

Ein Tunnel, zwei Viadukte, sieben Bahnhöfe und Haltestellen

Die BLS nutzt die Sperre des Weissensteintunnels, um die Bahnstrecke Solothurn–Moutier umfassend zu erneuern. Sieben Bahnhöfe und Haltestellen werden modernisiert und behindertengerecht umgebaut. Auch der Geisslochviadukt und der denkmalgeschützte Corcellesviadukt werden saniert. Auf verschiedenen Abschnitten ersetzen wir die Fahrbahn und die Fahrleitungen.



Projektgeschichte

2016	Das Bundesamt für Verkehr (BAV) entscheidet, den Weissensteintunnel zu sanieren und damit die Bahnstrecke Solothurn–Moutier zu erhalten.
2017–2019	Die BLS als Eigentümerin der Bahnstrecke plant die Sanierung des Tunnels und schreibt die Bauarbeiten öffentlich aus.
2019–2023	Gegen die Vergabe der Bauarbeiten werden verschiedene Beschwerden eingereicht, die den Baustart um mehrere Jahre verzögern.
2023	Das Bundesgericht weist die letzte Beschwerde ab und gibt der BLS grünes Licht für den Start der Bauarbeiten.

Zeitplan der Bauarbeiten

Ab 6. November 2023	Vorbereitungen beim Geisslochviadukt (Rodungen, Vorbereitung Installationsplatz und Kranpisten)
4. März 2024	Offizieller Baustart (Beginn der Tunnelsperre, Züge verkehren nur noch zwischen Solothurn und Oberdorf)
21. Mai–5. Juli 2024	Erste Streckensperre Solothurn–Oberdorf
3. März–17. April 2025	Streckensperre Solothurn–Oberdorf
Ende 2025	Abschluss der Bauarbeiten

Kosten

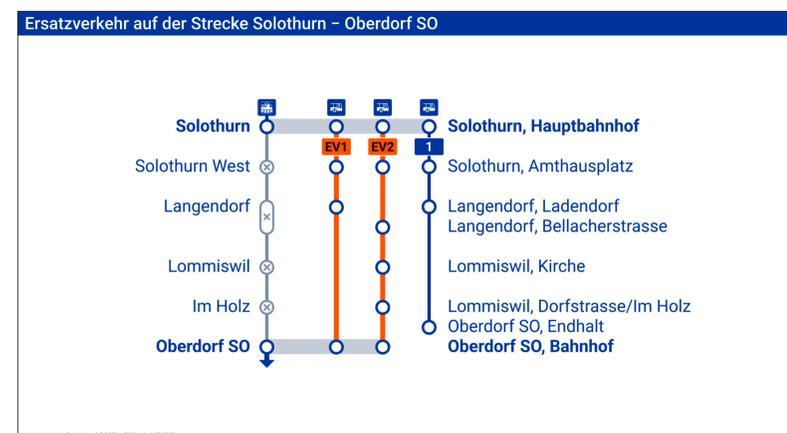
Sanierung des Weissensteintunnels	CHF 85 Mio.
Weitere Bauprojekte	CHF 80 Mio.
Total	CHF 165 Mio.

So reisen Sie während den Bauarbeiten

Es gibt keine schnelle Umfahrung des Weissensteintunnels. Während den Bauarbeiten müssen die Fahrgäste via Oensingen fahren und müssen mehr Reisezeit einrechnen. Der Online-Fahrplan ist angepasst – wir empfehlen, den Fahrplan vor jeder Reise zu prüfen.

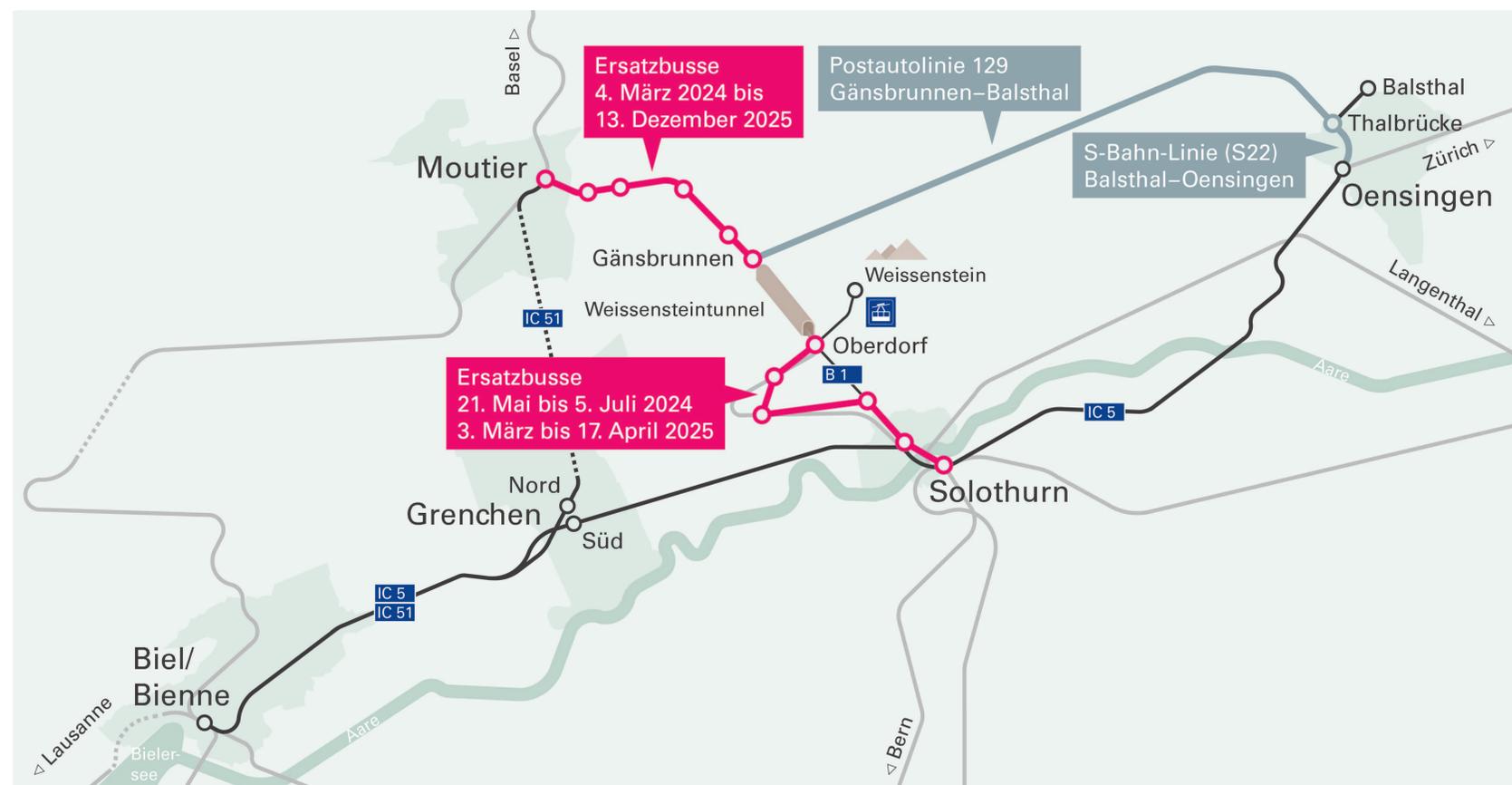
Solothurn–Oberdorf

Die Strecke südlich des Tunnels bleibt während der Tunnel-sanierung grundsätzlich offen. Sie wird einmal 2024 und einmal 2025 für je sieben Wochen gesperrt. Während der Sperre 2024 wird die Stahlkonstruktion des Geisslochviadukts ersetzt. Die Sperre 2025 ist als Reserve eingeplant.



Moutier–Oberdorf

Die Strecke von Oberdorf bis Moutier ist während der gesamten Bauzeit für den Bahnverkehr gesperrt. Zwischen Gänsbrunnen und Moutier verkehren Ersatzbusse. Von Gänsbrunnen führt eine Postautolinie nach Thalbrücke oder Oensingen, wo die Reisenden auf den Zug umsteigen können.



Neues Tunnelgewölbe und neue Bahntechnik für weitere 25 Jahre

Das Gewölbe, die Tunnelsohle und die Entwässerung des Weissensteintunnels sind teilweise beschädigt. Auf einzelnen Abschnitten muss das Gewölbe verstärkt oder sogar komplett ersetzt werden. Die Fahrbahn, die Fahrleitung und die Tunnelentwässerung werden komplett neu gebaut. Nach der umfassenden Sanierung kann der Tunnel weitere 25 Jahre genutzt werden. Der Tunnel bleibt während der gesamten Bauzeit gesperrt.

Neues Tragwerk für den Tunnel

Das Gewölbe und die Tunnelsohle werden auf der ganzen Länge erneuert. Der Weissensteintunnel durchquert mehrere geologische Formationen, die unterschiedlich auf das Tragwerk einwirken:

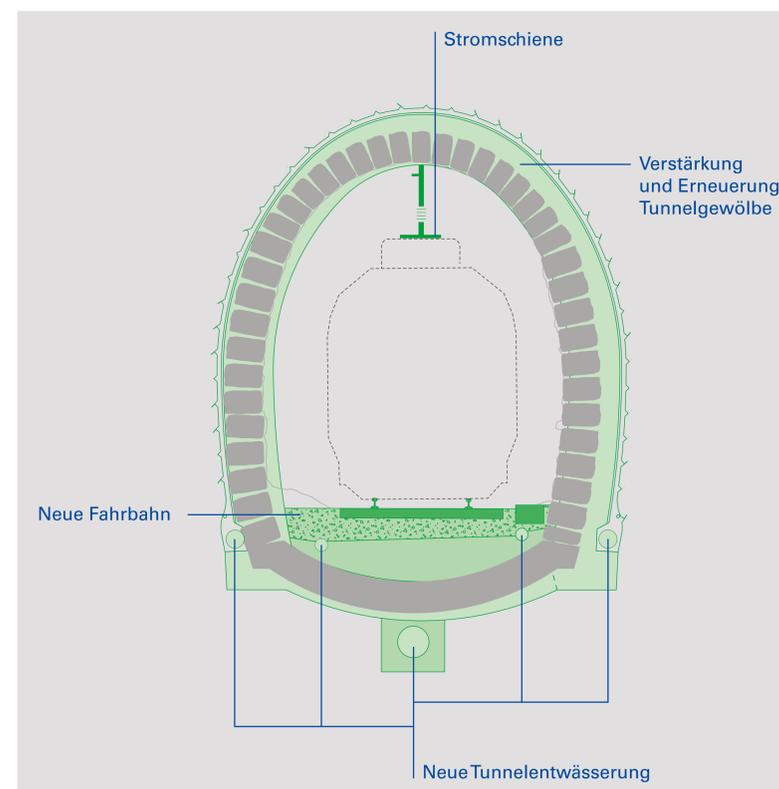
- Auf mehreren Abschnitten (Gesamtlänge von rund 500 Metern) umgibt stabiler Fels den Tunnel. Dort beschränken sich die Arbeiten auf die Felsreinigung und das Entfernen loser Steine. Anschliessend versiegeln wir die Tunneloberfläche mit Spritzbeton.
- Auf Abschnitten von einer Gesamtlänge von rund einem Kilometer drückt der Fels stark auf den Tunnel, so dass das Tragwerk stark beschädigt ist. Dort entfernen wir das Gewölbe und die Tunnelsohle komplett und bauen beides neu auf.
- Auf den übrigen Abschnitten (Gesamtlänge von rund 2,2 Kilometern) wird die bestehende Sicherung mit Mauerwerk oder Spritzbeton saniert.

Stromschiene statt Fahrleitung

Anstelle einer konventionellen Fahrleitung bauen wir eine Stromschiene ein. Nach heutigem Baustandard wäre der Tunnel für das Tragwerk einer konventionellen Fahrleitung zu wenig hoch. Eine Stromschiene, die direkt am Gewölbe festgemacht wird, braucht weniger Platz.

Der Weissensteintunnel

Baubeginn	1903
Eröffnung	1908
Länge	3,7 Kilometer
Fahrbahn	einspurig



Moderne und behindertengerechte Bahnhöfe in Oberdorf und Gänsbrunnen

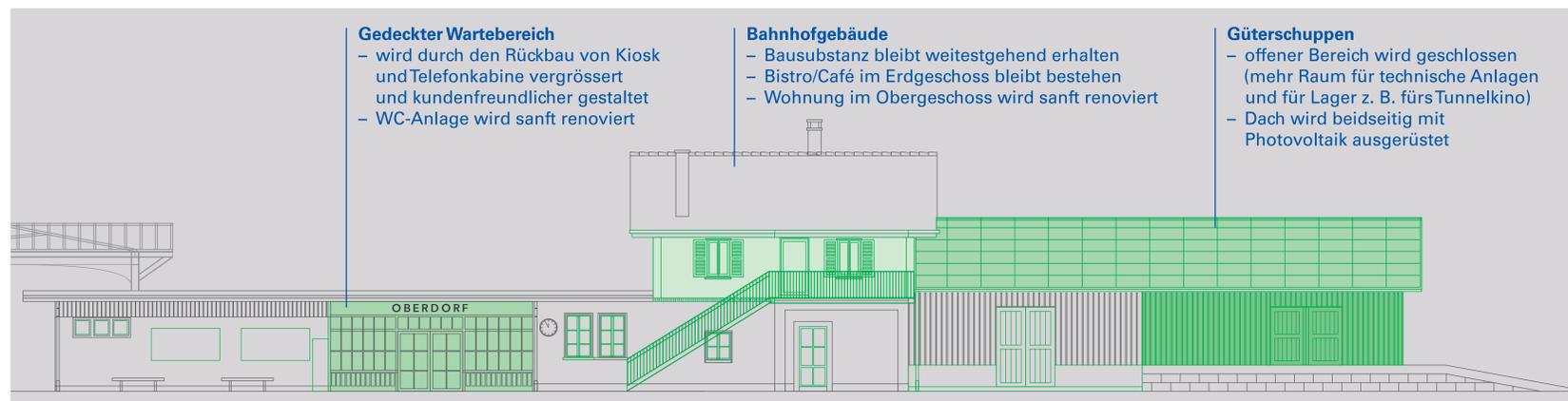
An den Bahnhöfen Oberdorf und Gänsbrunnen erneuert die BLS die heutigen Bahnhofgebäude. Die alte Bausubstanz, die bahnkulturell von wichtiger Bedeutung ist, wird erhalten – neue Elemente werden ins Gesamtbild der Bahnhöfe integriert. Beide Bahnhöfe werden nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes modernisiert. Beim Bahnhof Gänsbrunnen verbessert die BLS zudem den Hochwasserschutz.

Wertvolle Bausubstanz erhalten

Die beiden Bahnhofgebäude in Oberdorf und Gänsbrunnen bestehen, seit die Bahnstrecke Solothurn–Moutier im Jahr 1908 den Betrieb aufgenommen hat. Beide Gebäude sind mit Anbauten ergänzt worden. Der Kanton Solothurn legt Wert darauf, dass die alte Bausubstanz, die bahnkulturell von wichtiger Bedeutung ist, erhalten und sanft erneuert wird. Wir berücksichtigen diese Forderung, indem wir neue Elemente in das Gesamtbild der Bahnhöfe integrieren.

Hochwasserschutz in Gänsbrunnen

Beim Bahnhof Gänsbrunnen verbessert die BLS den Hochwasserschutz. Rutscht der Hang neben dem Bahnhof und führt die Raus gleichzeitig Hochwasser, drohen die Gleise beim Bahnhof zu überschwemmen. Deshalb verlegt die BLS auf der Höhe des Bahnhofs eine Ausweichrinne, welche die Raus bei Hochwasser entlastet.



Bahnhof Oberdorf



Bahnhof Gänsbrunnen

Bahnhof Lommiswil – Drehscheibe der Bahnstrecke Solothurn–Moutier

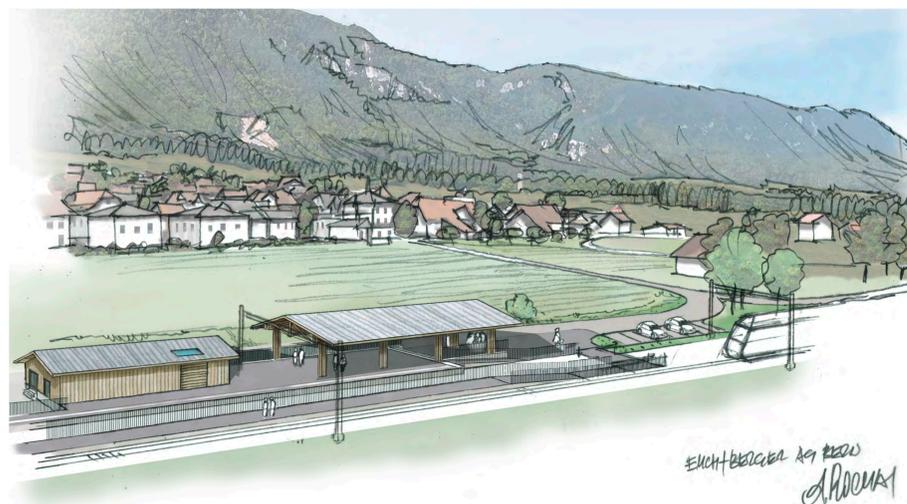
Der Bahnhof Lommiswil spielt eine zentrale Rolle für die gesamte Bahnstrecke Solothurn–Moutier. Die BLS baut am Bahnhof ein neues Gebäude für technische Anlagen – aus diesem Gebäude wird künftig die gesamte Bahnstrecke gesteuert. Zudem wird der Bahnhof Lommiswil der Umschlagplatz für die Unterhaltsarbeiten auf der Bahnstrecke Solothurn–Moutier. Dazu erweitert die BLS den Bahnhof um ein zusätzliches Abstellgleis.

Neuer Umschlagplatz für den Streckenunterhalt

Vom Bahnhof Lommiswil aus unterhalten die Bauequipen der BLS künftig die ganze Bahnstrecke Solothurn–Moutier. Dazu erneuert die BLS den Umschlagplatz am Bahnhof, bei dem das für die Unterhaltsarbeiten benötigte Material von der Strasse auf die Schiene umgeladen wird. Einerseits bauen wir zusätzlich zum bestehenden Abstellgleis auf der Nordseite des Bahnhofs ein weiteres Abstellgleis auf der Südseite. Andererseits wird der Umschlagplatz neu positioniert – gegenüber der heutigen Position wird er weiter östlich beim Bahnübergang angeordnet. Zwischen dem Bahnhof und dem Umschlagplatz entsteht ein neues Schienenslager. Im neuen Technikgebäude beim Bahnhof, in dem die Sicherungsanlagen für die Bahnstrecke untergebracht sind, erhalten die BLS-Mitarbeitenden einen Umkleideraum und eine Toilette.

Neues Technikgebäude für die Streckensicherheit

Das heutige Technikgebäude muss abgerissen werden, weil es der neuen Anordnung der Gleise am Bahnhof im Weg steht. Deshalb baut die BLS ein neues Gebäude für die Technik, welche die Sicherheit der Bahnstrecke gewährleistet. Künftig wird die gesamte Bahnstrecke Solothurn–Moutier aus dem Technikgebäude in Lommiswil gesteuert (sogenanntes Streckenstellwerk).



Einheitliche und behindertengerechte Haltestellen

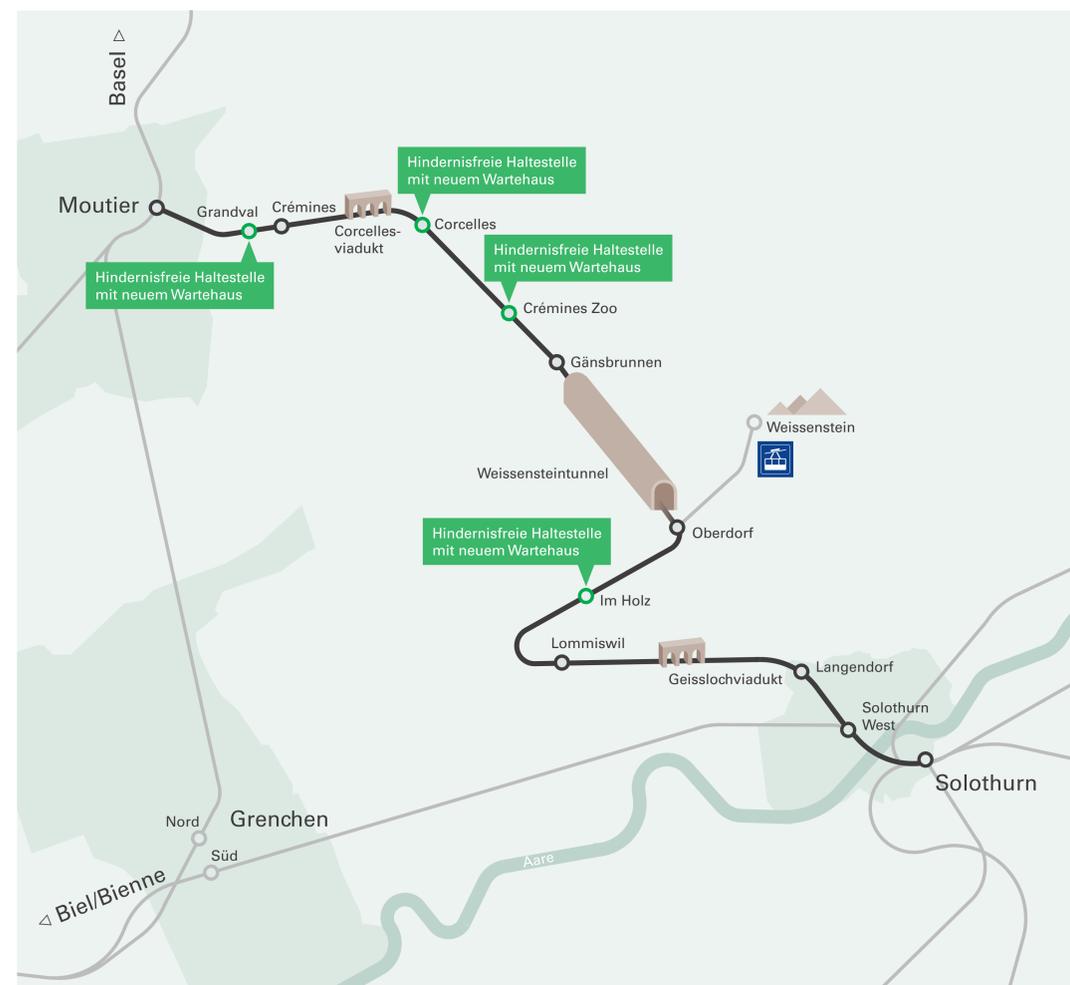
Die BLS hat gemeinsam mit einem Architekten ein Wartehaus aus Holz entwickelt, das bei allen kleinen Haltestellen zwischen Solothurn und Moutier gebaut wird. So erscheint die gesamte Bahnstrecke in einem einheitlichen Bild. Die Gestaltung des neuen Wartehauses ist angelehnt an die ursprünglichen Wartehäuser auf der Strecke, die aus den 1930er-Jahren stammen. Ausserdem werden alle Haltestellen behindertengerecht gebaut.

Einheitliche Wartehäuser

Die Wartehäuser bieten den Fahrgästen einen gedeckten und windgeschützten Warteraum, der durch ein Vordach zum Perron hin ergänzt wird. In den Wartehäusern stehen ein Billettautomat und eine Anzeige mit den wichtigsten Informationen über den Bahnverkehr. An den Warteraum können je nach Bedarf ein Velounterstand für rund sechs Velos und ein gedämmter Raum für technische Geräte angeschlossen werden. Die Perrons werden mit neuer Beleuchtung ausgestattet.

Hindernisfreie Bahnhöfe für alle Fahrgäste

Die BLS modernisiert die Bahnhöfe und Haltestellen zwischen Solothurn und Moutier nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Dazu gehört zum Beispiel, dass alle Fahrgäste ebenerdig ein- und aussteigen können. Das BehiG bringt Verbesserungen, die allen Fahrgästen nützen. So kommen zum Beispiel auch ältere Menschen, die nicht mehr gut zu Fuss sind, oder Reisende mit viel Gepäck besser im öffentlichen Verkehr zurecht.



So sieht das Wartehaus für die Haltestellen im Modell aus.

Neue Stahlbrücken für den Geisslochviadukt

Zwischen Solothurn und Moutier führt die Eisenbahn über zwei Viadukte: den Geisslochviadukt zwischen Langendorf und Lommiswil sowie den Corcellesviadukt. Nach über 100 Jahren Eisenbahnverkehr muss die BLS beide Viadukte erneuern. Beim Geisslochviadukt bleibt das Natursteinmauerwerk bestehen, wird aber ausgebessert. Die Stahlbrücken hingegen muss die BLS abreißen. Sie werden durch neue Konstruktionen aus Stahl und Beton ersetzt.

1. Bauphase (6. November 2023–21. Mai 2024)

Die BLS hat rund um den Viadukt knapp 6000 Quadratmeter Wald gerodet, damit genug Platz für die Bauarbeiten vorhanden ist. Derzeit werden der Installationsplatz und die Kranpisten entlang des Viadukts vorbereitet – der Busletenbach wird für die Dauer der Bauarbeiten in eine Röhre eingefasst und unter den Kranpisten hindurchgeführt. Im Frühjahr 2024 werden das Natursteinmauerwerk ausgebessert und Brückenpfeiler für die neuen Stahlbrücken gebaut.

2. Bauphase (21. Mai – 5. Juli 2024)

In einer siebenwöchigen intensiven Bauphase werden die jetzigen Stahlbrücken entfernt und durch neue Stahl-Beton-Verbundbrücken ersetzt. Auf den Natursteinviadukten sowie auf den neuen Stahlbrücken wird ein Trog aus Stahlbeton für den Bahnschotter und die Gleise gebaut. Die neue Fahrleitung wird an Träger am Rand des Schottertrogs montiert. Der Zugverkehr ist während dieser Bauphase unterbrochen.

3. Bauphase (5. Juli – Herbst 2024)

In der letzten Phase werden der Installationsplatz, die Kranpisten und die Bauprovisorien rückgebaut. Sobald die Bauarbeiten abgeschlossen sind, werden die gerodeten Flächen wieder aufgeforstet.

Umleitung für Passantinnen und Passanten

Passantinnen und Passanten werden sowohl entlang der Oberdorfstrasse als auch entlang des Waldwegs sicher durch den Bereich der Baustelle geführt. Die Wegverbindungen werden situativ den laufenden Bauarbeiten angepasst. Es ist verboten, die signalisierten Wegverbindungen zu verlassen oder den Bereich der Baustelle zu betreten. Entlang des Waldwegs sowie der Oberdorfstrasse muss jederzeit mit Baustellenverkehr gerechnet werden.

