

# Ein Katzensprung von Basel nach Paris und Lyon

Mit dem TGV Rhin-Rhône rücken Frankreichs grosse Metropolen näher an die Deutschschweiz

In gut einem Jahr wird der TGV Rhin-Rhône seinen Betrieb aufnehmen. Er verbindet nicht nur das Elsass mit Südfrankreich und Spanien. Auch Basel und Zürich werden dank der Linienführung über Belfort, Besançon und Dijon näher an Paris rücken.

Manfred Rist, Meroux

Wie eine Flachzange greift in Meroux ein futuristisch anmutendes Gebäude im rechten Winkel nach vier schnurgeraden Schienensträngen. Hier, nahe der Schweizer Grenze zwischen Belfort und Montbéliard, entsteht ein ultramoderner Bahnhof, der eine Kapazität für jährlich rund 1 Mio. Passagiere haben soll. So hoch sind jedenfalls die offiziellen Schätzungen für den neuen TGV-Bahnhof, der an der Strecke zwischen Dijon und Mülhausen entsteht. In gut einem Jahr, am 11. Dezember 2011, wird er zusammen mit der weiter südwestlich liegenden Station Auxon-Dessus bei Besançon eingeweiht werden. Dann wird auch die erste Etappe der neuen TGV-Strecke Rhein-Rhône eröffnet werden, die erstmals 1985 ins Auge gefasst worden war. Die Bauarbeiten begannen vor vier Jahren. Auf der europäischen Landkarte waren bis-

her weder Meroux noch Auxon-Dessus als erwähnenswerte Orte zu finden. Hinter den beiden Bauerndörfern erstreckten sich nämlich Äcker, so weit das Auge reichte. Selbst alte Eisenbahnstrecken, so etwa zwischen Delle und Belfort, machten weite Bögen um die Weiler. Nun – 150 Jahre nach dem ersten Siegeszug der Eisenbahnen – werden die beiden Dörfer Teil der europäischen Infrastruktur, einer viel moderneren wohlverstanden, die heute mit Hochgeschwindigkeitszügen Kopenhagen und Berlin mit Madrid, Barcelona und Valencia verbindet. Auf dieser neuen Teilstrecke von 140 km, die von Petit-Croix (Territoire de Belfort) quer durch die Region Franche-Comté bis ins burgundische Villers-le-Pont verläuft, sind Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 360 km/h möglich.

## Bahnhöfe wie Flughäfen

Mais- und Getreidefelder sowie einladende Radwege gibt es in Meroux, das 10 km vor Belfort liegt, weiterhin; in Zukunft wegen der sorgfältigen landschaftlichen Einbettung sogar noch etwas mehr als bisher. Aber seit dem ersten Spatenstich 2006 ist aus der Ebene zwischen Doubs und Jurahügeln eine Grossbaustelle geworden. Die Realisierung von Bahnhöfen wäre heute in einer urbanen Umgebung undenkbar. Vom Konzept des vorigen Jahrhunderts, dass sich Bahnhöfe im Herzen der Stadt befinden, muss man sich jedenfalls lösen. Stattdessen werden hier, ähnlich Flughäfen, ergänzende Fazilitäten wie Konferenzgebäude, Büros, Hotels und Restaurants an die Peripherie verlegt. Dank Zubringerdiensten (Bus und Schiene) sowie Parkflächen um die zwei neuen TGV-Bahnhöfe herum befindet man sich dennoch in Nähe der Zentren.

Gemessen am gesamten TGV-Netz, das alleine in Frankreich über 1700 km umfasst, nimmt sich das erste Streckenstück des «Rhin-Rhône» mit 140 km relativ klein aus. Aber diese Verbindung mit 160 Brücken und 12 Viadukten, die die relativ hohen Baukosten von 16,5

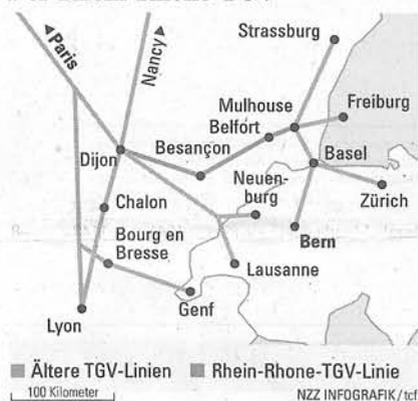
Mio. € pro Kilometer erklären, ist auch insofern speziell, als sie als erste TGV-Linie nicht am Stadtrand von Paris beginnt. Vielmehr «streift» sie Frankreich gewissermassen im Osten und sorgt damit auch für eine direkte Verbindung zwischen Deutschland und Südfrankreich sowie Spanien. Mehr noch, sie dient gleich den beiden grossen Achsen:

Zum einen beschleunigt sie den Ost-West-Verkehr zwischen Paris und Deutschland, womit auch das Elsass und die Schweiz näher an die französische Hauptstadt rücken. So wird man Paris ab Basel ab Dezember 2011 in drei Stunden erreichen. Zum anderen verkürzt die neue Linie entsprechend die Reisezeiten auf der Nord-Süd-Achse. In drei Stunden wird man künftig nämlich von Basel aus auch Frankreichs zweitgrösste Metropole, Lyon, erreichen.

Zusätzliche Zeitgewinne könnte die Hochgeschwindigkeitsstrecke entfalten, falls die zweite Tranche gebaut wird, die zwei Fortsetzungen im Osten und Westen umfasst. Es handelt sich um ein Teilstück von 35 km im Osten (zwischen Petit-Croix und Lutterbach) und um ein zweites im Westen, nämlich das 15 km lange Teilstück zwischen Villers-les-Ponts und Dijon. Deren Realisierung ist indessen umstritten, auch aus finanziellen Gründen. Sie dürfte rund 1 Mrd. € zusätzlich verschlingen, also rund 20 Mio. € pro Kilometer.

Doch selbst mit diesen Erweiterungen nach Osten und Westen wäre das Projekt «Rhin-Rhône» noch nicht ganz vollendet. Auf dem Reissbrett sind nämlich Abzweigungen geplant, die nach Lyon (Branche Sud) bzw. Richtung Paris (Branche Ouest) führen. Beide würden schliesslich in den seit dreissig Jahren verkehrenden TGV Sud-Est münden. Damit würden sich die Reisezeiten nach Westen (Paris) und nach Süden (Lyon, Marseille) noch mehr verkürzen. Gemäss Berechnungen der Association Trans Europe TGV Rhin - Rhône - Méditerranée würde ein so fertig ausgebauter «Rhin-Rhône» die Reisezeit zwischen Mülhausen und Paris auf sagenhafte 2 Stunden und 8 Minuten verkürzen. Basel-Paris in zweieinhalb

Der Rhein-Rhône-TGV



Stunden würde Realität werden. Diese beiden Verbindungsstücke zum TGV Sud-Est könnten nach Auskunft von Thierry Zettel, dem Generalsekretär der Association, auch Teil der ins Auge gefassten zweiten TGV-Linie zwischen Paris und Lyon werden, die sich alleine aus Kapazitätsgründen aufdrängt.

## Die Schweiz an Kosten beteiligt

Dass sich die Schweiz an den Gesamtkosten der ersten Tranche des TGV Rhin-Rhône von 2,312 Mrd. € mit 66 Mio. € beteiligt, hat vertretbare Gründe. Dank dem neuen Trasse via Belfort und Besançon wird nämlich die Fahrt von Basel und Zürich nach Paris ab Dezember 2011 um eine halbe Stunde verkürzt; die derzeit schnellsten Verbindungen führen über Strassburg und nehmen ab Basel im besten Fall dreieinhalb Stunden in Anspruch. Über die zu reaktivierende klassische Linie zwischen Delle und Belfort, die eine Abzweigung nach Meroux erhalten wird, werden über den Jura zudem Delsberg und Biel an Belfort angebunden. Ein entsprechendes Abkommen zwischen der Schweiz und Frankreich datiert vom 26. August 2004.

Basel wird künftig also sowohl Paris als auch Lyon zu seinen «Vororten» zählen dürfen. Am Rheinknie wird man das zu schätzen wissen, haben die SBB doch



*In Meroux wird für den TGV ein futuristisch anmutender Bahnhof gebaut.* ..JEAN BECKER

vor Jahren den «Hispania-Express» Hamburg–Basel–Biel–Genf–Lyon–Barcelona eingestellt. Auch die Strecke Mülhausen–Besançon–Lyon wurde aus dem internationalen Teil des Schweizer Kursbuchs genommen. Und selbst an der fernen Limmat darf man sich auf eine Beschleunigung gefasst machen. Wer heute von Zürich nach Lyon reist,

ist gemäss Fahrplan – unter der Annahme, dass man die Umsteige Verbindung in Genf erwischt – 4 Stunden 43 Minuten unterwegs. Wer dagegen in Zukunft von Zürich aus auf den TGV in Mülhausen setzt, kann die Jurakette von der nördliche Seite her bewundern und wird um rund eine halbe Stunde früher in Lyon ankommen.