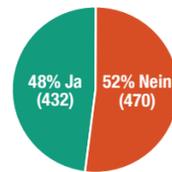


**Das Ergebnis der Frage von gestern:** Wird das Baselbieter Sparpaket scheitern?



## Reicht die Flugsperre von 23 bis 6 Uhr?

Der Landrat hat gestern eine Petition überweisen, welche eine Nachtruhe von 23 bis 6 Uhr am EuroAirport verlangt (Seite 34). Genügt diese Flugsperre? > [www.baz.ch](http://www.baz.ch)

# Ab Dezember in drei Stunden nach Paris

Der französische Präsident Nicolas Sarkozy weihte gestern das erste Stück des TGV Rhin-Rhône ein

Von Peter Schenk, Belfort

Über 20 Jahre hatten die Verfechter der Hochgeschwindigkeitszuglinie TGV Rhin-Rhône darauf gewartet: Gestern war es endlich so weit. Der französische Staatspräsident Nicolas Sarkozy weihte vor über 1200 geladenen Gästen im neuen TGV Bahnhof Meroux zwischen Belfort und Montbéliard die neue 140 Kilometer lange Strecke zwischen Belfort und Dijon ein. Am 11. Dezember wird sie in Betrieb genommen und von Basel aus die Fahrt nach Paris und nach Lyon und Südfrankreich erheblich verkürzt (siehe Text rechts).

Die Hauptidee des Projektes ist dabei, wie der Name Rhein-Rhône schon sagt, die europäische Nord-Süd-Verbindung, selbst wenn sie für Basel und das Südsass auch die Verbindung nach Paris verbessert. Sarkozy betonte denn auch: «Es ist die erste in Frankreich neu gebaute Hochgeschwindigkeitszuglinie, die Regionen verbindet und nicht über Paris führt.» Durchschnittlich 6100 Personen haben sechs Jahre an der Strecke gebaut – entstanden sind 13 Viadukte, ein Tunnel und 160 Brücken. Kostenpunkt: 2,6 Milliarden Euro.

### Dank für 100 Millionen

Die Schweiz hatte sich daran im Rahmen des Programms für den Anschluss an das europäische Eisenbahnhochleistungsnetz mit 100 Millionen Franken beteiligt, wofür sich Sarkozy bei der anwesenden «lieben Bundesrätin Doris Leuthard» ausdrücklich bedankte. Zu Wort kam sie allerdings nicht. Wie bei Einweihungen grosser Infrastrukturbauten in Frankreich oft üblich, war der französische Präsident der einzige Redner, worüber sich etliche linke Politiker der Region Franche-Comté im Vorfeld der Veranstaltung bitterlich beklagt hatten. Hintergrund: Im Frühjahr 2012 sind in Frankreich Präsidentschaftswahlen, und Sarkozy dürfte mit seinem Auftritt im futuristisch anmutenden TGV-Bahnhof auch ein wenig Wahlkampf betrieben haben.

In seiner Rede würdigte er 30 Jahre Hochgeschwindigkeitszüge in Frankreich, betonte die Wichtigkeit der französischen Eisenbahnindustrie und der SNCF und verwies stolz darauf, dass derzeit in Frankreich vier TGV-Projekte im Bau seien.

Das TGV-Rhin-Rhône-Projekt besteht ursprünglich aus drei Ästen: dem Westast, der von Dijon nordwestlich an die bestehende TGV-Linie Paris-Lyon



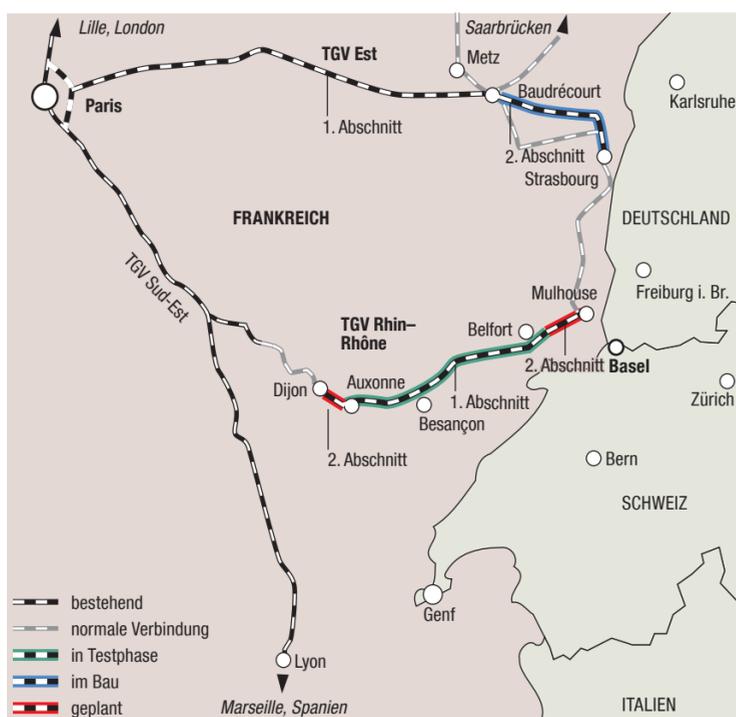
**Etwas Wahlkampf.** Der französische Präsident Nicolas Sarkozy gab sich bei der TGV-Einweihung staatsmännisch. Foto Keystone

führt, dem Südast, der vor Dijon Richtung Süden nach Lyon abbiegt und dem Ostast, dessen erster Teil gestern eingeweiht wurde. West- und Südast sind ferne Zukunftsmusik; Sarkozy erwähnte sie gestern nicht einmal.

### 50 Kilometer sind noch zu bauen

Dafür bestätigte er, dass der Ostast, von dessen 190 Kilometern aus Finanzierungsgründen erst der erste Teil mit 140 Kilometern fertiggestellt wurde, nun zügig gebaut werden soll. Es fehlen 35 Kilometer zwischen Mulhouse und Belfort, die 850 Millionen Euro kosten sollen, und 15 Kilometer östlich von Dijon für 350 Millionen Euro.

Sarkozy kündigte bis Ende des Jahres einen Finanzierungsplan dafür an und sagte: «Wir müssen alles tun, damit bis 2014 mit dem Bau begonnen werden kann.» Von Basel aus würde die Fertigstellung dieser Teilstücke nur einen weiteren Zeitgewinn von sieben Minuten bringen. Thierry Zettel, Generalsekretär des Vereins TGV Rhin-Rhône Trans Europe Méditerranée, ist allerdings überzeugt, dass diese Minuten die Integration des TGV in das Schweizer Taktsystem erheblich erleichtern würden.



### Von Basel eine halbe Stunde schneller in Paris

**Basel.** Mit der Inbetriebnahme des TGV Rhin-Rhône am 11. Dezember 2011 verkürzt sich die Fahrt von Basel nach Paris um rund eine halbe Stunde. Die Strecke verläuft über Mulhouse, Belfort und Dijon. Geplant sind sechs Zugpaare pro Tag, bisher waren es mit dem TGV-Est über Strassburg fünf. Der erste TGV wird den Bahnhof Basel SBB voraussichtlich um 8.34 Uhr verlassen – danach verkehren sie im Zweistundentakt. Ende 2011 werden erstmals auch neue Doppelstockwagen im Einsatz sein, bis Ende 2012 sollen alle heutigen Züge mit Duplex-Material ersetzt werden. Statt bisher 358 stehen dann pro TGV 509 Sitzplätze zur Verfügung. Gebucht werden kann die neue Verbindung nach Paris bei den SBB ab 12. Oktober.

Ab 2012 wird es ab Basel einen täglichen direkten TGV nach Lyon und zurück geben. Offen ist noch, ob dieser TGV nach Marseille oder Montpellier verlängert wird. Bei guter Nutzung könnte das Angebot später ausgebaut werden. Erheblich verkürzt wird sich die Fahrzeit nach Lyon schon ab Dezember 2011, wenn man das Umsteigen in Mulhouse in Kauf nimmt. Heute dauert die Fahrt von Basel nach Lyon, meistens über Genf, knapp fünf Stunden. Von Mulhouse wird die Fahrt nach Lyon, für die täglich sieben Zugpaare angeboten werden, ab 11. Dezember nur noch zwei Stunden 50 Minuten dauern. Drei Züge täglich werden bis Marseille und zwei bis Montpellier verlängert. Die Fahrt von Basel nach Mulhouse dauert rund eine halbe Stunde. Da die Strecke unter anderem von elsässischen Regionalzügen und der Regio-S-Bahn befahren wird, werden teilweise pro Stunde vier Verbindungen angeboten. psc

**Neubaustrecke.** Ab 11. Dezember ist der Weg von Basel nach Paris über Dijon am schnellsten. Grafik BaZ/dp

ANZEIGE



## So weit entfernt, so naheliegend – la Suisse

Durch die neue Verbindung wird der Weg von Frankreich nach Basel zu einem Katzensprung

Von Rudolf Balmer, Paris

Der TGV verkürzt die Fahrzeiten mit der Bahn. Er bringt aber auch die Leute einander näher. Das tönt banal, hat aber im Fall der Beziehungen zwischen Frankreich und den Nachbarn in der Nordwestschweiz eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Nicht von ungefähr investiert die Schweiz mit einer Beteiligung von drei Prozent an den Baukosten des TGV Rhin-Rhône (rund 100 Millionen Franken) in diese Annäherungsversuche.

Entdeckt nun Frankreich dank TGV die unbekannte Schweiz? Bisher musste man oft desillusioniert zur Kenntnis nehmen, dass für den Durchschnittsfranzosen die Schweiz in Genf meistens anfängt und endet. La Suisse? Den interessierten Lesern des Kulturteils der Zeitungen war vielleicht gerade noch die Kunstmesse Art Basel oder die Uh-

ren- und Schmuckmesse Baselworld ein Begriff. La Suisse? Am gleichgültigen Desinteresse änderten auch regelmässige und oft originelle Werbekampagnen des Fremdenverkehrsbüros in Paris wenig.

### Vorteil für die Grenzregionen

Der TGV Rhin-Rhône soll nun nicht nur Schweizer schneller nach Paris oder Lyon bringen, sondern auch französische Touristen und Geschäftsleute in die Schweiz. Während es sich für Paris lange nur um eine, anfangs ziemlich stiefmütterlich behandelte, provinzielle Verbindung handelte, sahen die Grenzregionen Elsass, Burgund, Franche-Comté und Belfort sofort ihren kapitalen Vorteil. Sie kennen im Unterschied zu den Parisern die Schweiz und vor allem ihre unmittelbaren Nachbarn in der Wirtschaftsregion Basel sehr gut.

Seit Langem schon wirbt darum gerade das Territoire Belfort, das als Standort des TGV-Produzenten Alstom geradezu dazu prädestiniert ist, für Investitionen aus der Schweiz. In Frankreich waren bereits Provinzstädte dank der Hochgeschwindigkeitszüge in die Agglomerationsnähe der Metropolen gerückt. Dasselbe dürfte nun auch über die Grenzen hinweg am Dreiländereck mit rasantem Tempo geschehen. Nicht nur für die Grenzgänger wird die Stadt Basel zum Katzensprung, und umgekehrt der Weg nach Besançon, Dijon oder in die burgundischen Weinberge ein zumutbarer Einkaufsweg oder Freizeit abstecker.

Das Lobbying der Regionen dies- und jenseits der Grenze innerhalb des Fördervereins Association TGV Rhin-Rhône war nicht nur wirksam, um die Pariser Widerstände gegen eine kostspielige Bahnverbindung zu brechen,

die als neue Nord-Süd-Achse langfristig Paris links liegen lässt; es war auch Erfahrung in einer neuen, sehr konkreten und auf gemeinsamen Verkehrsinteressen basierenden europäischen Zusammenarbeit.

ANZEIGE

Wissen - wo der Schuh drückt.  
[ortho-portal.ch](http://ortho-portal.ch)  
 Informieren - Austauschen - Fragen - Teilnehmen

Die Spitex der Region Basel bilden aus.  
**Willkommen im Gesundheitswesen!**  
 T 0800 567 567  
[www.xundjobs.ch](http://www.xundjobs.ch) Oda | Gesundheit | Basel | Basel