



Ein grosszügiger Viadukt bei Savoureuse-Bermont auf der neuen TGV-Strecke zwischen Mulhouse und Dijon.

Bild: RFF

TGV mit guter CO₂-Bilanz

Noch nie hat die Schweiz mehr von einer neuen TGV-Linie profitiert: Die neue Strecke durch die Franche-Comté spart Zeit, aber auch Ressourcen.

PETER HUMMEL

Was 1981 in Frankreich die Wiedergeburt des Schienenfernverkehrs einläutete, ist innert 30 Jahren zu einer erstaunlichen Erfolgsgeschichte geworden: Der Train à Grande Vitesse, TGV, befördert heute mit 480 Kompositionen in 800 täglichen Verbindungen auf 1900 Kilometern Hochgeschwindigkeitsstrecke jährlich rund 100 Millionen Passagiere.

Auch wenn das Netz längenmässig inzwischen von Spanien knapp überholt wurde, so ist es immer noch wesentlich grösser als jenes von Deutschland, Italien oder England. Dieses Wochenende werden nun wie gestern gemeldet weitere 140 Kilometer in Betrieb genommen – die Hauptetappe des Ostastes der Ligne à Grande Vitesse (LGV) Rhin-Rhône.

Sie ist aus zwei Gründen speziell: erstens ist sie die erste Linie, die nicht auf Paris gerichtet ist, sondern peripher verläuft. Und weil sie sehr grenznah zur Schweiz liegt, ist sie in der Tat auch die Strecke, von der in der Deutschschweiz bislang am meisten profitiert werden kann.

Die neue LGV konnte vor allem dank des regionalpolitischen Aspekts realisiert werden: Sie eröffnet dem Osten Frankreichs erstmals eine wesentlich schnellere Verbindung in den Süden; auf der Strecke Strassburg-Lyon kann bereits mit dieser ersten Etappe eine ganze Stunde eingespart werden. Ab nächstem Jahr sollen auch erstmals direkte ICEs von Frankfurt nach Marseille verkehren.

Imposante Viadukte

Die Bewilligungsverfahren dauern zwar auch in Frankreich zunehmend länger; der Bau konnte aber im schlanken Zeitrahmen von fünf Jahren abgewickelt werden. Wichtigste Bauwerke sind neben zwei imposanten Viadukten und einem längeren Tunnel die beiden im Grünen errichteten Bahnhöfe Belfort-Montbéliard und Besançon. Obwohl sie mit ihrem grossen Parking vor allem auf den Individualverkehr ausgerichtet sind, gelten sie dank Nutzung ökologischer Bauweise und von Alternativenergien als grüne Bahnhöfe.

Erstmals wurde sogar für eine ganze Linie eine CO₂-Bilanz er-

stellt. Im optimalen Fall soll die CO₂-Belastung des Neubaus durch den Umsteigeeffekt auf die Bahn innert eines guten Jahrzehnts ausgeglichen sein.

Ganz einfach wird es mit dem LGV-Weiterbau aber nicht weitergehen: Die beiden Endstücke von 35 Kilometern vor Mulhouse und 15 Kilometern vor Dijon sollten zwar noch innert sechs Jahren realisiert werden können, doch der Weiterbau des Rhin-Rhône-Südastes, der eine erhebliche Abkürzung nach Lyon bringen soll, ist noch völlig ungewiss. Weil die Erstellungs- und Unterhaltskosten des LGV-Netzes stark gestiegen sind, ist nämlich die Rentabilität der lukrativen TGV-Verbindungen gesunken. Die Infrastrukturpartnerin RFF ist deshalb vermehrt auf privatwirtschaftliche Partnermodelle angewiesen.

Nicht zuletzt dank eines Beteiligungsschlüssels der öffentlichen Hand konnte aber auch dieser erste Rhin-Rhône-Ast zeitig realisiert werden: Beteiligt an den Baukosten von 2,6 Milliarden Euro ist auch die Schweiz. Und mit weiteren 100 Millionen Franken beteiligten sich die SBB an der Beschaf-

fung von neuen Duplex-TGVs, welche die Lyria (gemeinsame Betreiberin von SBB und SNCF) sukzessive einsetzen wird.

Tagesbesuch in Dijon

Zu diesem Engagement hat die Schweiz ein handfestes Interesse bewegt: Die neue Strecke ermöglicht eine weitere Fahrzeitverkürzung von einer halben Stunde nach Paris – macht noch drei Stunden ab Basel und vier Stunden ab Zürich. Selbst ab Bern wird dieser Umweg schneller sein als die jetzige direkte Route über Pontarlier, auf der noch ein einziger TGV-Kurs verbleibt. Ab Zürich wird hingegen neu ein Zweistundentakt angeboten, der etwa ganz neue touristische Perspektiven eröffnet, wie einen Tagesbesuch der Burgundmetropole Dijon.

Allerdings könnte es passieren, dass es ab 2016 wiederum einen anderen schnellsten Weg nach Paris gibt: Der Ostast der LGV Alsace dürfte vor jenem der LGV Rhin-Rhône fertiggestellt sein, so dass mindestens temporär die Verbindung via Strasbourg wieder die schnellste sein dürfte – wie schon in den letzten vier Jahren.

PROBEFAHRT

Tschechische Raumfahrt

Zugegeben, das Design des Skoda Roomster ist gewöhnungsbedürftig. Kein Wunder scheiden sich daran die Geister. Für die einen bietet er mit seinen tiefgesetzten, hinteren Seitenfenstern eine willkommene Prise Avantgarde, die ans Guggenheim-Museum in Bilbao erinnert. Für die anderen ist es schlicht die durchgeknallte Weiterentwicklung eines Handwerker-Wagens zur Familienkutsche.

Die schwungvoll gegeneinander verdrehten Fensterlinien sind der Wurf des Deutschen Thomas Ingenlath, Skodas Chefdesigner von 2000 bis 2005. Das Erfolgsgeheimnis, das ihm später die Leitung des VW-Designstudios in Potsdam einbrachte, lüftet sich spätestens bei der ersten Testfahrt mit Kindern. Für sie sind die tiefgesetzten Seitenfenster im Fond ein Segen, bekommen sie doch so viel mehr von der Umgebung mit als in manchem anderen Auto. Auch auf die Erwachsenen hat das spezielle Design einen Effekt: Es lässt den Raum noch luftiger erscheinen. Dach und Vordersitze rücken durch diesen optischen Trick weit weg. Dazu trägt bei, dass die Rückbank – ähnlich wie im Kino – etwas höher als die erste Reihe angeordnet ist.

Viel Platz im Fond

Die Beinfreiheit in der hinteren Reihe sucht nach seinesgleichen.



Bild: mat

Viel Platz im Roomster.

ter ausschliesslich mit dem 1,2-Liter-Dieselmotor. Dieser leistet 75 PS und genügt damit wenigstens den Ansprüchen, um im kleinen Radius von Tür zu Tür zu fahren. Wer aber über längere Strecken mit dem Verkehrsfluss mithalten will, ist damit untermotorisiert.

Es muss oft geschaltet werden

Vor allem auf der Autobahn muss praktisch für jede Beschleunigung einen Gang zurückgeschaltet werden. Zudem ruckelt es im Inneren gewaltig, wenn bei 50 km/h im vierten Gang oder bei 80 km/h im fünften Gang gefahren wird. Da schaltet man lieber



Bild: Matthias Hafen

Der Skoda Roomster mit grünem Anstrich.

Selbst wenn die Vordersitze ganz nach hinten verschoben werden, bleiben genügend Zentimeter Abstand, um es im Fond auch auf langen Reisen bequem zu haben. Hier verspricht Skoda mit dem Wort Roomster, eine Anspielung auf das heimische Wohnzimmer, nicht zu viel. Schade nur, dass die hinteren Sitze in der Breite primär auf Kinder zugeschnitten sind.

Punkto Funktionalität steht das kastenartige Familienauto seinen Konkurrenten in nichts nach. Lehnen verstellen, Sitze längs verschieben, hochklappen, nach innen versetzen, ausbauen: Der Roomster beherrscht alle heute gängigen Umbautricks. Auch das aus dem Yeti bewährte Befestigungskonzept im Gepäckraum wurde übernommen.

In der getesteten Greenline-Version gibt es den Skoda Rooms-

einen Gang tiefer – mit der Konsequenz, dass wir am Ende des Tests fast zwei Liter pro 100 Kilometer über dem angegebenen Normverbrauch lagen. Matthias Hafen

STICHWORT

Skoda Roomster

Motor: 3-Zylinder-Diesel mit 5-Gang-Getriebe (Greenline)
Hubraum: 1199 ccm
Leistung: 75 PS / 4200 U/min
Drehmoment: 180 Nm / 2000 U
Verbrauch: 4,2 Mix, 5,0 Stadt, 3,7 Überland
Masse: 4,21 m lang, 1,68 m breit, 1,60 m hoch, Kofferraum 509–885 Liter
CO₂-Emissionen: 109 g/km
Energieeffizienz-Kat.: A
Preis: ab 25 440 Fr. (25 490 Fr.)

Der Flâneur d'Or geht an Naters

Viele Städte und Gemeinden erkennen zunehmend die Bedeutung des Fussverkehrs in bezug auf Mobilität, Gesundheit, Umwelt und Lebensqualität. Um diese Bestrebungen zu honorieren, zeichnet der «Flâneur d'Or 2011 – Fussverkehrspreis Infrastruktur» bereits zum siebtenmal Projekte aus, welche dem Zufussgehen einen wichtigen Stellenwert einräumen. Den Hauptpreis gewinnt die Gemeinde Naters VS, die auf dem stillgelegten Trasse der ehemaligen Furka-Oberalp-Bahn (FO) einen kombinierten Fuss- und Veloweg als «fil rouge» durch das Dorf eingerichtet hat. Der Wettbewerb wird organisiert von «Fussverkehr Schweiz», dem Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger, in Zusammenarbeit mit dem VCS und unterstützt vom Bundesamt für Strassen, der Signal AG und zwei privaten Stiftungen. (pd)



Bild: Pirelli

Pirelli zeigt Kurven

Diese Woche hat der Reifenhersteller Pirelli seinen neuen Kalender in New York vorgestellt. Die 39. Ausgabe des legendären Pirelli-Kalenders ist dieses Jahr erotischer als auch schon und

zeigt Bilder des Fotografen Mario Sorrenti, der schöne Frauen wie die Holländerin Saskia de Brauw (im Bild) sowie auch Kate Moss und Milla Jovovich auf Korsika ins rechte Licht gerückt hat.

Anzeige

100 Fussgängerstreifen im Test des TCS. Der Stromer Nissan Leaf unter der Lupe. Bordverpflegung: So kocht Gate Gourmet. Tipps für Navigationssysteme. Kompaktkamera gewinnen.

Der «Touring» bringt's.

Diese Woche im Briefkasten.

