

# Züge Delle – Belfort erst im zweiten Halbjahr 2018

Als wir vor einem Jahr letztmals über den Wiederaufbau der SNCF-Strecke Delle – Belfort berichteten, ging man offiziell noch von einer Betriebsaufnahme im Dezember 2017 aus [1]. Schon damals zeichnete sich indes eine Verzögerung ab. Inzwischen ist klar, dass frühestens im Juni 2018, allenfalls auch erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 die Züge rollen werden. Durchgehende Fahrten von Biel und Delémont bis ins Stadtzentrum von Belfort, das durchaus touristisches Potential aufweist, wird es allerdings nicht geben [2].

Bei einer Streckenbesichtigung am 22. April 2017 waren der Unterbau sowie die Hochbauten mehrheitlich fertiggestellt. Am Oberbau wurde gearbeitet, teilweise standen schon die Fahrleitungsmasten oder lagen bereit. Die Strecke wird mit 25 kV / 50 Hz elektrifiziert.

Von den 20 Niveauebergängen bleibt ein Dutzend bestehen und wird mit Schranken gesichert. Das ist angesichts der französischen Vorschriften bemerkenswert: In anderen Fällen wurden zu reaktivierende Eisenbahnstrecken zu „Tram-Train“-Linien herabgestuft, um niveaugleiche Übergänge zu ermöglichen. Zwischen Delle und Belfort löst man das Problem mit Geschwindigkeitsbeschränkungen: Züge dürfen Niveauebergänge mit höchstens 70 km/h passieren, was wegen der vielen engen Kurven kein grosser Nachteil ist. Strassenfahrzeuge dürfen die Schienen nur mit 30 km/h queren. Da die Rechtslage eine solche Beschränkung nur innerorts zulässt, werden die Übergänge durch Versetzen der Ortstafeln in die Ortschaften integriert!

Im Oktober 2017 soll der Einbau der Sicherungsanlagen beginnen. Bis und mit Delle kommt das französische Zugsicherungssystem KVB zur Anwendung. Bereits ab Delle wird das Schweizer System Euro-ZUB / Euro-Signum mit ETCS-Balisen installiert. Die Schnittstelle zwischen den Systemen von SNCF und SBB in Delle wird durch Alstom realisiert.

Ab der Betriebsaufnahme werden zehn SBB-Zugpaare Biel über Delle mit Meroux, wie die Station direkt oberhalb des Bahnhofs Belfort-Montbéliard TGV kurioserweise heisst, verbinden. Dort besteht perrongleicher Anschluss zu den SNCF-Zügen nach Belfort-Ville. Weitere sechs SNCF-Züge bedienen die Strecke Belfort – Delle, wo Anschluss an die SBB-Züge Richtung Biel bestehen soll. Die Fahrzeit von Delémont nach Belfort wird eineinviertel Stunden betragen. Ob das Angebot genügend attraktiv ist, um einen Teil der 7700 französischen Pendler anzuziehen, die täglich mit dem Auto in den Kanton Jura zur Arbeit fahren, bleibt abzuwarten.

Die SBB werden frankreichtaugliche Flirt RABe 522 einsetzen, zwischen Biel und Porrentruy mehrheitlich als Doppelseinheiten. Die SNCF verfügt derzeit noch nicht über in beiden Ländern einsetzbare Regionalverkehrs-Züge, was ein Grund für das suboptimale Betriebskonzept sein dürfte. Dem Vernehmen nach gibt es Bestrebungen der französischen Region Grand-Est, den Betrieb der Linie Delle – Belfort auszuschreiben, was den Weg für ein neues, besseres Fahrplankonzept ebnen könnte.



Oben: Im künftigen Bahnhof Grandvillars verbindet, wie in Delle, eine Überführung mit Treppen und Aufzügen die beiden Perrons (Foto: K. Woker, 5. April 2017).

Unten: Ein Domino-Pendelzug fährt als Regionalzug 7668 Delle – Porrentruy am künftigen SNCF-Einfahrtsignal des Bahnhofs Delle vorbei (Foto: J. Lüt-hard, 20. April 2017).

In den letzten Jahren haben die SBB die Strecke Delémont – Delle bereits umfassend erneuert. Mehr als 20 Millionen Franken flossen allein in die Modernisierung des hinteren Abschnitts von Porrentruy nach Delle. 2010 wurde der automatische Streckenblock zwischen Porrentruy und Boncourt eingeführt; 2012 wurden die Fahrleitung auf dem gleichen Abschnitt vollständig erneuert sowie zwischen Courtételle und Courfaivre die Schienen ersetzt. Die Haltestelle Bassecourt (zwischen Delémont und Glovelier) wird bis 2019 wieder zur Kreuzungsstation erweitert. (lüt)



- [1] Der Wiederaufbau der SNCF-Strecke Delle – Belfort. Schweizer Eisenbahn-Revue 7/2016, S. 368 – 369
- [2] Angebot Delle – Belfort fixiert. Kurzmeldung in SER 1/2017, S. 8

## Mutationen im Rollmaterial der SBB

### Division Personenverkehr

#### Mai – Juni 2017

##### Ausrangierung von Lokomotiven:

Ee 930 97 85 1 930 388-4 02.04.2017\*  
\*Nachtrag zu Mutationen März/April 2017

##### Umzeichnung von Lokomotiven:

Re 450	91 85 4 450 000-5	18.05.2017	aus 450 000
Re 450	91 85 4 450 075-7	06.06.2017	aus 450 075
Re 450	91 85 4 450 085-6	21.06.2017	aus 450 085
Re 450	91 85 4 450 096-3	04.05.2017	aus 450 096
Re 460	91 85 4 460 027-6	23.05.2017	aus 460 027
Re 460	91 85 4 460 031-8	19.06.2017	aus 460 031

##### Inbetriebnahme/Ablieferung von Triebwagen:

RABe 523 ROL 94 85 0 523 067-2 08.06.2017

##### Ausrangierung von Steuerwagen:

BDt EW I 50 85 82-33 962 26.06.2017  
BDt EW I 50 85 82-33 976 26.06.2017

##### Umzeichnung von Steuerwagen:

Bt DPZ Plus	50 85 86-33 024-5	12.05.2017
	aus 50 85 26-33 924	
Bt DPZ Plus	50 85 86-33 054-2	16.06.2017
	aus 50 85 26-33 954	

Bt DPZ Plus 50 85 86-33 065-8 02.06.2017

aus 50 85 26-33 965

Bt DPZ Plus 50 85 86-33 078-1 30.06.2017

aus 50 85 26-33 978

##### Inbetriebnahme/Ablieferung von Triebzügen:

RABe 511 6 SBZ 94 85 0 511 055-1 16.05.2017  
RABe 511 6 SBZ 94 85 0 511 056-9 27.06.2017

##### Umzeichnung von Reisezugwagen:

B DPZ NDW SZU 50 85 26-73 122-1 CH-SZU 30.05.2017  
aus 50 45 26-73 262

##### Ausrangierung von Reisezugwagen:

B EW I NPZ	50 85 20-35 107	26.06.2017
B EW I NPZ	50 85 20-35 118	26.06.2017
B EW I NPZ	50 85 20-35 147	26.06.2017
B EW I NPZ	50 85 20-35 197	26.06.2017
B EW I NPZ	50 85 20-35 229	26.06.2017
B EW I NPZ	50 85 20-35 325	26.06.2017
B EW II	50 85 20-34 656	19.06.2017
B 2173	50 85 21-73 308	26.06.2017
B 2173	50 85 21-73 311	26.06.2017
D EW II	50 85 92-33 638	26.06.2017
D SNCF	50 85 92-75 301	26.06.2017