

TGV-Anschluss in Belfort ab 2018

Eine Regionallinie zwischen der Westschweiz und Frankreich wird mit grossem Aufwand reaktiviert.

Roland Arnet Die Bahnstrecke Delémont – Delle – Belfort erwacht im Spätherbst 2018 aus dem Dornröschenschlaf. Auf dem alten Streckenprofil werden seit 2014 auf französischer Seite die Geleise neu aufgebaut und in der Gemeinde Meroux im Bahnhof Belfort-Montbéliard gibt es Anschluss an die TGV-Linie Rhin-Rhône. Die TGV-Neubaustrecke wird rechtwinklig überquert und die Brücke wird als Haltestelle genutzt. Nur 100 Meter Wegstrecke muss der Zugpassagier beim Wechsel vom Regionalzug zum TGV aufwenden, mit dem Lift ist es noch kürzer.

Im September 1992 wurde der durchgehende Personenverkehr von Delle nach Belfort und im Juni 1993 auch der Güterverkehr über Delle eingestellt. Am 27. Mai 1995 verkehrte der letzte Personenzug von Boncourt nach Delle. Doch bereits 2001 geschah ein Umdenken mit dem Planentscheid zur TGV-Linie Rhin-Rhône. 2004 fiel in der Schweiz der politische Entscheid, die SBB-Strecke wieder bis Delle zu verlängern, die Wiedereröffnung erfolgte am 10. Dezember 2006.

Einst eine wichtige Transitachse

Ein geschichtlicher Rückblick zeigt, wie wichtig der verlorene Krieg von Frankreich mit dem deutschen Kaiserreich 1870/71 für die jurassischen Gemeinden war. Das Elsass ging 1871 an Deutschland, und für die Chemin de fer de l'Est (EST) endete die seit 1844 bestehende direkte Verbindung mit Basel. Mit Hochdruck wurde von der EST die Umgebungsbahn für das Elsass von Belfort nach Delle gebaut und am 13. August 1872 in Betrieb genommen. Die Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) betrieb bereits die Strecke Montbéliard – Morvillars – Delle und gründete auch die Chemin de fer Porrentruy–Delle (PD). Die PD war mit dem Bau bis Porrentruy noch nicht fertig, als die EST Delle erreichte, und eröffnete am 23. September 1872.

Die 1871 unter Mithilfe der EST gegründete Berner Jurabahn (JB) hatte das Ziel, die Strecke Porrentruy – Delémont – Basel schnellstmöglich zu bauen. Eine Zweigstrecke sollte Delémont mit Biel verbinden. Die JB übernahm bald auch die PD und die Gesamtstrecke von Delle bis Basel wurde am 30. März 1877 eröffnet, die Zweigstrecke nach Biel am 24. Mai 1877. Insgesamt wurden 32 Millionen Franken investiert, davon 18,5 Mio. vom Kanton Bern, 7,4 Mio. von den jurassischen Gemeinden, 4 Mio. von der EST, 1,4



Baustelle am Bahnhof Grandvillars.

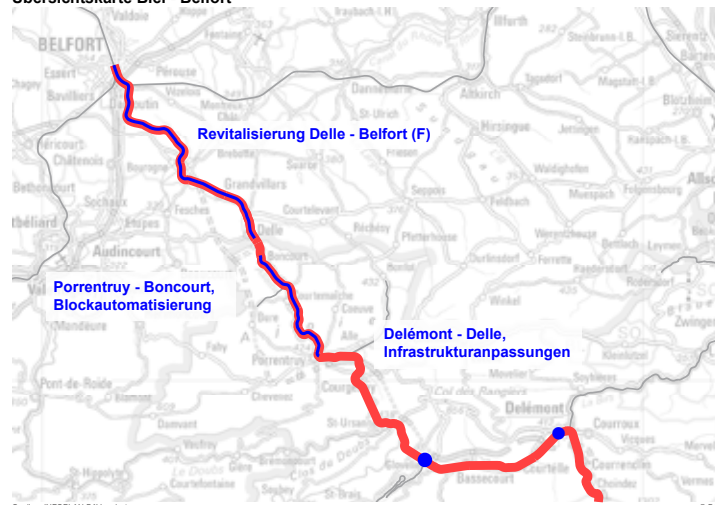
Bild: R. Arnet

Mio. von privaten Aktienzeichnern, 0,5 Mio. vom Kanton Basel-Stadt und 0,3 Mio. kamen aus Biel und Umgebung. Die Strecke via Porrentruy war 1913 bezüglich der Transitgütermenge schweizweit auf dem 4. Rang und auch im internationalen Personenverkehr eine wichtige Verbindung. 1915 wurde die Strecke Delémont – Biel durch den Grenchenbergtunnel stark verkürzt, und bereits 1933 war diese wichtige Transitachse von Biel nach Delle durchgehend elektrifiziert. Mit der Gründung der SNCF 1938 wurden PLM und EST verstaatlicht. 1957 fällte die SNCF den endgültigen Entscheid, die geplante Elektrifizierung nicht durchzuführen. 1967 wurde der neu aufgebaute Grenzbahnhof Delle feierlich eröffnet.

Zurück zur Reaktivierung der Strecke Delle – Belfort. Seit Ende 2006 ist Delle wieder am

SBB-Netz, und die Wiederinbetriebnahme bis Belfort war für 2011 vorgesehen. Doch die Finanzierungsvereinbarung – ein politischer Prozess – wurde erst 2014 mit Frankreich ratifiziert. 110 Mio. Euro sind für Strecke Delle – Belfort veranschlagt, davon bezahlen der Bund 24,7 Mio. und der Kanton Jura 3,2 Mio. Euro. Die Bauarbeiten sind in mehreren Bauabschnitten weit fortgeschritten (Schwellen- und Fahrleitungseinbau), andere weisen erst die verdichtete Fahrbahn auf. 2018 soll das ambitionöse Projekt den verdienten Abschluss finden. Ab dann werden SBB- und SNCF-Flirt den grenzüberschreitenden Verkehr besorgen. Sämtliche Bahnhöfe werden mit 150 m langen Perrons ausgerüstet, damit mit zwei Flirt-Kompositionen gefahren werden kann.

Übersichtskarte Biel - Belfort



Ein Schub für den grenzüberschreitenden Verkehr.
Grafik: BAV

Quellen: INFOPLAN-BAV, swisstopo

© BAV