

HGV-Anschlussstrecke Delémont–Belfort

Zusammenfassung der anlässlich einer von S. Meillasson organisierten Exkursion der «BahnJournalisten Schweiz» von den Vertretern der Bahnen erhaltenen Informationen.

Wiederaufbau Delle–Belfort und Stand der Bauarbeiten April 2017

Die neue Strecke wird auf ihrer ganzen Länge auf der alten Trasse erstellt. Sie weist einen minimalen Kurvenradius von 240 m auf; die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bewegen sich zwischen 60 und 110 km/h.

Der Unterbau der 22 km langen Strecke ist zu 95% erneuert. Die in EA 10/16 erwähnten Unwetterschäden sind auf die in dieser Gegend bei starken Regenfällen rasch gesättigten Böden und – als Folge davon – häufigen Überschwemmungen zurückzuführen, weshalb umfangreiche und zusätzliche Vorkehrungen für eine bessere Ableitung des Wassers getroffen werden mussten. Um die maximale Radsatzlast von 16 auf 20 t anheben zu können, musste zudem der wenig tragfähige Unterbau teilweise verstärkt werden. Auf der ganzen Strecke werden armierte Monobloc-Beton-schwellen verlegt, auch im Bereich von Weichen.

Wegen der erwähnten Überschwemmungen wurde auf den Ersatz von niveaugleichen Bahnübergängen durch Unterführungen verzichtet. 12 der ursprünglich 20 Bahnübergänge werden deshalb beibehalten und mit Barrieren gesichert, die restlichen 8 aufgehoben oder durch parallel bis zum nächsten Bahnübergang verlaufende Strassen ersetzt. Die auf der ganzen Strecke verwendeten Schienen vom Typ 50E6 (51 kg/m) werden im Bereich der Bahnübergänge in vorfabrizierte armierte Betonplatten («Dalles Edilon») mit Aussparungen für die Schienen verlegt. Die Strassenfahrzeuge dürfen die Bahnübergänge nur mit max. 30 km/h befahren, wobei die Automobilisten wegen der im Vergleich zum Niveau der Strasse erhöhten Anordnung der Edilon-Platten wie beim Befahren von Bremsschwellen zur Geschwindigkeitsverringerung gezwungen werden.

Um das Umgrenzungsprofil für elektrischen Betrieb mit 25 kV 50 Hz zu erreichen, musste bei Strassenbrücken das Gleis abgesenkt oder die Brückenplatte höher gesetzt werden.

1997–2004 werden im Werk Olten für rund 300 Mio. Fr. modernisiert, um den gesetzlichen, technischen und kommerziellen Anforderungen bis zur beabsichtigten Ausran-gierung 2036–2043 zu genügen. Die Wagen werden im Gegensatz zu den Re 460, welche das «2000» verloren haben, weiterhin als IC 2000 bezeichnet. Das Modernisierungsprojekt heisst IC 2020.

Die Wagenkästen werden ausgeschlachtet und neu ausgerüstet, teils mit neuen, teils mit aufgearbeiteten Komponenten. Teppiche und Sitzpolster werden ersetzt; neues

In Danjoutin, Morvillars, Grandvillars, Joncherey und Delle wurden P&R-Anlagen erstellt.

Kreuzungsmöglichkeiten entstehen in Meroux/Belfort-Montbéliard TGV, Grandvillars und Delle. Die Perrons sämtlicher Bahnhöfe sind 150 m lang und entsprechen den Anforderungen des französischen Behindertengesetzes.

Auf dem Abschnitt Belfort–Meroux/Belfort-Montbéliard TGV wird die Strecke mit dem Bloc Automatique Lumineux (BAL) ausgestattet, von dort bis Delle mit dem etwas kostengünstigeren Bloc Automatique à Permissivité Restreinte (BAPR) mit Achszählern.

Auf dem französischen Streckenabschnitt wird die Zugsicherung KVB installiert, in der Schweiz ETCS L1LS. Die Züge fahren mit gesenktem Pantografen in den Bahnhof Delle ein; der Systemwechsel (Stromsystem, Zugsicherung, Zugfunk) erfolgt im Stillstand.

Um zu vermeiden, dass Züge auf der Kreuzung mit der Hauptstrasse Boncourt–Delle, die sich unmittelbar vor dem Einfahrsignal Delle befindet, anhalten müssen, kann das Ausfahrtsignal von Boncourt nur geöffnet werden, wenn das Einfahrsignal Delle, das auf einer 25 m von der Staatsgrenze entfernten, auf Schweizer Boden stehenden neuen Signalbrücke montiert ist, ebenfalls offen ist.

In der Gegenrichtung steht zurzeit das Ausfahrtsignal von Delle und das Vorsignal zum Einfahrsignal Boncourt hinter der erwähnten Signalbrücke (siehe Bild). Bald wird auf der Delle zugewandten Seite der Signalbrücke ein neues Signal mit quadratischem Signalschirm montiert, das Halt, Warnung (Einfahrsignal Boncourt geschlossen) sowie die Vorsignal-Fahrbegriffe 1 und 2 anzeigen kann. Die französischen Ausfahrtsignale können nur auf Fahrt gestellt werden, wenn das Blocksinal nicht mehr Halt zeigt. Die Signalbrücke bildet auch die Grenze für die Anwendungen der jeweiligen nationalen Vorschriften.

Die Eigentumsgränze wird durch die Landesgrenze gebildet, bei Km 124.534 von Bern via Tavannes bzw. Km 464.574 von Paris.

Seit 10. April wird eine erste, 20 cm dicke Schotterschicht eingebracht, wobei die damit beauftragte Firma Colas Rail in Delle anfängt. Entlang der Strecke liegen an

Beleuchtungskonzept mit Leuchtdioden, neu positionierte Steckdosen in den Seitenwänden, Wickeltisch im WC des AD, evtl. des Bt, neue Mobilfunkverstärker, Branderkennungsanlage, neue Schiebetritte und weitere Massnahmen im Hinblick auf die Behindertentauglichkeit, neue Lackierung. Der Minibarlift im AD wird nicht ausgebaut, obwohl der Minibarservice auf Ende 2018 eingestellt wird. Gleichzeitig wird eine Revision R3.3 nach rund 7,2 Mio. km Laufleistung durchgeführt.

2018 werden 5 Fahrzeuge als Prototypen



Foto: J. Lüthard

mehreren Orten grosse Mengen Schotter bereit. Mit dem Setzen von Masten ist vor kurzem begonnen worden.

Die Aufnahmegebäude sind alle an Privatpersonen verkauft worden, mit Ausnahme desjenigen von Delle, in dessen Wartsaal auch ein Laden mit regionalen Produkten und ein Restaurant untergebracht sind. Der kommerzielle Betrieb soll im zweiten Semester 2018 aufgenommen werden.

Anpassung des schweizerischen Streckenabschnitts (Delémont–Delle)

In Delémont kann seit der Verlängerung der Gleise 1 und 2 um 70 m die äusserste Weiche Richtung Courtételle mit 60 km/h befahren werden. In Glovelier wurden die Gleisanlagen für gleichzeitige Einfahrten mit 60 km/h erneuert. In Courchavon, Courtemaiche, Grandgourt, Buix und Boncourt wurden die Perrons bereits für 2 FLIRT angepasst (Länge 150 m, Höhe 55 cm). In Courchavon und Buix wurden zusätzlich neue Publikumsanlagen geschaffen. Zu diesen Ausbauten siehe auch EA 8/12.

Als letztes Projekt wird von Sommer 2017 bis Dezember 2018 Bassecourt wieder zu einem Kreuzungsbahnhof ausgebaut, mit Haus- und Aussenperron, erschlossen durch eine Unterführung beim Km 93.523. Der Bahnübergang beim Km 93.292 wird geschlossen. Inbetriebnahme im Dezember 2018, Ende der Abschlussarbeiten Juni 2019, Kosten des Projekts 23 Mio. Fr. g

modernisiert, die Serieproduktion soll 2019–2025 laufen. Der Zusatzaufwand für eine GBT-Zulassung wird zurzeit geprüft.

SBB/Betrieb und Verkehr CFF/Exploitation et trafic

Die Transportpolizei der SBB (TPO) testet 20. März 2017 bis Ende Oktober in Zürich und Lausanne den Einsatz von Kameras, die Polizisten auf sich tragen, sogenannte Bodycams. Die Polizisten setzen die Bodycams