

Grosse Dynamik in Frankreichs «Grossem Osten»

Es muss nicht immer TGV sein: Eine Studienreise von Basel nach Paris mit TER-Zügen offenbarte den Reiz französischer Nebenbahnen und Pläne für den grenzüberschreitenden Verkehr.

Peter Hummel An diesem frühen Dienstagmorgen darf sich Organisator Sylvain Meillasson glücklich schätzen: Nach mehrjähriger Vorbereitung kann er mit rund einem Dutzend Bahnjournalistinnen und Bahnjournalisten in Basel endlich zur grossen Studienreise «Grand Est» (dem Zusammenschluss der Regionen Alsace, Lorraine und Champagne-Ardenne) starten. SNCF-Habitués kommen im TER zu einem unerwarteten Wiedersehen mit den altherwürdigen, rund 40-jährigen Corail-Wagen – die uns immer noch erstaunlich laufruhig und bequem mit Tempo 200 nach Strasbourg bringen. Des Veranstalters guten Beziehungen ist es zu verdanken, dass uns im «Club de presse» ein Spitzenaufgebot an regionaler Verkehrsprominenz erwartet: Anne-Marie Jean von Eurométropole de Strasbourg stellt das neue REME vor, das seit diesem Jahr auf vorerst drei Linien operierende «Réseau Express Régional Métropolitain», und Claire Merlin, Ports de Strasbourg, beleuchtet die hierzulande kaum wahrgenommene Bedeutung des Hafens von Strasbourg als zweitgrösster Flusshafen Frankreichs. Gespannt sind die Schweizer Gäste vor allem auf die Themen Triregio-S-Bahn, Anbindung EuroAirport und neues Rollmaterial, welche von Thibaud Philipps, Région Grand Est, Laurence Berrut, SNCF Réseau Grand Est und Erwan Yvet, TER Grand Est erläutert werden.

IC Strasbourg – Zürich?

Nach dem Beispiel des Léman-Express ist nun ein «Rhin Express» als trinationale S-Bahn Basel unter dem Namen Trireno initiiert; sie soll mit der REME verknüpft werden. Die an sich überfällige, sechs Kilometer lange Flughafenanbindung bringt für die französische Seite offenkundige Vorteile, allerdings ist die Realisierung schon mal von 2030 auf 2035 verschoben worden. Die hier unerwähnte Schweizer Sicht ist denn auch komplexer: Weil erst S-

Bahn-Züge ab Liestal und Laufen, aber keine IC/IR-Verbindungen vom Mittelland vorgesehen sind, ergeben sich kaum Vorteile, zumal durch den Halt der Flughafenzüge auf der französischen Seite das Check-in im Schweizer Teil erst einen Grenzübertritt erfordert und damit umständlich scheint. Völlig offen ist noch die Rollmaterialbeschaffung, etwa die Aufteilung zwischen SNCF und SBB; immerhin ist schon mal eine sinnvolle Zusammenarbeit mit Léman-Express angedacht. Weil diese Frage noch ungeklärt ist, scheint es auch noch verfrüht, sich auf eine neue IC-Verbindung Strasbourg – Zürich zu freuen, von der bei dieser Veranstaltung erstmals zu hören ist.

Natürlich kommt in diesen zwei Intensivstunden auch eine Aufwertung der

linksrheinischen Güterverkehrsachse zur Sprache, aber auch ein alternativer Güterkorridor von Lothringen via Toul – Châlindrey – Belfort statt via Strasbourg.

Unterwegs im blauen «Walfisch»

Lunchpaket gefasst, auf das Tram geeilt und ab auf den TER (Transport express régional) nach Epinal: Mit Simone Leininger als Botschafterin vom Bruche-Tal haben wir eine Spezialhostess, welche eloquent die Vorzüge dieser uns völlig unbekannt, aber aktiven Veloregion anpreist – allein, um die Probe aufs Exempel zu machen, fehlt leider die Zeit. Denn in Epinal wartet schon unser Sonderzüglein, der «Petit train touristique», der uns in den 52 Minuten bis zur Weiterfahrt mindestens eine Stippvisite der Departementshauptstadt ermöglicht. Der nun folgende Abschnitt in einem blauen «Walfisch» lässt ein richtiges Nebenbahngedöhl aufkommen, sowohl vom typischen Triebwagen, wie von der verschlafenen Strecke, die früher immerhin mal die durchgehende doppelspurige Hauptlinie Nancy – Belfort war. Grand Est sei Dank, dass wenigstens noch vier Zugpaare verkehren.

An diesem frühen Dienstagmorgen darf sich Organisator Sylvain Meillasson glücklich schätzen.



Die schönste Bahnhofshalle auf der alten Magistrale findet sich am klassischen Unterwegshalt Troyes.
Bild: Peter Hummel



Auf der Stippvisite in Strasbourg konnten die Reiseteilnehmer wenigstens einen Eindruck vom modernen Tram erhaschen.
Bilder: Peter Hummel

Gespannt besteigen wir in Lure die Régiolis-Komposition, die auf der ehemaligen Hauptstrecke nach Paris ein attraktives neues Angebot bietet. Beim nächsten Etappenhalt Langres können wir leider nicht mehr mit Frankreichs ältester Zahnradbahn zur Stadt hochfahren; sie wurde 1971 eingestellt. Per Bus geht es in die Festungsstadt und zu guter Letzt ans Tagesziel Chaumont.

Auf alter Magistrale nach Paris

Für Bahnkenner ist natürlich alleine schon der Augenschein des ferroviären Wahrzeichens von Chaumont, des dreistöckigen «Viaduc» – einer der grössten Viadukte in Europa – ein Halt wert. Auf der Schlusstappe nach Paris können weitere «Er-Fahrungen» mit dem TER-Régiolis gemacht werden. Ab Nogent-sur-Seine schaltet der Zweisystemzug auf elektrische Traktion um. Von Mulhouse verkehren drei direkte Zugpaare nach Paris. Sie können für Schweizer Bahnreisende eine gewisse Alternative zum TGV sein: Zwar benötigen sie eineinhalb Stunden mehr, dafür sind sie mit ihrem Fixpreis von derzeit CHF 72 (einfach, 2.Klasse) zu Spitzenzeiten günstiger als der TGV. Sie befördern auch Velos – allerdings können die drei Plätze pro



Das Interieur des Zweikrafttriebzugs Régiolis ist mindestens in der 1. Klasse der Fernverkehrsvariante IC (SNCF-Bezeichnung; von Alstom als Coradia Liner lanciert) sehr geräumig.

Garnitur nicht reserviert werden (wie auch die Sitzplätze), was insbesondere an Wochenenden zu ähnlich chaotischen Situationen wie im Treno Gottardo führen kann; schliesslich bietet die mit maximal 160 Kilometer pro Stunde befahrene einstige Magistrale ein viel abwechslungsreicheres Landschaftserlebnis als die TGV-Rennbahn.

Wieder führende Nachtzugnation

In Paris wartet zum Finale nochmals ein geballtes Vortragsprogramm: Gaku Kawabe von Alstom stellt die kommende TGV-Generation Avelia vor und Vincent Delpierre von TGV Lyria verrät, dass Lyria den sommerlichen TGV Genf – Marseille wieder aufnimmt und vermehrt nächtliche Wartungsarbeiten in der Schweiz vornehmen wird. Nochmals richtig spannend wird es mit Olivier Metge von SNCF Intercités,

der mit seinem pointierten newsträchtigen Referat alleine die Reise nach Paris lohnenswert macht. Er liefert nämlich noch nicht offiziell publizierte Ersthandinfos zur Renaissance des Nachtverkehrs der SNCF: Die Hand voll Inlandverbindungen, die noch stets bestanden hat und bereits 2021 um zwei Züge erweitert wurde, soll ab nächstem Jahr um weitere Kurse ergänzt werden, die in den letzten zwanzig Jahren abgebaut wurden. Und grenzüberschreitend ist eine neue Linie Metz/Strasbourg – Bordeaux/Nizza angedacht, die um die Äste Luxembourg, Zürich und Barcelona ausgebaut werden könnte. Für das auch in Frankreich fehlende Rollmaterial sollen 127 renovierte Corail-Liegewagen mindestens kurzfristig Abhilfe schaffen. Womit sich der Kreis dieser Studienreise wieder schliesst...