



# Frankreich – Info

Herausgeber : Französische Botschaft  
- Presse- und Informationsabteilung -  
Pariser Platz 5 - 10117 Berlin  
E-Mail: info@botschaft-frankreich.de  
Internet: www.botschaft-frankreich.de

2011

## 30 Jahre TGV

### Eröffnung der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone

#### Rede von Staatspräsident Nicolas Sarkozy

- Auszüge -

#### Bahnhof Belfort-Montbéliard, 8. September 2011

Gerade (...) haben wir ein neues Teilstück der Hochgeschwindigkeitsstrecke in unserem Land in Betrieb genommen: die *LGV Rhin-Rhône*. (...)

Diese neue Hochgeschwindigkeitsstrecke bietet einen doppelten Grund stolz zu sein. Zunächst einmal weil es sich um die erste in Frankreich gebaute Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen verschiedenen Regionen handelt, die nicht über Paris verläuft. (...) Frankreich darf sich nicht nur auf Paris reduzieren. Unsere Raumordnungspolitik hat zu lange die Bedeutung einer Verbindung zwischen den großen regionalen Metropolen ignoriert, wie wir sie jetzt zwischen Dijon, Besançon, Mulhouse und weiter bis Straßburg bzw. Lyon verwirklichen.

Des Weiteren ist diese neue Hochgeschwindigkeitsstrecke in Wirklichkeit viel mehr als ein einfaches Bindeglied zwischen den drei großen Regionen Burgund, Franche-Comté und Elsass. Die Verbindung des Rheinbeckens mit dem Rhonebecken bedeutet eine Stärkung einer historischen Rolle Frankreichs: die des Bindeglieds, die der Brücke zwischen dem europäischen Rheineinzugsgebiet, von der Schweiz über Deutschland bis nach Holland, einerseits und dem Mittelmeer andererseits. Seit der Eröffnung der Strecken TGV Nord nach Großbritannien und TGV Ost nach Deutschland hat Frankreich unermüdlich weiter am Ausbau seines Hochgeschwindigkeitsnetzes zu den Metropolen unserer wichtigsten europäischen Nachbarn gearbeitet. Noch heute befindet sich die Hälfte aller Hochgeschwindigkeitsstrecken Europas in Frankreich. Die Rhein-Rhone-Strecke stellt eine weitere entscheidende Etappe bei der Schaffung eines wirklich europäischen „Hochgeschwindigkeits-Schienennetzes“ dar.

Die Identität der Geldgeber zeugt übrigens von dieser europäischen Zielsetzung: An den insgesamt 2,6 Milliarden Euro Investitionskosten für dieses Projekt beteiligte sich der französische Staat mit 1,7 Milliarden Euro, die Gebietskörperschaften der drei Regionen investierten 650 Millionen Euro und die Restsumme wurde von der Europäischen Union und unserem Nachbarn, der Schweiz, beglichen (...).

Ich weiß, wie sehr der Start der 2. Bauphase dieser Hochgeschwindigkeitsstrecke erwartet wird, die im Osten Mulhouse und im Westen Dijon anbinden und so das 140 km lange Teilstück erweitern soll, das wir heute hier einweihen. (...) Wir werden den Terminplan einhalten.

Angesichts der Fortschritte, die in den Gesprächen zwischen dem Staat, dem Schienennetzbetreiber Réseau ferré de France (RFF) und den Gebietskörperschaften erzielt wurden, habe ich angeregt, dass

alle Geldgeber noch vor Ende dieses Jahres ein Absichtsprotokoll unterzeichnen, damit wir spätestens bis 2014 mit den Arbeiten beginnen können. (...)

Und ich erlaube mir deshalb Ihnen zu sagen, dass Frankreich selbst in solchen Zeiten der Wirtschaftskrise, wie sie die Welt gerade erlebt, an seiner Investitionsentscheidung festgehalten hat. Das ist entscheidend. Ich möchte, dass wir der allzu leichten Versuchung widerstehen, in Zeiten der Krise die Investitionen in die Zukunft zu verringern, weil wir nicht den Mut haben, die laufenden Kosten zu reduzieren. (...)

Neben der Rhein-Rhone-Verbindung haben wir beschlossen, dass Netz um vier weitere Hochgeschwindigkeitsstrecken zu erweitern: den Süd-Ast Europa-Atlantik, um die Süd-West-Achse 2 Stunden näher an Paris heranzurücken; die 2. Phase der TGV Ost-Achse nach Straßburg und Deutschland, wir müssen aufhören zu behaupten, dass Straßburg... wir wollen es zur Hauptstadt Europas machen, wenn man nicht einmal in der Lage ist, den Hochgeschwindigkeitszug dorthin zu bringen. Das macht doch keinen Sinn. Niemand kann diesen Worten glauben, also müssen wir es einfach machen; die Strecke Bretagne-Pays de Loire zur besseren Anbindung des Westens und die Umfahrungen von Nimes und Montpellier für eine bessere Anbindung zum Languedoc-Roussillon und nach Spanien. (...)

20 Jahre lang hatte Frankreich jährlich ein Projekt für Hochgeschwindigkeitsstrecken, jetzt haben wir vier. Das spricht deutlich für die beispiellosen Anstrengungen zugunsten von Großprojekten und des Schienenverkehrs. Dort wo die Finanzierungsagentur für Verkehrsinfrastrukturen im letzten Zeitraum jährlich 1 Mrd. € in die Bahn investierte, haben wir die Investitionen des Staates in den Zugverkehr für den Zeitraum 2011-2014 um das 2,5-fache erhöht. Der Schienenverkehr hat für uns Vorrang.

Diese Entscheidungen dürfen sich jedoch nicht nachteilig auf das bereits bestehende Netz auswirken. So groß der Erfolg der Hochgeschwindigkeitsstrecken auch ist, so werden sie doch nur von 15 % der Reisenden genutzt. 85 % nutzen die anderen Strecken. (...)

Der TGV, das ist Frankreich! Die Bahn ist Frankreich! Und es ist eine nationale Anstrengung. (...)

Ich möchte noch kurz eine Sache erwähnen, die ich noch außergewöhnlicher finde: Seit seiner Einführung hat der TGV 2 Milliarden Reisende transportiert. 2 Milliarden ohne einen einzigen nennenswerten Unfall. (...)

Täglich nehmen etwa 300 000 Menschen den TGV. Deshalb ist er für uns ein so wichtiges Thema. Der Erfolg des TGV ist der Beharrlichkeit und den vorausschauenden Bemühungen zu verdanken. Nach dem ersten Ölschock 1974, als das Programm gestartet wurde, hatte niemand mit einem solchen Erfolg gerechnet, mit diesem Erfolg der Industrie. Wir müssen allerdings weiter in den TGV investieren, denn der TGV von morgen ist ein anderer als der von heute. (...) Wir werden viel in die neue Generation von Hochgeschwindigkeitszügen investieren, die deutlich sparsamer im Verbrauch sind, eine höhere Transportkapazität besitzen und sich leichter an die verschiedenen Schienennetze anpassen lassen.

Neben dem TGV selbst müssen wir alles dafür tun, dass unser technologisches Leistungsvermögen, unsere Erfahrungen und die anerkannte Qualität unseres Bahnsystems Früchte tragen, damit wir unseren Industriezweig im Schienenverkehr stärken und uns Marktanteile im Ausland sichern können.

Aus diesem Grund werden wir 150 Millionen Euro in den TGV der Zukunft investieren. (...)