

Entdeckungen im Bahnland Schweiz. Die landschaftliche und kulturelle Vielfalt der Schweiz erleben: Mit Bahn, Bus und Schiff tun Sie dies entspannt, intensiv und klimafreundlich. 30 fixfertige Vorschläge für kurze und längere Rundtouren machen das Planen einfach. Sie wecken Lust auf Zwischenhalte, Abstecher sowie ergänzende kürzere Wanderungen und Velotouren. Die Schweiz ist das Bahnland schlechthin. Aus diesem Grund zeigt der Bahnreiseführer seine Geschichte und die technischen Meisterleistungen, die es dazu gemacht haben. Übersichtskarten und viele praktische Tipps machen das Buch zum verlässlichen Reisebegleiter.

BAHNREISEFÜHRER  
SCHWEIZ

# BAHNREISEFÜHRER SCHWEIZ

Mit Zug, Bus und Schiff das ganze Land entdecken



Ruedi Eichenberger



Ruedi Eichenberger

AS

AS

# Inhalt

- 8 Übersichtskarte
- 01 | Welch Geschlängel!**  
14 Durchs Zürcher Weinland an den Rhein: Winterthur–Schaffhausen–Stein am Rhein–Winterthur
- 02 | Wo bitte ist die Grenze?**  
26 Auf zum Bodensee: Winterthur–Kreuzlingen/Konstanz–Romanshorn–Weinfelden–Wil–Winterthur
- 03 | Manchester nach Zürcher Art**  
38 Industriegeschichte im Zürcher Oberland: Zürich–Uster–Rüti–Wald–Bauma–Winterthur–Zürich
- 04 | Hübsch dem Wasser nach**  
50 Seentrio im Mittelland: Lenzburg–Beinwil am See–Baldegg–Emmenbrücke–Sempach–Lenzburg
- 05 | Den Napf umkurven**  
62 Voralpine Reize: Langenthal–Willisau–Wolhusen–Langnau i.E.–Burgdorf–Langenthal
- 06 | Perlen an der Eisenschnur**  
74 Städtetrip im Berner Umland: Bern–Solothurn–Burgdorf–Konolfingen–Thun–Bern
- 07 | Zollfreie Aussichten**  
86 Kreuzfahrt am Rheinufer: Basel–Laufenburg–Zurzach–Schaffhausen–Rheinfelden (D)–Basel Badischer Bahnhof
- 08 | Wie die alten Römer**  
98 Solothurner und Baselbieter Jura: Olten–Balsthal–Waldenburg–Liestal–Läufelfingen–Olten
- 09 | Fast Amerika, ganz Jura**  
112 Gegensätze im Neuenburger Uhrenland: Bern–Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds–Le Locle–St-Imier–Biel–Bern
- 10 | Wo der Bahnhof ein Schloss ist**  
124 Erfahrungen im Jura: Neuchâtel–Yverdon–Vallorbe–Frasne (F)–Pontarlier (F)–Travers–Neuchâtel
- 11 | Der Natur ganz nah**  
136 In den Freibergen: Biel–Moutier–Delémont–Glovelier–Saignelégier–Tramelan–Tavannes–Biel
- 12 | Jura ohne Grenzen**  
146 Im Basler Westen: Basel SBB–Delémont–Delle (F)–Belfort (F)–Mulhouse (F)–Basel SBB
- 13 | Durch Schweizer Hinterzimmer**  
158 Express durch die Voralpen: Zürich–Luzern–Arth–Goldau–Einsiedeln–Rapperswil–Herisau–St. Gallen–Zürich
- 14 | Ich bin auch ein Schiff**  
170 Rund um und über den Bodensee: Zürich–Romanshorn–Friedrichshafen (D)–Lindau (D)–Zürich
- 15 | St. Gallen in Endlosschlaufe**  
182 Rundfahrt ohne Umsteigen: St. Gallen–Rorschach–Buchs SG–Sargans–Walenstadt–Uznach–St. Gallen
- 16 | Balkon mit Aussicht**  
192 Per Bergbahn ins Appenzellerland: St. Gallen–Rorschach–Heiden–Trogen–St. Gallen
- 17 | Eine Nummer kleiner**  
202 Appenzeller Voralpenlandschaften: St. Gallen–Gais–Appenzell–Urnäsch–Herisau–St. Gallen
- 18 | Im Zigerschlitz und darüber hinaus**  
212 Industriekanton im Alpental: Zürich–Rapperswil–Ziegelbrücke–Glarus–Flüelen–Schwyz–Zürich
- 19 | Vergoldete Pässe**  
224 Vom Vierwaldstätter- an den Genfersee: Luzern–Meiringen–Interlaken Ost–Spiez–Gstaad–Montreux–Bern–Luzern
- 20 | Ab durch die Mitte**  
236 Verkannte Transversale: Biel–Lyss–Kerzers–Murten–Avenches–Payerne–Lausanne–Biel
- 21 | Sehnsuchtsort Léman**  
248 Schweizerische Riviera: Palézieux–Puidoux–Vevey–Montreux–Montbovon–Bulle–Palézieux
- 22 | Wilder Westen**  
260 Verwegene Bähnchen: Lausanne–Martigny–Le Châtelard–Chamonix–Mont-Blanc (F)–Annemasse (F)–Genf–Lausanne
- 23 | Wo die Luft dünn wird**  
276 Auf dem Dach Europas: Thun–Interlaken–Grindelwald–Jungfrau–Joch–Wengen–Interlaken–Thun
- 24 | Subito in den Süden**  
286 Lötschberg, Simplon und Gotthard: Zürich–Bern–Brig–Domodossola (I)–Locarno–Bellinzona–Zürich
- 25 | Zur Quelle Europas**  
302 Vom Wallis zu den Zentralalpen: Zürich–Bern–Brig–Andermatt–Göschenen–Arth–Goldau–Zürich
- 26 | Gotthard mal zwei**  
316 Zwei Epochen: Luzern–Vitznau–Flüelen–Erstfeld–Göschenen–Bellinzona–Lugano–Zürich
- 27 | Von mild zu wild**  
328 Durch die Bündner Surselva: Zürich–Arth–Goldau–Göschenen–Andermatt–Disentis–Chur–Zürich
- 28 | Welches Licht!**  
340 Zum Bergfrühling ins Engadin: Zürich–Chur–Bergün–St. Moritz–Ardez–Klosters Platz–Zürich
- 29 | Palmen und Gletscher**  
352 Staunen in der Berninabahn: St. Moritz–Chiavenna (I)–Tirano (I)–Poschiavo–St. Moritz
- 30 | Sagenhaftes Insubrien**  
362 Grenzenlose Entdeckungsfahrten: Bellinzona–Luino (I)–Varese (I)–Mendrisio–Bellinzona
- Reisen mit der Bahn**  
374 Den ÖV Schweiz verstehen  
378 Die Reise planen  
382 Literatur  
384 Bildnachweis  
385 Dank, Autor

# 03 | Manchester nach Zürcher Art

## Im Zürcher Oberland treffen Industriegeschichte und Voralpengipfel aufeinander

START UND ZIEL	Zürich HB
REINE FAHRZEIT	2 Stunden
VERKEHRSMITTEL	S15 Zürich–Rüti, S26 Rüti–Winterthur und S12 Winterthur–Zürich
HINWEIS	Für die Tour ab Zürich genügt eine Tageskarte des Zürcher Verkehrsverbunds ZVV.

Die Schweiz ist – und war es früher noch viel mehr – eine Industrienation. Patrons und Bahnen katalysierten das Land in ein neues Zeitalter. Nirgends lässt sich dies besser und schöner erleben als auf einer Rundtour durchs Zürcher Oberland.

Fern erscheint uns heute die Zeit der Fabrikherren und Proletarier. Die Reise aus der postindustriellen Schweiz zurück in die Epoche der Industrialisierung beginnt nicht zufällig in Zürich: Die Stadt war schon damals, Mitte des 19. Jahrhunderts, auf dem Sprung, sich zum Finanzzentrum zu entwickeln. Ihr Hauptbahnhof widerspiegelt gestern wie heute die wirtschaftliche Macht und den puncto Verkehr unangefochtenen Spitzenrang Zürichs in der Schweiz (siehe Box, Seite 42).

◀ Fabrikenland – und Uster war die Hochburg.



Industrielles Zürcher Oberland: die Lokremise in Uster von 1856.

Die Rückwärtsfahrt in die Geschichte beginnt im ersten Untergeschoss des Zürcher HB. Die vier unterirdischen Gleise zwischen Hauptbahnhof und Landesmuseum bilden zusammen mit den Tunnels unter dem Niederdorf und dem Zürichberg den Kern der Zürcher S-Bahn von 1990. Dank dieser gleiten wir in bloss 14 Minuten auf einem vorstädtischen Teppich nach Uster.

### Trügerische Idylle

Uster war ein schweizerisches Manchester. Eine Industriestadt – aber von menschlichem Mass, will einem scheinen. Wandern wir heute im Sonnenschein dem perfekt beschilderten Industriepfad entlang, kommen uns die alten Fabrikgebäude und Arbeiterhäuser mit ihrem Grün rundum pittoresk vor. Doch die Idylle täuscht: In den am Aabach aufgereihten Fabriken wurden die Arbeitskräfte ebenso ausgebeutet wie anderswo in der industriellen Welt. Auch Kinder. Ein Spinnereibesitzer etwa holte aus



Ländliches Zürcher Oberland: Kirche von Fischental.

Norditalien 14-jährige Mädchen als Fabrikarbeiterinnen in sein Mädchenheim und wollte sich mit eigenen «Lernschwestern» vor deren Schulpflicht drücken. So zu lesen in seinem Brief aus dem Jahr 1908 an die «Tit. Gemeindegemeinschaft Uster» (zit. in Aufdermauer 2017).

Industrialisierung und Bahnbau befruchteten sich gegenseitig. Fabrikherren waren denn auch die Initianten der Glattalbahn von Wallisellen bei Zürich nach Uster. Denn eine internationalisierte Wirtschaft brauchte leistungsfähige und günstige Warentransporte. Mit Eröffnungsjahr 1856 war die Glattalbahn eine der frühesten Strecken der Schweiz.

### Oben Gipfel, unten Fabriken

Nach Uster wird die Landschaft zunehmend ländlich, ja voralpin. In Rüti gilt es umzusteigen in die kurvenreich verlaufende Tösstalbahn nach Winterthur, heute prosaisch S26 benannt.

Diese schlängelt sich zunächst 270 Meter hoch über Wald nach Gibswil und anschliessend mit praktisch konstanter Neigung hinunter zum Endbahnhof Winterthur.

Auf der Fahrt bergauf faszinieren die Voralpengipfel – Bachtel, Dürrspitz, Hörnli und wie sie alle heissen. Aber man kann auch in ein beliebiges Bachtobel hinunterschauen und entdeckt garantiert ein altes Fabrikgebäude. Alle Industrie siedelte sich am Wasser an, dieses war ihr Lebensnerv. Wer wissen will, wie es in einer solchen Fabrik zugeht und wie man die Wasserkraft nutzte, wandert von Bauma dem Wyssenbach entlang nach Neuthal. Das dortige Industrieensemble des «Eisenbahnkönigs» Adolf Guyer-Zeller können auch Einzelpersonen an bestimmten Tagen in Betrieb erleben.

### Die Verkehrsmaschine

Der Zürcher Hauptbahnhof ist die klare Nummer 1 unter den Schweizer Bahnhöfen. Annähernd eine halbe Million Menschen benützt ihn jeden Tag. Damit gehört er zur europäischen Spitzenliga, vergleichbar mit den grössten Bahnhöfen von Millionenstädten wie Hamburg oder gar Paris. Der HB umschliesst heute nicht weniger als vier Bahnhöfe, nämlich den ebenerdigen Sackbahnhof aus dem 19. Jahrhundert (Gleise 3–18) sowie drei unterirdische Bahnhöfe:

- den Durchgangsbahnhof der S-Bahn von 1990 auf der Nordseite zum Landesmuseum hin (Gleise 41–44)
- die Station der SZU (Sihltal Zürich Uetliberg Bahn, Gleise 21 und 22)
- den zweiten Durchgangsbahnhof Löwenstrasse von 2014/15 der Durchmesserlinie Altstetten–HB–Oerlikon unter der Sihl (Gleise

31–34), der 16 Meter unter dem Niveau des Kopfbahnhofs liegt.

Nukleus dieser riesigen Verkehrsmaschine ist die weite Haupthalle, über der ein farbenfroher Schutzengel der Künstlerin Niki de Saint Phalle auf das mobile Schweizervolk hinabschaut. Die Halle, in der einst Gleise verlegt waren und Züge abfahren, stammt von 1871, ebenso wie das gesamte Aufnahmegebäude. An gleicher Stelle stand 1847 schon der «Urbahnhof» der ersten Eisenbahn der Schweiz, der «Spanischbrötli-bahn» von Baden nach Zürich. Dass der Bahnhof von 1871 – wenn auch angebohrt, untertunnelt und zur Shoppingmeile erweitert – überhaupt erhalten geblieben ist, ist ein mittleres Wunder: In der autoverrückten Zeit um 1970 wäre er um ein Haar abgerissen worden.



Der Zug von Bauma nach Winterthur durchfährt eine grüne Industrielandschaft.

Bauma, Saland, Turbenthal, Rikon: Weiter geht's im gleichen Stil zwischen viel Grün und umgenutzten alten Industriegebäuden. Winterthur (siehe Tour 2, Seite 24) schliesst die Zeitreise vor der Rückfahrt nach Zürich perfekt ab. Mit drei traditionsreichen Maschinenfabriken von internationalem Ruf war die zweitgrösste Stadt im Kanton selber eine Industriestadt par excellence. Im Kampf um die Vormacht im Kanton unterlag Winterthur: Das Finanzzentrum Zürich war letztlich stärker als das Industriezentrum.

## Die Reise

- 1 Zürich–Uster
- 2 Industriepfad Uster (Wandertipp)
- 3 Um den Pfäffikersee (Velotipp)
- 4 Uster–Wetzikon–Rüti
- 5 Rüti–Bauma
- 6 Von Bauma nach Neuthal (Wandertipp)
- 7 Bauma–Winterthur–Zürich



### 1 | Zürich–Uster

Die S5 und S15 nach Rapperswil fahren ab Gleis 43/44. Zwischen Hirschengraben- und Zürichbergtunnel halten sie in Zürich Stadelhofen. Der Stararchitekt Santiago Calatrava hat das Bahnhofgebäude von 1894 für die S-Bahn mit einer elegant geschwungenen Perronüberdachung ergänzt. Nach Stettbach mündet die S-Bahn-Linie von 1990 in die alte Strecke von Wallisellen. In Dübendorf lässt sich linker Hand der ehemalige Zivil- und Militärflugplatz erspähen, Vorläufer des heutigen Zürcher Flughafens in Kloten.

### 2 | Industriepfad Uster (Wandertipp)

Um 1850 besass Uster die höchste Fabrikdichte der Schweiz. Ein «Industriepfad Uster» macht diese Epoche lebendig. Er beginnt beim Bahnhofgebäude aus dem Bahn-Eröffnungsjahr 1856, gegenüber der denkmalgeschützten Lokomotivremise ([www.lokremise-uster.ch](http://www.lokremise-uster.ch)). Danach führt er von Niederuster am Ufer des

Als das soziale Gewissen erwachte: Siedlung für Arbeiterfamilien in Uster.



# 10 | Wo der Bahnhof ein Schloss ist



## Grenzüberschreitende Erfahrungen zwischen Vallorbe und Val de Travers

START UND ZIEL	Neuchâtel (Neuenburg)
REINE FAHRZEIT	4 Stunden 20 Minuten (inkl. 40 Minuten Aufenthalt in Frasne)
VERKEHRSMITTEL	IC 5 Neuchâtel–Yverdon ICN, S5 Yverdon–Cossonay–Penthalaz, S2 Cossonay–P.–Vallorbe, TER oder TGV Vallorbe–Frasne, TER/RE Frasne–Neuchâtel
HINWEIS	Auf den französischen Strecken spärliche Verbindungen, separate Billette nötig (für TER auch über <a href="http://www.sbb.ch">www.sbb.ch</a> erhältlich). Zum TGV Vallorbe–Frasne siehe Text.

**Paris–Vallorbe–Istanbul: Das waren noch Zeiten, als der Simplon-Orient-Express im Grenzdorf am Mont d’Or Pause machte! Der Waadtländer und Neuenburger Jura ist aber nicht nur bahngeschichtlich interessant.**

Jean-Marius Chaulmontet hätte viel zu erzählen gehabt. Volle drei Jahrzehnte lang war er der Bahnhofsvorstand von Vallorbe. Als solcher erlebte er 1870 die Einweihung der Linie vom Gros de Vaud hinauf an den Fuss des Mont d’Or. Und er war auch dabei, als fünf Jahre später die erste Fortsetzung nach Frankreich in

◀ Grenzbahnhof Vallorbe.

Betrieb kam. Diese führte über Jougne nach Pontarlier – keine glückliche Wahl, versank die Strecke im Winter doch oft tief im Schnee und bedeutete einen Umweg samt Spitzkehre in Val-lorbe.

In seinem Bahnhof begrüßte Chaulmontet den ersten Simplon-Express, der 1906 Paris mit Mailand verband. In den Folgejahren fuhr er sogar Calais, Venedig und Triest an und führte Kurswagen nach Bern und Interlaken mit. Bereits pensioniert sah er die direkte Verbindung nach Frasné mit einem sechs Kilometer langen Tunnel durch den Mont d’Or entstehen und verfolgte die Errichtung des neuen Grenzbahnhofs, der sich schlossgleich am steilen Hang über dem Dorfkern erhob. Nur die Eröffnung im Jahr 1915 erlebte er nicht mehr mit; er starb einen Monat vor der Einweihung.

### Zu gross geraten

Ein weltläufiges Dorf, gewiss. Doch die kürzeste Linie von Paris nach Mailand über die Simplonroute erfüllte die in sie gesteckten Erwartungen nie ganz. Die besseren Karten hatte Basel, be-

Drei tägliche TGV nach Paris und sonst ziemliche Leere im Bahnhof Vallorbe.



Vallorbe gründet auf Eisen und Eisenbahn, zu sehen im Museum im rosa Haus.

sonders nachdem 1918 das Elsass wieder französisch geworden war. Vallorbes stolzer Bahnhof von 1915 hat fast unverändert überlebt. Es ist ein architektonisches Bijou, aber für den heutigen Verkehr weit überdimensioniert und daher heute auch teilweise umgenutzt. Belebt ist das erhalten gebliebene Buffet, auf den Perons ist weniger los: Das Tagespensum bilden stündliche Regionalzüge nach Lausanne und ins Vallée de Joux sowie drei tägliche TGV Lausanne–Paris. Wenn sie einfahren, weht an der Flanke des Mont d’Or wenigstens kurz ein Hauch der grossen weiten Welt.

Die ganze Geschichte der Industriegemeinde erfährt man im örtlichen Eisen- und Eisenbahnmuseum. Vallorbe entwickelte sich nicht erst als Bahndorf, sondern schon zuvor als Stätte des Erzabbaus und der eisenverarbeitenden Industrie. Kein typischer Ferienort – und doch erweist es sich als gute Idee, am Vorabend anzureisen und das kleinstädtisch wirkende Juradorf mit seiner Umgebung auf sich wirken zu lassen.

## Die Sache mit dem TGV

Wer in Vallorbe schon genügend auf seine Kosten gekommen ist, könnte nun mit dem raschen Direktbus nach Yverdon zurückfahren und so eine kleine Rundreise abschliessen. Wärmstens empfohlen seien hier aber ein kurzer Abstecher nach Frankreich und die Rückfahrt nach Neuenburg durch das Val-de-Travers – eine nicht sehr bekannte, doch reizvolle Ecke der Schweiz, die mit dem Felsenzirkus des Creux du Van und den Asphaltminen von Travers zudem zwei touristische Attraktionen besitzt.

Dies bedeutet eine viertelstündige Wegstrecke mit dem TGV von Vallorbe zum französischen Frasne, zu einem Dorf, das inmitten Teichen und Sümpfen eines regionalen Naturschutzgebiets liegt. Seine einzige Bedeutung gewinnt der bescheidene Ort als Abzweigstation der Bahnlinien nach Vallorbe–Lausanne und nach Neuenburg–Bern. Bis in die 1990er-Jahre gab es durch das Val-de-Travers und über Frasne sogar zwei direkte tägliche TGV-Züge Bern–Paris. Danach wurde diese Verbindung stufenweise abgewertet – von betagten, aufgehübschten TEE-Zubringerzügen nach Frasne bis zu den schlichten Regioexpress-Zubringern ab Neuenburg von heute. Der schnellste Weg von Bern nach Paris führt seit 2013 über Basel.

Die kurze Fahrt von Vallorbe nach Frasne hat es aber in sich. Alternativen zum TGV gibt es höchstens durch einzelne Regioexpress-Züge für den Pendlerverkehr. Und weil TGV Lyria Globalpreise anwendet, Reservierung verlangt und am kleinen Grenzverkehr nicht interessiert ist, schlagen die 24 Kilometer mit mehr als 40 Franken zu Buche. Vor Drucklegung versprach die Betreibergesellschaft, eine Tochter von SNCF und SBB, zukünftig mehr Sparbillette für ungefähr die Hälfte des Preises anzubieten. Dennoch: ein hoher Preis für die kleine Schlaufe über Frankreich.

Oben: Felsenzirkus Creux du Van mit Neuenburgersee.  
Unten: Die Station Noiraigue, Café und Touristenzentrum.



## Die Reise

- 1 Neuenburg–Yverdon–Cossonay–Penthalaz
- 2 Cossonay–Penthalaz–Vallorbe
- 3 Vallorbe (mit Wandertipp)
- 4 Vallorbe–Frasne
- 5 Frasne–Neuenburg (mit Velotipp)



### 1 | Neuenburg–Yverdon–Cossonay–Penthalaz

Die Anreise auf der Jurafusslinie (siehe Tour 20, S. 240) macht einen Umstieg in Yverdon nötig. Bis zu dieser Stadt am Ende des Neuenburgersees gelangt man mit dem Intercity-Neigezug IC 5 aus St. Gallen–Zürich. S-Bahn-mässig geht es weiter durch das fruchtbare Gros de Vaud. Hinter Eclépens kommt rechts bereits die Einmündung der Linie nach Vallorbe in Sicht. Nach dem Umsteigen in Cossonay-Penthalaz in die S-Bahn aus Lausanne geht es also zuerst noch einmal fünf Kilometer zurück.

### 2 | Cossonay–Penthalaz–Vallorbe

Der Bahnhof von Cossonay liegt im industrialisierten Tal, das zugehörige mittelalterliche Städtchen auf einem Hochplateau. Beide sind seit 1897 durch eine Standseilbahn verbunden. Die Linie nach Vallorbe beginnt gleich nach der Abzweigung von der Jurafusslinie um gut 20 Promille zu steigen und wird am Ende 370 Höhenmeter überwunden haben. Bei La Sarraz und Arnex gewinnt sie Höhe durch eine weite Schlaufe. Danach schlängelt

Der Mont-d'Or-Tunnel bescherte Vallorbe 1915 einen monumentalen Bahnhof.





Naturschauspiel unter Tag: die Grotten von Vallorbe.

sich die Doppelspur – da als internationale Hauptroute angelegt – den Windungen der Orbe-Schlucht entlang und überquert nach dem Weiler Le Day, kurz vor dem Ziel, den Fluss auf einer imposanten Brücke.

### 3 | Vallorbe (mit Wandertipp)

Die Gemeinde an der Grenze zu Frankreich verdankt ihr kleinstädtisches Flair der Eisenverarbeitung seit dem Spätmittelalter und der Eisenbahn. Sie liegt umgeben von Wäldern am Südhang des Mont d'Or. Der Gipfel auf 1463 m ü. M. liegt bereits in Frankreich. Nach jahrzehntelangem Bevölkerungsrückgang geht es mit Vallorbe heute wieder aufwärts; ein neues Sportzentrum an der Orbe zeugt davon. Über allem aber thront der Bahnhof.

**VALLORBE SEHEN:** Attraktionen sind die Orbe-Grotten ([www.grottesdevallorbe.ch](http://www.grottesdevallorbe.ch)) mit der Orbe-Quelle daneben, gespiesen aus einem unterirdischen Abfluss des Lac de Joux. Weiter das



Wunderliche Orbe: Bei Vallorbe sprudelt sie wie neu geboren aus dem Berg.

Eisen- und Eisenbahnmuseum ([www.museedufer.ch](http://www.museedufer.ch)). Interessant für Besuche mit Kindern der Juraparc mit Bären, Wölfen und Bisons ([www.juraparc.ch](http://www.juraparc.ch)).

**WANDERN:** Von Vallorbe dem Orbe-Ufer nach und um den Crêt des Alouettes herum. Gut unterhaltener Weg aufwärts durch ein verwünschtes Tälchen und den Wald hinauf zum Juraparc; einzelne exponierte Stellen sind mit Stahlseil gesichert. Der Rückweg führt steil hinunter zur Orbe und den Grotten. 10 km, 382 m  $\nearrow$  und  $\searrow$ .

**ESSEN:** Französisch angehaucht, zu fairen Preisen und mit guter Bedienung in der Auberge Communale, Teil des stolzen Casinos von Vallorbe ([www.auberge-communale-vallorbe.ch](http://www.auberge-communale-vallorbe.ch)).

**ÜBERNACHTEN:** Schlicht, günstig und très sympa in der «Auberge pour tous» – einst Jugendherberge, heute auch mit einigen Hotelzimmern ausgestattet. Gute Lage zwischen Bahnhof und Ortskern ([www.aubergepourtous.ch](http://www.aubergepourtous.ch)).

#### 4 | Vallorbe–Frasne

Schon kurz nach dem Bahnhof taucht der TGV in den sechs Kilometer langen Mont-d'Or-Tunnel ein – ursprünglich doppelspurig, seit dem Zweiten Weltkrieg nach Abbau des zweiten Gleises durch Deutschland nur noch eingleisig. Die Landesgrenze befindet sich kurz nach dem Tunnelportal. Es folgen 17 Kilometer durch die teils sumpfige Jura-Hochebene.

#### 5 | Frasne–Neuenburg (mit Velotipp)

Nur gerade drei Regioexpress-Züge pro Tag verknüpfen Frasne über Pontarlier mit Neuenburg. Im Bahnhof Pontarlier wechselt das Stromsystem von 25 auf 15 Kilovolt; deshalb sind für die Strecke Zweistromzüge nötig. Zunächst durchquert der Zug die Hochebene. Die lohnende Visite im französischen Grenzstädtchen Pontarlier wird durch die spärlichen Verbindungen erschwert. Zusätzlich fahren bis Travers einzelne Busse, die eine Alternative sein können. Ab Travers mehren sich die Fahrmöglichkeiten dank der S-Bahn-Zweiglinie von Buttes auf Schweizer Normalmass.

Pontarlier, mit 837 m ü. M. die zweithöchste Stadt Frankreichs.



An den Felswänden des Creux du Van leben Steinböcke und Gämsen.

Hinter Pontarlier taucht die Bahnlinie in eine Schlucht des Doubs. Über einer Engstelle wacht das Schloss Joux. In einem Hochtal wird der Grenzort Les Verrières erreicht, danach geht's abwechslungsreich durch das Val-de-Travers der Areuse nach Neuenburg hinab. Besonders wild ist der Abschnitt zwischen Noiraigue und Bôle.

**VELOFAHREN:** Von Noiraigue nach Neuenburg. Mit spektakulärer Talfahrt durch die Areuse-Schlucht, Blick über den Neuenburgersee und kleinem Umweg über das schicke Weinbaudorf Cortaillod. 24 km, 263 m ⤴, 513 m ⤵.

Die Rent-a-Bike-Vermietstation im alten Bahnhof Noiraigue ist Teil eines kleinen touristischen Zentrums. Man kann dort regionale Produkte kaufen und einen Absinth oder Café trinken. Mit einem Miet-e-MTB oder zu Fuss kommt man auch hinauf zum Felsenzirkus Creux du Van, einem Highlight des Juras.