

# Sanierung des Weissensteintunnels: Das müssen Sie dazu wissen

Alle wichtigen Informationen zum 165-Millionen-Projekt und dessen Auswirkungen in der Übersicht.

Melissa Burkhard

Projektleiter Kurt Wagner begrüsst die zahlreichen Anwesenden an der Informationsveranstaltung der BLS mit einem Satz, der die Geschichte der Weissensteintunnel-Sanierung ziemlich gut zusammenfasst: «Was lange währt, wird endlich gut.»

Die BLS hatte in die Käschür in Oberdorf eingeladen, um Anwohnerinnen, Behördenmitglieder und Institutionen über die bevorstehende Sanierung des Tunnels zu informieren.

Geht es nach dem Unternehmen, hätte diese bereits 2020 beginnen sollen. Ein Rechtsstreit um die Vergabe der Sanierungsarbeiten verzögerte die Arbeiten aber um Jahre. Erst dieses Jahr hat das Bundesgericht auch die letzte Beschwerde abgewiesen und die BLS erhielt grünes Licht. Die Bauarbeiten starten nun am 4. März 2024 und sollen bis im Dezember 2025 andauern.

Ab dem 4. März soll aber nicht nur der 3,7 Kilometer lange, dringend sanierungsbedürftige Tunnel erneuert werden. Die BLS nutzt die 21 Monate, in denen der Tunnel gesperrt sein wird, um auch entlang der Fahrstrecke Solothurn–Moutier zu bauen. Konkret werden sieben Bahnhöfe und Haltestellen, die zwei Viadukte entlang der Strecke sowie Fahrbahn und Fahrleitung instand gestellt und modernisiert. Insgesamt werden die Bauarbeiten rund 165 Millionen Franken kosten.

Alle wichtigen Informationen zu den Bauarbeiten und ihren Auswirkungen für die Fahrgäste finden Sie hier:

## So wird der Tunnel saniert

Der 1908 eröffnete Weissensteintunnel hat seinen Zenit überschritten. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) entschied bereits 2016, den Tunnel zu sanieren und damit die Bahnstrecke Solothurn–Moutier zu erhalten. Mit den nun geplanten Bauarbeiten soll er, wie Projektleiter Wagner es an der Informationsveranstaltung ausdrückte, «fit für die Zukunft» gemacht werden und für weitere 25 Jahre nutzbar sein.

Konkret sind das Gewölbe, die Tunnelsohle und die Entwässerung des Weissensteintunnels teilweise beschädigt. Das Gewölbe und die Tunnelsohle werden deshalb auf der ganzen Länge erneuert. Die Fahrbahn, die Fahrleitung und die Tunnelentwässerung werden komplett neu gebaut.

Anstelle einer konventionellen Fahrleitung wird ausserdem eine Stromschiene eingebaut. Nach heutigem Baustandard wäre der Tunnel für das Tragwerk einer konventionellen Fahrleitung zu wenig hoch. Eine Stromschiene, die direkt am Gewölbe festgemacht wird, brau-



Beim Geisslochviadukt wurde eine Fläche von knapp 6000 Quadratmeter Wald gerodet.

Bild: Hanspeter Bärtschi

che weniger Platz, so die BLS. 85 Millionen Franken wird die BLS allein für die Sanierung des Tunnels investieren.

## Das ist an den Bahnhöfen entlang der Strecke geplant

### Bahnhöfe Oberdorf und Gänsbrunnen

An den Bahnhöfen Oberdorf und Gänsbrunnen erneuert die BLS die Bahnhofsgebäude. Dabei werde die alte Bausubstanz, die bahnkulturell wichtig ist, erhalten. Darauf legte vor allem der Kanton Solothurn Wert. Beide Bahnhöfe werden ausserdem nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes modernisiert. Dafür werden die Perrons für einen ebenerdigen Einstieg erhöht. Weiter wird ein behindertengerechter Zugang zu den Perrons geschaffen.

In Oberdorf wird im Zuge der Bauarbeiten der gedeckte Wartebereich vergrössert und die WC-Anlage sowie die Wohnung im Obergeschoss des Bahnhofsgebäudes werden sanft renoviert. Das Dach des an das Bahnhofsgebäude angrenzenden Güterschuppens wird beidseitig mit Photovoltaik ausgerüstet.

In Gänsbrunnen entsteht ausserdem ein neuer gedeckter Perronbereich mit einer Umsteigezone zwischen Bahn und Bus sowie ein neuer Velounterstand. Die WC-Anlage wird behindertengerecht umgebaut.

### Lommiswil

Der Bahnhof Lommiswil soll die neue Drehscheibe der Bahnstrecke Solothurn–Moutier werden. Dazu wird etwa ein neues Gebäude gebaut, aus dem künftig die gesamte Bahnstrecke gesteuert wird. Das heutige Technikgebäude wird dafür abgerissen.



Wird modernisiert: Der Bahnhof Oberdorf. Hier steigen Fahrgäste auf die Weissenstein-Seilbahn um.

Bild: Urs Byland



Nach mehr als hundert Jahren muss der Tunnel saniert werden. Er ist während der Arbeiten gesperrt.

Bild: Bruno Kissling



Auch der Bahnhof Gänsbrunnen soll erneuert werden. Hier entsteht ein neuer gedeckter Perronbereich.

Bild: Bruno Kissling

Ausserdem soll ein neuer Umschlagplatz für den Streckenunterhalt entstehen. Jener Ort also, wo das für die Unterhaltsarbeiten benötigte Material von der Strasse auf die Schiene umgeladen wird. Hierfür wird einerseits zusätzlich zum bestehenden Abstellgleis auf der Nordseite des Bahnhofs ein weiteres auf der Südseite gebaut.

Der Umschlagplatz wird darüber hinaus neu positioniert und weiter östlich beim Bahnübergang angeordnet. Zwischen Bahnhof und Umschlagplatz entsteht weiter ein neues Schienenlager.

## Weitere geplante Arbeiten

Im Zuge der Sanierungsarbeiten werden ausserdem alle Haltestellen, bis auf «Solothurn West», modernisiert. Auch der Bahnhof Langendorf soll der-einst saniert werden. Der Baustart ist jedoch erst fürs Jahr 2026 angedacht. Er findet also ausserhalb des hier besprochenen Projektes statt.

## Arbeiten am Geisslochviadukt – Wald bereits gerodet

Im Zuge der Sanierungsarbeiten werden auch die beiden Viadukte entlang der Strecke, das Geisslochviadukt zwischen Langendorf und Lommiswil und das Corcellesviadukt, erneuert.

Die Vorbereitungen zur Sanierung haben bereits begonnen. Beim Geisslochviadukt wurde in den letzten Wochen eine Fläche von knapp 6000 Quadratmeter Wald gerodet, damit rund um das Viadukt genug Platz für die Bauarbeiten vorhanden ist. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird die gerodete Fläche artgerecht aufgeforstet, heisst es von Seiten BLS. Im Frühjahr 2024 wird dann das

Natursteinmauerwerk ausgebaut und es werden Brückenpfeiler für die neuen Stahlbrücken gebaut. In einer siebenwöchigen intensiven Bauphase zwischen Mai und Juli werden die jetzigen Stahlbrücken entfernt und durch neue Stahl-Betonverbundbrücken ersetzt.

Für Passantinnen und Passanten wird es sowohl entlang der Oberdorfstrasse als auch entlang des Waldwegs eine Umleitung geben.

## So wirken sich die Bauarbeiten auf Fahrgäste aus

### Bahnersatz im Thal

Der Weissensteintunnel ist während der Sanierung gesperrt. Vor allem für jene Fahrgäste, die aus dem Thal in Richtung Solothurn pendeln, bedeutet das ein deutlich längerer Reiseweg. Unter ihnen sind viele Schülerinnen und Schüler. Die Strecke Moutier–Gänsbrunnen ist nämlich während der kompletten Bauzeit gesperrt. «Wir wissen, dass das für die, die es direkt betrifft, nicht lustig ist», sagte Kurt Wagner an der Informationsveranstaltung.

Zwischen Gänsbrunnen und Moutier verkehren zwischen 4. März 2024 und dem 13. Dezember 2025 Ersatzbusse. Von Gänsbrunnen aus nehmen Reisende in Richtung Solothurn die Postautolinie 129 bis Thalbrücke. Wie die BLS auf Nachfrage mitteilt, verkehren während der Sanierungszeit von Montag bis Freitag während der Hauptverkehrszeiten (morgens und abends) zwei bis drei zusätzliche Kurse. In Thalbrücke steigen Reisende in die S-Bahn der OeBB nach Oensingen und von dort in den Intercityzug Zürich–Lausanne um. Die Reisezeit verlängert sich damit um rund 30 Minuten.

### Bahnersatz ab Oberdorf

Etwas unproblematischer gestaltet sich das Reisen zwischen Oberdorf und Solothurn. Die Strecke südlich des Tunnels bleibt während der Tunnelsanierung nämlich grundsätzlich offen. Sie wird einmal zwischen dem 21. Mai und 5. Juli 2024 und einmal zwischen dem 3. März und 17. April 2025 für je sieben Wochen gesperrt. Während der Sperre 2024 wird die Stahlkonstruktion des Geisslochviadukts ersetzt. Die Sperre 2025 ist als Reserve eingeplant.

Während der Sperren fahren zwei Ersatzbus-Linien. Eine schnelle Verbindung mit Halt in Langendorf, Solothurn West und Solothurn. Und eine weitere, welche alle bisherigen Haltestellen abfährt. Statt wie heute 15 Minuten, müssen Reisende zwischen Oberdorf und Solothurn mit einer Reisezeit von rund 24 Minuten (für die Schnellstrecke) und 30 Minuten (normale Strecke) rechnen.