

Direkt zum TGV Nach langer Zeit fahren hier bald wieder Züge durch.



Durch den Jura zum TGV

25 Jahre nach der Stilllegung der Bahnlinie von Delle nach Belfort wird diese Mitte 2018 wiedereröffnet. Die Schweiz finanziert diesen Zugang zum TGV mit. Auch der Jura zahlt und profitiert.

TEXT UND FOTOS HEINZ W. MÜLLER

Vor wenigen Wochen wurde das letzte Teilstück der Autobahn A16 Biel–Pruntrut mit Pauken und Trompeten eröffnet (der «Touring» berichtete). Die Bauzeit dauerte 30 Jahre und die Kosten beliefen sich auf 6,5 Milliarden Franken. Quasi im Schatten dieser 85 Kilometer langen Verbindung von Biel an die Landesgrenze geht ein «Konkurrenzprojekt» auf der Schiene seiner Vollendung entgegen. Mit der Wiederinbetriebnahme der 1872 eröffneten und vor 25 Jahren stillgelegten Strecke zwischen Delle und Belfort erhält der Jura direkten Anschluss ans Netz des französischen Hochgeschwindigkeitszugs TGV. Vermutlich ab Sommer oder Herbst 2018 verkehren von Biel bis zum TGV-Bahnhof Belfort-Montbéliard im Stundentakt neue Zweistrom-Züge von Stadler. Heute en-

den die SBB-Domino-Kompositionen nach einer Stunde und 21 Minuten im Grenzbahnhof Delle. Die Eidgenossenschaft lässt sich diese 22 Kilometer lange Verbindung (Fahrzeit: 15 Minuten) im Rahmen eines Kredits für den Zugang zu den europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecken über 25 Millionen Franken kosten.

Jura als Triebfeder

Und auch der Kanton Jura griff tief ins Portemonnaie: Er beteiligt sich mit 3,2 Millionen Franken am jetzigen Projekt. Einer, der fast zwei Jahrzehnte lang dafür gekämpft hat, ist David Asséo, Sektionschef beim jurassischen Umweltamt: «Ich habe den Mut nie verloren. Nach schwierigen Verhandlungen zwischen der Schweiz und Frankreich war 2013 der notwendige Kredit gesichert, um die Pläne umzusetzen»,

schwärmt der Genf-Jurassier. Und er versäumt es nicht, darauf hinzuweisen, dass der teuer erkaufte Zugang vom Jura zum TGV Rhin/Rhône mit Verbindungen via Dijon nach Paris und Südfrankreich nicht nur Fernverkehrsreisenden zugutekommt: Asséo hofft, dass die vielen tausend französischen Grenzgänger, die Tag für Tag aus dem Raum Belfort-Montbéliard meist per Auto bis hinunter nach Biel zur Arbeit gelangen, vermehrt auf den Zug umsteigen. Entsprechend gross ist deshalb auch das



David Asséo hat den Mut nie verloren.

finanzielle Engagement des Departements Burgund/Franche-Comté, der Region Belfort sowie des französischen Staats. Insgesamt schlägt das binationale Bauprojekt mit 110 Millionen Euro zu Buche.

Der Transport von Belfort zum TGV-Bahnhof, im Moment von Shuttles gewährleistet, wird in gut einem Jahr auf Bahnbetrieb umgestellt. Dann verbinden täglich auch mehrere französische Zugpaare Belforts Zentrum mit Delle, wo auf SBB-Züge umgestiegen werden kann. ♦

20 KURSPAARE PRO TAG

Genf, Lausanne, Bern, Zürich und Basel: Diese Städte werden ein- oder mehrmals täglich direkt mit Train-à-grande-vitesse-Zügen (TGV) der Betriebsgesellschaft TGV Lyria (SNCF/SBB) bedient. Hauptziel ist Paris; ab Genf werden noch Marseille/Nizza und Montpellier, ab Basel einmal täglich Marseille bedient. Im Winter gibt's dazu noch eine Verbindung Paris–Brig. Für

Neuenburg–Paris besteht ein Zubringer nach Frasnay, der TGV Paris–Bern fährt abends bis Interlaken-Ost. Das Grundangebot besteht aus einstöckigen TGV-Kompositionen, die saniert worden sind und in der 1. Klasse meist mit Verpflegung am Sitzplatz aufwarten. Einige Kurspaare ab Genf und Zürich werden mit topmodernen Doppelstockwagen («Duplex») geführt.