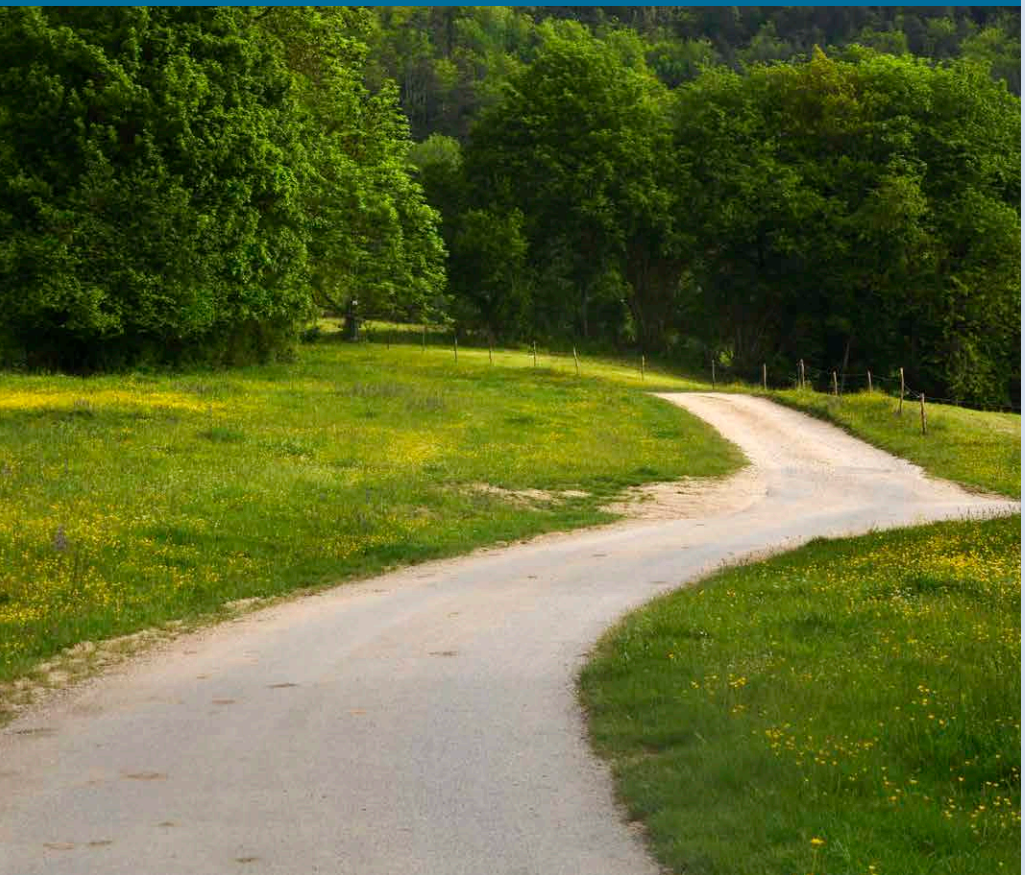
E31 | Bevor das Tor zugeht



Vom Jurasüdfuss in den (noch) bernischen Jura

START UND ZIEL: Solothurn
REINE FAHRZEIT: knapp 2 Stunden (inkl. Transfer von Grenchen Nord nach Süd zu Fuss oder mit Bus)
VERKEHRSMITTEL: Regio Solothurn–Moutier, RE Moutier–Grenchen Nord, Regio Grenchen Süd–Solothurn

Der Rechtsstreit um den Auftrag für eine Bahnsanierung gibt uns eine Gnadenfrist: Entdecken wir ein kleines Juratal mit grossem Namen – «Grand Val». Möglich machen die Rundfahrt zwei Eisenbahntunnels, die im Abstand von bloss sechs Kilometern die erste Jurakette durchstossen.

Warum wohl nur besitzt der Bahntunnel durch den Weissenstein ein Tor? So etwas ist unüblich, und die Bähnler auf Ausflug im Nebenabteil debattieren ergebnislos über den Grund. Sei's drum: Die Bahnlinie von Solothurn nach Moutier geizt auch sonst nicht mit Reizen. Einem überdimensionalen S gleich spannt sie sich vom deutsprachigen Jurasüdfuss zum französischsprachigen Berner Jura – 15 Kilometer Luftlinie, 23 Kilometer Fahrstrecke.

Der Regionalzug klettert an der Südflanke des Solothurner Hausbergs empor, taucht in Oberdorf in den Tunnel durch die

◀ Steile Wände, flaches Dach: Wahrzeichen Mont Raimeux.

Crémines-Zoo – Haltestelle der allereinfachsten Art.

SBB-Zug auf BLS-Gleisen vor der Kulisse des Mont Raimeux.

erste Jurakette und gleitet nach dem zweiten Bogen des S durch das kurze «Grosse Tal» leicht abwärts zu seinem Ziel. Eine halbe Stunde Fahrt verknüpft die barocke Patrizierstadt Solothurn und den Industrieort Moutier, der sich als «coeur du Jura» anpreist – zwei Sprachregionen, zwei Landschaftstypen.

Lötschberg im Herzen des Juras

«Herz des Juras», das tönt grossspurig, ist aber nicht verkehrt. Tatsächlich besetzt Moutier eine einzigartige Position in der Jurageografie und wurde dadurch zu einem Knotenpunkt auch des Schienenverkehrs. In West–Ost-Richtung kommen hier die Verkehrswege zwischen drei Juraketten zusammen. Nach Norden und Süden haben sich Schluchten in den Jurakalk gefressen, die beide für Strassen und Schienen genutzt werden. Von Moutier führen Gleise in alle vier Richtungen weg.

Wie aber kam Moutier zu Beginn des 20. Jahrhunderts gleich zu zwei Tunnels an den Jurasüdfuss? Stichworte sind der schweizerische Föderalismus und die Interessen der Kantone Solothurn und Bern. Und eine heisse Spur legt ein Wirtshausschild. Wir finden es auf der Südseite des Bahnhofs, «Lötschberg» heisst es. Lötschberg im Jura? In der Tat stand hinter dem Bahnbau durch den Grenchenberg die Ambition des Kantons Bern, mit der Verbindung Richtung Biel seine Lötschbergstrecke als Haupttransitachse zwischen Frankreich und Italien zu festigen. Diesem Lockruf war auch der Wirt gefolgt.

Schöne Pläne, harte Realitäten

Die bernische Route über Delle als Grenzbahnhof, Moutier und Biel vermied damals die Benützung deutschen Territoriums der Route via Basel, denn nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 hatte Frankreich den Grossteil des Elsass ans deutsche Kaiserreich abtreten müssen. Doch der Wettbewerbsvorteil war von kurzer Dauer. Nach dem Ersten Weltkrieg war das Elsass wieder französisch, und der Grenzübergang Delle versank im Däm-

merschlaf. Heute beleben den Grenchenbergtunnel stündlich ein Regio-Express und ein zum Intercity hochstilisierter Zug von Basel nach Lausanne.

Fast gleich hohe Ziele wie der Grenchenbergtunnel verfolgte die 1908 eröffnete Bahn nach Solothurn. Diese kam aber nie auch nur ansatzweise über den Status einer bescheidenen, mehrmals sogar infrage gestellten Regionallinie hinaus. Nach zwei Bahnfusionen gehört sie heute der BLS. Die anstehende Sanierung des Tunnels und der gesamten Strecke ist zurzeit blockiert, weil ein unterlegener Anbieter den Vergabeentscheid angefochten hat. Die Erneuerungsarbeiten werden den Betrieb für anderthalb Jahre stilllegen.

Hochburg der Feinmechanik

Doch genug des Rückblicks: Hauptsache, der doppelte Juradurchstich öffnet uns ein reizvolles, wenig beachtetes Stück Schweiz. Die Umgebung von Moutier bietet viele Möglichkeiten für lohnende Wanderungen und Velotouren. Und die Kleinstadt selber mag auf den ersten Blick wenig anziehend wirken, doch gute fünf Fussminuten weg vom Bahnhof und der Durchfahrtstrasse kann man einen hübschen Ortskern entdecken und über ihm allerlei Bauten von historischem Wert.

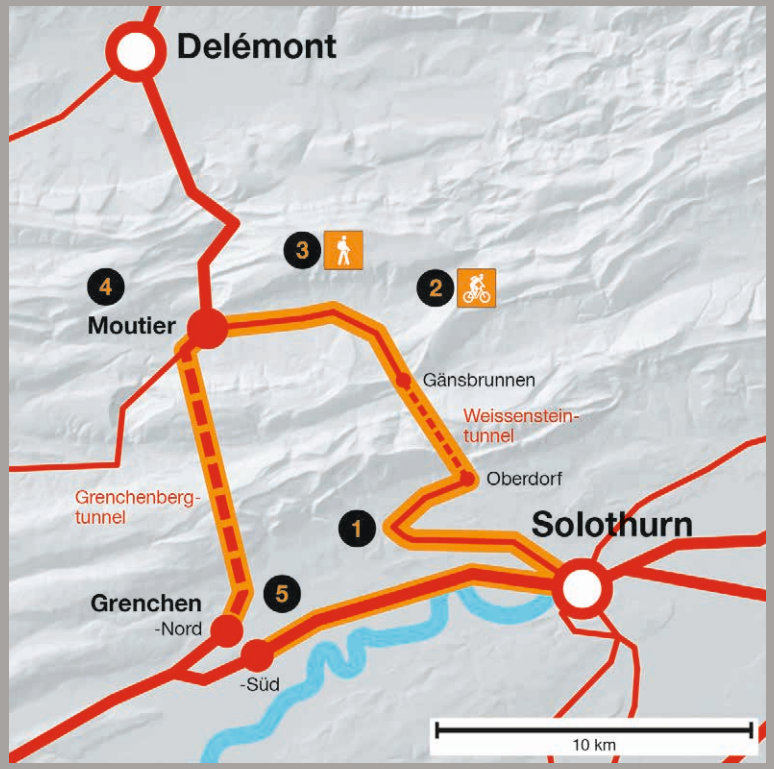
Vor allem aber ist die Gemeinde zwischen Juraketten und -Schluchten im 19. und 20. Jahrhundert zu einem Zentrum der Uhrenindustrie herangewachsen. An der Entwicklung zur einwohnerstärksten Gemeinde des französischsprachigen Berner Juras hat natürlich auch die Bahn ihren Anteil. Bis in die Neuzeit lebt Moutier von der Uhrenfabrikation und der Maschinen für die Herstellung der hochpräzisen Uhreneinzelteile. Einen lebendigen Einblick in Welt der Feinmechanik vermitteln Freiwillige im Drehautomaten-Museum – Freiwillige wie Jean-Claude Chevalier, die das Handwerk jahrzehntelang selber ausgeübt haben. Stolz zeigt er auf eine Foto von 1916, die den «jüngsten Arbeiter» der Fabrik Burri zeigt, 16 Jahre alt: «Das war mein Grossvater.»

Grenchen Nord: Die Uhrenstadt besitzt zwei Bahnlinien und zwei Bahnhöfe.

Der Weg zurück zum Jurasüdfuss ist kurz: Durch den zweiten Tunnel bringt uns die SBB in nur sieben Minuten nach Grenchen. Die zweitgrösste Stadt im Kanton Solothurn ist ebenfalls eine traditionelle Uhrenhochburg. Auch sie musste in der Krise der Schweizer Uhrenindustrie nach 1975 bös untendurch. Wieder im Flachen also – und in wenigen Minuten zurück am Ausgangspunkt Solothurn. Nur langes Zögern ist nicht ratsam: 2022 oder 2023 wird sich das Tor zum Weissenstein vorübergehend schliessen und den Kurztrip über die Sprachgrenze verunmöglichen. Der Grund für seine Existenz sei zum Schluss auch verraten: Es schützte den Tunnel vor Schnee und das Personal bei Arbeiten darin vor Durchzug.

Die Reise

1 Solothurn–Moutier
2 Um den Mont Raimeux (Velotipp)
3 Auf den Mont Raimeux (Wandertipp)
4 Moutier
5 Moutier–Grenchen–Solothurn



1 | Solothurn–Moutier

Die Fahrt beginnt mit der Überquerung der Aare. Nach dem Halt in Solothurn West dann trennt sich die Strecke nach Moutier von der Hauptlinie, holt mithilfe einer 180-Grad-Kurve weit aus und überwindet bis Oberdorf gut 200 Meter Höhendifferenz. An klaren Tagen eröffnet sich bergauf ein imposanter Ausblick auf die Alpenkette. Noch mehr Panorama gibts mit Umstieg in Oberdorf zur Seilbahn auf den Weissenstein, den Solothurner Hausberg (www.seilbahn-weissenstein.ch). Im sanierungsbedürftigen Weissensteintunnel von Oberdorf nach Gänsbrunnen steigt die Linie weiter an. Nach 3,7 Kilometern im Dunkeln geht es in Gänsbrunnen wieder talwärts. Mit einer zweiten S-Kurve überquert der Regionalzug die Sprachgrenze und fährt westwärts nach Moutier. Eine Fussnote: Die Bahnlinie gehört der BLS, aber die Züge und Lokomotivführer/-innen kommen von der SBB.

ABSTECHER: Tierrettungsstation und Seniorenresidenz für Tiger & Co. – ein Besuch im Sikypark mit eigener Bahnhaltestelle Crémines-Zoo lohnt sich mit und ohne Kinder (www.sikypark.ch).

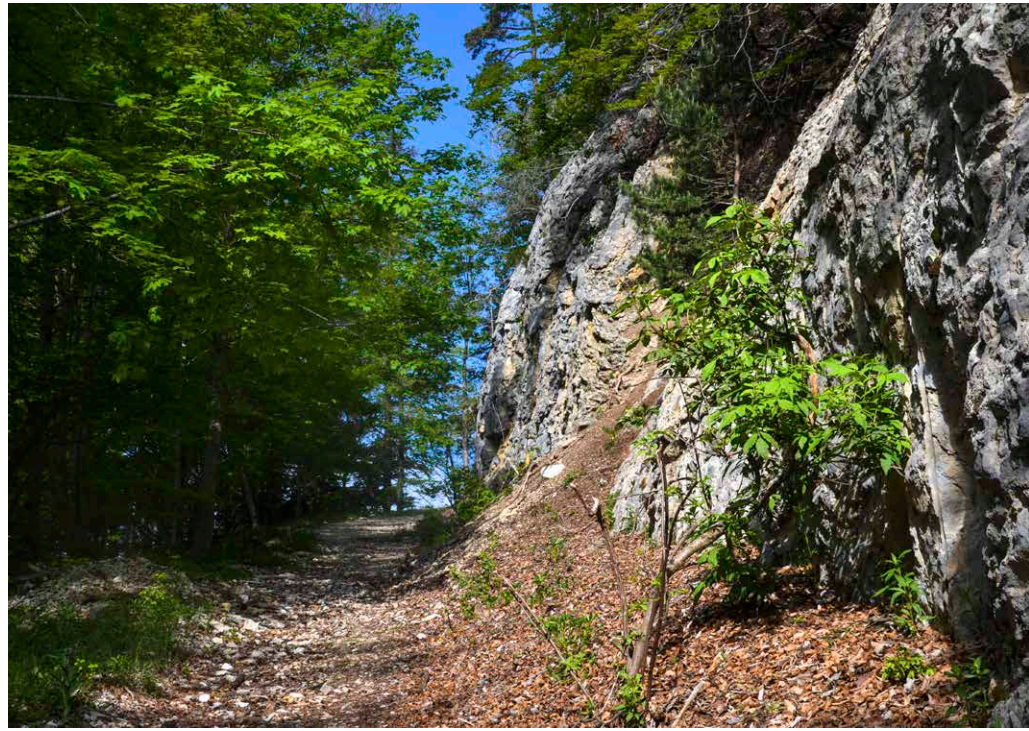
Reizvoll und wenig bekannt: das kleine «Grand Val» in Morgenstimmung.

2 | Um den Mont Raimeux (Velotipp)

Durch typische baumbestandene Juraweiden hinauf, in kleine Klusen hinunter und zum Schluss durch die mächtige Schlucht von Moutier zurück: Die Velotour von Corcelle nach Moutier um den Mont Raimeux herum, der das «Grand Val» nach Norden abschliesst, bietet bei mässigem Körpereinsatz viel Abwechslung auf wenig Kilometern. Die Strässchen und Strassen folgen drei Bächen und Flüssen: dem Gaibiat, der Gabiare und der Birse. Etwas stärkerer Autoverkehr herrscht einzig in der Moutierschlucht. Zu empfehlen ist ein Stopp im idyllischen Dorf Vermes (Kanton Jua) mit guten Verpflegungsmöglichkeiten und einer Dorfkirche mit mittelalterlichen Fresken. 28 km, 308 m ↗, 432 m ↘. Rentabike-Vermietstation am Bahnhof Solothurn.

ESSEN: gute Küche (Spezialität Fisch) in sympathischer Atmosphäre und zu fairen Preisen in der Auberge Canon d'Or in Vermes (www.aubergeducanondor.ch).

Gutes Leistungs-Genuss-Verhältnis auf der Fahrt um den Mont Raimeux.



Weiter oben turnen sogar Gemsen: Aufstieg zum Mont Raimeux.

3 | Auf den Mont Raimeux (Wandertipp)

Eine kurze Route zum höchsten Punkt des langgezogenen Bergrückens an der Grenze der Kantone Bern und Jura startet in Grandval. Der steile Hang lässt sich auf einem kleinen unbefestigten Fahrsträsschen im Zickzack recht bequem bewältigen. Um die Kalkfelsen herum turnen Gemsen, oben angekommen breitet sich ein Höhenrücken aus. Der Abstieg nach Moutier beginnt sanft durch Wiesen und Weiden und endet noch steiler nach zahllosen, aber gefahrlos zu bewältigenden Serpentinen am Ortseingang von Moutier nahe des Bahnhofs. 12,6 km, 737 m ↗, 820 m ↘. Verpflegungsmöglichkeit in der Bergwirtschaft du Signal (normalerweise Mi–So, Telefon 032 499 00 16).

4 | Moutier

Der Name wird hierzulande mit dem Jurakonflikt assoziiert, der die Schweiz über Jahrzehnte in Atem hielt. In Moutier lagen Befürworter und Gegner einer Loslösung vom Kanton Bern lange Zeit gleichauf. Klar ist die Sache erst seit dem 28. März 2021, als sich die stimmberechtigte Bevölkerung mit knapp 55 Prozent für den Beitritt zum 1974 gegründeten Kanton Jura entschied. 2026 ist der Wechsel Tatsache; vom barocken Schloss über der Altstadt verwalten dann keine bernischen Kantonsbeamten mehr den Berner Jura. Moutier ist ein lebendiges Industriestädtchen ohne grosse Sehenswürdigkeiten. Der Gang vom Bahnhof ins historische Zentrum lohnt allemal, auch bei Hunger und Durst. Und sonst bietet sich für Letzteres das Hôtel-Restaurant de la Gare gegenüber dem Bahnhof an, die Bastion der Separatisten.

MUSEEN: Alles über die lokale Industriegeschichte vermitteln Freiwillige im Musée de la Tour automatique persönlich und engagiert (www.museedutour.ch). Das Museum befindet sich etwas ausserhalb neben dem heutigen Sitz des Werkzeugmaschinenherstellers Tornos, vom Bahnhof 30 Fussminuten entfernt oder per Bus erreichbar (Linie 231, Haltestelle Aux Laives). Lohnenswert auch das Jurassische Kunstmuseum (www.musee-moutier).

5 | Moutier–Grenchen–Solothurn

Viel zu sehen gibt's nicht auf der kurzen Fahrt nach Grenchen. Fast neun der elf Kilometer verlaufen nämlich im Tunnel. Der Scheitelpunkt des Grenchenbergtunnels liegt 177 Meter tiefer als jener des Weissensteintunnels; deshalb ist er auch doppelt so lang. Ausgestiegen wird im Bahnhof Grenchen Nord. Dieser gehört zusammen mit der Strecke der BLS, wird allerdings ausschliesslich von SBB-Zügen benützt.

Damit sind wir vom Industriort Moutier zurück am hoch industrialisierten Jurasüdfuss. Grenchen, zweitgrösste Stadt des Kantons Solothurn, ist der Prototyp einer Industriegemeinde

Selbstbewusst: klassizistisches Rathaus der alten Industriestadt Moutier.

und vor allem mit der Uhrenindustrie vom Dorf zur Stadt gewachsen. Gibt es Grenchen-Fans? Ich weiss es nicht. Und doch muss es Gründe haben, dass der Ort 2008 mit dem Wakker-Preis für vorbildhaften Ortsbildschutz ausgezeichnet worden ist. Einen davon erblicken wir gleich am Anfang, wenn wir den Weg vom Nord- zum Südbahnhof zu Fuss statt mit dem Bus (Linien 23 und 25) bewältigen: Es ist das Parktheater, ein Meisterwerk des Architekten Ernst Gisel aus den 1950er-Jahren – bestens erhalten und mit einem Restaurant angereichert.

ESSEN: Gediegen und doch nicht teuer im Restaurant Parktheater in Grenchen (www.parktheater.ch), mit schöner Terrasse im Park.

Die Rückfahrt am Jurasüdfuss von Grenchen Süd nach Solothurn ist ebenfalls rasch erledigt – mittelländischer Siedlungsbrei halt.