



■ TGV Rhin-Rhône gestartet

Zwischen Rhein und Rhone

Die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke in Ostfrankreich strahlt bis Deutschland und die Schweiz aus.

Auf der vom französischen Präsidenten Sarkozy bereits am 8. September 2011 eingeweihten Neubaustrecke in Ostfrankreich beginnt ab dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 der planmäßige TGV-Betrieb. Die zunächst wenig spektakulär anmutende Strecke von 140 km Länge – ohne Anschluss an bestehende Hochgeschwindigkeitsstrecken – birgt insbesondere aus deutscher Sicht Potenzial für bedeutende Verbesserungen des grenzüberschreitenden Schnellverkehrs.

Das Rheintal ist für die Schweiz und Deutschland der wichtigste Weg zur Nordsee, das Rhonetal für Frankreich der wichtigste Zugang zum Mittelmeer. Jetzt wurde der erste Schritt für eine schnelle Schienenverbindung dieser beiden Magistralen getan. Die topografischen Bedingungen sind – weit abseits der Alpen – recht günstig. Streng genommen ist die neue Strecke aber nur der Ostabschnitt der *LGV Rhin-Rhône**, und auch dies noch unvollständig.

*Ligne à grande vitesse, Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone

Eine zweite Bauphase sieht im Westen eine Verlängerung bis Dijon, im Osten bis Mülhausen/Elsass (Mulhouse) vor, wobei dort noch eine Verbindungskurve Richtung Straßburg entsteht. Sie erlaubt den Zügen Straßburg–Dijon Mülhausen zu umfahren, wo andernfalls Kopfmachen erforderlich wäre. Aus deutscher Sicht ist die Aufwertung des bisher vernachlässigten Grenzübergangs zwischen Neuenburg und Chalampé (Strecke Mülheim–Mülhausen) wichtiger, denn er gestattet die Einfahrt nach Mülhausen von Osten aus Richtung Freiburg her. Insbesondere die Stadt Freiburg ist interessiert, dass 2012 die schnelle Oberrheinstrecke vom Frankreich-Verkehr nicht nur bis Appenweier (–Straßburg), sondern bis Mülheim befahren wird, wo die Züge nach Westen abbiegen. Ein TGV Freiburg–Paris via Mülheim ist geplant, doch ist die DB AG derzeit durch die verzögerte Abnahme der ICE-Baureihe 407 gehandicapt.



▲ Die aktuelle Eingliederung der LGV Rhin-Rhône ins Schienennetz

Langfristig verlangt LGV Rhin-Rhône noch zwei Anbindungen an die klassische TGV-Strecke Paris-Lyon. Ein Westast soll Richtung Paris die Verbindung zwischen Dijon und Montbard beschleunigen. Wichtiger aber, um die Hauptaufgabe der neuen Strecke zu erfüllen, ist ein Südast Richtung Lyon, der die Lücke zwischen Dijon und Mâcon schließt. Die Planung läuft.

Die Bauzeit der neuen Strecke betrug fünf Jahre und die Baukosten, an denen sich auch die EU und die Schweiz beteiligten, 2,3 Mrd. Euro. Zwischenbahnhöfe entstanden nördlich Besançon, genannt *Besançon-Franche-Comté* (mit Schienenverbindung zum alten Hauptbahnhof und damit auch zur Altbaustrecke Richtung Lyon), und südöstlich Belfort als *Belfort-Montbéliard TGV*. Bedeutende Kunstbauten sind der 1970 m lange Tunnel von Chavanne, der 1340 m lange Viadukt über die Saône und – als einziges von der Autobahn A36 aus sichtbares Bauwerk – der Viadukt de la Savoureuse zwischen Belfort und Montbéliard.

Die Strategie der französischen Verkehrsplaner unterscheidet zwischen den Verkehren *Paris-Provence* und *Province-Provence*. In der erstgenannten Relation konkurriert die neue Strecke aus Elsässer und Schweizer Sicht mit LGV Est (*em 9/07*). Zürich ist heute nur noch vier Stunden von Paris entfernt. Elf TGV-Paare verbinden täg-

► **Im TGV-Cockpit während der Ausbildungsfahrt am 27.9.2011; die Geschwindigkeit beträgt 317 km/h.**



Bernhard Stürler (2)

lich Paris mit Mülhausen, die abhängig von den Zwischenstopps zwischen 2 h 40' und 2 h 54' benötigen. Fünf dieser Zugpaare laufen über Basel bis Zürich weiter, was weitere 80 Minuten dauert. Hier werden nicht mehr die vom TGV Est her bekannten TGV POS, sondern die neuen Dreisystem-Doppelstockzüge eingesetzt.

In der Relation *Province-Provence* bringt die neue Strecke bis zu 1,5 Stunden Zeitgewinn. Von Mülhausen nach Dijon fährt man jetzt in 62 bis 75 Minuten (nonstop bzw. bei zwei Zwischenstopps). Von Straßburg nach Lyon sind fünf TGV-Paare

unterwegs. Sie benötigen 3 h 40', wobei sie alle in Mülhausen kopfmachen, aber z. T. Dijon Ville umfahren. Der ursprüngliche Plan der DB AG, sich dieser Relation anzuschließen, scheitert zunächst an den fehlenden ICE-Fahrzeugen. Die schnelle Verbindung zwischen Frankfurt, seiner Partnerstadt Lyon und Marseille verzögert sich ebenso wie das geplante Zugpaar Stuttgart-Südfrankreich. Am 23. März 2012 startet zunächst ein Zugpaar Frankfurt/M-Marseille, das mit einem Doppelstock-TGV gefahren wird. Die Nutzung der LGV Rhin-Rhône ist also durchaus noch sehr ausbaufähig.

Harald Schönfeld

ANZEIGEN

Albert Rademacher
Silhouette Modellbahnzubehör
Industriestr. 48
82194 Gröbenzell
Telefon 08142/6526611
Telefax 08142/6526612



Der Link zur Natur:
miniatur®



www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de

Exklusive Baummodelle und Modell-Landschaftsbegrünung

Airbrush-Kurse für Modellbahner mit Fachbuchautor Matthias Faber
Infos unter: www.harder-airbrush.de
Tel. +49 (0)40 878798930

ALLE NEUHEITEN 2011 LIEFERBAR!

Auhagen
MODELLBAHNZUBEHÖR HO-TT-N
Auhagen GmbH
OT Hüttengrund 25
D-09496 Marienberg/Erzgeb.
Tel.: +49(0)3735 668466

Fordern Sie unseren kostenlosen Neuheitenprospekt an!

Besuchen Sie uns im Internet unter: www.auhagen.de

WinRail®

Gunnar Blumert - Softwareentwicklung
Waldstraße 117
D-25712 Burg/Dithmarschen
Tel. (04825)2892-Fax 1217
eMail: info@winrail.de

Das PC-Programm zur Modellbahnplanung

WinRail II bietet Ihnen für nur € 49,90 folgende Möglichkeiten:

- ☉ **New!** Perspektivische 3D-Ansicht
- ☉ **New!** Mehrere aktive Layer
- ☉ **New!** Steigungen noch einfacher definieren
- ☉ Fläche bis zu 3000 m x 3000 m im Maßstab 1:2000 bis 1:1
- ☉ Oberleitungsplanung und automatische Kurzschlusserkennung
- ☉ Zeichenwerkzeuge für Bögen und Flächen
- ☉ Gleiswendeln, Flexgleise und Übergangsbögen berechnen
- ☉ Stücklisten erstellen und Material verwalten
- ☉ Über 200 Bauteil-Bibliotheken aller Spurweiten im Lieferumfang

Mehr Info und Testversionen zum Herunterladen finden Sie unter <http://www.winrail.de> – dort können Sie auch online bestellen!