

Mit Tempo 90 über den Rhein

Politik und SNCF wollen den TGV-Anschluss für Freiburg, die Deutsche Bahn AG bremst

VON UNSERER KORRESPONDENTIN
BÄRBEL NÜCKLES

MULHOUSE. In Kehl rollt der TGV bereits über den Rhein. Einigen sich die deutsche und französische Bahn, dann wird auch bei Neuenburg der französische Schnellzug nach Deutschland fahren, sobald die Strecke vom Rhônetal nach Mulhouse fertig ist. Die französische Staatsbahn SNCF ist an dieser Verknüpfung mit dem deutschen ICE-Netz stark interessiert. Mit seiner Initiative zum TGV-Anschluss seiner Stadt rennt Freiburgs Oberbürgermeister Dieter Salomon daher bei ihr offene Türen ein. Die Deutsche Bahn AG dagegen bremst.

Vor kurzem wurde in einer Besprechung elsässischer und badischer Verwaltungsvertreter bekannt, dass die SNCF nur auf die Zusage der DB AG wartet, das Projekt gemeinsam anzugehen. Dann, so hieß es, werde man auf elsässischer Seite sofort mit dem Ausbau der bestehenden Bahnstrecke zwischen Mulhouse und dem Rhein beginnen. Auf 11 Millionen Euro schätzen die Franzosen die Kosten; vor allem bei Bantzenheim (gegenüber von Neuenburg) müssten die Gleise überholt werden: Dort dürfen die Güterzüge, die neben der gelegentlichen Sonder-S-Bahn zwischen Freiburg und Mulhouse verkehren, nur 30 Kilometer in der Stunde fahren. Tempo 90 lautet das Ziel für den TGV – wobei die eingleisige Rheinbrücke bei Neuenburg keine Probleme aufwirft.

Doch der Start für den Ausbau drängt, soll der TGV zeitgleich mit der Inbetriebnahme der Strecke Rhin-Rhône 2011 nach Freiburg weiterfahren. „Selbst wenn Sie von einem Baubeginn noch in diesem Jahr ausgehen, dauert die Modernisierung der bestehenden Bahngleise vier Jahre“, meint Thierry Pierre, der für den Betreiber der französischen Bahnnetze Réseau Ferré de France (RFF) das Projekt Mulhouse-Freiburg betreut.

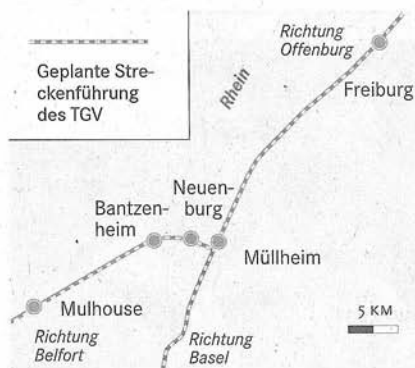
Anders als die DB AG steht die RFF ebenso wie ihre für den Fahrbetrieb zuständige Schwester SNCF zu dem grenzüberschreitenden Vorhaben – und ihre Ingenieure haben die Strecke auch schon genauer unter die Lupe genommen. Deshalb können die Franzosen mit ersten Kostenkalkulationen aufwarten, Inves-

tiert werden müsste, um Tempo 90 zu ermöglichen, in Signale und elektrische Fahrleitungen, wofür allein 2,5 Millionen Euro veranschlagt sind. Die Hauptkosten verursachen aber die Gleisarbeiten.

Gedacht ist an zwei tägliche Hin- und Rückverbindungen zwischen Mulhouse und Freiburg in den für Geschäftsleute interessanten Tagesrandzeiten. Noch fehlt aber die mit der DB AG zu erstellende Marktstudie: Sie müsste klären, wie groß die Nachfrage nach dieser TGV-Verbindung ist – unabhängig davon, dass sie politisch gewünscht ist. Seitens der Deutschen Bahn kann man deren Nutzen bisher nicht so recht erkennen. Die Anbindung sei zwar für die Grenzregion und für Freiburg ein Plus, für die Bahn stehe aber die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund, sagt Bahn-Sprecher Andreas Fuhrmann: „Man muss sich fragen, wie sinnvoll es ist, einen Zug dorthin fahren zu lassen, wo schon viele ICE verkehren.“ Die Rheintalbahn bis Basel sei eine der am dichtesten befahrenen ICE-Strecken.

Für die Franzosen liegt genau darin der Anreiz: In Freiburg könnten deutsche ICE-Passagiere umsteigen in den TGV Richtung Lyon und Mittelmeerküste. Das ließe sich auch in Mulhouse bewerkstelligen. „Wir können nicht erwarten, dass ein TGV stündlich über die Grenze fährt“, sagt Martin Haag, Geschäftsführer des Zweckverbandes Regio-Nahverkehr Freiburg. „Deshalb ist es genauso wichtig, dass wir auch mit Regionalzügen den TGV in Mulhouse erreichen.“

■ TGV nach Freiburg?



BZ-GRAFIK



Frankreichs TGV soll auch nach Freiburg fahren.

FOTO: DPA

Der Neubau der TGV-Strecke Rhin-Rhône nähert sich inzwischen von Burgund und der Franche-Comté her dem Elsass. Sie ist ein Ast des Mittelmeer-TGV, dessen zweiter vom Knotenpunkt Dijon aus nach Paris führt. Beim Blick auf ganz Europa bildet die Strecke das Kernstück

einer Achse, die von Spanien nach Norddeutschland führt. Allerdings plagt die Elsässer derzeit ein gravierendes Problem als der TGV-Anschluss von Freiburg: In der Finanzierung des Schlusstücks von Belfort nach Mulhouse fehlen nach wie vor 600 Millionen Euro.