

In 5 Jahren 500 km neue TGV-Strecken . . .

Der Titel untertreibt: Ausser den TGV Sud-Europe-Atlantique (303 km) und Bretagne-Pays de la Loire (182 km) will Frankreich am 2. Juli 2017 auch 81 km Verbindungsstrecken, ebenfalls für den TGV, zur Erschliessung von den Neubaulinien umfahrener Städte in Betrieb nehmen. Bereits seit dem 3. Juli 2016 verbindet der TGV Est, 2. Etappe, Paris mit Strassburg (430 km) in 1 Stunde 46, mit Stuttgart in 3 Stunden 09 und mit Frankfurt in 3 Stunden 38.

Der Bau der Umfahrung von Nîmes (rund 60 km) ist weit fortgeschritten. Am 2. Juni erfolgte die *déclaration d'utilité publique* als Voraussetzung für Enteignungen auf der 200 km langen Strecke Bordeaux–Toulouse. 2024 soll die viertgrösste Stadt des Landes von der Hauptstadt in gut 3 Stunden erreichbar sein. Die ersten 200 km/h schnellen Züge Europas ("Le Capitole") benötigten dafür 1967 via Limoges (713 km) noch 6 Stunden.

Der neuerliche TGV-Ausbau bringt Westfrankreich vom Kanal bis zu den Pyrenäen direkt und den übrigen Gebieten des Landes indirekt spektakuläre Reisezeitgewinne. Die Fahrpläne des Regionalverkehrs (TER) werden umfassend angepasst. Um die Koordination der Wünsche der Regionen, Städte, der Wirtschaft, der Benutzer und der SNCF bemühte sich ein Mediator sechs Monate vollamtlich. Die Zufriedenheit soll sehr hoch sein, obwohl die Mitfinanzierung der TGV-Linien durch Regionen, Departemente und Städte die Ansprüche steigert.

Rationalisierung durch Beschleunigung

Von Paris nach Bordeaux (auf der alten Linie 581 km) sinkt die Fahrzeit von 3 Stunden 14 auf 2 Stunden 04. Die legendären TEE "Etendard" und "Aquitaine", die ohne Halt mit 152 km/h Durchschnitt, eleganten Grand-Confort- und gepflegten Speisewagen in den siebziger Jahren Geschichte schrieben, waren 3 Stunden 50 unterwegs. Der TGV mit nachfrageabhängig zum Teil sehr tiefen Tarifen und beiden Wagenklassen ist beliebt, zumal er auch kleinere Ziele wie Lannion, Le Croisic, Les Sables-d'Olonne und Unterwegsbahnhöfe bedient. Châtelleraut, Poitiers, Angoulême, Libourne an der alten Strecke werden vom TGV weiterhin erschlossen.

Südlich von Bordeaux beträgt die Beschleunigung mehr als eine Stunde. Bis Hendaye an der spanischen Grenze und Tarbes in den Pyrenäen gelangt der TGV in 4½ und 5 Stunden. Nach Brest (etwa gleich weit von Paris entfernt wie Basel) braucht er 3 Stunden 25, nach Quimper, ab Rennes auf der teilweise für 220 km/h hergerichteten bisherigen Linie, wenige Minuten mehr. Nantes, mit einem geringeren Anteil Neubaustrecke, wird Paris auf knapp 2 Stunden nähergerückt (zu Dampfzeiten, mit den besten Lokomotiven vor schweren Zügen und gut 100 km/h Durchschnitt 4 Stunden), La Rochelle auf 2 Stunden 27.

Nach fast allen Destinationen wird das Angebot auch verdichtet. Bordeaux, mit 240 000 Einwohnern, erhält 33 Verbindungen nach Paris, wovon 17 ohne Halt. In Richtung Bretagne und Pays de la Loire dürften in einigen Jahren noch zusätzliche Beschleunigungen erfolgen, wenn rund 100 TGV-Atlantique-Kompositionen für 300 km/h aus den Jahren ab 1989 ersetzt werden (die TGV Duplex für 320 km/h rollen hauptsächlich nach Bordeaux). Aufgrund der *grande vitesse* werden bis zu vier Retourfahrten Paris–Bordeaux und Tagesleistungen bis

gegen 3000 km möglich. Der Gesamtbestand an TGV-Kompositionen bleibt trotz laufenden Ausrangierungen älterer Einheiten bei etwa 450 Zügen. Bestellungen wurden vorerst keine aufgegeben, wodurch nun allerdings dem Werk Belfort von Alstom die Schliessung droht.

Politisch breit abgestützt

Erstmals sind TGV-Linien mit PPP-Finanzierung errichtet worden. Die Fertigstellung der Bretagne-Pays-de-la-Loire-Strecke erfolgt pünktlich, jene der Verbindung nach Bordeaux einen Monat vorzeitig, wovon der Sommerreiseverkehr profitieren kann. Nach einigem Rückgang in den Krisenjahren sollen die Netzerweiterungen 3,9 Millionen zusätzliche Fahrgäste generieren, davon 2,4 Millionen Richtung Süden.

Alle massgeblichen Politiker von Links wie Rechts unterstützen den TGV-Bau, unter ihnen der Präsidentschaftskandidat Alain Juppé, Maire von Bordeaux. Erhebliche Beiträge halten noch nicht vom TGV begünstigte Regionen und Städte nicht davon ab, um eigene Linien zu buhlen. Die Dezentralisierung der Zuständigkeit für den Regionalverkehr hat massive Erneuerungen des Rollmaterials, umfangreiche, aber zeitraubende Sanierungen der Infrastruktur und den Bau von Tramlinien auch in mittleren Städten bewirkt. Der Ausbau des Pariser S-Bahn-Netzes ist unbestritten. Die legitimen Bedürfnisse des Fernverkehrs werden von den Regionen selten missachtet, ausser von der Normandie, die ihre berühmte Hauptlinie Paris–Le Havre (Star der "Bête humaine" mit Jean Gabin als Lokomotivführer einer bei voller Fahrt Wasser fassenden Pacific-Lokomotive) durch S-Bahn-Kompositionen, mit zu vielen Halten und langen Fahrzeiten betreiben will. Doch selbst die Normandie ruft nach einer TGV-Strecke.

. . . und was tut die Schweiz?

Von Rodungen und archäologischen Grabungen abgesehen, begann der Bau der jüngsten TGV-Strecken im ersten Halbjahr 2012. Für den schweizerischen Bahnausbau wurden die Vorschläge des Komitees Bahn 2000 plus dem Direktor des Bundesamtes für Verkehr, dem Verwaltungsratspräsidenten und dem Infrastrukturchef der SBB sowie der Öffentlichkeit schon 2011 präsentiert. Obwohl der erste Spatenstich bis 2015 auf sich warten liess, gelang es nicht, die gegen eine Milliarde teure und im Gegensatz zu Roggwil–Zürich Altstetten weder Fahrzeitverkürzungen noch Einsparungen versprechende Eppenberglinie (Umfahrung von Schönenwerd) zu stoppen. Ebenso wenig konnte der keine tiefere Kulmination und keine Beschleunigung bringende neue Bözbergtunnel aufgehoben werden. Mit Roggwil–Altstetten hätte sich der 4-m-Korridor auf der Gotthardzufahrt via Hauenstein–Aarau einrichten lassen.

Prioritäten beidseits der Saane

Aus Kapazitätsgründen (Linie Olten–Zürich) dringend wären die 55 km lange direkte Linie Roggwil–Altstetten und der 15 km lange Anschluss ab Olten für die Euro- und Intercity-Züge von Bern, Biel und Basel nach Zürich zur Trennung des Reise- und des Güterverkehrs. Mit der Umsetzung des 1987 mit der Bahn 2000 beschlossenen Ausbaus Lausanne–Bern würden sich

die beiden Landesteile um eine halbe Stunde nähern (zurzeit sind die Reisezeiten der besten Züge von Genf nach Lausanne und bis Bern um je bis zu 3 Minuten länger als 1969).

Ungeachtet der Bevölkerungszunahme und immer längerer Staus auf Autobahnen haben der Bund und die SBB die sorgfältig erarbeiteten und massvollen Vorschläge der Fachleute des Komitees Bahn 2000 plus weder betrieblich noch finanziell geprüft und bis heute nie sachlich beantwortet. Ohne Kursänderung ist abzusehen, dass die **Schweiz 2030/42 noch über keine einzige moderne und leistungsfähige Hauptachse** verfügen wird. Regionalpolitisch motiviert verpuffen zu grosse Mittel beinahe wirkungslos.

Die SBB sollten wieder zur tatsächlich besten Bahn Europas werden. Dazu braucht es nicht nur S-Bahnen (bei kleinen ländlichen Zügen ist der Ausdruck grotesk), sondern auch attraktiv schnelle (bis 200 km/h) Städteverbindungen für Geschäfts-, Besuchs- und touristische Reisen (Langstrecken-Pendler sind ein tarifarisches Problem). International hat besonders Basel, der eigentlich wichtigste Punkt, bei den Investitionen der vergangenen Jahrzehnte in mehrfacher Beziehung den Anschluss verpasst.

Durchbruch dank Sachzwang?

Nach anderen gescheiterten Plänen versucht das Bundesamt für Verkehr, der totgeborenen Idee eines 30 km langen Basistunnels Aarau–Zürich Leben einzuhauchen. Die Begeisterung der Stimmberechtigten für einen weiteren Tunnel der anderthalbfachen Länge des Simplons hält sich aber in engen Grenzen. Der Chestenbergertunnel ist aus Gründen gestrichen worden, die das Komitee Bahn 2000 plus längst genannt hatte. Eine offene Linienführung scheitert an der streng geschützten, tief eingeschnittenen Reuss, ein Tunnel an zu grossen Steigungen. Die um 17 Prozent kürzere direkte Linie Roggwil–Altstetten mit einem längsten Durchstich von 10,5 km würde die Reuss landschaftsschonend neben der Umfahrungsstrasse von Bremgarten queren. Ein Sachzwang – nicht der eleganteste, aber allenfalls aussichtsreichste Weg, um beim Schweizer Bahnausbau Fortschritte zu erzielen.

Hans Bosshard / Jürg Perrelet