

Hintergrund

Harziges erstes Jahr für wiederbelebte Bahnlinie

ÖV Die Bilanz der wiedereröffneten Bahnlinie Biel–Delle–Meroux TGV, an der sich die Schweiz mit rund 28 Millionen Franken beteiligte, ist ernüchternd. Nach wie vor fahren die meisten französischen Grenzgänger mit dem Auto zur Arbeit, zum Teil bis nach Biel.

Heinz W. Müller

Der Regioexpress RE1870, eine Zwei-Strom-Komposition der SBB, setzt sich an einem November-Werktag um 9.19 Uhr auf Gleis 2 des Bahnhofs Biel in Bewegung. Ziel: Meroux TGV, also der Umsteigebahnhof TGV Belfort-Montbéliard (F). Er ist eher unterdurchschnittlich besetzt; spätestens in Delémont entleert sich der Zug definitiv. Ab der jurassischen Kapitale hält der «Flirt» bis ans Ende des Pruntrut Zipfels an elf Stationen.

Der zur «Bummler»-Linie mutierte Regioexpress, der pro Tag und Richtung zehnmals verkehrt, bedient ab dem Grenzbahnhof Delle bis zum TGV-Bahnhof Meroux nochmals drei Bahnhöfe in der französischen Pampa, um dann nach einer Fahrt von 1 Stunde und 36 Minuten endlich am Ziel einzutreffen. Kein Dutzend Bahnbenützer steigen aus, um später auf den TGV in Richtung Paris oder Südfrankreich umzusteigen; dort ist übrigens das Angebot just auf die Eröffnung der Bahnlinie Delle-Belfort hin leicht abgebaut worden.

Das haben sich die Promotoren der wiedereröffneten Strecke vor einem Jahr ziemlich anders vorgestellt. Heute benutzen laut Bundesamt für Verkehr täglich lediglich 200 Personen die SBB-Züge von Delle nach Meroux, je nach Quelle war ursprünglich die Rede von mehreren Tausend pro Tag. Der 1992 eingestellte Bahnbetrieb wurde Ende 2018 wieder aufgenommen. Insgesamt investierten die beiden Länder dafür 110 Millionen Euro in die einst bedeutende Bahnstrecke, die aufs Jahr 1872 zurückgeht. Die Eidgenossenschaft legte im Rahmen des Anschlusses der Schweiz an den Hochgeschwindigkeitsverkehr 24,7 Millionen Schweizer Franken auf den Tisch, der Kanton Jura 3,2 Millionen Franken.

Ein Jurassier als Winkelried

Einer der Kämpfer für den Zugang des Juras zum TGV-Bahnhof war David Asséo, Delegierter des Kantons Jura für den Transport. Er holte nach jahrelangem Kampf die französischen Partner mit ins Boot, damit die stillgelegte, 22 Kilometer lange Linie wieder in Betrieb genommen werden konnte. Denn ohne finanzielle Mittel der Franzosen sowie der EU hätten die ehrgeizigen Pläne nicht verwirklicht werden können. Für die französischen Partner stand der Zugang von Belfort zum TGV-Bahnhof im Vordergrund, der 2011 im Rahmen der neuen TGV-Linie Rhin-Rhône eröffnet wurde. Doch heute benutzen nur total 500 Reisende pro Tag die Anfahrt zum TGV-Bahnhof per Zug, davon stammt nur ein Drittel aus der Schweiz; man ist also weit von den prognostizierten Zahlen entfernt. Bis jetzt benutzen auch nur wenige Schüler im Einzugsgebiet die neue Verbindung nach Belfort.

Autofahrende steigen nicht um

Für beide Seiten sollte die Bahnstrecke Belfort-Meroux-Delle auch das Umsteigen auf den Zug begünstigen. Denn rund 2000 französische Grenzgänger begeben sich täglich mit dem Auto bis nach Delsberg, Moutier und Biel, wo sie zur Arbeit gehen. Doch bis jetzt erfüllten sich auch in dieser Hinsicht die Erwartungen überhaupt nicht: Die erst 2017 gänzlich eröffnete Transjurane, also die



In Biel ist die Nachfrage nach der direkten TGV-Verbindung geringer als gedacht. PETER SAMUEL JAGGI

Pikant ist, dass die SBB-Züge nicht bis Belfort Ville fahren dürfen, sondern nur bis zum TGV-Bahnhof in Meroux.

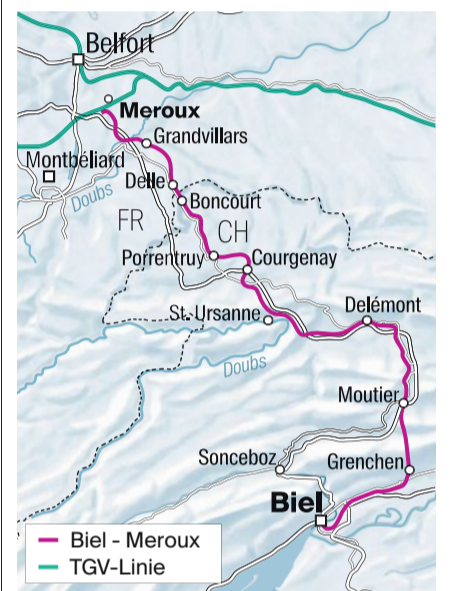
85 Kilometer lange Autobahn A13 Biel-Boncourt, sowie die französische N 1019, welche in die Region Belfort führt, sind zu attraktiv und viel zeitsparender.

David Asséo, der Promotor der wiedereröffneten Linie auf Schweizer Seite, führt den bis jetzt ziemlich ausbleibenden Umsteigeeffekt auch auf Unzulänglichkeiten in Frankreich zurück: Bauarbeiten in Belfort Ville haben im ersten Quartal des Jahres zur Folge gehabt, dass ausgerechnet der für Grenzgänger

wichtige erste Zug am Morgen in Richtung Schweiz nicht verkehrte und durch einen langsamen Bus ersetzt wurde. Die Strecke von Belfort bis zur Grenze wird werktags 15-mal angeboten, sechs davon durchgehend bis Delle.

Der Kanton Jura stehe in Kontakt zu den schweizerischen Unternehmen, damit die Grenzgänger bevorteilt würden, die auf den Zug umsteigen. «Das Umdenken braucht eben Zeit, zumal das Angebot der Züge ab Belfort im Ver-

Die Zugstrecke



GRAFIK: BT/ml

gleich zur Schweiz nicht optimal ist», sagt Asséo nach Rücksprache mit den französischen Partnern. Pikant ist übrigens, dass die SBB-Züge nicht bis und ab Belfort Ville fahren dürfen, sondern nur bis zum TGV-Bahnhof in Meroux, wo auf die französischen Kompositionen des Train express régional umgestiegen werden muss ... der französische Protektionismus lässt grüssen. Immerhin übernimmt der Staat die Betriebskosten der SBB-Züge von Delle bis Meroux. Dass der 7,4 Kilometer lange Bahnzubringer von Belfort bis zum TGV-Bahnhof noch nicht wie erwartet benützt wird, hat auch damit zu tun, dass die meisten per Auto anreisen; kommt hinzu, dass ab Belfort pro Stunde noch mehrere Busse den Zug konkurrenzieren.

«Am selben Strick ziehen»

David Asséo findet als Sprecher aller Beteiligten, dass es mindestens drei Jahre dauert, bis man eine aussagekräftige Bilanz ziehen kann. Auch das Bundesamt für Verkehr teilt diese Meinung: «Es ist normal, dass es eine gewisse Zeit braucht, bis ein solches Angebot auch wirklich genügend benützt wird», findet Mediensprecherin Florence Pictet. Die betroffenen Akteure müssten jedoch Begleitmassnahmen treffen, damit das Angebot besser genutzt werde. Dazu gehöre eine bessere Koordination. Die Eidgenossenschaft erwarte von allen Beteiligten, «dass sie am selben Strick ziehen». Laut Pictet wurde eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern des Kantons Jura und der Region Bourgogne-Franche-Comté, gebildet; diese soll Mittel finden, damit das Angebot für Grenzgänger, Schüler und Touristen verbessert wird.

Es wäre also verfehlt, bereits jetzt den Stab über der vor Jahresfrist aus dem Dornröschenschlaf geholten Bahnlinie zu brechen, obschon der französische Rechnungshof kürzlich den Betrieb aus wirtschaftlichen Gründen heftig kritisierte. Ein «Übungsabbruch» ist aber unwahrscheinlich, zumal die Verbindung für die nächsten Jahre finanziert ist. Und eines darf nicht vergessen werden: Die 85 Kilometer lange Transjurane-Autobahn liess sich die Eidgenossenschaft unter dem Strich 6,6 Milliarden Franken kosten – und kaum ein Hahn kräht heute danach.