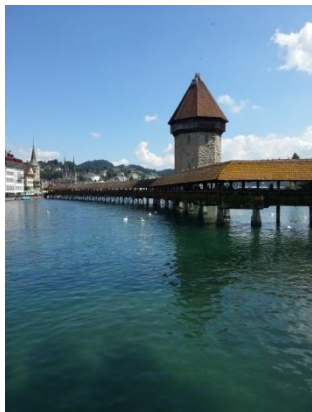




## Mit neuen Interregio-Verbindungen in die Bahnzukunft

- **Schnellere Verbindungen aus dem gesamten zentralen und westlichen Jurabogen in die Zentralschweiz und umgekehrt.**
- **Schnellere Verbindungen aus dem Raum Zürich in den Kanton Jura und umgekehrt.**
- **Optimale Ausnützung der künftigen Linie Delle-Belfort als Zugang zum französischen HGV-Netz.**



# Mit neuen Interregio-Verbindungen in die Bahnzukunft

## Kurzfassung

### Einleitung

Der gesamte zentrale Jurabogen steuert einer ungewissen Bahnzukunft entgegen. Die Herabstufung der für diese Region wichtigen Linie Basel-Biel auf Interregio-Niveau sowie die vom BAV ins Auge gefasste Schliessung der Solothurn-Moutier-Bahn könnten eine Negativspirale in Gang setzen, deren Resultat weitere Bahnschliessungen zur Folge haben kann. Dieser drohenden Entwicklung muss unbedingt Einhalt geboten werden. Mit einer Vorwärtsstrategie muss nach Lösungen gesucht werden, um oben beschriebene Gefahr abzuwenden.

Dieser Bericht untersucht verschiedene Ideen, die eine solche Vorwärtsstrategie unterstützen und grossen Teilen der Region und darüber hinaus Verbesserungen im Bahnangebot bringen. Der Bericht versucht in einer ersten kurzen Prüfung die Machbarkeit sowie Vor- und Nachteile der neuen Angebote aufzuzeigen. Vertiefte Untersuchungen müssten folgen. Es ist gut denkbar, dass sich durch Weiterentwicklung der Ideen noch optimalere Lösungen ergeben.

BAV, SBB, BLS sowie die betroffenen Kantone werden ersucht, die Vorschläge zu prüfen und kreativ weiterzuentwickeln.

### An diesem Bericht mitgewirkt haben:

Paul Stopper, Dipl. Ing. ETHZ/Verkehrsplaner, Uster, hat die Idee eines IR Solothurn-Belfort lanciert, was diesen Bericht auslöste.

Eduard Belser, Ing. ETH, Egerkingen, Beratung

Lommiswil, 14.09.2015

**Daniel Cattin, Raumplaner NDS/HTL, Lommiswil**

## **Vorwärtsstrategie für die Juraregionen erforderlich**

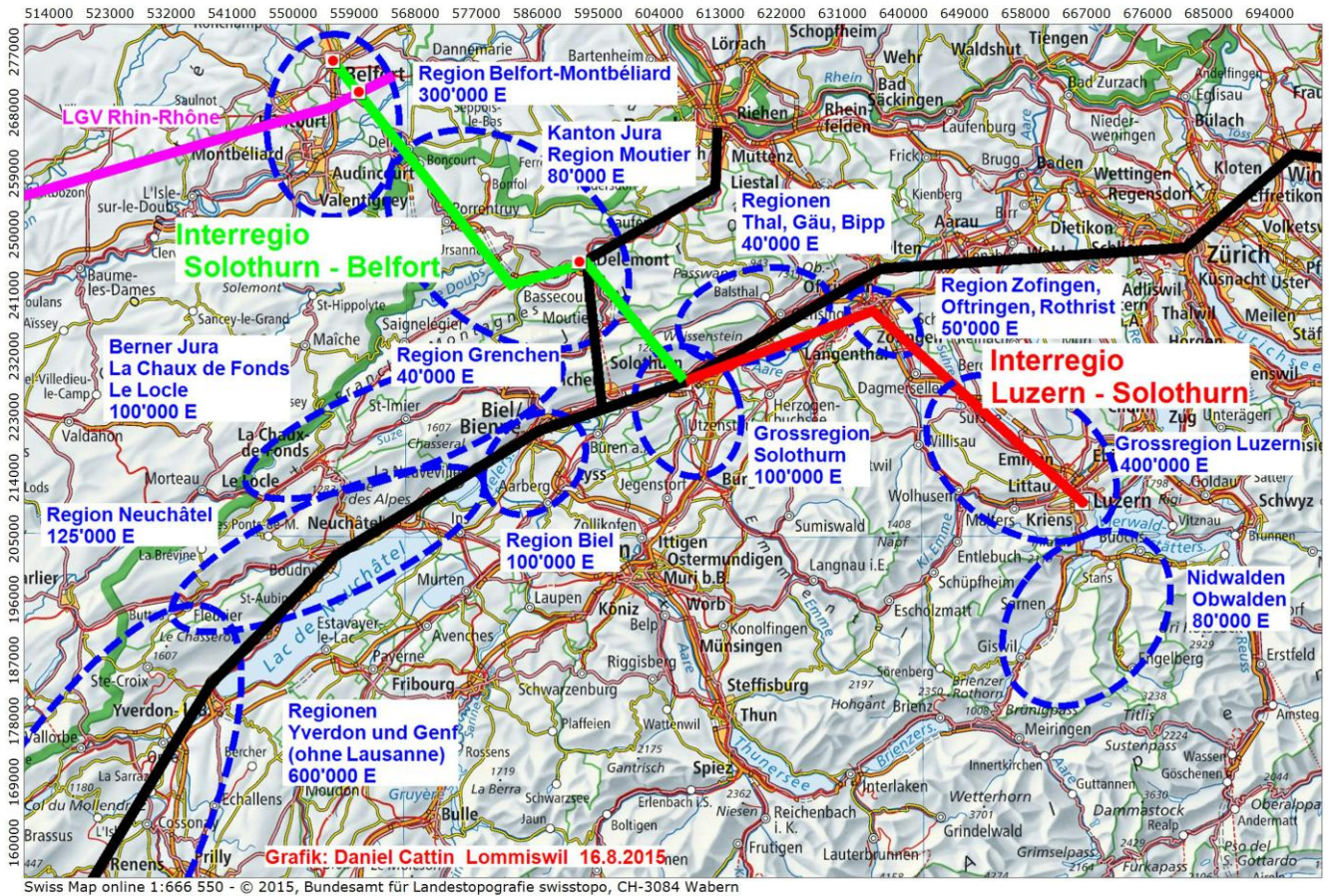
- **Unsere gesamte Gesellschafts- und Staatsstruktur ist auf einen Ausgleich der Regionen ausgerichtet. Dabei spielt auch die Anbindung der Regionen verschiedener Sprachen untereinander politisch eine wichtige Rolle.**
- ***„Bund und Kantone sorgen für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr auf Schiene, Strasse, Wasser und mit Seilbahnen in allen Landesgegenden.“(Art. 81a, Bundesverfassung)***
- **Dessen ungeachtet steuert der gesamte zentrale Jurabogen einer ungewissen Bahnzukunft entgegen. Die Herabstufung der für diese Region wichtigen Linie Basel-Biel auf Interregio-Niveau sowie die vom BAV vorgesehene Schliessung der Solothurn-Moutier-Bahn (SMB) können eine Negativspirale in Gang setzen, die weitere Bahnschliessungen zur Folge haben kann. Es besteht dadurch die Gefahr, dass sich wichtige Teile des Juras und des Mittellandes tendenziell voneinander entfernen, statt sich anzunähern. Bei den betroffenen Regionen handelt sich gesamtschweizerisch betrachtet um eher strukturschwache Gebiete, die dadurch negative Konsequenzen zu befürchten haben.**
- **Das BAV, die SBB, die BLS und die fünf involvierten Kantone SO, JU, BL, BS und BE müssen davon überzeugt werden, dass mit einer Vorwärtsstrategie der langfristig drohende Kahlschlag verhindert und die gesamte Region direkter und schneller an die Hauptzentren des Landes angebunden werden muss. Ausserdem sind gute Verbindung zum französischen HGV-Netz und nach Belfort zu schaffen.**

## **Einrichtung eines Interregiozuges Solothurn-Belfort**

- Für die Schweiz sind gute Anbindungen ans europäische Hochgeschwindigkeits-Verkehrsnetz besonders wichtig. Ende 2017 soll mit der Wiedereröffnung der Linie Delle-Belfort ein weiterer Zugang von der Schweiz her möglich werden.
- Die Bieler und Grenchner haben sich wohl zu früh gefreut: Mit grosser Wahrscheinlichkeit wird es den versprochenen Direktzug Biel Belfort-TGV nie geben. Das geplante künftige Angebot ist für die potenzielle Kundschaft aus den Grossräumen Biel und Solothurn unattraktiv.
- Paul Stopper, Dipl. Ing. ETHZ / Verkehrsplaner, hat diesen Pferdefuss erkannt und den Vorschlag eines IR Solothurn-Belfort eingebracht. Begründet wird diese Idee (nebst einer zusätzlichen Netzfunktion für die gefährdete Solothurn-Moutier-Bahn) auch mit einer besseren Anbindung des Kantons Jura an das zentrale Mittelland.
- Der IR sollte direkt geführt werden und nur bei sehr wichtigen Stationen Halt machen. Die Reisezeit Solothurn-Gare Belfort-Monbéliard-TGV würde ca. 1 h 23 betragen. Der Kanton Jura sowie die Regionen Moutier und Solothurn erhielten einen direkten und schnelleren Anschluss zum französischen HGV-Netz. Bei entsprechendem Anschluss können auch die Bewohner des Grossraumes Biel sowie die Region Grenchen von diesem Angebot profitieren.
- Würde der IR auf den ICN von /nach Zürich abgestimmt, würden sich erhebliche Reisezeitgewinne von Zürich, Aarau und Olten zum Kanton Jura und umgekehrt ergeben. Gegenüber der aktuell schnellsten Verbindung ergäben sich durchschnittliche Reisezeitgewinne von etwa einer Viertelstunde. Zudem rückten die Kantone Solothurn und Jura „näher“ zueinander.
- Im Zuge offener Grenzen entwickeln sich Beziehungen zwischen Nachbarländern und Nachbarregionen in gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und touristischer Hinsicht intensiv. Mit einem IR Belfort-Solothurn werden ÖV-Verbindungen von einem Grossteil der Region Franche-Comté mit dem Jura und Teilen des Mittellandes markant besser und oben erwähnte Beziehungen vertiefen sich zusätzlich.



# Einrichtung eines Interregiozuges Luzern-Solothurn

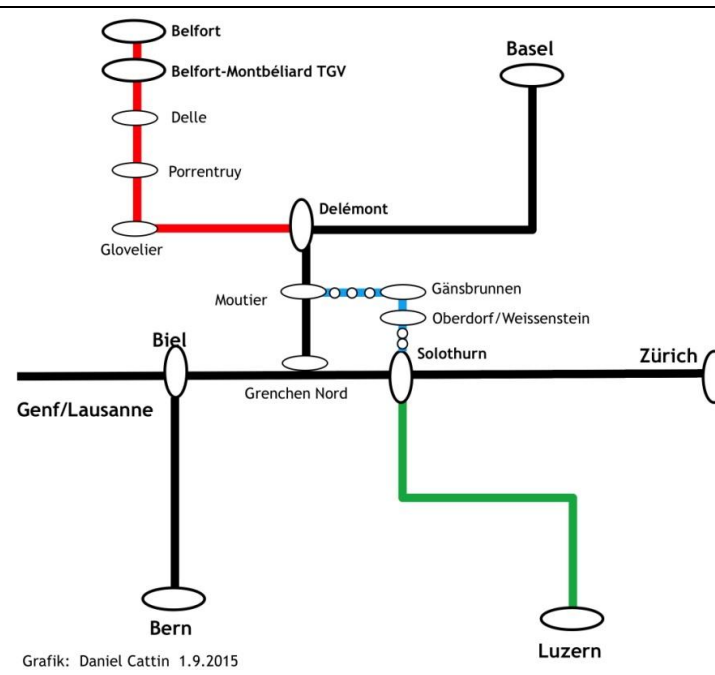
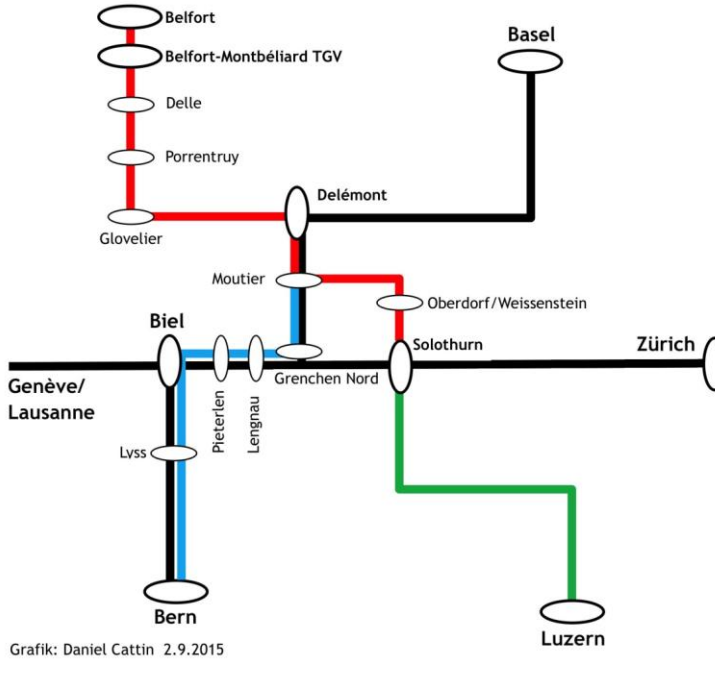


- Ein Direktzug Luzern-Solothurn hätte eine Fahrdauer von nur 45 Minuten.
- Das grösste Potenzial dieses IR ergäbe sich durch dessen Abstimmung auf den ICN von Zürich Richtung Genf/Lausanne. Der gesamte zentrale und westliche Jurabogen wäre von der Zentralschweiz aus 13 min. schneller erreichbar (dies gilt auch für die Retourreise).

Reisezeitgewinne durch IR Luzern-Solothurn von der Innerschweiz zur den Regionen Solothurn, Jura, Westschweiz in Minuten im Vergleich mit den besten aktuellen Verbindungen							
Region	Einwohner	Bezugsbahnhof	Beste aktuelle Verbindung	Umsteigen	Reisedauer bis Bezugsbahnhof	Umsteigen (bis Bezugsbahnhof)	Zeitgewinn Bezugsbahnhof
Solothurn	100'000	Solothurn	62	1	45	0	17
Grenchen	40'000	Grenchen Süd	89	1	76	2	13
Biel	100'000	Biel	79	1	66	1	13
Berner Jura, Ch.d.F.	100'000	Biel	79	1	66	1	13
Neuchâtel	125'000	Neuchâtel	98	1	85	1	13
Yverdon	70'000	Yverdon	117	1	104	1	13
Genf	490'000	Genf	166	0	156	1	10
Region Moutier	10'000	Moutier	117	1	75	1	42
Kanton Jura	70'000	Delémont	103	1	92	1	11

# Zusammenstellung aller Varianten

<p><b>Variante 1:</b></p> <p>Grafik: Daniel Cattin 1.9.2015</p>	<p><b>IR Solothurn-Belfort, IR Luzern-Solothurn</b></p> <p><b>Beschrieb:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schneller IR Solothurn-Luzern ohne Halt, mit einer Reisezeit von ca. 45 Minuten</li> <li>• IR Solothurn-Belfort.</li> <li>• Beide IR werden auf den ICN Zürich-Genf abgestimmt</li> </ul> <p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhebliche Fahrzeitgewinne für die Regionen Innerschweiz zum Grossraum Solothurn und dem ganzen zentralen/westlichen Jurabogen und umgekehrt.</li> <li>• Erhebliche Reisezeitgewinne für den Grossraum Solothurn zur Region Moutier, Kanton Jura, Belfort-TGV und Belfort.</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Anschluss von Biel zum IR Solothurn-Belfort ist ungünstig.</li> </ul>
<p><b>Variante 2:</b></p> <p>Grafik: Daniel Cattin 1.9.2015</p>	<p><b>IR Biel-Belfort, IR Luzern-Moutier</b></p> <p><b>Beschrieb:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• IR Biel-Belfort (wie ursprünglich vorgesehen).</li> <li>• IR Luzern-Moutier via Solothurn, mit Halt an mehreren Stationen. In Moutier guter Anschluss auf den IR Biel-Belfort.</li> </ul> <p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schneller Direktzug von Biel, Grenchen Nord und Moutier und den Haltestellen im Kanton Jura zum Gare Belfort-Montbéliard-TGV und Belfort.</li> <li>• Gute, umsteigefreie Verbindung von Luzern, Sursee und der Wachstumsregion Zofingen, Oftringen, Rothrist nach Solothurn, Oberdorf, Gännsbrunn nach Moutier und umgekehrt.</li> <li>• Gute Verbindung von den oben erwähnten Stationen zum Kanton Jura, Belfort TGV, Belfort und umgekehrt.</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für den IR Luzern-Moutier werden 4 Kompositionen benötigt.</li> <li>• Langfristig (ab ca. 2025) verkehren halbstündlich reguläre Schnellzüge Basel-Biel. Ein zusätzlicher IR von Biel bis Delémont wird dann überflüssig.</li> </ul>

<p><b>Variante 3:</b></p>  <p>Grafik: Daniel Cattin 1.9.2015</p>	<p><b>IR Luzern-Solothurn, IR Delémont-Belfort</b></p> <p><b>Beschrieb:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schneller IR Solothurn-Luzern, ohne Halt und auf den ICN Zürich-Genf abgestimmt.</li> <li>• Regulärer Regionalzug Solothurn-Moutier mit schlankem Anschluss auf den ICN Biel-Basel.</li> <li>• Schlanker Anschluss in Delémont auf einen IR Delémont-Belfort.</li> </ul> <p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhebliche Fahrzeitgewinne für die Regionen Innerschweiz zum Grossraum Solothurn und dem westlichen Jurabogen und umgekehrt.</li> <li>• Konzept entspricht der langfristigen offiziellen Fahrplanplanung bezüglich Biel-Delémont und Solothurn-Delémont.</li> <li>• Schnelle Verbindung Biel-Belfort (TGV), allerdings mit einer Umsteigeaktion in Delémont.</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindung Solothurn Belfort (TGV) mit längerer Anreise und zweimaligem Umsteigen: unattraktiv.</li> </ul>
<p><b>Variante 4:</b></p>  <p>Grafik: Daniel Cattin 2.9.2015</p>	<p><b>IR Biel-Belfort, IR Luzern-Moutier</b></p> <p><b>Beschrieb:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schneller IR Solothurn-Luzern ohne Halt, dazu ein IR Solothurn-Belfort; beide IR auf den ICN Zürich-Genf abgestimmt.</li> <li>• Weiterzug von einem der halbstündlichen RE Bern-Biel bis Moutier mit Halten in Pieterlen, Lengnau und Grenchen Nord.</li> </ul> <p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhebliche Fahrzeitgewinne für die Regionen Innerschweiz zum Grossraum Solothurn und dem gesamten zentralen/westlichen Jurabogen und umgekehrt.</li> <li>• Gute Verbindung von Biel und Bern zum Kanton Jura, Belfort-TGV und Belfort</li> <li>• Schnellere und direkte Verbindung von Moutier, Grenchen, Lengnau und Pieterlen (Orte mit teilweise grosser Affinität zur Bundeshauptstadt) nach Bern.</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusätzliche Zugkompositionen erforderlich. Am einfachsten und wirtschaftlichsten wäre eine Zugflügelung: 3-4 Wagons würden in Bern am Zugsende angesetzt; in Biel würde diese Komposition dann nach Moutier weitergeführt und im Zurückkommen wieder dem 1 h später nach Bern fahrenden RE an die Spitze gesetzt.</li> </ul>

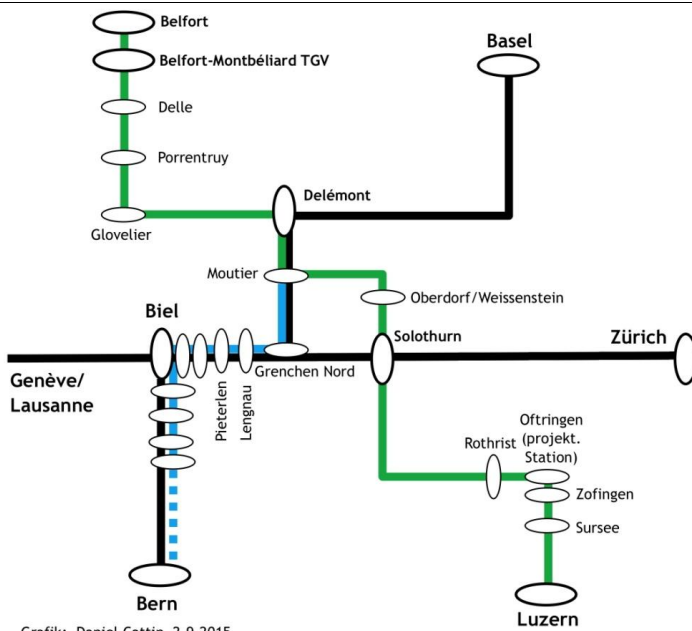


Variante 5:	IR Bern-Belfort, IR Luzern-Moutier
<p>Grafik: Daniel Cattin 2.9.2015</p>	<p><b>Beschrieb:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schneller IR Bern-Belfort.</li> <li>• IR Luzern via Solothurn-Moutier mit Halten Sursee, Zofingen, Oftringen und Rothrist. Dieser Zug wird im Fahrplan für den Anschluss an den IR Bern-Belfort konzipiert.</li> </ul> <p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schnelle Direktverbindung von Bern, Biel und Grenchen zum Kanton Jura und Belfort-TGV, Belfort und umgekehrt.</li> <li>• Gute, umsteigefreie Verbindung von Luzern, Sursee, Zofingen, Oftringen, Rothrist nach Solothurn, Oberdorf, Gänsbrunnen, Moutier und umgekehrt.</li> <li>• Gute Verbindung von den oben erwähnten Stationen zum Kanton Jura, Belfort TGV, Belfort und umgekehrt.</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für den IR Luzern-Moutier werden 4 Zugkompositionen benötigt.</li> </ul>
<p>Grafik: Daniel Cattin 1.9.2015</p>	<p><b>Beschrieb:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schneller IR Solothurn-Luzern ohne Halt, mit einer Reisezeit von ca. 45 Minuten</li> <li>• IR Solothurn-Belfort.</li> <li>• Beide IR werden auf den ICN Zürich-Genf abgestimmt.</li> <li>• Regional Express Biel-Moutier mit Zwischenhalten in Pieterlen, Lengnau und Grenchen Nord und schlankem Anschluss an den IR Solothurn-Belfort.</li> </ul> <p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhebliche Fahrzeitgewinne für die Regionen Innerschweiz zum Grossraum Solothurn und dem gesamten zentralen/westlichen Jurabogen und umgekehrt.</li> <li>• Region Biel ist durch den Einsatz des RE nach Moutier gut an Belfort-TGV und Belfort angebunden.</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zahlreiche zusätzliche Zugkompositionen und Trassen erforderlich</li> </ul>



## Variante 7:

## IR Luzern-Solothurn-Belfort, S-Bahn Bern-Biel bis Moutier (Option: Regionalzug Lyss-Biel-Moutier)



### Beschrieb:

- IR Luzern via Solothurn-Moutier mit Halten in Sursee, Zofingen, Oftringen und Rothrist.
- Eine der beiden S-Bahnen von Bern her wird bis Moutier verlängert. Die „Treffpunktzeit“ mit dem IR Luzern-Belfort in Moutier muss übereinstimmen.
- Optionell könnte anstelle der oben beschriebenen Verlängerung der S-Bahn ein zusätzlicher Regionalzug von Lyss-Biel-Moutier eingeschoben werden. Dieser muss auf den IR Luzern-Belfort abgestimmt werden.

### Vorteile:

- Fahrzeitgewinne und umsteigefreie Verbindung für die Regionen Innerschweiz sowie den Raum Zofingen-Oftringen zum Grossraum Solothurn, dem Kanton Jura sowie Belfort und umgekehrt.
- Moutier, Grenchen, Lengnau, Pieterlen und der Ostteil von Biel werden an das S-Bahn-System Bern angeschlossen. Durchmesserverbindungen im Grossraum Biel werden möglich.
- Bei der Option Regionalzug Lyss-Biel-Moutier kann ein zusätzlicher Zug angeboten werden. Durchmesserverbindungen im Grossraum Biel werden möglich.
- Umsteigefreie Fahrten von Moutier, Grenchen Nord und den Haltestationen bis Biel zu den Haltestationen bis und mit Bern (im Optionsangebot bis Lyss).

### Nachteile:

- Zahlreiche zusätzliche Zugkompositionen und Trassen erforderlich.

## Summarische Bewertung der Varianten

Lässt sich ein direkter IR Luzern mit Anschluss zum ICN Zürich-Genf oder Lausanne einrichten, sind die Reisezeitgewinne für grosse Einzugsgebiete erheblich, weshalb er gegenüber einem IR mit diversen Halten bevorzugt werden sollte. Ein IR Solothurn-Belfort ergibt insgesamt Sinn, vor allem in Kombination mit dem schnellen IR Luzern-Solothurn (alle abgestimmt auf den ICN Zürich-Genf/Lausanne). Daneben muss für gute Anschlüsse von Biel her gesorgt werden. Die Varianten 4 und 6 erfüllen diese Bedingungen.

Die Variante 3 ist die „günstigste“ Variante, beruht sie doch auf den offiziellen Planungen bezüglich der Destinationen Solothurn resp. Biel nach Delémont. Diese Variante setzt aber einen guten Anschluss in Delémont mit einer speditiven Fortsetzung per IR zum Gare Belfort TGV voraus, ansonsten werden die Destinationen Biel/Solothurn-Belfort TGV gänzlich unattraktiv.

## Schlusswort

Es versteht sich von selbst, dass sofort die Frage der Finanzierung solcher Anliegen in den Vordergrund rückt. Die Angebote erfordern gewisse Investitionen und erzeugen Kosten. Doch sind diese in grösserem Zusammenhang zu betrachten: Langfristig zahlen sie sich in gesellschaftlicher, politischer, touristischer, energie- und umweltpolitischer sowie wirtschaftlicher Hinsicht aus. Die Schweiz ist das reichste und dynamischste Land in Europa und zählt in naher Zukunft 10 Millionen Einwohner mit hohen Mobilitätsansprüchen. Das Land hat bezüglich der Förderungen der Regionen und dem Zusammengehen der verschiedenen Kulturen weltweit Vorbildfunktion. Eine Strategie des Ab- und Rückbaus, wie sie den erwähnten Jura-Regionen droht, bedeutet Rückschritt und passt in keiner Art und Weise zu dieser vorbildlichen Schweiz.

Daniel Cattin,  
Raumplaner NDS/HTL  
Römerweg 5  
4514 Lommiswil  
032'641 10 45  
[d.cattin@gmx.ch](mailto:d.cattin@gmx.ch)