

Neubaustrecke LGV Rhin – Rhône geht in Betrieb

Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 nimmt die SNCF zwischen Dijon und Mulhouse den ersten Ast der Hochgeschwindigkeitsstrecke LGV Rhin – Rhône in Betrieb. Zwischen Dijon und Villers-les-Pots am westlichen Ende sowie zwischen Petit-Croix und Mulhouse am östlichen Ende müssen die Züge allerdings noch die konventionellen Strecken befahren.

Die Bauarbeiten für die erste Etappe der LGV Rhin – Rhône hatten im Juli 2006 begonnen. Im Verlauf der 140 km langen Strecke wurden 13 Viadukte, 160 Brücken, ein 2 km langer Tunnel und zwei Bahnhöfe – Besançon Franche-Comté TGV und Belfort-Montbéliard TGV – erstellt. 600 km Schienen, mehr als eine halbe Million Schwellen und 300 km Glasfaserkabel wurden verlegt.

An den Baukosten von 2,312 Milliarden Euro haben sich der französische Staat mit 32,5 %, die Regionen Franche-Comté, Alsace und Bourgogne mit zusammen 28,2 % und Réseau Ferré de France (RFF) mit 27,8 % beteiligt. 8,7 % übernahm die EU, 2,9 % oder 66 Millionen Euro die Schweiz.

Neue Angebote

Im Gegensatz zu den bisherigen „Lignes à Grande Vitesse“ (LGV) ist die LGV Rhin – Rhône nicht allein auf den Verkehr nach und ab Paris ausgerichtet, sondern gleichermaßen auf die Achse Elsass (Strasbourg) – Lyon – Mittelmeer (Marseille oder Montpellier). Somit können sogenannte „TGV Province – Province“ eingeführt werden, die schnelle Direktverbindungen zwischen weit auseinanderliegenden Regionen schaffen. Das gilt auch für den internationalen Verkehr: Ab Ende März 2012 will die SNCF eine Direktverbindung Frankfurt – Marseille mit einer Reisezeit von knapp acht Stunden anbieten. Ursprünglich hatte die DB beabsichtigt, bereits ab Dezember 2011 frankreichtaugliche ICE 3 einzusetzen. Weil jedoch nicht genügend ICE zur Verfügung stehen, werden diese Pläne aufgeschoben.

Die Verbindung Zürich – Basel – Paris wird mit der Fahrt über die LGV Rhin – Rhône statt die LGV Est um bis zu 35 Minuten schneller, und die Züge kommen in Paris neu in Gare de Lyon und nicht mehr in Gare de l'Est an. Ein Wermutstropfen ist, dass ab

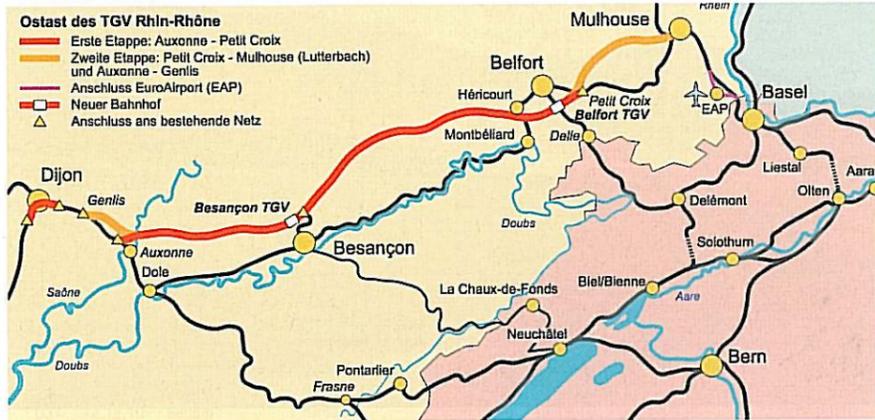
Basel weiterhin keine Frühverbindung nach Paris angeboten wird: Der erste Zug fährt erst um 8.34 Uhr, mit Ankunft in Paris um 11.37 Uhr. Wer die französische Hauptstadt früher erreichen will, muss im Regional-express nach Mulhouse oder Strasbourg reisen und dort umsteigen.

Im innerfranzösischen Verkehr werden ab dem Fahrplanwechsel täglich elf Zugpaare nach Mulhouse (2 h 40 min) und acht nach Belfort-Montbéliard TGV (2 h 15) angeboten. Die von der SNCF genannten neun Verbindungen nach Besançon lohnen aber eine genaue Betrachtung: Drei Züge bedienen sowohl den ausserhalb der Stadt gelegenen Bahnhof Besançon Franche-Comté TGV – von hier aus wird Paris in 2 h 5 min erreicht – als auch den Bahnhof Besançon Viotte im Stadtzentrum. Bei fünf Verbindungen muss in Besançon Franche-Comté TGV auf einen Regionalzug umgestiegen werden. Die Reisezeit von oder nach Paris beträgt dann zwischen 2 h 27 min und 2 h 40 min. Ein Zugpaar fährt schliesslich über Dole-Ville.

Auch der Fahrgast, der von Paris ins Zentrum von Belfort oder Montbéliard reist, wird mehr als die angegebenen 2 h 15 min benötigen, weil der Bahnhof Belfort-Montbéliard TGV auf der grünen Wiese zwischen beiden Städten erbaut wurde. Die Distanz zu den beiden Stadtzentren beträgt 6 km (Belfort) beziehungsweise 11 km (Montbéliard).

Oben: Detailansicht der fertiggestellten ersten Etappe mit den Anschlüssen von und nach der Schweiz und einer möglichen Anbindung des Euro-Airports (Grafik: pd).

Unten: Blick auf den Bahnhof Belfort-Montbéliard TGV: Die jeweils äusseren Gleise werden als Durchfahrtsgleise genutzt. Auf einem der Bahnsteiggleise wartet TGV 2N2 4704 auf die Weiterfahrt nach Dijon. Hinter dem Bahnhofsgebäude überquert die stillgelegte Strecke Belfort – Delle die Neubaustrecke. Dort sollen dereinst auch die Züge aus Biel ankommen (Foto: A. Schmutz, 21. Oktober 2011).



Die Doppelstock-TGV 4702 und 4701 der SNCF sind am 18. Oktober im Wallis zwischen Sion und St. Léonard auf Messfahrt unterwegs. Solche Züge sollen die TGV POS im Verkehr Paris – Zürich ablösen (Foto: M. Seeger).

Die seit vielen Jahren grossteils stillgelegte, nicht elektrifizierte Bahnstrecke Belfort – Delle, die beim Bahnhof Belfort-Montbéliard TGV die Neubaustrecke überquert, wird derzeit nur auf einem kurzen Abschnitt im Güterverkehr genutzt. Bis auf weiteres kön-

Derzeit unternimmt ein für Italien bestimmter Alstom-Triebzug des Typs AGV Versuchsfahrten unter 25 kV / 50 Hz auf der LGV Rhin – Rhône. Bis zur kommerziellen Inbetriebnahme der Strecke soll der Zug bis zu 50 000 km zurücklegen. Für Fahrten zur Wartung nach Strasbourg muss der AGV mangels französischer Zugsicherung TVM 430 von einer SNCF-Lokomotive geschleppt werden (Foto: S. Meillasson, 28. Oktober 2011).



nen daher in die beiden Stadtzentren nur Busanschlüsse mit vielen Zwischenhalten angeboten werden. Für Fahrgäste, die mit dem Auto anreisen, sind dafür ausreichend Parkplätze vorhanden.

Rollmaterial

Auf der neuen Strecke werden verschiedene TGV-Generationen zum Einsatz kommen. Im Verkehr mit der Schweiz werden vorerst die TGV POS dominieren, die schon derzeit via Strasbourg zum Einsatz kamen. Der Einsatz doppelstöckiger TGV ins Ausland wurde bisher durch ein nicht UIC-konformes Profil verhindert. Für die neueste Generation von 55 TGV 2N2, deren Ablieferung im Gang ist, wird diese Einschränkung nicht mehr gelten. Sie entsprechen den TSI-Normen für Hochgeschwindigkeitsstrecken und werden in Deutschland, der Schweiz und weiteren Ländern zum Einsatz kommen. Sobald

genügend dieser Fahrzeuge vorhanden sind, werden sie auch zwischen Paris und Zürich via Dijon – Mulhouse eingesetzt.

Zukünftige Entwicklung

Geplant sind Erweiterungen der LGV Rhin – Rhône am westlichen Ende von Genlis (Agglomeration Dijon) nach Villers-les-Pots (15 km) und im Osten von Lutterbach (Agglomeration Mulhouse) nach Petit-Croix (35 km), die weitere Reisezeitverkürzungen bringen können. Ebenfalls vorgesehen ist die Wiederinbetriebnahme und Elektrifizierung der Strecke Delle – Belfort, die Züge Biel – Delémont – Belfort mit Anschluss an die Hochgeschwindigkeitszüge am Bahnhof Belfort-Montbéliard TGV ermöglichen würde. Wann das der Fall sein wird, war allerdings nicht zu erfahren; das Projekt hat sich gegenüber früheren Hoffnungen um Jahre verzögert. (rr)