

Ein Europa-Zug für die Schweiz

Überlegungen zu einer direkten Bahnverbindung von Interlaken via Basel und Paris nach Brüssel.

Kurt Metz Den Vorschlag des Berner Oberländer Tourismusfachmanns Rolf Widler für die Bahndirektverbindung von Interlaken über Bern – Basel – Strassburg – Paris Charles de-Gaulle TGV – Lille nach der EU-Hauptstadt Brüssel finde ich umsetzungswürdig. Er würde den grenzüberschreitenden Tages-Schienenverkehr aus der Schweiz massgeblich beleben und quasi als Leuchtturm für zeitgemässe Mobilität dienen. Ursprünglich war die Idee, den Beamten, die nun für Reisen unter fünf Stunden nicht mehr fliegen dürfen, ein umsteigefreies Angebot zu machen. Sie alleine würden den Zug aber nie füllen. Zu den Zielgruppen gehören auch Politiker und Lobbyisten, Geniesser (Stichwort «Moules et frites») und Touristen (in beiden Richtungen). Zu Brüssel als Ziel gesellten sich die Städtedestination Paris mit dem Disneyland und der schlanke Anschluss in Lille nach London. Dieses ist das aus der Schweiz mit Abstand am meisten angeflogene Ziel.

Das Projekt hat allerdings nur dann eine Chance, wenn es pragmatisch angepackt wird: mit einem Zugpaar beginnen und dieses aus der bestehenden und auf dieser Strecke durchgehend einsetzbaren TGV-Flotte mieten. Also keine massgeschneiderte, teure Schweizer Sonderanfertigung bestellen, denn nur so geht es ohne langwierige und teure Anpassungen und Zulassungen. Der Service an Bord muss zwar gleichziehen mit der Business Class der Europa-Fliegerei. WLAN ist essenziell, ebenso genügend Platz zum Arbeiten – zwei klare Pluspunkte gegenüber dem Fliegen.

Bahnfahrt darf etwas kosten

In der 2. Klasse könnte man nebeneinanderliegende Sitze ein wenig teurer als einen einzelnen Sitzplatz verkaufen und so eine Art Premium Economy mit mehr Ablageplatz und Bewegungsfreiheit schaffen. Die Reisevariante in einer Richtung Zugfahrt und in der anderen Richtung Flug mit einem Ticket erachte ich als selbstver-

ständig. Wenn man sich die herrschenden Monopolflygpreise der Swiss ab Zürich nach Brüssel anschaut, dann darf die Bahnfahrt auch etwas kosten: Ein Blick in ein Flugportal für Billigtickets ergab für einen Montagmorgen im März hin (7.40 Uhr) und am folgenden Mittwochabend zurück (19.00 und 19.55 Uhr) eine Preisspanne von 435 bis 703 Franken ohne Gepäck, ohne Anreise an den Flughafen Zürich und ohne Transfer ins Brüsseler Stadtzentrum.

Nun liegt es an Konsumenten- und Lobbyorganisationen aus der Bahnwelt, den Nutzniessern im Incoming-Tourismus (Schweiz Tourismus, Bern Welcome, Jungfraubahnen, etc.), den Bahnreiseveranstaltern und natürlich den politischen Parteien, massiven Druck auf die Entscheidungsträger und so auf die SBB auszuüben. Dann wird es möglich, dass der Schweizer Europa-Zug vor der Zustimmung zum Rahmenabkommen mit der EU in Brüssel einfährt.

>>> La Suisse occidentale doit se réveiller

Les deux axes majeurs de la Suisse occidentale vers la France sont donc ceux de Genève à Mâcon (le TGV Léman Mont-Blanc) et de Vallorbe à Dijon/Montbard, via les branches Est et Ouest du TGV Rhin-Rhône.

La stratégie de financement de ces deux axes est très différente. Le TGV Léman Mont-Blanc est avant tout un projet suisse, conçu et planifié pour relier Genève à Paris; son financement, estimé par le bureau Bonnard & Gardel à 2,7 milliards de CHF (valeur 1992), pourrait être entièrement pris en charge par notre pays. A l'image du consortium qui avait piloté le projet initial, il serait heureux de ressusciter le quatuor de banques et de bureaux d'ingénieurs pour relancer la ligne nouvelle Genève – Mâcon dans un cadre économique minimisant le recours au financement public.

L'aménagement des deux branches Est et Ouest du TGV Rhin-Rhône constitue un projet essentiellement français. En

rappelant les aides financières apportées par la Confédération pour la réalisation de tronçons hors de nos frontières (110 millions d'euros pour la réhabilitation de la ligne des Carpates, entre Bellegarde et Bourg-en-Bresse, 100 millions de CHF pour l'aménagement de la branche Est du TGV Rhin-Rhône), une nouvelle contribution financière suisse pourrait accélérer les extensions de l'actuel TGV Rhin-Rhône, et plus précisément ses branches Est et Ouest.

Pour les deux projets de Genève – Paris via Mâcon et Lausanne – Paris via Vallorbe, aucun montant financier n'est, à notre connaissance du moins, planifié ni en France, ni en Suisse. L'étape d'aménagement 2025-2035 du PRODES a été approuvée par le Parlement en juin 2019. Elle ne comporte aucun projet en rapport avec les relations TGV de la Suisse occidentale vers la France; sur son montant de 12,9 milliards et sa durée de 10 ans, il n'est pas exclu d'imaginer des rocades

avec des projets planifiés aujourd'hui, mais renvoyés à plus tard ou revus à la baisse.

Du « flygskam » au « tagskryt »

Avec une ligne à grande vitesse de Genève à Lausanne (20 minutes de trajet) puis de Lausanne à Berne (30 minutes), les voyageurs pourraient rallier Paris en 2h15 depuis Genève, 2h35 depuis Lausanne et 3h05 depuis Berne. Grâce au contournement TGV de Paris, Londres serait atteinte en 4h25 depuis Genève, 4h45 depuis Lausanne et 5h15 depuis Berne, des durées compétitives avec celles de l'avion pour un déplacement de centre à centre.

En résumé, relançons le TGV Léman Mont-Blanc, et achevons le TGV Rhin-Rhône: la Suisse occidentale sera alors véritablement au cœur de l'Europe ferroviaire à grande vitesse. La honte de prendre l'avion, « flygskam », fera alors place au « tagskryt », la fierté de rouler en train!