

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 48 (2007)
Heft: 1

Artikel: Bahn- und Busbetrieb im Solothurnischen Bezirk Thal : eine nutzer- und angebotsorientierte Untersuchung
Autor: Straub, Pascal
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088274>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

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

Bahn- und Busbetrieb im Solothurnischen Bezirk Thal: Eine nutzer- und angebotsorientierte Untersuchung

Pascal Straub

Zusammenfassung

Im Solothurner Bezirk Thal hat der grosse Fahrplanwechsel im Dezember 2004 zu einer Verbesserung der Bahn- und Busverbindungen im Binnenverkehr und zu einer Verschlechterung der Anschlüsse an den nationalen Fernverkehr geführt. Eine schriftliche Befragung zum Thema Öffentlicher Verkehr im Thal, die im Rahmen einer Lizentiatsarbeit durchgeführt wurde, zeigte auf, dass eine grosse Diskrepanz zwischen Stellenwert (sehr hoch) und effektiver Nutzung (teilweise tief) von Bahn und Bus besteht. Es konnte festgestellt werden, dass der Binnenverkehr von marginaler, die Schnellzuganschlüsse in Oensingen hingegen von übergeordneter Bedeutung für das Thal sind. Insgesamt kann man festhalten, dass es in Zukunft keinen grundlegenden Abbau des Angebotes des öffentlichen Verkehrs geben sollte.

1 Einleitung

Im Solothurnischen Bezirk Thal leben gut 14'000 Menschen; im Hauptort Balsthal, im Dünnerthal (Laupersdorf, Matzendorf, Aedermannsdorf, Herbetwil, Welschenrohr, Gänsbrunnen), im Guldental (Mümliswil-Ramiswil) und in Holderbank (*Amt für Finanzen* 2005). Da das Thal manchenorts von natürlichen Grenzen umgeben ist, kann der verwaltungstechnische Bezirk auch naturräumlich als eine Einheit betrachtet werden. Dies wird auch "von aussen" so wahrgenommen (Abb. 1 und 2).

In Balsthal kommen die vier Hauptstrassen des Bezirkes zusammen: Aus dem Norden gelangt man von Laufen und Breitenbach via Passwang, aus dem Westen von Moutier, aus dem Osten von Waldenburg über den oberen Hauenstein und aus dem Süden vom Mittelland (und der A1) durch die Klus nach Balsthal. Dort treffen sich auch die vier "Thaler" Linien des öffentlichen Verkehrs (vgl. Abb. 3): Das Postauto vom Passwang über die Ortsteile Ramiswil und Mümliswil, das Postauto aus Gänsbrunnen via Dünnerthal (Bahn RM Richtung Solothurn und Moutier), das Postauto aus Waldenburg–Langenbruck (Waldenburgerbahn [WB] Richtung Liestal) sowie die OeBB (Oensingen–Balsthal-Bahn), welche den Anschluss an die Jurasüdfusslinie der SBB in Oensingen gewährleistet.

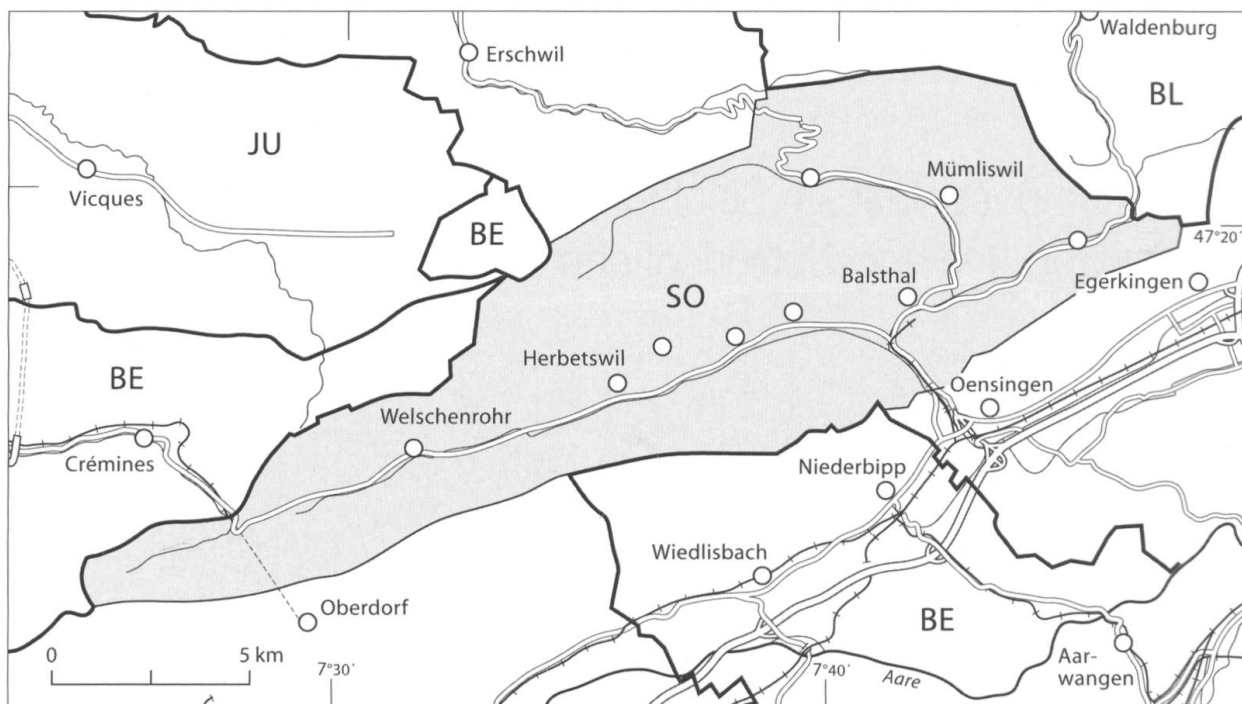


Abb. 1 Übersicht über den Bezirk Thal. Die Verkehrsverbindungen zeigen zugleich die Lage der Täler an.
Kartographie: Leena Baumann

Der grosse Fahrplanwechsel vom Dezember 2004 hat für den öffentlichen Verkehr (ÖV) im Bezirk Thal grundlegende Veränderungen gebracht: Jahrelang hielten die Schnellzüge aus beiden Richtungen (Zürich–Olten und Biel–Solothurn) gleichzeitig in Oensingen. So konnten mit einem durchgehenden Stundentakt von OeBB und Postauto beide Schnellzuganschlüsse bedient werden. Seit gut zwei Jahren fällt dieser Knoten Oensingen um eine halbe Stunde auseinander. Die OeBB verkehrt seither im durchgehenden Halbstundentakt, die drei Postautolinien weiterhin stündlich,



Abb. 2 Blick vom Gleitschirm oberhalb “Laupersdörfer Stierenberg” gegen Südwesten.
Photo: Pascal Straub

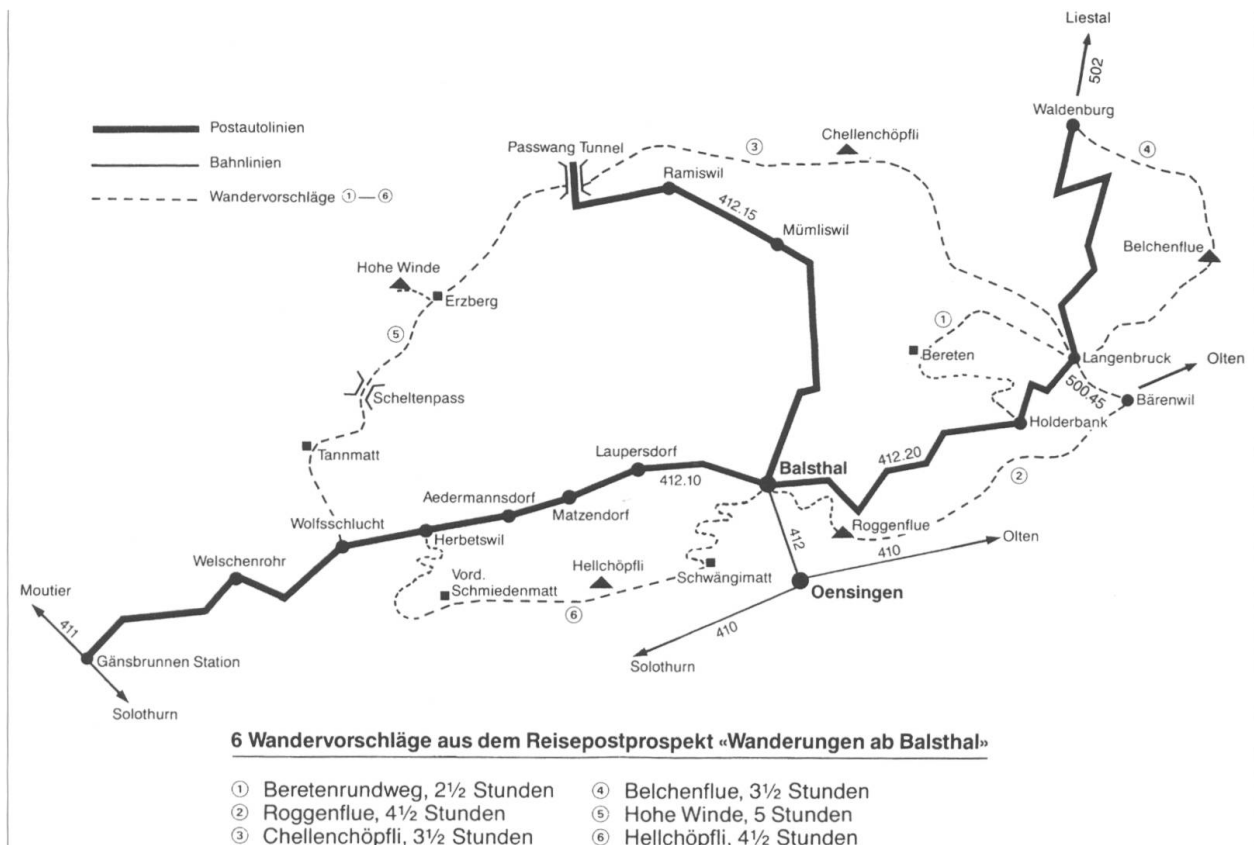


Abb. 3 Die Linien des öffentlichen Verkehrs im Thal.

Quelle: Regionalfahrplan Thal-Gäu (Christine Graf, Graf Design, Balsthal)

mit verdichtetem Takt in den Hauptverkehrszeiten (Abb. 4). Daraus resultiert eine Verbesserung der Bahn- und Busverbindungen im Binnenverkehr und eine Verschlechterung der Anschlüsse an den nationalen Fernverkehr. Im Rahmen einer Lizentiatsarbeit (Straub 2005) wurde der öffentliche Verkehr im Bezirk Thal genauer untersucht, um Zufriedenheit und Bedürfnisse der Nutzerinnen zu erfassen und die Aussagen den Anbietern, namentlich der OeBB und Postauto Thal-Gäu-Lebern, zur Verfügung zu stellen. Dazu wurde einerseits auf vorhandene Daten zurückgegriffen, andererseits wurden eigene Erhebungen durchgeführt.



Abb. 4 Während die OeBB zwischen Oensingen und Balsthal im Halbstundentakt fährt, verkehren die Postautos ab dem Umsteigebahnhof Balsthal (Bild) im Regelfall im Stundentakt in die verschiedenen Täler.

Photo: Pascal Straub

2 Daten und Methoden

Neben der Auswertung von vorhandenen Materialien wie Befragungen über die Kundenzufriedenheit (z. B. *PostAuto Schweiz* 2005), Fahrgastzählungen, der “Pendlerstatistik” aus der Volkszählung 2000 (*AVT* 2004), Angebotskonzepten (z. B. *AVT* 2003) und Fahrplänen wurde eine eigene schriftliche Befragung durchgeführt. Durch die Briefträger wurde in sämtlichen Thaler Haushalten ohne “Stopp-Werbung-Kleber” je ein Umschlag mit zwei Fragebogen und einem adressierten Geschäftsantwortcouvert verteilt. Insgesamt konnten so rund 4'500 Haushalte erreicht werden. Für die Finanzierung kam “Postauto Thal-Gäu-Lebern” auf. Schliesslich konnten die Daten von 1'098 Personen mit Hilfe des Statistikprogramms SPSS ausgewertet werden. Der Anteil der Befragten nach Wohnort entspricht dabei ungefähr der Bevölkerungsverteilung.

Zur Ergänzung der Ergebnisse und zur Abrundung des Gesamtbildes wurden mit Vertretern der Anbieter von Bahn und Bus, des kantonalen Amtes für Verkehr und Tiefbau, des “Vereines Region Thal” sowie den Gemeindepräsidenten von Balsthal, Mümliswil und Welschenrohr mündliche Experteninterviews durchgeführt.

3 Resultate aus der Bevölkerungsbefragung

3.1 Verkehrsmittelwahl

Ein grosser Teil der Thalerinnen und Thaler benutzt den öffentlichen Verkehr selten bis nie, dafür umso häufiger das Auto oder Motorrad. Es gibt jedoch Berufs- beziehungsweise “Ausbildungs”pendler, welche den ÖV täglich benützen. Unter diesen sind die unter 25-Jährigen sehr stark vertreten.

Am Wochenende wird der ÖV noch weniger genutzt als werktags. Insgesamt gibt es keine grossen Unterschiede nach Wohnregion. Auffallend ist jedoch, dass aus Welschenrohr und Gänssbrunn überdurchschnittlich viele Leute mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren.

Bahn und Bus werden innerhalb des eigenen Bezirkes von den Befragten etwas weniger benutzt als für Fahrten in die übrige Schweiz. Folglich nehmen manche Leute das Auto bis zu einem Anschlusspunkt des nationalen Netzes. Immerhin 27.2 % der Befragten geben an, das Auto manchmal beim P&R (Park & Rail) Oensingen abzustellen. Aus den ausgewerteten Daten über die Nutzung der jeweiligen Verkehrsmittel konnte eine neue Kategorie geschaffen werden; die “Nichtkunden des ÖV”. Diese Kategorie macht gut 50 % der Befragten aus.

3.2 Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr

In vielen Bereichen sind die Thalerinnen und Thaler mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs zufrieden. Der Fahrplan in den Hauptverkehrszeiten wird als ziemlich gut bewertet. In Bezug auf die Nebenverkehrszeiten und das Wochenende sind regionale Unterschiede feststellbar. Insbesondere in Mümliswil-Ramiswil und Holderbank, wo man in den Randzeiten nur selten Anschluss auf beide Schnellzüge in Oensingen hat, ist der Anteil der Unzufriedenen hoch. Der Abendfahrplan wird eher als schlecht bewertet. Dies liegt zwar zum Teil an den unregelmässigen Abfahrtszeiten in Oensingen, aber auch am stark ausgedünnten Angebot im Thal in den Abendstunden. Mit den angebotenen Verbindungen sind die Befragten insgesamt zufrieden, mit Ausnahmen des Mittleren Dünnernthals und des Guldenthals. Die Pünktlichkeit wird überall positiv bewertet. Der Preis des ÖV wird erwartungsgemäss als “zu hoch” bewertet, wobei keine relevanten einkommensspe-

zifischen Unterschiede festgestellt werden konnten. Im Hinteren Dünnerthal, welches zum Tarifverbund Libero gehört, sind die mit den Preisen Zufriedenen in der Mehrheit. Die Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs ist für die meisten Leute gut bis sehr gut.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass viele der Befragten sich schlecht mit den Angeboten (z. B. Fahrpläne, Preise) des öffentlichen Verkehrs im Thal auskennen.

3.3 Berufs- und Ausbildungsverkehr

Der Bezirk Thal ist eine typische Wegpendlergegend. Eine Mehrheit der Arbeitnehmer arbeitet ausserhalb der Region. Insgesamt fährt rund ein Viertel der Befragten, insbesondere junge Erwachsene, mit Bahn und Bus zur Arbeit. Dieser Anteil ist bei den Personen, die in Solothurn und Olten arbeiten, deutlich höher. Im Binnenberufsverkehr hat der ÖV eine marginale Bedeutung. Hauptgründe für die Wahl des öffentlichen Verkehrs sind das bequemere und das staufreie Reisen. Auch der Umweltschutz liegt vielen am Herzen.

Die Geschwindigkeit und "Bequemlichkeit" sind die häufigsten Argumente, weshalb viele Leute das Auto oder Motorrad vorziehen.

3.4 Freizeitverkehr

Für den Freizeitverkehr der ThalerInnen haben Bahn und Bus eine marginale Bedeutung: weniger als 10 % der Befragten benutzen den ÖV oft oder sehr oft. Auto und Motorrad sind hier die mit Abstand am meisten genutzten Verkehrsmittel. Zur Ausübung des Sport- und Vereinslebens nehmen viele aber auch das Fahrrad oder gehen zu Fuss. Bei der Betrachtung nach Wohnregion fällt auf, dass die Befragten aus der Gemeinde Balsthal, welche eine regionale Zentrumsfunktion hat und über eine entsprechende Infrastruktur verfügt, weniger oft das Auto oder Motorrad wählen als andernorts. Den motorisierten Individualverkehr wählen die meisten der Befragten vor allem aus Bequemlichkeit und wegen der geringeren Fahrzeiten. Es fällt auf, dass von den "Jugendlichen" (< 25) und "Senioren" (> 64) sowie von den Frauen ein grösserer Anteil auf den ÖV angewiesen ist.

3.5 Die wichtigsten Faktoren

Sowohl Fahrplan, Verbindungen, Preisgestaltung als auch Erreichbarkeit des ÖV werden von einer Mehrheit der Befragten als wichtig erachtet. Dabei konnten klare Unterschiede in der "Gewichtung der Wichtigkeit" festgestellt werden. So sind vor allem Preis, Fahrplan sowie die Anschlüsse entscheidend. Bei letzteren beiden sind insbesondere ein guter Fahrplan in den Hauptverkehrszeiten sowie optimale Schnellzuganschlüsse in Oensingen (vgl. Tab. 1) von übergeordneter Bedeutung. Auch die Bedienung der Regionalzüge entspräche einem grossen Bedürfnis. Für die westlicheren Thaler Gemeinden ist der Bahnanschluss in Gänsbrunnen enorm wichtig, für Holderbank hat die Hauensteinlinie eine gewisse Bedeutung.

Insgesamt muss festgestellt werden, dass der öffentliche Verkehr im Thal, im Widerspruch zur Nutzung (vgl. oben) einen enormen Stellenwert hat. Erstaunlicherweise ist dies auch bei den so genannten "Nichtkunden des ÖV" der Fall. Eine Erklärung dafür ist vermutlich, dass viele der Befragten Kinder haben oder sich der Tatsache bewusst sind, dass sie in ein paar Jahren vielleicht selber auf den ÖV im Thal angewiesen sein werden.

Tab. 1 Wichtigkeit von guten Anschlüssen in Oensingen auf den ICN (Intercity-Neigezug) in Richtung Zürich oder Biel; nach Wohnregion (n=1098).
Quelle: Straub 2005

Wohnregion	Bals- thal in % (n=453)	Vorderes Dünner- thal in % (n=209)	Mittleres Dünner- thal in % (n=98)	Hinteres Dünner- thal in % (n=103)	Gulden- thal in % (n=173)	Holder- bank in % (n=59)	Gesamt in % (n=1095)	“Nicht- kunden des ÖV” in % (n=596)
Wichtigkeit								
Völlig unwichtig	5.5	2.9	4.1	3.9	2.3	6.8	4.3	5.9
Eher unwichtig	2.2	3.3	2	4.9	2.9	1.7	2.7	4.2
Teils teils	4.2	3.3	2	11.7	2.9	1.7	4.2	5.5
Eher wichtig	13.7	19.1	11.2	12.6	12.1	25.4	14.8	14.6
Sehr wichtig	58.1	55.5	67.3	42.7	59	39	56.1	51.3
Weiss nicht	6.4	8.1	5.1	8.7	8.7	15.3	7.7	10.2
Keine Angabe	9.9	7.7	8.2	15.5	12.1	10.2	10.2	8.2
Gesamt	100	100	100	100	100	100	100	100

3.6 Auswirkungen möglicher – hypothetischer – Angebotsänderungen

Erwartungsgemäss geben sehr viele der Befragten an, bei einem Ausbau des Angebotes den ÖV häufiger zu benutzen. Deutlich mehr Fahrgastzahlen würde laut Umfrage eine Preissenkung generieren. Danach kommen die Vorschläge, die einen Ausbau des Fahrplans vorsehen, insbesondere einen durchgehenden Halbstundentakt. Die Streichung der Fahrplanverdichtung in den Hauptverkehrszeiten würde für viele bedeuten, dass sie weniger mit Bahn und Bus fahren.

3.7 Kinder und Jugendliche

Besonders Kinder und Jugendliche sind am häufigsten auf einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr angewiesen, vor allem für den Schul- oder Arbeitsweg. Dabei sind sowohl der Binnenverkehr (Oberstufenzentren) als auch gute Anschlüsse in Richtung Solothurn und Olten (Berufsschulen, Kantonsschule) sehr wichtig. Da SchülerInnen oft auch in den Zwischenverkehrszeiten unterwegs sind, sind sie ganztags auf einen guten Fahrplan angewiesen. Im Freizeitverkehr ist der ÖV vor allem für diejenigen Jugendlichen wichtig, welche in den “Ausgang” gehen. Nach eigenen Erfahrungen sind hier vor allem die Verbindungen nach Olten und Solothurn (Kino, Konzerte, “Stadtleben”) entscheidend.

4 Ergebnisse der Expertenbefragungen

4.1 Grundeinstellung zum öffentlichen Verkehr

Alle Interviewpartner sind der Meinung, dass ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr für den Bezirk Thal von grosser Bedeutung und somit ein entscheidender Standortfaktor ist. Insbesondere für Schüler, Pendler und ältere Leute sind Bahn und Bus wichtig. Für die westlichen Gemeinden ist der Anschluss nach Solothurn via Gänsbrunnen entscheidend. Da der Tourismus immer bedeutender wird, ist ein gut ausgebauter ÖV – auch in den Randzeiten – eine Grundvoraussetzung, um

etwas aufbauen zu können. Die meisten Interviewpartner betonen aber, dass auch der Strassenverkehr, die Nähe und Erreichbarkeit der Autobahn, sehr wichtig sind. Das Fazit lautet deshalb: "Es braucht beides".

4.2 Zufriedenheit mit der aktuellen Situation

Die befragten Personen sind sich absolut einig, dass man mit der aktuellen Situation aus dem Fahrplan das Optimum herausgeholt hat. Leider sind die Frequenzen in den Zwischenzeiten teilweise sehr tief. Einige der Befragten sehen einen Nachteil darin, dass nicht das gesamte Thal im gleichen Tarifverbund ist. Die Kosten des öffentlichen Verkehrs sind momentan sowohl für den Kanton als auch für die einzelnen Gemeinden verkraftbar, das P&R in Oensingen wird, mit Einschränkungen, eher als Ergänzung denn als Konkurrenz zu Bahn und Bus im Thal angesehen.

4.3 Realistische Wünsche für die Zukunft

Das momentane Angebot muss unbedingt beibehalten werden, einzelne Anpassungen können nach sorgfältiger Abklärung vorgenommen werden. Chancen sehen einzelne Experten in einer besseren Vermarktung und Kundeninformation. Einer geplanten Umfahrung Klus stehen, bei einer Enthaltung, sämtliche befragte Experten positiv gegenüber. Als Hauptgrund in Bezug auf den ÖV wird hier der Umsteigebahnhof Thalbrücke genannt (Abb. 5).

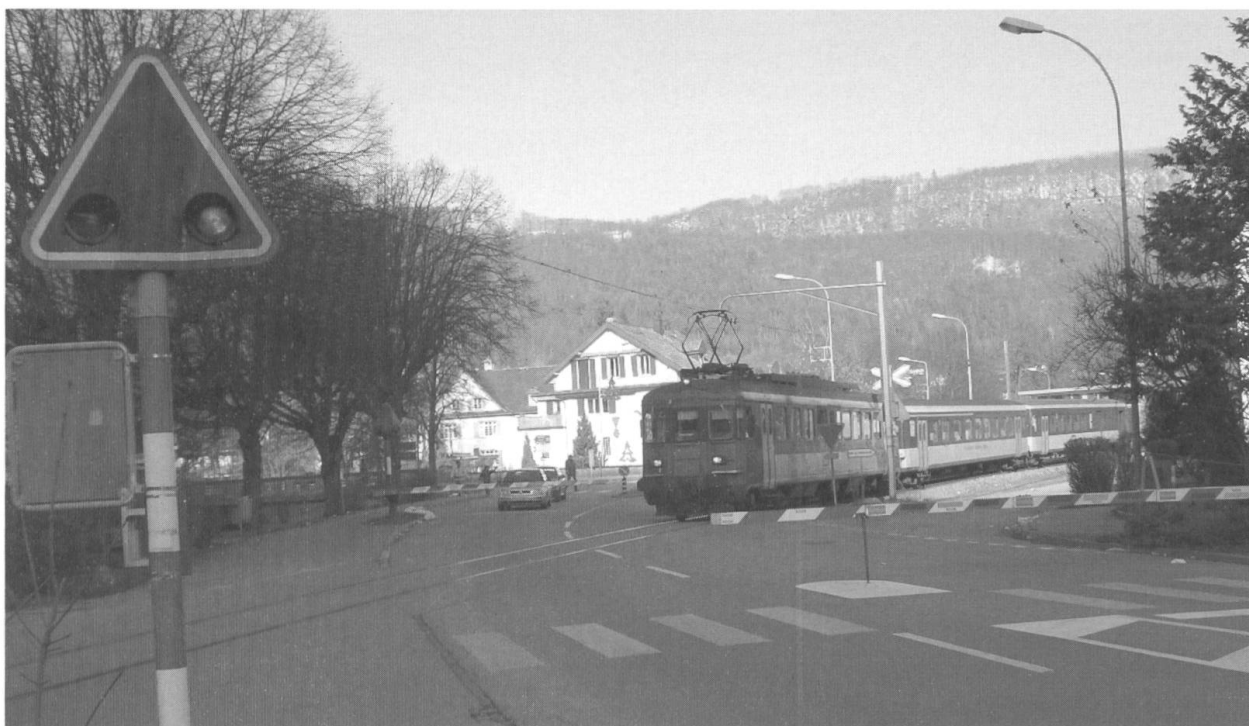


Abb. 5 Bei der Haltestelle Thalbrücke in Balsthal kreuzen sich Strasse und Schiene. Hier könnte möglicherweise in Zukunft ein Umsteigeknoten entstehen.

Photo: Pascal Straub

5 Fazit und Ausblick

Für einmal sind im Bezirk Thal nicht nur die Kunden des öffentlichen Verkehrs befragt worden, sondern ein repräsentativer Teil der Gesamtbevölkerung und verschiedene Experten. „Revolutionäre Ergebnisse“ blieben dabei aus. Es konnten aber viele Vermutungen bestätigt werden. Insgesamt kann man folgendes festhalten und empfehlen:

- Ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr im Bezirk Thal entspricht einem Grundbedürfnis der Mehrheit der Bevölkerung.
- Mit einem ausgebauten Angebot könnten die Fahrgastzahlen gesteigert werden. Aus finanziellen Gründen muss man versuchen, punktuell zu verbessern.
- Die Preise der Billete und Abonnemente sind ein sehr wichtiges Argument bei der Wahl des Verkehrsmittels, das Modell der Tarifverbunde sehr erfolgreich, eine einheitliche Tarifzone wünschenswert.
- Die Kundeninformation und Signalisation – insbesondere für Auswärtige – kann noch verbessert werden.
- Eine Realisierung des geplanten Umsteigebahnhofs Thalbrücke sollte Verbesserungen bringen.
- Insgesamt darf es in der zukünftigen Planung keinen grundlegenden Abbau des Angebotes geben.

6 Nachtrag

Im Dezember 2006 wurde bei den Herren Heinz Kamber (OeBB) und Manfred Studer (Postauto Thal-Gäu-Lebern) nachgefragt, ob und inwiefern die Ergebnisse der Arbeit von planerischem Nutzen seien. Beide Experten wiesen auf die Wichtigkeit der Daten sowie deren längerfristige Aktualität hin. Herr Kamber nannte als Beispiel die Aussagen über die Wichtigkeit der verschiedenen Anschlüsse sowie des P&R-Angebotes, Herr Studer konnte einzelne Ideen in Bezug auf den geplanten Umsteigebahnhof Thalbrücke weiterentwickeln (vgl. u.a. *Straub 2005*, 24f. und 123ff.). Zudem sah der Vertreter von Postauto Thal-Gäu-Lebern viele seiner persönlichen Einschätzungen bestätigt. Herr Kamber zog – im Einklang zu Aussagen von Herrn Studer – folgendes Fazit: *“Wenn der Fahrplan in den nächsten Jahren in Oensingen stark ändert, wird die Studie sehr wertvoll sein”*.

Literatur

- Amt für Finanzen (Hrsg.) 2005. *Statistische Mitteilung. Wohnbevölkerung 2004*. Amt für Finanzen des Kantons Solothurn, 1–18.
- AVT (Hrsg.) 2003. *Bezirk Thal. ÖV-Optimierung 2005. Bericht über die Vernehmlassung*. Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn, 1–13.
- AVT (Hrsg.) 2004. *Kanton Solothurn, Volkszählung 2000, Pendlerstruktur*. Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn, 1–38.
- PostAuto Schweiz (Hrsg.) 2005. *Kundenzufriedenheits-Studie 2005. Ergebnisbericht für: PostAuto Nordschweiz, Region Balsthal, Pendler*. Die Schweizerische Post, 1–11.
- Straub P. 2005. *Bahn- und Busbetrieb im Solothurnischen Bezirk Thal. Eine Nutzer- und Angebotsorientierte Untersuchung*. Lizentiatsarbeit am Geographischen Institut der Universität Basel, 1–157.