

# ArcExpress



**DIE BAHN ALS TREIBER DER  
STANDORTATTRAKTIVITÄT  
DES JURABOGENS**

# In Zahlen



**11,8 Kilometer**

Abschnitt mit drei Gleisen zwischen  
Glovelier und Delémont



**100 km/h**

Geschwindigkeit der Züge der CJ  
zwischen Glovelier und Delémont



**30 Minuten**

Weniger Fahrzeit zwischen  
La Chaux-de-Fonds und Delémont



**< 90 Millionen**

Franken Investitionssumme



**1,6 zu 1,9**

Kosten-Nutzen-Verhältnis



**Doppelt so viele**

Personenkilometer



## In Kürze

Das Projekt ArcExpress hat zum Ziel, eine schnellere Verbindung ohne Umsteigen zwischen La Chaux-de-Fonds, den Freibergen und Delémont zu schaffen. Es ermöglicht eine bessere Anbindung an das nationale Fernverkehrsnetz in Delémont und verbessert die Anschlüsse in Glovelier zwischen den Freibergen und der Ajoie. Das Projekt bietet der Bevölkerung, den Touristen und Unternehmen im Jurabogen eine schnelle und bequeme Alternative zum Auto, was sowohl die Umweltverträglichkeit der Fahrten als auch die Nutzung der Bahn und damit die Abdeckungsquote verbessert.

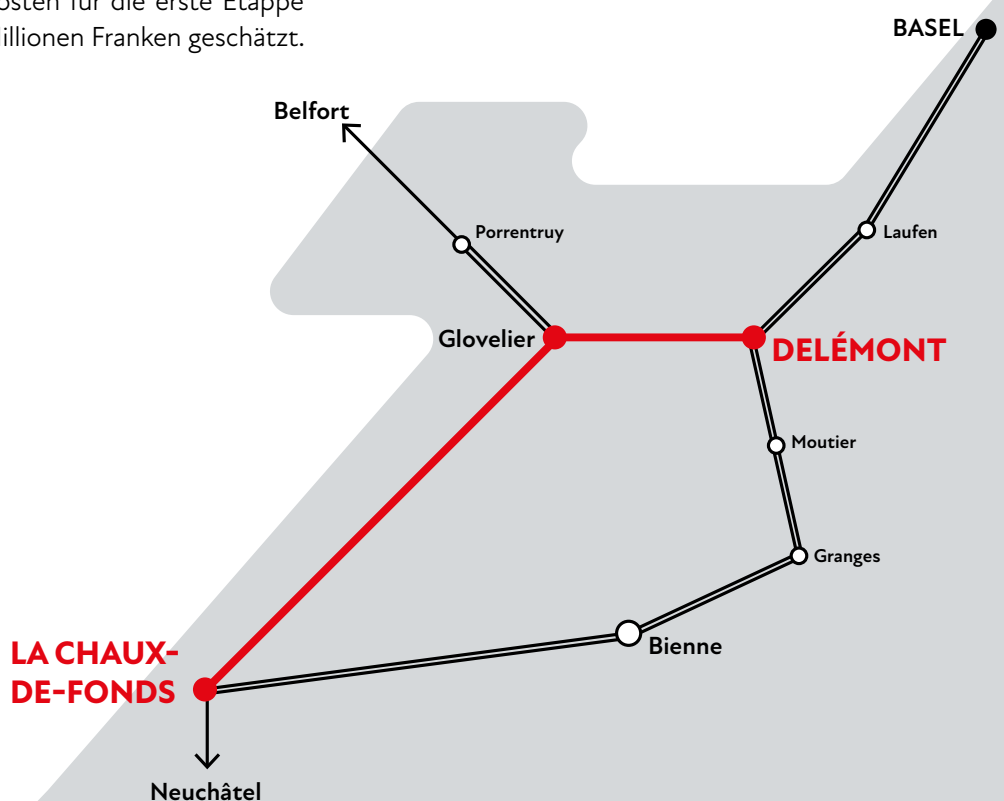
Das Projekt ist für die Chemins de fer du Jura (CJ) von strategischer Bedeutung. Es wurde 2015 von den Planungsregionen West und Nordwest im Rahmen der Ausschreibung für Projekte zur Erweiterung des Bahnangebots und der Bahninfrastruktur ausgewählt. Da der Bund das Projekt in die Dringlichkeitsstufe 1 einstuft, wurde es nicht in das Paket der Etappe 2035 aufgenommen. Es war Gegenstand mehrerer Optimierungs- und ergänzender Machbarkeitsstudien, die grösstenteils vom Bund und vom Kanton Jura finanziert wurden.

Im Frühjahr 2025 haben Studien gezeigt, dass die Verlegung einer dritten Schiene zwischen Glovelier und Delémont – ein zentraler Bestandteil des Projekts – möglich ist und dass der Betrieb von Meterspur-Zügen auf einer Normalspur-Infrastruktur den Sicherheitsanforderungen entspricht. Die Kosten für die erste Etappe werden auf weniger als 35 Millionen Franken geschätzt.

Die übrigen zu realisierenden Infrastrukturen sind notwendig, um das angestrebte Betriebskonzept (Bedienung der Bahnhöfe Courtételle, Bassecourt und Courfaivre, Einsatz der Zugkompositionen) umzusetzen und den Fahrplan und die gewünschten Anschlüsse in Delémont, Glovelier, Le Noirmont und La Chaux-de-Fonds zu gewährleisten. Da das Schienennetz der CJ, genau wie das der SBB zwischen Delémont und Glovelier, eingleisig ist, müssen sich die Züge an entsprechend ausgestatteten Bahnhöfen kreuzen. Die Etappen 2 und 3 werden auf 39 bzw. 15 Millionen Franken veranschlagt.

Da sich die Struktur der Knotenpunkte Delémont und La Chaux-de-Fonds im Rahmen der kommenden Angebotskonzepte (2040–2050) wandelt, wird eine zeitliche Weiterentwicklung des Projekts erforderlich. Die Notwendigkeit des Projekts sowie die Machbarkeit und der positive gesellschaftliche Nutzen wurden durch aktuelle Studien eindeutig nachgewiesen.

Die Gesamtinvestition in die Infrastruktur wird heute nach der Vorstudie auf weniger als 90 Millionen Franken geschätzt. Dieser Betrag ist aufgeteilt in Mittel für Erneuerung und Anpassung in Höhe von 22 Millionen Franken (Leistungsvereinbarung) und Mittel für den Ausbau der Infrastruktur in Höhe von 66 Millionen Franken (STEP).



# Ziele

Das Projekt ArcExpress hat zum Ziel, La Chaux-de-Fonds und die Freiberge ohne Umsteigen an den Fernverkehrsknotenpunkt Delémont anzubinden und die Fahrzeiten zwischen La Chaux-de-Fonds, den Freibergen, der Ajoie, Delémont und Basel um fast 30 Minuten zu verkürzen.

Diese bedeutende Verbesserung des Bahnangebots trägt dazu bei, die Attraktivität der Linien der Chemins de fer du Jura zu steigern, die Verkehrsverlagerung zu verbessern und den Herausforderungen der nachhaltigen Entwicklung des Jurabogens gerecht zu werden, insbesondere im Pendler- und Freizeitverkehr.

Dank pragmatischer Lösungen bleiben die Investitionen begrenzt. Die Attraktivität der Bahn wird bei geringen zusätzlichen Betriebskosten deutlich gesteigert.



# Angebotsentwicklung

## Fahrplan 2026

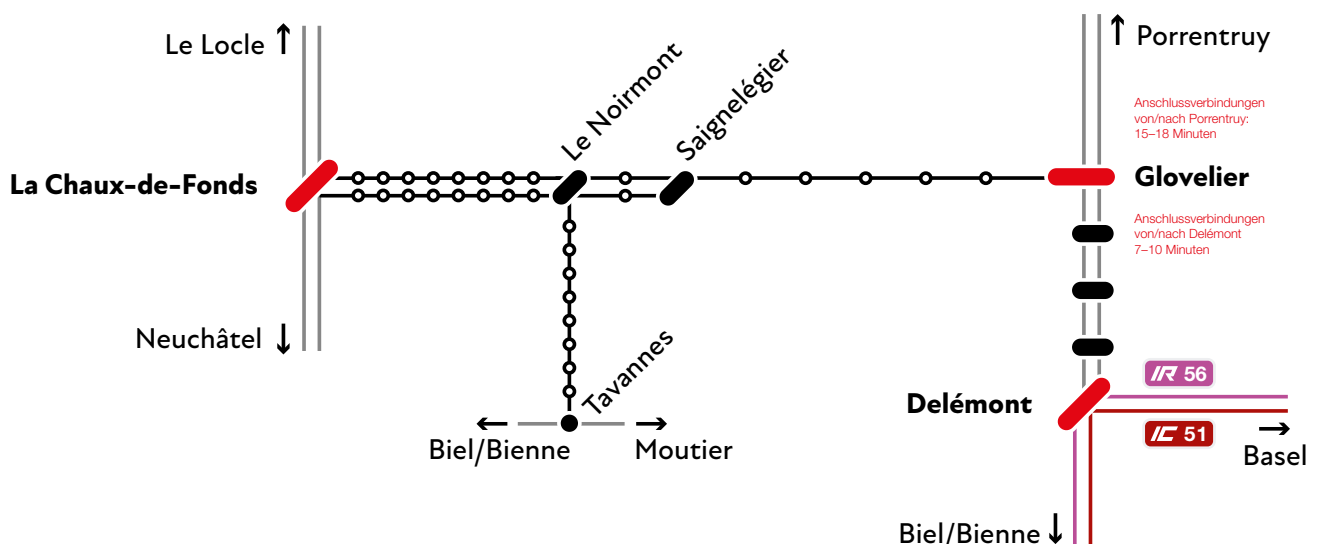
Das aktuelle Angebot (Fahrplan 2026) besteht aus einer Verbindung pro Stunde und Richtung zwischen La Chaux-de-Fonds, Le Noirmont, Saignelégier und Glovelier. In Le Noirmont besteht ein Anschluss in beide Richtungen von/nach Tramelan und Tavannes. Der Zug hält aus betrieblichen Gründen während 9 bis 10 Minuten in Saignelégier (Kreuzung, Anschluss an das Netz von La Chaux-de-Fonds und Anschluss an das Netz von Glovelier). Die während den Stosszeiten im 30-Minuten-Takt in Ergänzung verkehrenden Züge vervollständigen das Angebot zwischen La Chaux-de-Fonds – Le Noirmont und Saignelégier – Glovelier.

Die Personenzüge halten daher 10 Minuten in Saignelégier und warten 24 Minuten am Wendepunkt in Glovelier. Die Situation in La Chaux-de-Fonds ist mit einer Wendezeit von 6 Minuten optimal.

In Glovelier ist der Anschluss in Richtung Delémont in 7 bis 10 Minuten gewährleistet. Der Anschluss in Richtung Porrentruy erfolgt in 15 bis 18 Minuten.

Die Strecken La Chaux-de-Fonds–Glovelier und Delémont–Porrentruy sind eingleisig und verfügen über einige Kreuzungsmöglichkeiten. Die Fahrplangestaltung unterliegt somit aufgrund der verfügbaren Infrastruktur erheblichen Einschränkungen.

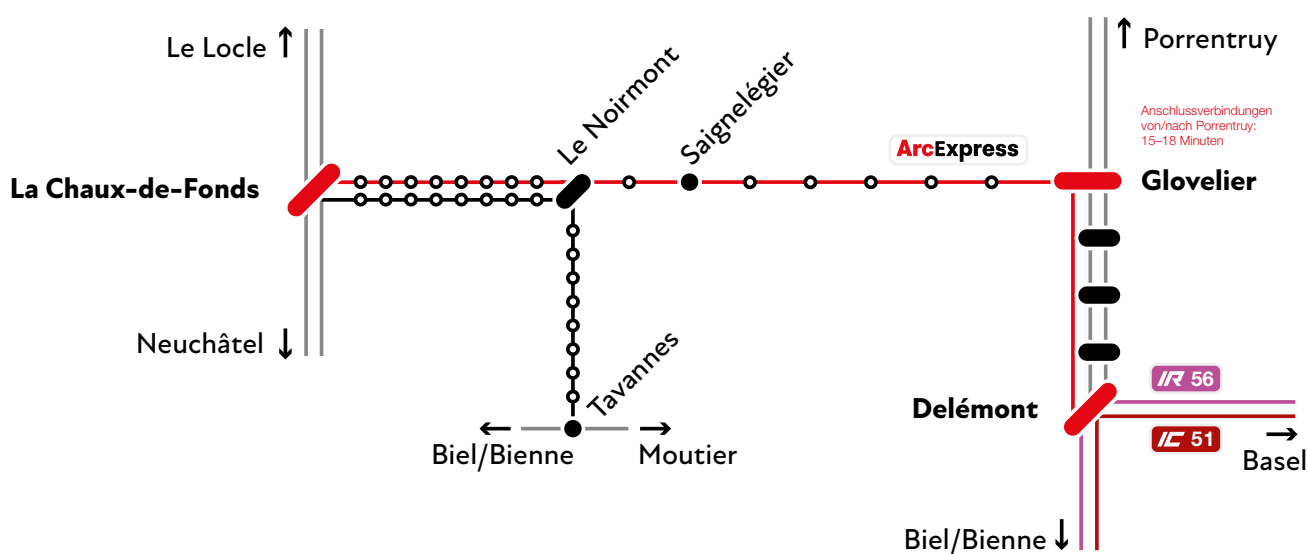
### Fahrplan 2026



## Etappe 1

Die erste Phase der Projektentwicklung ArcExpress beinhaltet, die Regionalbahn der Chemins de fer du Jura von Glovelier nach Delémont zu verlängern, wobei der Betriebsaufwand und der Infrastrukturbedarf so gering wie möglich gehalten werden sollen. Dadurch wird eine direkte Verbindung zwischen La Chaux-de-Fonds und Delémont sowie eine direkte Verbindung zwischen den Freibergen und dem Hauptort des Kantons Jura ermöglicht. Die Zeitersparnis zwischen La Chaux-de-Fonds und Delémont beträgt 19 Minuten. Ein Umsteigen in Glovelier ist nicht mehr erforderlich. Dieses Angebot kann ohne den Einsatz von zusätzlichem Rollmaterial gewährleistet werden. Die zusätzlichen Betriebskosten bleiben relativ gering, da sie in erster Linie die Finanzaufwendungen (Abschreibungen und Zinsen) im Zusammenhang mit der Batterieausstattung sowie die Trassenkosten (Nutzung der Infrastruktur) zwischen Glovelier und Delémont betreffen. Es wird erwartet, dass die direkte Verbindung ohne Umsteigen sowie die verkürzte Fahrzeit zu einem Anstieg der Einnahmen führen.

### Angebotsübersicht - ETAPPE 1

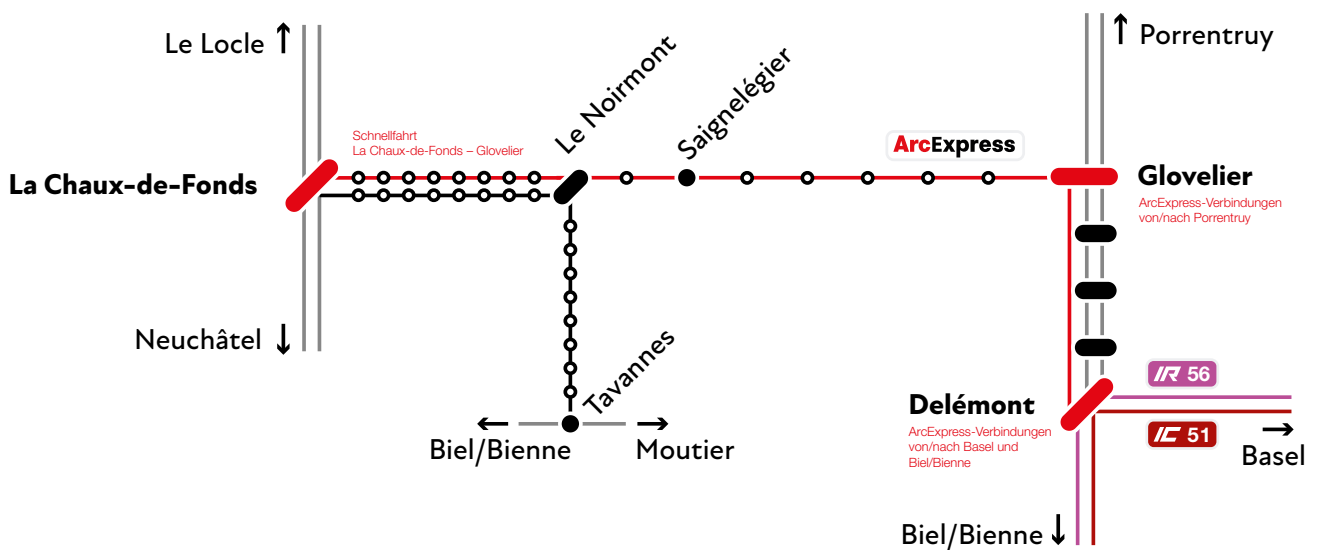


## Etappe 2

In einem zweiten Schritt ermöglichen die Verkürzung der Fahrzeiten und der Bau von zweigleisigen Kreuzungsabschnitten eine Verbesserung der Anschlüsse in Delémont an die Fernverkehrszüge nach Basel, Moutier und Biel/Bienne. In Richtung La Chaux-de-Fonds wird der Fahrplan angepasst, um dem neuen S-Bahn-Angebot Rechnung zu tragen, das mit der Direktverbindung zwischen La Chaux-de-Fonds und Neuenburg eingeführt wurde.

Für diese Etappe besteht kein zusätzlicher Bedarf an Fahrzeugen oder Personal.

### Angebotsübersicht - ETAPPE 2

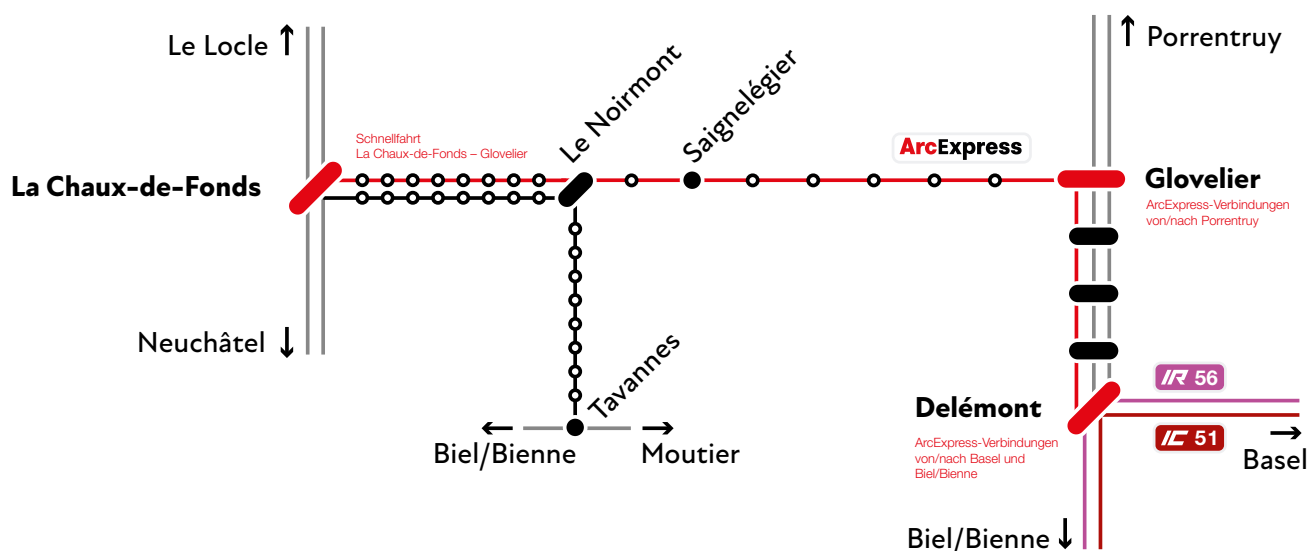


### Etappe 3

Der dritte Teil des Ausbaus betrifft die Bedienung der regionalen SBB-Haltestellen zwischen Glovelier und Delémont, um die Beförderungskapazitäten auf dieser Strecke zu erhöhen und die S-Bahn-Züge auf der Strecke Porrentruy–Delémont zu entlasten.

Für diese Etappe besteht kein zusätzlicher Bedarf an Fahrzeugen oder Personal.

#### Angebotsübersicht - ETAPPE 3



#### Veränderung der Fahrzeiten und der Anzahl Umstiege

|                                  | 2026                      | Etappe 1                               | Etappe 2 (Studie 2022)                 |
|----------------------------------|---------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|
| La Chaux-de-Fonds – Saignelégier | 34 Minuten                | 34 Minuten                             | 30 Minuten (-4 Minuten)                |
| La Chaux-de-Fonds – Glovelier    | 76 Minuten                | 66 Minuten (-10 Minuten)               | 58 Minuten (-8 Minuten)                |
| La Chaux-de-Fonds – Delémont     | 97 Minuten<br>1 Umstieg   | 78 Minuten (-19 Minuten)<br>0 Umstiege | 72 Minuten (-6 Minuten)<br>0 Umstiege  |
| La Chaux-de-Fonds – Porrentruy   | 108 Minuten<br>1 Umstieg  | 108 Minuten<br>1 Umstieg               | 76 Minuten (-32 Minuten)<br>1 Umstieg  |
| La Chaux-de-Fonds – Basel        | 144 Minuten<br>2 Umstiege | 144 Minuten<br>1 Umstieg               | 114 Minuten (-30 Minuten)<br>1 Umstieg |
| Saignelégier – Glovelier         | 31 Minuten                | 31 Minuten                             | 27 Minuten (-4 Minuten)                |
| Saignelégier – Delémont          | 53 Minuten<br>1 Umstieg   | 44 Minuten (-9 Minuten)<br>0 Umstiege  | 42 Minuten (-2 Minuten)<br>0 Umstieg   |
| Saignelégier – Porrentruy        | 64 Minuten<br>1 Umstieg   | 64 Minuten<br>1 Umstieg                | 51 Minuten (-13 Minuten)<br>1 Umstieg  |
| Saignelégier – Basel             | 100 Minuten<br>2 Umstiege | 100 Minuten<br>1 Umstieg               | 81 Minuten (-19 Minuten)<br>1 Umstieg  |

# Kohärenz

Das Projekt ArcExpress und die damit verbundene Verbesserung des Angebots stehen im Einklang mit den verschiedenen Planungsinstrumenten sowie den mittel- und langfristigen Prognosen. Es entspricht den Zielen des kantonalen Richtplans des Kantons Jura, insbesondere indem es die Mobilität zwischen den drei städtischen Zentren Delémont, Porrentruy und Saignelégier verbessert und stärkt. Der kantonale Zusammenhalt wird dadurch gefestigt. Das Projekt trägt zur Entwicklung und touristischen Attraktivität der Freiberge bei, indem die Fahrzeit zwischen Basel und Saignelégier um mehr als 30 Minuten verkürzt wird und nur noch ein Umstieg erforderlich ist. Durch die verkürzten Fahrzeiten im Pendlerverkehr können qualifizierte Arbeitskräfte aus einem grösseren Einzugsgebiet gewonnen und Ausbildungsmöglichkeiten geschaffen werden.

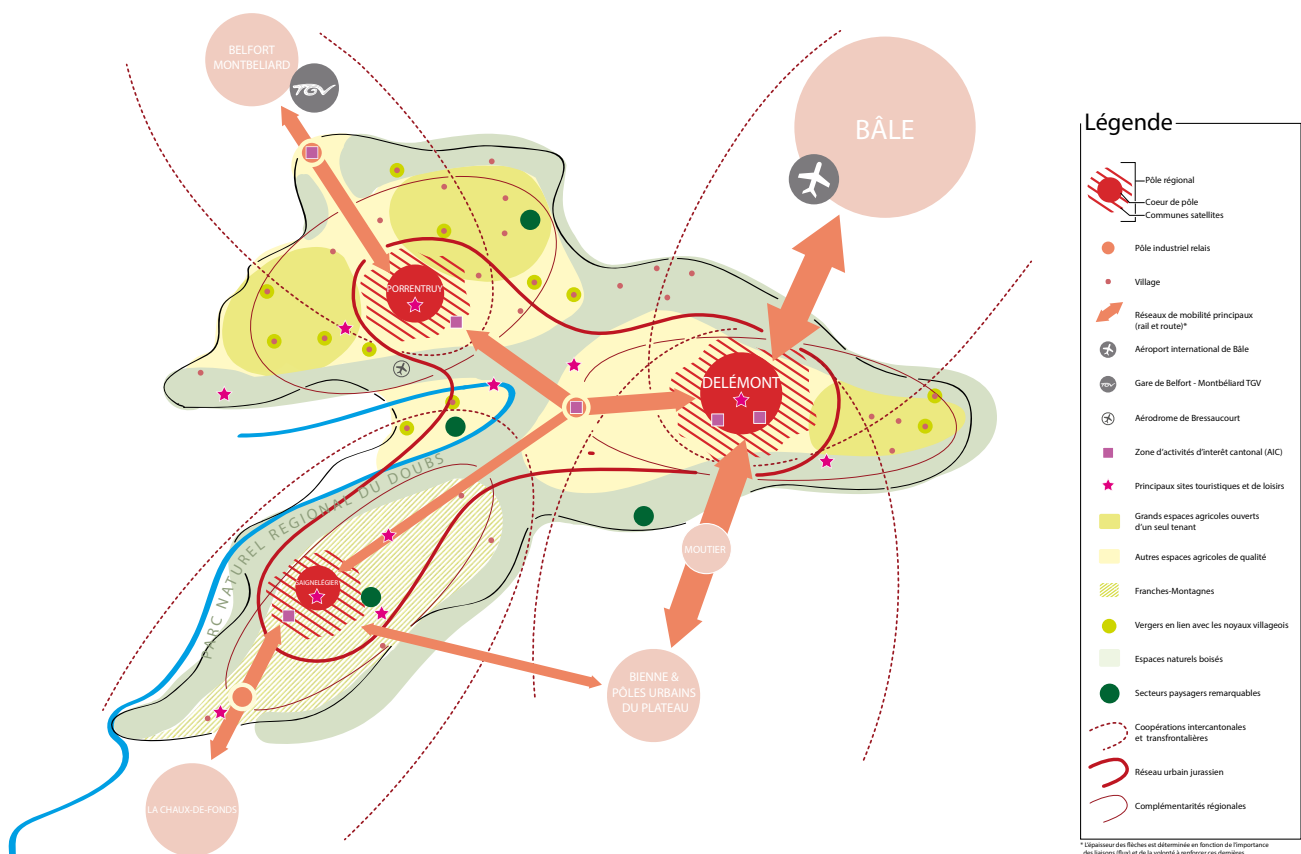
Der Ausbau des ArcExpress-Angebots erfolgt schrittweise und ermöglicht es, sich an langfristige Änderungen der Fahrplanstrukturen in La Chaux-de-Fonds und

Delémont anzupassen, wodurch auch die Freiberge von den Auswirkungen der neuen Direktverbindung profitieren.

Der öffentliche Verkehr ist ein Motor des Wirtschaftswachstums. Das im Rahmen des Projekts ArcExpress verstärkte Angebot schafft die Voraussetzungen, um die Erreichbarkeit von vier der sieben vom Kanton Jura bezeichneten Wirtschaftsstandorten – Le Noirmont, Saignelégier, Haute-Sorne und Delémont – zu verbessern.

Der Ausbau des ArcExpress ist zudem mit den geplanten Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds sowie auf dem RER-Jura vereinbar. Das Projekt wird von den Verkehrskonferenzen der Westschweiz (CTSO) und der Nordwestschweiz (NWCH) unterstützt.

## Leitbild des kantonalen Richtplans des Kantons Jura



# Infrastruktur- entwicklung

Die verschiedenen Etappen des Angebotsausbaus erfordern Infrastrukturen, die ebenfalls schrittweise realisiert werden. Die erste Etappe umfasst die Verlegung einer dritten Schiene zwischen Glovelier und Delémont (Schwellen teilweise bereits vom Kanton Jura finanziert) auf der SBB-Infrastruktur sowie den Umbau dieser beiden Bahnhöfe. Damit wird es möglich sein, die Meterspurzüge (Spurweite 1000 mm) auf das Normalspurnetz (Spurweite 1435 mm) der SBB zu verlängern und so La Chaux-de-Fonds, Le Noirmont und Saignelégier ohne Umsteigen mit Delémont zu verbinden.

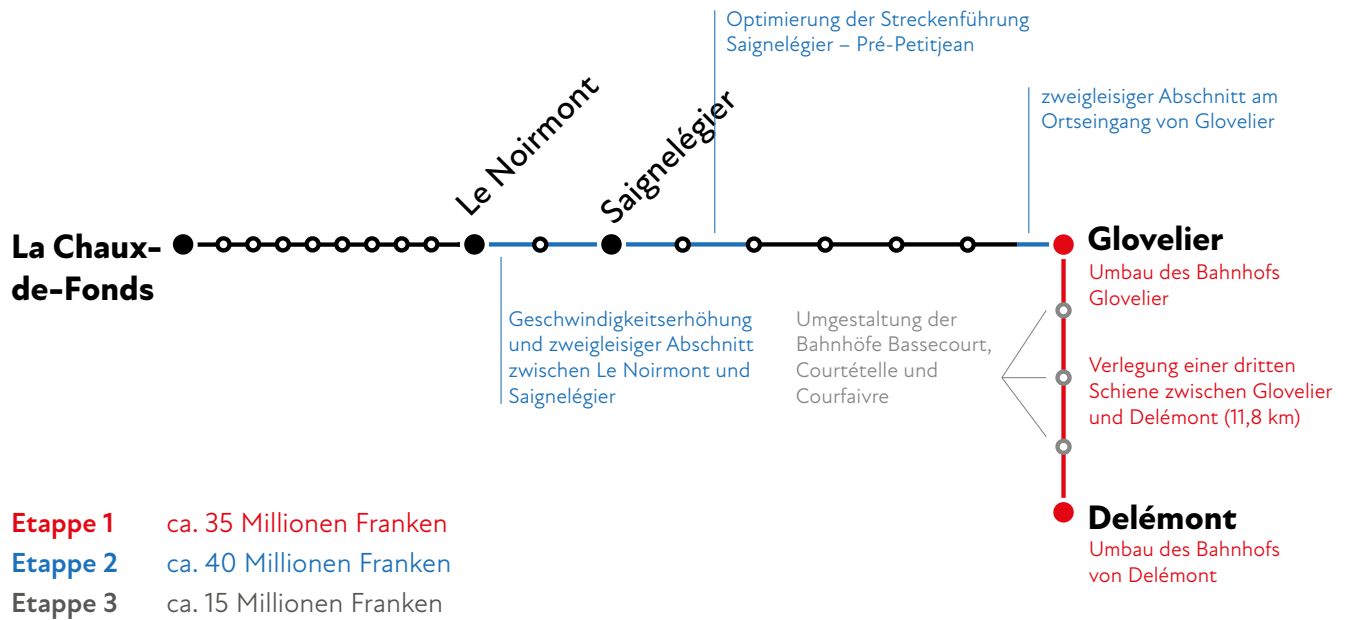
Das zweite Paket umfasst Massnahmen zur Beschleunigung auf dem Netz der Chemins de fer du Jura, um die Umsteigemöglichkeiten in Delémont und La Chaux-de-Fonds anhand der Entwicklung der beiden Bahnhöfe zu verbessern, insbesondere mit der Inbetriebnahme der Direktverbindung Neuenburg–La Chaux-de-Fonds.

Das dritte Paket umfasst den Ausbau der regionalen Zwischenbahnhöfe Bassecourt, Courfaivre und Courtételle für den Halt der ArcExpress-Züge an diesen Bahnhöfen. Damit können die Beförderungskapazitäten auf dieser Strecke erhöht und die S-Bahn-Züge Porrentruy–Delémont entlastet werden.

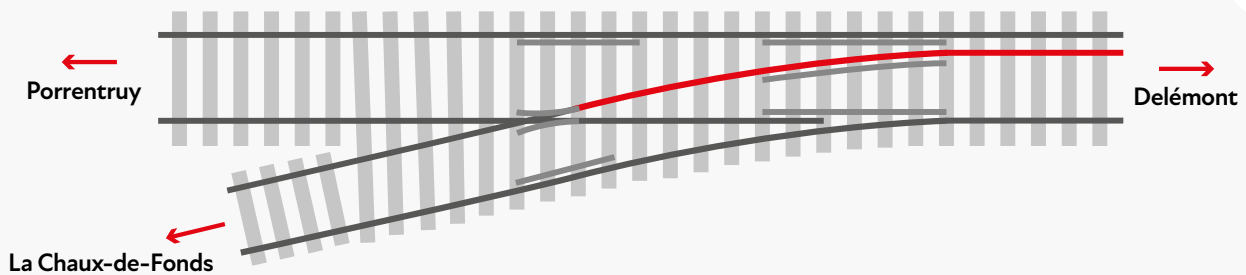
Die Gesamtkosten für die Infrastruktur werden zum jetzigen Zeitpunkt (+/-30 Prozent) auf fast 90 Millionen Franken geschätzt, wobei das Verhältnis zwischen dem Ausbau der Bahninfrastruktur und der Erneuerung der Anlagen drei Viertel zu einem Viertel beträgt.

| Ziel                                                                                                   | Geschätzte Kosten |             |             | Etappe 1    | Etappe 2  | Etappe 3    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-----------|-------------|
|                                                                                                        | STEP              | LV*         | Total       |             |           |             |
| Erhöhung der Geschwindigkeit zwischen Le Noirmont und Saignelégier                                     |                   | 4.6         | 4.6         |             | 4.6       |             |
| Zweigleisiger Abschnitt zwischen Le Noirmont und Saignelégier                                          | 13.9              |             | 13.9        |             | 13.9      |             |
| Optimierung der Streckenführung Saignelégier–Pré-Petitjean                                             | 0                 | 7.4         | 7.4         |             | 7.4       |             |
| Zweigleisiger Abschnitt am Ein- und Ausfahrtsbereich von Glovelier<br>ohne Anschluss an die Normalspur | 13.1              | 0           | 13.1        |             | 13.1      |             |
| Bahnhof Glovelier (Var. 3)                                                                             | 14.3              | 0           | 14.3        | 14.3        |           |             |
| 3. Schiene Glovelier–Delémont                                                                          | 12.9              | 0           | 12.9        | 12.9        |           |             |
| Bahnhöfe in Bassecourt und Courtételle                                                                 | 3.3               | 0           | 3.3         |             |           | 3.3         |
| Bahnhof Courfaivre einschliesslich Verlängerung des Gütergleises                                       | 2.3               | 9.2         | 11.5        |             |           | 11.5        |
| Bahnhof Delémont                                                                                       | 5.6               |             | 5.6         | 5.6         |           |             |
| <b>Total</b>                                                                                           | <b>65.4</b>       | <b>21.2</b> | <b>86.6</b> | <b>32.8</b> | <b>39</b> | <b>14.8</b> |

\*LV: Leistungsvereinbarung

Infrastruktur

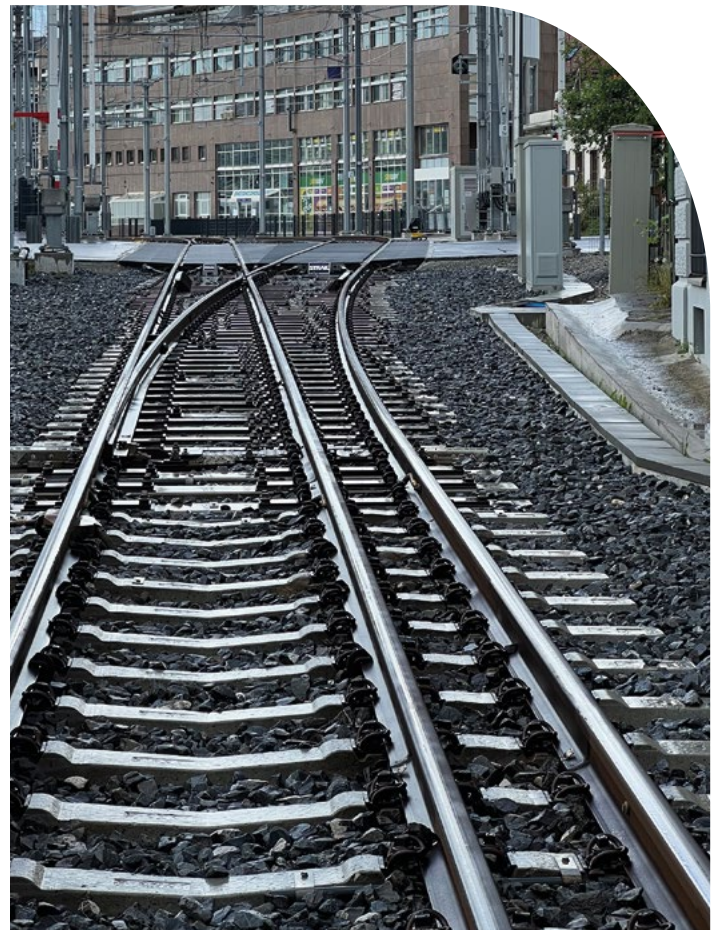
## Die dritte Schiene



Die SBB-Strecke zwischen Glovelier und Delémont hat Normalspur, d. h. einen Abstand von 1435 mm zwischen den beiden Schienenreihen. Die Strecke der Chemins de fer du Jura, die La Chaux-de-Fonds, Le Noirmont und Saignelégier mit Glovelier verbindet, ist Meterspur, d. h. der Abstand zwischen den beiden Schienenreihen beträgt 1000 mm.

Aus wirtschaftlichen Gründen und um den Platzbedarf zu optimieren, sollen die Meterspurzüge der Chemins de fer du Jura bis nach Delémont verlängert werden, indem dieselbe Bahnplattform wie die SBB-Strecke genutzt und eine dritte Schiene zwischen den beiden Schienensträngen hinzugefügt wird. So kann der Meterspurzug seine Fahrt fortsetzen, ohne dass zwischen Glovelier und Delémont eine neue, eigenständige Infrastruktur geschaffen werden muss. Diese intelligente Lösung wird bereits an mehreren Orten in der Schweiz eingesetzt, vor allem im Güterverkehr. Die jüngste Realisierung einer solchen Infrastruktur erfolgte in Bulle auf einer Strecke von rund 700 Metern, um die Koexistenz der Normalspurstrecke Bulle – Broc-Chocolaterie und der Schmalspurstrecke Bulle – Montbovon im Stadtgebiet zu ermöglichen.

Die Studie zur Einrichtung einer dritten Schiene zwischen Glovelier und Delémont kommt zum Schluss, dass dies aus technischer und sicherheitstechnischer Sicht machbar ist, unter dem Vorbehalt der Umsetzung und Überwachung der identifizierten Massnahmen zur Risikominderung.



## Stromversorgung

Während das Problem des Gleisabstands durch den Einbau einer dritten Schienenreihe gelöst ist, stellt sich die Frage der Stromversorgung weitaus heikler dar. Tatsächlich verkehren die Chemins de fer du Jura mit einer Gleichspannung von 1500 V, während die SBB eine Wechselspannung von 15'000 V bei 16 2/3 Hz verwenden. Die Herausforderungen beim parallelen Betrieb dieser beiden Systeme sind besonders gross. Die Chemins de fer du Jura haben sich auch hier für eine pragmatische Lösung entschieden und die Züge mit Batterien ausgerüstet, die es den metrischen Zügen ermöglichen, auf der Strecke Glovelier–Delémont völlig autonom zu verkehren.

Die neuen, im Jahr 2024 ausgelieferten Züge sind dank der verstärkten Struktur des Mittelwagens so ausgelegt, dass sie dieses Batteriesystem auf dem Dach aufnehmen können.

Mit dieser Lösung können die Umbauten am Rollmaterial auf ein Minimum beschränkt und die Koexistenz zweier Stromarten (Wechselstrom und Gleichstrom) in den Fahrzeugen vermieden werden. Ebenso muss die Fahrleitung nicht angepasst werden, um die Exzentrizität des Meterspur-Zugs gegenüber der Achse der Normalspur zu berücksichtigen.

## Eisenbahnsicherheitsanlagen

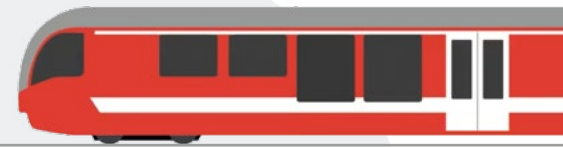
Eisenbahnsicherheitsanlagen dienen der Steuerung des Zugverkehrs, insbesondere indem sie anzeigen, ob Züge in den nächsten Streckenabschnitt einfahren dürfen oder nicht, und indem sie die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten gewährleisten. Auch wenn sich die Arten der Sicherheitsanlagen je nach Netz unterscheiden – ZSI-127 für das CJ-Netz und ETCS Level 1 für das SBB-Netz –, bleibt ihr Funktionsprinzip dasselbe. Konkret ist jeder Zug mit einem bordseitigen System ausgestattet, das die von den zwischen den Schienen installierten Balisen gesendeten Informationen (Zugposition, Geschwindigkeitsbegrenzung, Signalstand) empfängt und auswertet. Durch die Anpassung der Software des bordseitigen Systems für Züge, die auf der Meterspur verkehren, können diese dann die Balisen sowohl im CJ-Netz als auch im SBB-Netz auslesen.

## Die Züge

Im Jahr 2024 erhielt die CJ fünf neue Züge der Generation V vom Typ ABe 4/12 mit drei Wagen (ein Triebwagen an jedem Ende und ein Zwischenwagen).

Diese neuen Züge ermöglichen die Energierückgewinnung beim Bremsen und sind mit mehreren Redundanzsystemen ausgestattet, um einen Betriebsausfall im Falle eines Komponentenausfalls so weit wie möglich zu vermeiden. Der Zwischenwagen wurde so verstärkt, dass er auf dem Dach die Batterien aufnehmen kann. Dies ermöglicht ein völlig autonomes Verkehren auf dem SBB-Netz zwischen Glovelier und Delémont, was die Umrüstungskosten senkt.

Die Anschaffungskosten für einen dreiteiligen Zug beliefen sich auf ca. 9.9 Millionen Franken, einschliesslich eines Satzes grundlegender Ersatzteile. Das Beschaffungsprojekt wurde mit den kantonalen Behörden und dem Bundesamt für Verkehr koordiniert.



### CJ ABe 4/12 671-675

|                      |                                     |
|----------------------|-------------------------------------|
| Bezeichnung          | ABe 4/12                            |
| Nummern              | 671-675                             |
| Inbetriebnahme       | 2024                                |
| Hersteller           | STADLER Rail AG<br>in Bussnang (TG) |
| Spurweite            | 1000 [mm]                           |
| Länge ohne Puffer    | 56 020 [mm]                         |
| Leergewicht          | 91.4 [t]                            |
| Max. Geschwindigkeit | 100 [km/h]                          |
| Sitzplätze 1. Klasse | 11                                  |
| Sitzplätze 2. Klasse | 115                                 |
| Klappsitze           | 20                                  |
| Stehplätze           | 205                                 |
| Veloplätze           | 8                                   |

# Finanzierung

Seit 2014 liegt die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur vollständig in der Zuständigkeit des Bundes, wobei zwei unterschiedliche Mechanismen zur Zuteilung der finanziellen Mittel zum Einsatz kommen. Der erste Mechanismus steht im Zusammenhang mit dem Betrieb, der Erneuerung und der Anpassung der Anlagen an geltende Vorschriften. Dabei handelt es sich um vierjährige Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und dem Bahnunternehmen, damit die Anlagen instandgehalten und ersetzt werden können bzw. der Betrieb und die Leistungserbringung entsprechend den Änderungen im Netz (Fahrplan usw.) aufrechterhalten werden können. In diesem Zusammenhang umfasst das Projekt ArcExpress bestimmte Massnahmen zur Beschleunigung oder zum Kreuzungsausbau, die unter diesen Mechanismus fallen können. Tatsächlich kann die Erneuerung bestimmter Kurven oder Bahnhöfe auf intelligente Weise erfolgen, beispielsweise mit einer punktuellen Geschwindigkeitssteigerung.

Der zweite Mechanismus bezeichnet den Ausbau neuer Infrastrukturen im Zusammenhang mit einer Angebotserweiterung. Er ist in Ausbaustufen gegliedert, die alle fünf bis sechs Jahre von den eidgenössischen Räten verabschiedet werden. Dadurch lassen sich Mittel für die Entwicklung von Angeboten beschaffen, insbesondere für Taktverdichtungen, Linienverlängerungen oder neue Haltestellen. In diesem Sinne müssen die dritte Schiene und bestimmte Massnahmen des ArcExpress-Projekts in solchen Paketen enthalten sein.

Auf der Grundlage der Studien von 2022 verteilt sich die Investition von rund 90 Millionen Franken zu einem Viertel auf die Finanzierung über Leistungsvereinbarungen (20–25 Millionen Franken) und zu drei Vierteln auf die Ausbaustufen (65–70 Millionen Franken).

Der Umbau der fünf Regionalzüge wird über ein Darlehen mit Bundesgarantie finanziert und über die Abgeltungen der öffentlichen Hand im Rahmen des regionalen Personenverkehrs amortisiert.

Es werden weitere Lösungen gesucht, insbesondere über Innovations- oder Forschungsfonds, da dieses Projekt innovative Elemente enthält, die Gegenstand von Forschung, Entwicklung oder sogar Pilotversuchen für andere zukünftige Projekte sein können.

# Chancen



Die im Jahr 2022 durchgeführte Machbarkeitsstudie zeigt erhebliche Chancen für das Projekt ArcExpress auf. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist mit einem Wert zwischen 1.6 und 1.9 positiv, was die tatsächlichen Auswirkungen dieser Massnahme auf die Verkehrsverlagerung und die sozio-ökonomische Entwicklung des Jurabogens bestätigt.

Bis zur Etappe 3 (2035–2040) wird eine Verdoppelung der Personenkilometer bei den Chemins de fer du Jura erwartet, verbunden mit einem Einnahmenanstieg, der zu einem Deckungsgrad von über 25 Prozent führen und somit den Fortbestand dieser Bahnlinie in den Freibergen sichern würde.

Die Kosten bleiben unter Kontrolle, da der Betrieb mit dem bestehenden Fahrzeugpark gewährleistet werden kann. Durch die Verkürzung der Fahrzeiten und den Wegfall langer Standzeiten lässt sich der Einsatz des Fahrpersonals optimieren.

Der ArcExpress ist somit eine pragmatische, innovative und wirtschaftlich attraktive Lösung für den Kanton Jura, den Jurabogen sowie darüber hinaus für die West- und Nordwestschweiz. Er wird sowohl den Bedürfnissen des Pendler- als auch denen des Freizeitverkehrs gerecht. Die Anbindung der Chemins de fer du Jura an einen Fernverkehrsknotenpunkt in Delémont ist für diese Bahn von existenzieller Bedeutung, indem ihre Attraktivität und ihre strukturbildende Rolle gestärkt werden.

**ArcExpress**

Rue d'Argile 24

2900 Porrentruy

**[www.arcexpress.ch](http://www.arcexpress.ch)**

[info@arcexpress.ch](mailto:info@arcexpress.ch)

---

März 2026