

# Das Geisslochviadukt zum Anfassen

Die BLS lädt zum Tag der offenen Baustelle: Ein Besuch lohnt sich, weil das Viadukt aus einer ungewohnten Perspektive zu sehen ist.

Rahel Meier

Im August 1908 wurde die Bahnlinie Solothurn-Moutier in Betrieb genommen. Und das, obwohl nur wenige Monate zuvor der Hang beim Geisslochviadukt abgerutscht war und das Viadukt teilweise beschädigt worden war. Dieser Hangrutsch ist der Grund, wieso sich das Geisslochviadukt in seiner heutigen Form zeigt.

Ursprünglich bestand das östliche Natursteinviadukt aus drei Gewölben. Ein Teil des Natursteinmauerwerkes musste nach der Rutschung aber abgetragen und durch eine Stahlbrücke – die sogenannte Vorlandbrücke – ersetzt werden. Gleichzeitig wurde der Hang stabilisiert. Offenbar war die damalige Arbeit solide: Denn erst jetzt werden die beiden Brücken ersetzt. Bei der Vorlandbrücke gibt es einen kompletten Ersatz. Bei der 85 Meter langen Hauptbrücke bleiben die heutigen Pfeiler stehen.

Daniel Trachsel (Projektleiter, BLS), Diego Somaini (Projektverfasser und Bauleiter, Fürst/Laffranchi Bauingenieure) und Daniel Weber (Baustellenchef und Projektleiter; Baufirma Frutiger) führen über die Baustelle. Auch für sie als erfahrene Bauleute ist die Sanierung des historischen Bauwerkes eine nicht alltägliche Herausforderung. Die Baustelle ist insgesamt rund 200 Meter lang. Rund 40 bis 50 Personen sind teilweise gleichzeitig vor Ort. «Die grösste Herausforderung für uns ist es, die Arbeiten und alle Unternehmer und Subunternehmer zu koordinieren», sagt Daniel Weber. Eine gute Vorarbeit sei deshalb das A und O.

Wichtig sei auch das Thema Arbeitssicherheit, denn viele der Arbeiten würden in 20 Meter Höhe gemacht. «Die Abläufe müssen sehr gut aufeinander abgestimmt sein, damit wir den Zeitplan einhalten können.» Man wisse auch nie, ob wirklich alles wie geplant funktioniere. «Bisher haben wir allerdings keine Überraschungen erlebt.»

Drei Bauphasen sind geplant. Schon letzten November begann man mit der Rodung des Waldes rund um das Viadukt, gleichzeitig wurde die Baupiste installiert. Bereits vorgängig wurde auch das Natursteinmauerwerk gereinigt und dort wo nötig ausgebessert. Nach Pfingsten hat die sogenannte Intensivbauphase begonnen. Sieben Wochen lang ist der Zugbetrieb eingestellt. Diese Zeit wird genutzt, um die alten Brücken wegzuführen und die neue Stahl-Beton-Verbundbrücke zu montieren. Um die Arbeitszeit vor Ort so kurz wie möglich zu halten, wurde ein grosser Teil der benötigten Elemente vorfabriziert.

Die neue Stahlbrücke – die auf das Viadukt aufgebaut wird – wurde in drei Teilen mit Ausnahmetransporten angeliefert und wird vor Ort nur noch verschweisst. «Das grösste Segment war 64 Tonnen schwer und 35 Meter lang», erklärt Daniel Weber. Es musste mit zwei Spezialkranen hochgehievt wer-



Rund 200 Meter lang ist die Baustelle beim Geisslochviadukt. Bilder: Bruno Kissling

den. Als Nächstes werden nun vorgefertigte Stahlbetontröge auf die Stahlbrücken und das Natursteinviadukt aufgebaut, mit Bahnschotter gefüllt und danach die Gleise montiert.

Diese Bauweise hat laut Daniel Trachsel mehrere Vorteile. Das Trasse wird etwas breiter und damit auch sicherer, sollte man unversehens aussteigen müssen oder Unterhaltsarbeiten verrichten. Zudem werde das Gewicht des Zuges besser verteilt und damit auch das historische Viadukt entlastet. Dank der Einbettung der Gleise im Schotter seien auch die Lärmmissionen geringer. Als Letztes werden dann die Fahrmasten aufgestellt. Diese werden per Helikopter angeliefert.

Wenn weiterhin alles nach Plan läuft, rollen ab 6. Juli die Züge wieder über das Viadukt. Danach werden der Installationsplatz, die Kranpisten und die Bauprovisorien wieder verschwinden. Und zuletzt wird die Fläche von rund 6000 Quadratmetern wieder aufgeforstet.

## Tag der offenen Baustelle Geisslochviadukt

Am Sonntag, 16. Juni, lädt die BLS von 10 bis 16 Uhr zu einem Tag der offenen Baustelle beim Geisslochviadukt ein. Auf einem Rundgang erhalten die Besucherinnen und Besucher Einblick in die Arbeiten am historischen Bauwerk. Es gibt keine Parkplätze vor Ort. Wer mit dem Auto anreist, kann beim Parkplatz Ladedorf in Langendorf parkieren (20 Minuten zu Fuss). Von der Bushaltestelle Bellach, Gärisch ist der Weg signalisiert (10 Minuten Fussweg). Die Baustelle ist nicht barrierefrei. Trittsicherheit und gutes Schuhwerk sind Voraussetzung.



Von links: Daniel Weber (Baustellenchef und Projektleiter, Baufirma Frutiger), Diego Somaini (Projektverfasser und Bauleiter, Fürst/Laffranchi Bauingenieure) und Daniel Trachsel (Projektleiter, BLS).

## Nachgefragt beim Baustellenchef

# «Genau das macht das Kribbeln aus»

**Daniel Weber, wie oft kommt es vor, dass Sie an einem historischen Bauwerk wie dem Geisslochviadukt arbeiten?**

*Daniel Weber:* Das ist mein erstes Viadukt. Ich habe aber bereits an anderen speziellen Bauwerken gearbeitet. Ich mag solche Baustellen, die nicht 08/15 sind und bei denen man über das Normale hinausdenken muss. Die Arbeit mit vielen Subunternehmen macht es sehr komplex – das interessiert mich.

**Was ist das Spezielle an der Arbeit?**

Man plant und diskutiert viel im Vorfeld mit allen beteiligten Unternehmern. Die Vorstellungen und die Realität gehen aber manchmal auseinander. Bei der Arbeit an solch historischen Bauwerken kann immer Unvorhersehbares zum Vorschein kommen. Aber genau das macht

das Kribbeln aus. Man fragt sich: «Funktioniert alles so, wie man es sich vorgestellt hat?»

**Ist bisher bei den Bauarbeiten am Geisslochviadukt etwas Unvorhersehbares passiert?**

Ja, als wir die obersten Meter der beiden Natursteinmauern des Viaduktes abgebrochen haben, hat sich das Innere der Steinmauern sehr unterschiedlich präsentiert. Jenes Mauerwerk in Richtung Moutier war sehr fest und stabil, weil viele Mauerwerkssteine darin verbaut waren. Im anderen Mauerwerk gab es sehr viel Lockermaterial und die Stabilität war weniger gegeben. Entsprechend mussten wir unsere Arbeiten anpassen.

**Was sind ansonsten die grössten Herausforderungen? Wir sind phasenweise bis zu 45**

## Sanierung dauert rund 18 Monate

1908 wurde die Bahnlinie zwischen Solothurn und Moutier in Betrieb genommen. Nun wird die gesamte Strecke mit dem Weissensteintunnel erneuert. Sieben Bahnhöfe und mehrere Haltestellen werden saniert und behindertengerecht umgebaut. Die Bauarbeiten dauern von Frühling 2024 bis voraussichtlich Ende

2025. Der Tunnel bleibt während der gesamten Bauzeit gesperrt. Zudem erneuert die BLS zwei Viadukte und verlegt in verschiedenen Streckenabschnitten neue Gleise. Die Kosten der Sanierung belaufen sich auf rund 165 Millionen Franken. 85 Millionen davon werden für den Weissensteintunnel aufgewendet. (mgt)

Personen auf der Baustelle. Darunter etwa Stahlbauer, Schweißer, Gerüstbauer oder Lager-Spezialisten. Da ist es enorm wichtig, dass jeder weiss, was seine Aufgabe ist, und jeder seine Platzverhältnisse kennt. Die grösste Herausforderung ist es, alle Bedürfnisse unter einen Hut zu bringen, sodass die Gesamtbaustelle erfolgreich ist, die Qualität stimmt und alles im Zeitplan bleibt.



Daniel Weber von der Frutiger AG. Bild: Bruno Kissling

**Wie läuft es denn zeitlich?**

Bis jetzt sehr gut, wir sind auf Kurs. Es braucht aber jeden Tag grosses Engagement von allen, damit das auch so bleibt. Und man muss immer auf der Hut sein und schnell für Unterstützung sorgen, wenn es irgendwo Schwierigkeiten gibt.

**Wie gefährlich ist so eine Baustelle?**

Sicherheit ist ein essenzielles Thema bei unserer Arbeit. Deshalb haben wir beispielsweise schon vor einem Jahr damit angefangen, die Gerüste zu planen. So minimieren wir Risiken. Aber man muss realistisch sein, es gibt immer wieder Schnittstellen, bei denen es gefährlich werden und die man nicht vorplanen kann. Dort ist es wichtig, dass wir schnell reagieren und wieder für einen sicheren Zugang und sichere Laufwege sorgen. (mbu)