

Umstrukturierung der Eisenbahnverbindungen zwischen Delémont und Belfort

Pressemitteilung der AEDTF-CH, 17. August 2023

Die *Europäische Vereinigung für die Entwicklung des Schienenverkehrs* (AEDTF) ist bestürzt über die einseitige Entscheidung der Region Bourgogne-Franche-Comté, die französisch-schweizerischen Verbindungen zwischen Biel, Delémont, Delle und Meroux TGV (Belfort-Montbéliard TGV) auf französischem Gebiet einzustellen.

Sicherlich, mit Fahrgastzahlen, die seit 2018 weit unter den Erwartungen liegen, könnte man meinen, dass es zu gewagt war, eine Eisenbahn für diese relativ dünn besiedelte Region wieder aufzubauen. Das ist nicht der Fall. Das Scheitern hängt mit einem ursprünglichen Beurteilungsfehler zusammen, da die Entscheidungsträger auf zwei voneinander unabhängige Reisepotentiale gesetzt haben (Pendelverkehr und Studium auf dem französischen Abschnitt und Zugang zum TGV beiderseits), was zu einem hybriden und überlagerten Betrieb führt, der keine direkte Verbindung zwischen Delémont und Belfort bietet.

Die Ströme zwischen den beiden bedienten Verkehrsknotenpunkten und darüber hinaus, die Grenzgänger, die Touristen und schließlich eine integrierte regionale Tarifierung wurden vergessen. Das wahre Mass für das Potenzial der Eisenbahnverbindung ist die Nutzung der parallel zur Eisenbahn verlaufenden Autobahn, doch muss die Schiene noch die rationellste und praktischste Lösung sein (ein Alltagszug).

Für unseren Verein, der sich der (Wieder-)Herstellung hochwertiger internationaler Verbindungen verschrieben hat, grenzt ein solches Versagen, insbesondere die hartnäckige Weigerung, es zu beheben, an Sabotage. Die Motive dafür sind schwer zu ermitteln. Die Ursachen des Versagens sind klar: obligatorische Umstiege in Meroux oder Delle, unzuverlässige Verbindungen in Meroux sowohl nach Belfort als auch zum TGV, unregelmässige Fahrpläne, extrem hohe Fahrpreise für kurze Strecken, direkte und vorteilhafte Konkurrenz durch die Busse von Optymo, fehlende Busverbindungen zu den Bahnhöfen, ganz zu schweigen von den unvorhergesehenen Ereignissen, die die Servicequalität regelmäßig beeinträchtigen.

Wir bedauern diese Entwicklung umso mehr, als wir uns von dem sogenannten „Fahrplan *Konvergenzen 2026*“ erhofft hatten, der Gegenstand langwieriger Verhandlungen zwischen den Beteiligten, insbesondere dem Kanton Jura und der Region Bourgogne-Franche-Comté, war. Dieser Fahrplan sah schliesslich vor, bis 2026 – nur sieben Jahre (!) nach der Wiedereröffnung der Strecke – stündliche Direktverbindungen zwischen Delémont und Belfort einzurichten. Dadurch wären in der Hauptstadt des Jura direkte Anschlussverbindungen zu den IC-Zügen entstanden, die Lausanne wieder mit Basel verbinden würden. Für alle Befürworter der Strecke ist die Entscheidung, diesen Fahrplan nicht einzuhalten, erschütternd und entmutigend.

Erschütternd, denn im öffentlichen Nahverkehr gilt gemeinhin, dass das Angebot die Nachfrage bestimmt; anders ausgedrückt: die Fahrgäste reagieren positiv, wenn sie einen guten Service vorfinden. Wir sind bereit, dem Versprechen der Region Glauben zu schenken, bis Ende 2025 in Delle einen regelmässigen Bahnsteig-zu-Bahnsteig-Service anzubieten, aber ehrlich gesagt bezweifeln wir angesichts der kurzen Strecken und Fahrzeiten, dass diese Faktoren allein ausreichen werden. Immerhin ist (noch?) nicht von einer Streckensperrung die Rede, doch dies schafft ein zusätzliches Hindernis. Es ist zu befürchten, dass Schweizer Reisende, die den TGV nutzen, alternative Reismöglichkeiten suchen werden, um nicht in Delle und dann wenige Minuten später erneut in Meroux umsteigen zu müssen.

Entmutigend, da während sich der Planet überhitzt, eine gerade erst wiederaufgebaute Eisenbahnlinie aus trivialen Gründen eingeschränkt wird, ganz zu schweigen von der Missachtung der Schweizer und jurassischen Steuerzahler, die ein Viertel der Rechnung bezahlt haben.

Diese Aktualität gibt uns zumindest die Gelegenheit, den Vorschlag unserer Vereinigung zu wiederholen, alle transjurassischen Beziehungen im Geiste der französisch-schweizerischen Partnerschaft neu zu überdenken und sich dabei direkt vom Léman Express inspirieren zu lassen, dessen Erfolg unbestreitbar ist und als Beispiel dienen soll. Wir bitten darum, schon jetzt die Schaffung einer ähnlichen gemischten Verwaltungseinheit zwischen der SBB und der SNCF zu prüfen, die in Zusammenarbeit mit den öffentlichen Körperschaften ein grenzüberschreitendes Netzwerk aufbauen soll, das beispielsweise den Namen *Jura Express* tragen könnte.

Wir fordern die Region Bourgogne-Franche-Comté vorerst auf, ihre Versprechen einzuhalten. Glücklicherweise ist es in Zukunft immer möglich, eine fragwürdige Entscheidung zu korrigieren und es besser zu machen.