

# JOURNAL 21

## MENU



### [ABSTIMMUNGSVORLAGE FABI](#)

## **Bahnausbauten mit Konzept**

Von [Hans Bosshard](#), 02.01.2014

**Frankreich, Italien, Spanien und das Vereinigte Königreich legen ihren Bahnausbauten Konzepte zugrunde. Die Schweiz begnügt sich mit rein politisch motivierten Präferenzen.**

Als am 22. November letzten Jahres Frankreichs Verkehrsminister Frédéric Cuvillier in Toulouse über den TGV-Zeitplan orientierte, hatten sich auch in der Metropole des europäischen Flugzeugbaus die namhaftesten Persönlichkeiten versammelt. Zwar soll die ersehnte Hochgeschwindigkeitslinie die viertgrösste Stadt des Landes erst im Jahr 2024 erreichen, doch ergibt sich aus den rund 550 km Distanz ab Tours via Bordeaux ein beachtliches Realisierungstempo.

An ein Hochgeschwindigkeitsnetz hat in Frankreich ursprünglich niemand gedacht. Durch die langwierige Behebung der massiven Kriegsschäden bei rasch wachsender Strassenkonkurrenz in eine existenzielle Krise gedrängt, befasste sich die Staatsbahn mehr mit Streckenstilllegungen als mit Innovationen. Ab 1967 indessen plante sie zur Entlastung ihrer ligne impériale via Dijon eine direkte, 87 km kürzere Linie von Paris nach Lyon über die Höhen des Morvan statt Flüssen entlang. Mit Steigungen von 35 statt 8 Promille, die Tunnel erübrigten und die Zahl der Brücken und Viadukte tief hielten, sollte diese ausschliesslich dem schnellen Reiseverkehr dienen.

**300 km/h, drei Stunden**

1972 absolvierte ein bereits TGV-ähnlicher Triebzug

Die Philosophie des Luxus:  
Kostet etwas genug, läßt es  
sich gut verkaufen.

Zino Davidoff, Genfer  
Unternehmer aus Russland,  
1916-1994

### [KOMMENTAR 21](#)

#### **Ein "Hitlergruss" en vogue**

(Mr.) Selten hat ein so harmloses gastronomisches Wörtchen wie "quenelle" (Klösschen) eine solch übelriechende Sosse ergeben.

[Mehr...](#)

#### **Obama enttäuscht**

(R.M.) Im Fall Snowden-NSA und beim Thema Guantánamo hat der Präsident versagt.

[Mehr...](#)

#### **Haben wir Komplexe?**

(hh) Fühlen wir Schweizer uns minderwertig? [Mehr...](#)

### [NEWSLETTER KOSTENLOS ABONNIEREN](#)

#### **DAMALS AM...**



Ereignisse,  
Geburtstage,  
Todestage.  
[Mehr...](#)

#### **TROUVAILLES**



Ignaz Staub:  
Glimpses at foreign  
media  
[Mehr...](#)

südlich von Bordeaux Probefahrten mit 300 km/h. Helikopterturbinen sollten die Elektrifizierung der neuen Strecke ersparen. Nach der Ölkrise von 1973 in diesem Punkt korrigiert, erlebte die ligne à grande vitesse im Herbst 1981 ihre vielbeachtete Premiere. Die Nachfrage übertraf die Erwartungen. Auf einen Schlag war die Bahn in den Kreis der zukunftsfähigen Verkehrsmittel zurückgekehrt. Bis heute erfreut sich der TGV in allen Bevölkerungskreisen Frankreichs grössten Ansehens. Jede Region verlangt ihre Linie, obwohl sich inzwischen selbst Kleinstädte an den Baukosten beteiligen müssen.

Bald rollten TGV über Lyon hinaus bis Grenoble, Marseille und Montpellier. Die zweite neue Strecke entstand 1989/90. Sie dient den wirtschaftlich eher zurückgebliebenen und weit von der Hauptstadt entfernten Gegenden Bretagne, Atlantikküste und Pyrenäen. 1993 folgte der TGV Nord nach London, Brüssel, Amsterdam, Köln, Dortmund und französischen Destinationen, 2007 der TGV Est mit Ziel Strassburg, 2011 der TGV Rhin-Rhône von Dijon nach Belfort. Seit 1994 sind die TGV-Linien durch eine Umfahungsstrecke für 270 km/h östlich von Paris verbunden. Dank dem TGV Méditerranée werden die 750 km von Paris nach Marseille seit 2001 aufenthaltslos in drei Stunden zurückgelegt.



Karte (Hintergrund) Réseau Ferré de France,

## **SPRACH-AKROBATIK**



[MörderInnen,](#)  
[SchweizerInnen,](#)  
[AbzockerInnen](#)  
[Mehr...](#)

## **GEORG GERSTER**



[Bilbaos](#)  
[Schwebefähre](#)  
[Mehr...](#)

## **KOLUMNEN**

[MADE IN ASIA – Peter Achten](#)

[ALTE BÜCHER, NEU  
BESPROCHEN – Urs Bitterli](#)

[INDIAN OCEAN – Bernard  
Imhasly](#)

[ALLONS ENFANTS ETC.! –  
Hans Woller](#)

## **DAS HISTORISCHE BILD**



[Vor 100 Jahren, am 2. Januar  
1914, wurde Edmond Kaiser in  
Paris geboren. 1960 nahm er  
die schweizerische  
Staatsbürgerschaft an und  
gründete im gleichen Jahr in  
Lausanne das Kinderhilfswerk  
"Terre des hommes". Der Name  
leitet sich vom Titel eines Buchs  
von Antoine de Saint-Exupéry  
ab. „Terre des hommes“ kämpft](#)

*Bearbeitung für J21: Jakob Bosshard*

Der Verzicht auf unkonventionelle Systeme ermöglicht es, fast das ganze Land von Hochgeschwindigkeitszügen profitieren zu lassen. Von den Neubaustrecken schwärmen die TGV in Verästelungen aus, wenn die Linien elektrifiziert sind. Ausserdem werden Städte in Spanien, Deutschland, Luxemburg, Belgien, den Niederlanden, Italien und der Schweiz bedient. Der Rollmaterialbestand von nicht einmal 500 je 200 m (TGV Atlantique 240 m) langen Triebzügen bei Angeboten von einmal täglich bis zum Halbstundentakt illustriert das Rationalisierungspotenzial der grande vitesse.

Drei Jahrzehnte nach der Halbierung der Fahrzeit zwischen Paris und Lyon sind weite Teile Frankreichs weniger als drei Stunden von der Hauptstadt entfernt. Inlandflüge lohnen sich kaum noch. Jede TGV-Strecke wurde in rund fünf Jahren gebaut. Die obligatorische Platzreservierung bringt mittlere Auslastungen von fast 80 (SBB 30) Prozent. Die nachfrageabhängige Tarifierung erlaubt, zeitliche Flexibilität vorausgesetzt, allen Bevölkerungsschichten gelegentlich längere Reisen. Als Motor der Entwicklung zieht der TGV den Regionalverkehr nach sich, der, modernisiert, seit einigen Jahren ausser in entvölkerten Gebieten hohe Zuwachsraten verzeichnet.

**"Direttissima", alta velocità**

In Italien begannen 1970 die Bauarbeiten für eine neue Linie von Rom nach Florenz, die, erschwert durch lange Tunnel und gewaltige Viadukte, bis 1991 dauerten. Dem Vierspurausbau der kurvenreichen alten Strecke wurde eine "Direttissima" vorgezogen. Die noch auf 250 km/h limitierte Höchstgeschwindigkeit dieser Linie soll nach dem Umbau des Stromsystems auf mindestens 300 km/h steigen.

Obwohl zwischen Florenz und Bologna erst 1934 die 18,5 km lange Grande Galleria dell'Appennino (mit zwei Überholungsgleisen in der Mitte, die im

weltweit gegen die Not und Ausbeutung von Kindern und Frauen, gegen Mangelernährung, Kinderarbeit, Kinderprostitution und Kindersoldaten. Kaiser, ein Schriftsteller und Journalist, geriet in Konflikt mit der Politik, als er 1980 mit einem 19-tägigen Hungerstreik gegen schweizerische Waffenausfuhren kämpfte. Das Bild stammt aus dem Jahr 1982. Kaiser starb 2000 in Indien. (Foto Keystone) Mehr...

**HANS  
WOLLER,  
PARIS**

100 Jahre  
Erster  
Weltkrieg  
Mehr...

schweizer  
**monat**  
ARTS

**Kunsthau Zürich**  
Art is for you.

**KURT R.  
SPILLMANN**

Verteidigung  
in der  
vernetzten  
Welt Mehr...



**UPGRADE  
VON  
JOURNAL21**

Die  
wichtigsten  
Neuerungen  
und  
Zusatzleistungen  
en Mehr...



Gotthardbasistunnel fehlen) eingeweiht worden ist, hat Italien von 1996 bis 2009 zwischen diesen beiden Städten zusätzlich eine Hochgeschwindigkeitsstrecke gebaut. Weitere solche Linien für 360 km/h entstanden in ausserordentlich kurzer Zeit von Bologna nach Mailand und von Rom über Neapel bis Salerno. Vollendet ist zudem die Schnellverbindung Turin–Mailand und im Bau die neue Strecke Venedig–Mailand sowie eine Linie ab Genua. Der Erfolg der alta velocità verbessert, als Vorbild, erkennbar den Regionalverkehr.

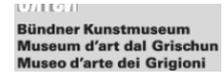
### Spanische Grandezza

Spanien ersetzt in bemerkenswert kurzer Zeit weitsichtig einen erheblichen Teil seines Breitspurbahnnetzes durch die europäische Normalspur für Geschwindigkeiten bis 350 km/h. Darin hat sich das Land auch durch die harte Wirtschaftskrise und den folgenschweren Bedienungsfehler eines Lokomotivführers mit vielen Unfallopfern nicht beirren lassen. Ein- und zweistöckige TGV-Einheiten beider Bahnen verkehren zwischen Madrid und Marseille sowie Barcelona und Paris, Lyon und Toulouse.

Umstritten war die Reihenfolge der ersten Realisierungen. Priorisiert wurde die Strecke Madrid–Sevilla für die Weltausstellung 1992 und zur Förderung Andalusiens vor der Verbindung Madrid–Barcelona mit ihrem grösseren Potenzial. In alle Himmelsrichtungen Spaniens vorstossend werden teure Übergangslösungen in Kauf genommen. Bahnhöfe mit anfänglich sehr wenig Zügen frapieren durch ihre elegante Grosszügigkeit.

### Neubaustrecken auf der Insel

Im Vereinigten Königreich hat der rigide Sparkurs der konservativen Regierungen Margaret Thatchers und John Majors in den achtziger und neunziger Jahren die Modernisierung von British Rail verzögert. Die missglückte Privatisierung der Infrastruktur brachte weiteren Zeitverlust. Ihre beschränkten Mittel optimal einsetzend beschaffte die Bahn ab den siebziger



Jahren 95 zehnteilige Dieselkompositionen IC 125 mit Triebköpfen an beiden Enden für 200 km/h.

Der Ablösung dieser heute noch komfortablen, aber bald 40-jährigen Züge gehen Elektrifizierungen der Great Western Main Line von London nach Bristol und Süd-Wales und bei Manchester voraus. Gemäss dem Vorbild der Pariser RER-Linie A entsteht unter London mit Kosten von 22 Mrd. Fr. für den S-Bahn-Verkehr die West–Ost-Linie Crossrail. Zudem hat der beträchtliche Nachfragezuwachs (stärker als bei allen anderen europäischen Bahnen) seit der Privatisierung des Bahnbetriebs die liberal-konservative Regierung zur Planung einer zweiten Hochgeschwindigkeitslinie veranlasst, die London mit den Midlands und Schottland verbinden soll.

### **Und die "beste Bahn Europas"?**

Die Schweiz bohrt, ohne echte Koordination mit Italien, drei enorm teure Basistunnel für den Nord–Süd-Verkehr, von denen zwei die südlichen Nachbarn nicht wirklich interessieren. Gegen Westen funktionieren drei Hochgeschwindigkeitsanschlüsse, im Falle Genfs allerdings mit sehr wenig Kapazität. Ostwärts sucht man für den ausgebauten Anschluss Hochgeschwindigkeitslinien vergeblich.

Den neuen Doppelstockzügen im Inland liege – über schnellere Kurvenfahrten hinaus – nicht eine konzeptionelle Idee zugrunde, schrieb Redaktor Paul Schneeberger in der NZZ. Strukturelle Veränderungen auf dem SBB-Netz basierten nicht auf nationalen Grundkonzeptionen, wie dies bei der Einführung des Taktfahrplans 1982 der Fall war oder auch noch bei der Umsetzung der ersten Etappe von Bahn 2000 vor neun Jahren.

Die Ausbau- und Finanzierungsvorlage Fabi des Bundes braucht von den Stimmberechtigten am 9. Februar gleichwohl nicht unbedingt verworfen zu werden. Es genügt, Fabi (ganz) anders zu realisieren als dem Volk versprochen – wie schon die Bahn 2000.

## KONTAKT

[hans.bosshard@journal21.ch](mailto:hans.bosshard@journal21.ch)

---

## KOMMENTARE

Name

Kommentar

**Speichern**

---

**Ernst Müller** - 02.01.2014 20:47

Wie kürzlich im TA zu lesen war, werden wohl der Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen künftig viel mehr Geld benötigen als bisher von den neuen SBB-Managern eingesetzt worden ist. Die Noterneuerung der Schienen auf der Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist spricht Bände und erinnert fatal an englische Verhältnisse, welche dort längst korrigiert worden sind. Die Fahrt im in Deutschland bis zu 280 km/h schnellen ICE nun allerdings, dass auf den erneuerten SBB-Schienen der Neubaustrecke weiterhin extreme Schwingungen entstehen. Fachleute vermuten, dass seinerzeit zu wenig Schotter eingebaut wurde, weshalb die neuen Schienen erneut nicht lange halten dürften.

Von den Franzosen lässt sich lernen, dass neue Bahnlinien in kaum bewohnten Gegenden wesentlich weniger kosten als entlang bestehender Linien in dicht bebautem Gebiet. Grosse Tunnelröhren baut das Bundesamt für Strassen in der Schweizer Molasse gemäss ETH-Professor G. Anagnostou für

weniger als 40 Millionen Franken pro Kilometer.  
Diesbezüglich müssen die Bahnplanerinnen von SBB  
und Bundesamt für Verkehr wohl noch über ihre Bücher.

---

**J21** © Journal21, 2013

[Kontakt](#) [Impressum](#)