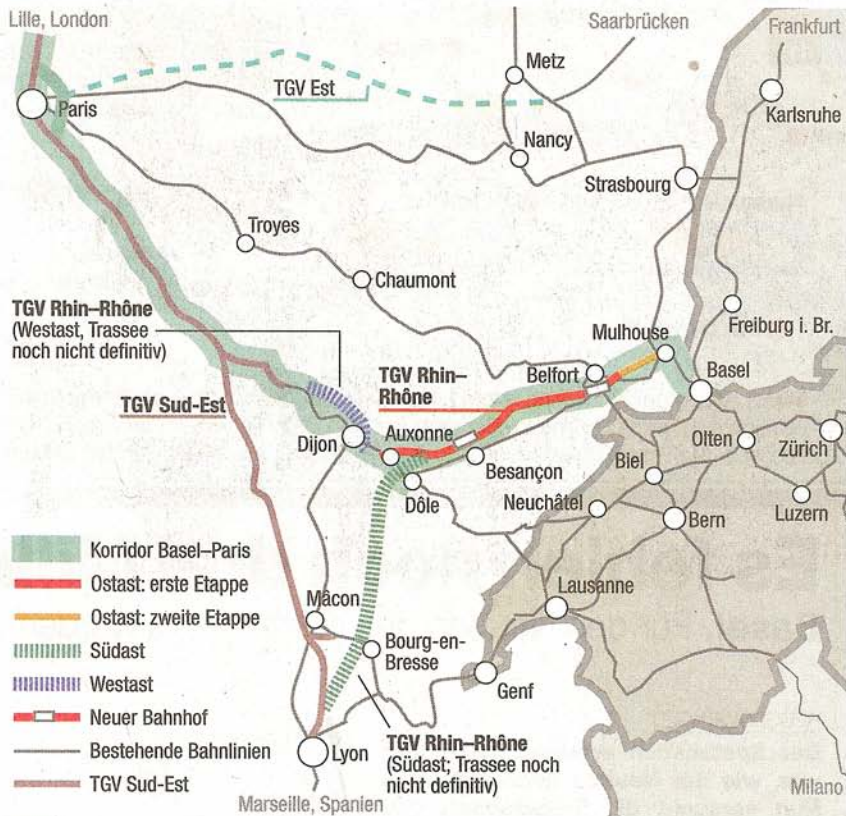
Die Bauarbeiten am Ostast des TGV Rhin-Rhône zwischen Dijon und Belfort gehen gut voran (siehe Text rechts). So gut, dass mit dem 11. Dezember 2011 ein Einweihungstermin für die 140 Kilometer genannt wurde. Dann dürfen sich auch reisefreudige Einwoh-

ner der Nordwestschweiz freuen, denn die Fahrt nach Paris wird dann nur noch drei Stunden dauern.

Das ist zwei Stunden schneller als über die herkömmliche, derzeitige Verbindung via Belfort und Chaumont und immer noch 20 bis 30 Minuten schneller als mit dem TGV-Est über Strasbourg. Seit Kurzem stehen sogar noch weitere Zeitgewinne in Aussicht. So kündigte der Regionalpräfekt der Franche-Comté, der für die Koordination der Hochgeschwindigkeitszuglinie zuständig ist, an, dass der französische Staat in den nächsten Wochen

eine Delegation ernennen wird, die einen Finanzierungsplan für den fehlenden Abschnitt zwischen Belfort und Mulhouse erarbeiten soll.

NOCH SCHNELLER. Die 35 Kilometer würden die Fahrt von Basel nach Paris noch einmal um zehn bis fünfzehn Minuten verkürzen und das Problem der derzeit kurvenreichen Strecke zwischen Belfort und Mulhouse lösen. Thierry Zettel, Generalsekretär des Vereins «Trans Europe TGV Rhin-Rhône Méditerranée» ist überzeugt: «Es ist wichtig, die Verkehre dort voneinander



Länger. Die TGV-Neubaustrecke könnte bis Mulhouse führen. Grafik Rebekka Heeb

zu trennen.» In Frankreich fahren auf den TGV-Strecken keine Güterzüge.

Mit der Ernennung einer Delegation ist die Finanzierungsfrage bei Weitem nicht geklärt, aber sie stellt ein starkes politisches Signal dar. Auch deshalb, weil in den letzten Jahren unsicher war, ob der Abschnitt überhaupt in absehbarer Zeit gebaut werden sollte. Nun gilt es, in den nächsten zwei bis zweieinhalb Jahren eine knappe Milliarde Franken für die ausstehenden 35 Kilometer zu finden. So lange dauern

die letzten vorbereitenden Studien für die Aufnahme der Bauarbeiten, für die noch einmal mit zirka vier Jahren zu rechnen ist.

Ausserdem fehlen an dem Ostast 15 Kilometer bei Dijon. Beide Abschnitte waren vor einigen Jahren ausgespart worden, da es bei den Finanzierungsdiskussionen nicht gelungen war, das Geld für den gesamten Ostast zusammenzubekommen. Später sind noch ein Südast und ein Westast geplant (siehe Karte).

Grosse Baustelle

FORTSCHRITTE. Die Arbeiten an den 140 Kilometern Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecke zwischen Dijon und Belfort haben Anfang Juli 2006 begonnen. In nunmehr gut zwei Jahren wurden die grossen Erdarbeiten fast abgeschlossen und circa 80 Prozent der 160 notwendigen Bauten wie Tunnel und Viadukte fertiggestellt. Aus Umweltschutz- und Trinkwasserschutzgründen sind die Arbeiten am Viadukt der Saône südwestlich von Dijon besonders aufwendig. Er soll im Juni 2009 fertig sein. Die Arbeiten des mit 792 Meter längsten Viadukts, der bei Belfort die Savoureuse und die Autobahn A36 überqueren soll, haben als Letztes begonnen. Als Einziges gab es für dieses Bauwerk einen Architekturwettbewerb. Ausserdem werden bei Besançon und Belfort zwei neue Bahnhöfe gebaut.

VIELE JOBS. Derzeit arbeiten täglich 3500 Personen auf der Baustelle, durch die weitere 2000 indirekte Arbeitsstellen in der Restauration und der Hotellerie geschaffen wurden. Die Kosten für den ersten Teilabschnitt belaufen sich voraussichtlich auf 3,6 Milliarden Franken. Laut Mickaël Kremer, Mediensprecher der Eisenbahninfrastrukturgesellschaft «Réseau Ferré de France», werden Budget wie Zeitplan eingehalten. Die Fertigstellung bis Ende 2011 sei kein Problem. psc
> www.lgrhinrhone.fr