



Nächster Halt: Belfort

Grenzverkehr Jahrelang vernachlässigten Paris und Bern den Regionalverkehr zwischen Frankreich und der Westschweiz. Jetzt soll die Bahn um Genf und im Jura helfen, das Verkehrschaos auf der Strasse zu lindern.

Tobias Gafafer, Delle

Der Grenzbahnhof Delle im Jura erwacht allmählich aus dem Dornröschenschlaf. Auf französischer Seite wird die stillgelegte Strecke nach Belfort zurzeit für 110 Millionen Euro neu gebaut. Erstmals seit 1992 sollen ab 2018 wieder Regionalzüge bis Delsberg und Biel fahren. «Endlich!», sagt David Asséo, der umtriebige ÖV-Delegierte des Kantons Jura. Seit Jahren kämpft der frühere VCS-Mitarbeiter für die Wiederinbetriebnahme, räumte mit Freiwilligen das überwucherte Bahntrasse. Gerade in Frankreich bedurfte es viel Geduld, bis das Projekt, an das Bern 25 Millionen beisteuert, aufgeleitet war. In der zentralen Phase half, dass EU-Kommissar Pierre Moscovici, der aus der Franche-Comté stammt, als Finanzminister amtierte.

Der Jura, der den Stand der Arbeiten jüngst mit den SBB und französischen Partnern Journalisten vorstellte, erhält im TGV-Bahnhof Belfort-Montbéliard, einem futuristischen Bau im Niemandsland, Anschluss an die Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Paris. Vor allem aber soll die Bahn die Strasse entlasten. Am Morgen wälzen sich Autokolonnen aus dem Grossraum Belfort, der über 300 000 Einwohner zählt, in die Region, etwa zur Parisienne-Fabrik. Die Zahl der Grenzgänger hat in den letzten Jahren wie anderswo in der Westschweiz stark zugenommen.

Genf plant S-Bahn wie in Zürich

Delle-Belfort ist ein Beispiel für das Revival der Bahn. Lange fristete der Regionalverkehr zwischen Frankreich und der Normandie ein Nischendasein, während Paris ins prestigeträchtige TGV-Netz investierte. Nun versucht die Schweiz, mit den französischen Nachbarregionen den Rückstand wettzumachen. Das ambitionierteste Projekt ist in

Genf im Bau. Die 16 Kilometer lange, primär unterirdische S-Bahn-Linie Ceva soll ab 2019 die Rhonestadt mit Annemasse und dem französischen Hinterland verbinden. Zwar verkehrte früher ein Bummelzug, aber ohne Anschluss ans Netz der SBB.

Der Bund und der Kanton Genf investieren rund 1,6 Milliarden Franken in das Projekt, die französische Seite 234 Millionen Euro. Die Durchmesserlinie ist das Kernstück einer grenzüberschreitenden S-Bahn, deren Dimension mit der Zürcher S-Bahn vergleichbar ist. Sie soll den boomenden Grossraum, der immer enger zusammenwächst, besser erschliessen. Der ÖV hat nicht mit der rasanten Entwicklung Schritt gehalten. Über 60 000 Pendler überqueren täglich die Grenze und sorgen auf den Strassen für ein Verkehrschaos.

Zwei Länder, zwei Systeme, andere Prioritäten

Länderübergreifende Projekte sind komplex. Mit Ausnahme des TGV hat die Bahn in Frankreich einen tieferen Stellenwert als in der Schweiz. Trotz der Dezentralisierung läuft wenig ohne Paris, die finanziellen Mittel sind knapp. «Der Regionalverkehr wird immer noch stiefmütterlich behandelt», sagt Olivier François (FDP/VD), Präsident der ständerrätlichen Verkehrskommission. Die Initiative sei stets von der Schweiz ausgegangen. Erschwerend wirkt zudem, dass sich die zwei Bahnsysteme unterscheiden, was zu Mehrkosten führt.

Olivier Baud, Leiter des Neuenburger ÖV-Amtes, weiss davon ein Lied zu singen. Auch sein Kanton kämpft mit langen Staus. Über 10 000 Grenzgänger fahren täglich mit dem Auto durch das pittoreske Tal bei Le Locle in die Schweiz. Die meisten arbeiten in der Uhrenindustrie, die in den letzten Jahren boomte. Wann die geplante Umfahrungsstrasse

gebaut wird, ist seit dem Nein zur teureren Vignette 2013 offen.

«Wir wollen die Grenzgänger auf die Bahn bringen, aber es ist einfacher gesagt als getan», sagt Baud. Die Strecke La-Chaux-de-Fonds-Besançon ist komplett veraltet, es verkehren kaum Züge. Auf Schweizer Seite gibt es diverse Ideen, etwa einen Shuttle-Betrieb bis ins französische Morteau. Die Region Bourgogne-Franche-Comté will nun 12 Millionen Euro investieren. Das reicht gerade, um die Strecke zu retten. Baud spricht von einem ersten Schritt. Bis der grenzüberschreitende ÖV auch im Neuenburger Jura funktioniert, muss er sich wohl noch länger gedulden.

Bahn-Revival im Grenzverkehr nach Frankreich



Quelle: BAV/Grafik: stb



Der Jura rückt mit dem neuen Anschluss ans TGV-Netz bei Belfort näher an Paris.



Die Bahnstrecke von Biel und Delsberg soll nicht mehr an der schweizerisch-französischen Grenze enden.