

**Zeitschrift:** Mitteilungen der Naturforschenden Gesellschaft Solothurn  
**Band:** 26 (1973)

**Artikel:** Bedeutung der Bahn als Zubringer im Erholungsgebiet Weissenstein  
**Autor:** Fahm, Josef  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-543305>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

JOSEF FAHM

## Bedeutung der Bahn als Zubringer im Erholungsgebiet Weißenstein

### 1. DAS NETZ DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS DER REGION SOLOTHURN

#### *1.1 Allgemeines*

Wir finden im ganzen Jura kaum eine Ausflugs- und Erholungsgegend, die so gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen ist wie der Weißenstein. Wohl nennt man die Eisenbahnstadt Olten am Jurafuß, in der sich die beiden Hauptlinien des schweizerischen Eisenbahnnetzes kreuzen, die Drehscheibe des schweizerischen Eisenbahnnetzes. Solothurn weist ein stärker gegliedertes Eisenbahnnetz auf als Olten, das zudem noch durch ein verästeltes Netz von Bus- und Postautolinien ergänzt wird. Nach acht Richtungen strahlen in Solothurn die Eisenbahnlinien aus, in Olten nach sechs Richtungen. Ferner liegt der Weißenstein ziemlich genau zwischen den beiden großen Stadtregionen Basel und Bern, in denen zusammen mehr als eine halbe Million Menschen leben.

#### *1.2 Die Schweizerischen Bundesbahnen*

Solothurn ist Schnellzugsstation der Jurafußlinie Olten–Biel–Neuenburg–Lausanne und Ausgangspunkt der beiden Nebenlinien nach Herzogenbuchsee und nach Lyß. Ähnlich wie Olten weist Solothurn zwei Bahnhöfe auf, nämlich den Hauptbahnhof und den Bahnhof West unmittelbar bei der Abzweigung der Solothurn–Münster-Bahn von der Hauptlinie Solothurn–Biel.

#### *1.3 Die konzessionierten Bahnen*

Die 1908 erstellte Solothurn–Münster-Bahn (SMB) stellt durch den Weißensteintunnel die Verbindung zwischen dem Mittelland, dem Weißensteingebiet und dem Dünnerntal und Birstal her. Sie erschließt das Weißensteingebiet durch die Station Oberdorf, die gleichzeitig Talstation der Bergbahn Oberdorf–Weißenstein ist, und durch die Station Gänsbrunnen, Ausgangspunkt beziehungsweise Endpunkt der PTT-Linie Balsthal–Thal–Gänsbrunnen. In Moutier stellt die SMB ferner den Anschluß an die Juralinie

Basel–Delsberg–Biel der SBB her und ist somit das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel für die Erschließung des Weißensteingebietes. Die mit der SMB in Betriebsgemeinschaft stehende Emmentalbahn (EBT) verlängert die Querverbindung in Richtung Emmental–Entlebuch und Thun. Die Schmalspurbahnen SZB und SNB erfüllen verschiedene Funktionen. Die SZB verbindet einmal die beiden Kantonshauptstädte Solothurn und Bern und dient ferner dem Vorortsverkehr in Richtung Solothurn, während die SNB als Jurafußlinie sowohl dem Vorortsverkehr der Stadt Solothurn dient als auch die Verbindung zwischen der Stadt Solothurn und dem Oberaargau herstellt.

#### *1.4 Bergbahn Oberdorf–Weißenstein*

Diejenige Unternehmung, deren Hauptaufgabe es ist, den Weißenstein mit dem übrigen öffentlichen Verkehrsnetz zu verbinden, ist die 1950 gegründete Bergbahn Oberdorf–Weißenstein, die als Sesselbahn den Erholungssuchenden innerhalb von 16 Minuten auf 1280 m ü. M. führt. Die Bergbahn Oberdorf–Weißenstein überwindet eine Höhendifferenz von rund 620 m in zwei Sektionen über die Zwischenstation Nesselboden.

#### *1.5 Die öffentlichen Straßenverkehrsbetriebe*

Vom Hauptbahnhof Solothurn aus führt uns eine von einem Autohalter der PTT betriebene Linie direkt auf den Oberbalmberg auf 1058 m ü. M. Das Netz des Busbetriebes Solothurn und Umgebung, das das Wasseramt und den Leberberg mit der Stadt Solothurn verbindet, führt mit drei Linien unmittelbar an den Fuß der Weißensteinkette. Einmal nach Bellach, dann nach Oberdorf und nach Rüttenen. Die Oberaargauischen Automobillinien stellen östlich von Solothurn eine Querverbindung Herzogenbuchsee–Wangen a. d. A.–Wiedlisbach–Rumisberg–Farneren (800 m ü. M.) her und führen uns damit an den Fuß des Schattenberges.

Der Busbetrieb Grenchen und Umgebung erschließt die Region Grenchen mit sechs Buslinien, die uns entweder unmittelbar an den Fuß des Leberberges führen (Bettlach) oder bereits auf die Jurahöhen nach Romont (750 m ü. M.) und auf den unteren Grenchenberg (1300 m ü. M.).

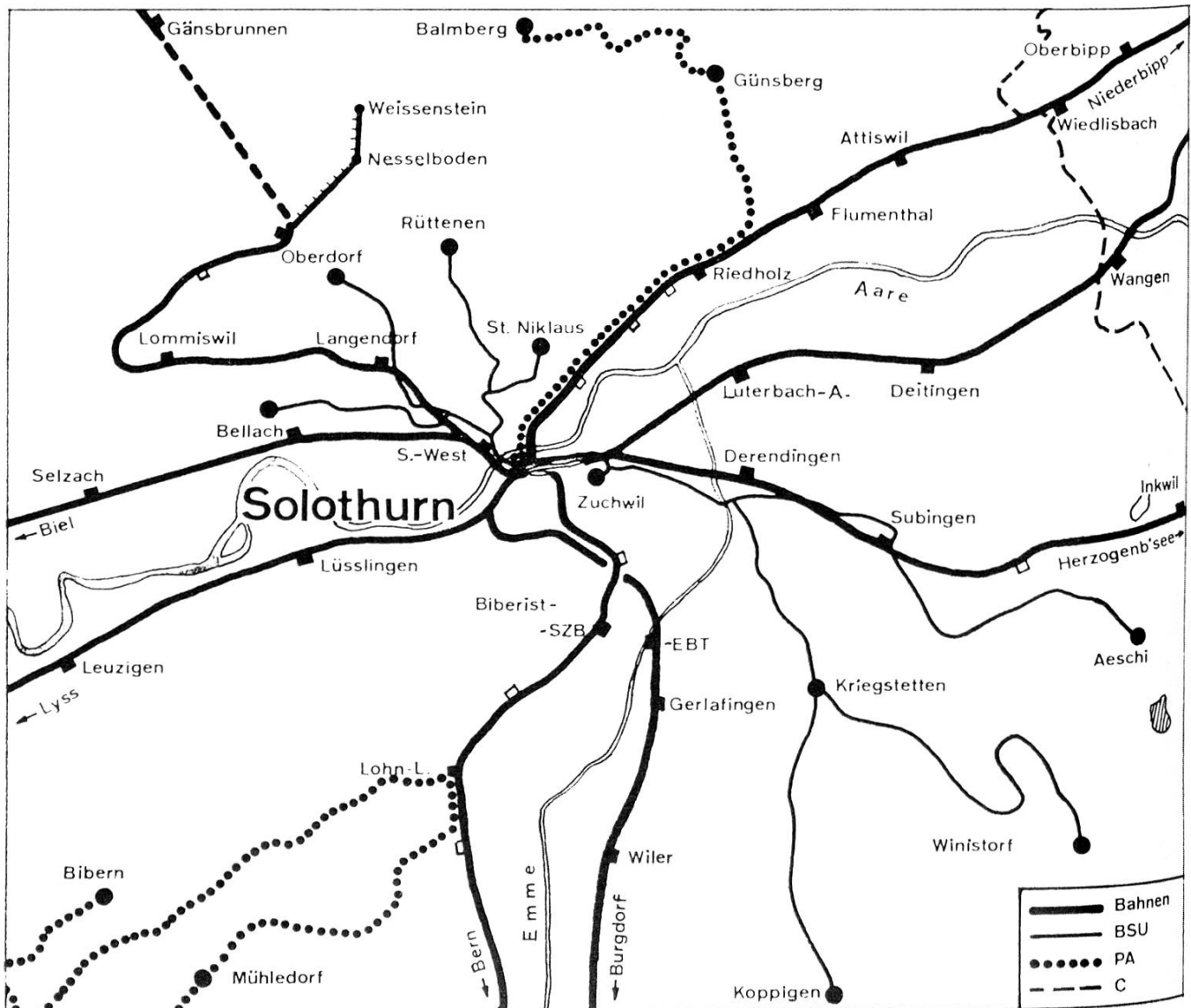
Dieses dichte Netz öffentlicher Verkehrsmittel ermöglicht Wanderungen und Spaziergänge nach allen Richtungen, wobei der Wanderer immer wieder auf kürzere oder längere Distanz ein öffentliches Verkehrsmittel findet, das ihn wieder an seinen Ausgangspunkt zurückführt. Der Weißenstein stellt also ein Erholungsgebiet dar, das von öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen ist und das sich für kürzere und längere Wanderungen eignet.

## 2. DER AUSFLUGS- UND ERHOLUNGSVERKEHR DER BAHNEN UND BUSBETRIEBE IN RICHTUNG WEISSENSTEIN

### 2.1 Allgemeines

Das Hauptkontingent der Weißensteinbesucher stellen zweifelsohne die Bewohner der Region Solothurn dar. Daneben haben wir die Stadtregionen Bern und Basel erwähnt. Die Fahrzeiten Bern–Solothurn–Oberdorf–Weißenstein und Basel–Delsberg–Moutier–Weißenstein betragen durchschnittlich 2 Stunden. Von Burgdorf aus ist der Weißenstein per Bahn in etwa 1½ Stunden erreichbar. Vergleicht man die Fahrzeit Bern–Solothurn–Weißenstein mit derjenigen in Richtung Alpengebiet, stellt man fest, daß der Erholungssuchende von Bern aus mit der Bahn in 2½ Stunden die

*Netz des öffentlichen Verkehrs der Region Solothurn*



Kleine Scheidegg erreicht. Hier zeigt sich, daß, von der Stadtregion Bern aus betrachtet, der Jura weniger als Wander- und Erholungsgebiet in Betracht kommt als das Alpen- und Voralpengebiet. Das Voralpengebiet liegt den Bernern näher als der Jura, und ferner spielt hier der alte Zug der Alemannen nach dem Süden sicher heute noch eine wesentliche Rolle.

## *2.2 Entwicklung des Ausflugs- und Erholungsverkehrs nach dem Weißenstein*

Die Entwicklung des Verkehrs der Bergbahn Oberdorf–Weißenstein ist charakteristisch für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs nach dem Jura ganz allgemein. Die Bergbahn Oberdorf–Weißenstein beförderte auf Berg- und Talfahrten zusammen in ihrem ersten Betriebsjahr 217 000 Personen. Ihr Verkehr erreichte im Jahr 1953 mit 218 000 beförderten Personen das Maximum. Seither geht der Verkehr langsam zurück.\*

Es entstehen witterungs- und klimabedingte Spitzen und Tiefen. Der durchschnittliche Verkehr der Bergbahn Oberdorf–Weißenstein in den letzten fünf Jahren liegt bei 175 000 beförderten Personen, das sind 20 % weniger als im Rekordjahr 1953. Die Statistik des Umsatzes der Station Oberdorf der SMB zeigt einen Verlauf, der in enger Korrelation mit dem Verkehr der Bergbahn Oberdorf–Weißenstein steht.

Von den Bahnreisenden der SMB und der Bergbahn kommen 70 % aus Richtung Solothurn, davon stammt das Hauptkontingent aus Solothurn und Umgebung. Ein beträchtlicher Teil der Besucher des Weißensteins per Bahn kommt aus Bern und Umgebung. Rund 30 % reisen aus Richtung Moutier nach Oberdorf. Von diesen ist die Mehrzahl aus Basel und Umgebung sowie aus dem Gebiet von Delémont, Porrentruy usw. Der Ausflugsverkehr der SZB Richtung Weißenstein ist in den letzten drei Jahren zurückgegangen. Im Jahr 1969 reisten 4700 Personen ab Stationen der SZB mit Spezialbilletten nach dem Weißenstein, 1970 3100 und 1971 3900.

## *2.3 Aussichten*

Wir stehen zurzeit vor einer ungeheuren Motorisierungswelle unseres Landes, deren Ende noch nicht abzusehen ist. Die Zahl der in unserem Lande verkehrenden Motorfahrzeuge beträgt zurzeit 2 Millionen, und Fachleute rechnen damit, daß diese Zahl bis zum Jahr 2000 auf etwa 3 Millionen ansteigen wird.\*\*

Somit ist anzunehmen, daß der Ausflugsverkehr mit Privatfahrzeugen nach dem Weißenstein weiter zunehmen wird und daß der Bahnverkehr nach dem Weißenstein eher eine absteigende Tendenz hat.

\* Vgl. Bergbahn Oberdorf–Weißenstein, Jahresbericht 1971.

\*\* Vgl. Dipl. Ing. Prof. ROTACH, M.: *Die Beeinflussung der Umwelt durch die künftige Entwicklung des Verkehrs*. Aus: Straße und Verkehr, 57. Jahrgang, Nr. 2/1971, Seite 43 ff.

### 3. FÖRDERUNG DES AUSFLUGS- UND ERHOLUNGSVERKEHRS IN RICHTUNG WEISSENSTEIN

#### *3.1 Werbung*

Mit der Werbung für den Jura im allgemeinen befassen sich der Schweizerische Juraverein und die Solothurnische Verkehrsvereinigung. Für den Weißenstein werben der Verkehrsverein Weißenstein (heute «Pro Weißenstein») und der Verkehrsverein der Stadt Solothurn im Rahmen ihrer Möglichkeiten. Eine intensive Werbetätigkeit betreibt die Direktion der EBT für die mitbetriebene SMB und die Bergbahn Oberdorf–Weißenstein. Die Bergbahn Oberdorf–Weißenstein beabsichtigt, einen neuen Prospekt herauszugeben, der Ende November dieses Jahres erscheinen soll.\*\*\* Die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Verkehrswerbung bei den Bahnen funktioniert gut. Die SBB erwähnen die Ausflugsfahrten nach dem Weißenstein in ihren Prospekten. Ferner stellen sie in ihren Bahnhöfen für die Verkehrswerbung nach dem Weißenstein Schaufenster zur Verfügung. In diesen Schaufenstern hat die Direktion der EBT die Gelegenheit, je 14 Tage pro Jahr mittels Fotovergrößerungen und Plakaten für den Weißenstein und die Bergbahn zu werben.

#### *3.2 Sonstige Maßnahmen*

Wie kann der Verkehr nach dem Weißenstein gefördert werden? Wir denken vor allem an die Förderung von Gruppenreisen und Gesellschaftsreisen (Schulreisen, Vereinsreisen) usw., für die ja meistens das öffentliche Verkehrsmittel in Frage kommt. Dabei gilt es, den besonderen Wert auf die Naturlandschaft zu setzen, da man es im Weißensteingebiet verstanden hat, die ganze Gegend von Rummelplätzen und Ferienhäusern freizuhalten. Das ist viel wert und spielt eine bedeutende erzieherische Rolle. Daneben eignet sich das Weißensteingebiet sehr gut für naturkundliche und geologische Exkursionen. Eine unverbaute und natürliche Jurahöhenlandschaft ist so viel wert, daß sie in Zukunft bestimmt an Anziehungskraft gewinnen wird.

In diesem Sinne sollten die durchgehenden Jurahöhenwanderungen von Basel und Baden Richtung Waadtländerjura dem Erholungssuchenden näher gebracht werden, ähnlich wie der Schwarzwaldverein für die Höhenwanderungen Pforzheim–Basel wirbt.

\*\*\* Der Prospekt ist inzwischen erschienen und kann an den Bahnschaltern bezogen werden.