

Die generelle Ausbauplanung in Olten: eine permanente Aufgabe

Autor(en): **Jerra, Wolfram**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **99 (1981)**

Heft 46: **Ausbau der Bahnanlagen in Olten 1975-1981**

PDF erstellt am: **09.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-74588>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Bei den *Arbeitsvergebungen* stellten sich, ganz speziell wegen der Vergabe grosser Objekte (zwei Brücken über die Aare, eine über die N1, Born-tunnel usw.) in der Phase tiefster Rezession, heikle, wenn nicht sogar unangenehme Probleme. Die Konkurrenz war sehr gross, die Preise tief, das Interesse an Bauarbeiten gewaltig. Die *Eidg. Submissionsbestimmungen* schreiben Vergabe nach Qualität und Erfahrung der Unternehmung vor, dem preisgünstigsten Angebot ist der Vorzug zu geben, auf die regionale Verteilung der Aufträge ist zu achten, Bahnkunden sind zu berücksichtigen usw. Hier, immer im Bewusstsein tiefer bis sehr tie-

fer Angebote, den gerechten Entscheid zu fällen, ist nicht einfach. Arbeitsvergebungen in Zeiten normaler Konjunktur sind auf alle Fälle leichter zu entscheiden. Die einwandfreie Arbeitsausführung aller Arten zeugt jedoch für die Zuverlässigkeit, die Kompetenz und das saubere Geschäftsgebahren der beauftragten Unternehmungen.

Dank

Abschliessend ist es mir innerstes Bedürfnis, *allen am Projekt Beteiligten herzlich zu danken*. Mein Dank gilt vor-

ab dem Projektleiter, den Mitarbeitern aller Fachdienste auf allen Stufen, den Ingenieurbüros aller Sparten, den Unternehmungen, nicht zuletzt aber unseren Aussendienstmeistern und -facharbeitern, die jahrelang in – betrieblich notwendigen, aber äusserst unangenehmen – Nacht- und Sonntagsdienstesätzen, in Hitze und Kälte, die bahnspezifischen Arbeiten ausgeführt haben. Ein grosses Bauvorhaben steht vor der Vollendung, wir bereiten die nächsten vor.

Adresse des Verfassers: A. Etterlin, dipl. Ing. ETH/SIA, Oberingenieur, Bauabteilung Kreis II der SBB, 6000 Luzern.

Die generelle Ausbauplanung in Olten

Eine permanente Aufgabe

Von Wolfram Jerra, Bern

Vom Verkehrskreuz zum Engpass

Bereits 1849 erkannten die vom damaligen Bundesrat mit der Ausarbeitung eines Projektes für ein allgemeines schweizerisches Eisenbahnnetz beauftragten englischen Ingenieure Henry Swinburne und Robert Stephenson, ein Sohn des berühmten George Stephenson, die verkehrsgeographische Bedeutung Olten. Sie wählten die seinerzeit 1500 Einwohner zählende Stadt zum *Knotenpunkt* des von ihnen vorgeschlagenen Eisenbahnkreuzes Genf–Zürich und Basel–Luzern. 128 Jahre später ist

Olten mit inzwischen 20 000 Einwohnern wiederum Kreuzungspunkt der in die Gesamtverkehrskonzeption Schweiz aufgenommenen Neuen Haupttransversalen Nord–Süd und Ost–West, den geplanten neuen Doppelspurstrecken für den nationalen und internationalen Hochleistungsverkehr (Bild 1).

Seit 1856, dem Jahr der Einweihung des ersten Bahnhofs Olten am heutigen Standort, ist eine *stetige Verkehrsentwicklung* zu verzeichnen gewesen, die 1955 mit der Elektrifikation der alten Hauensteinlinie nach aussen sichtbar ihren vorläufigen Abschluss der Aus-

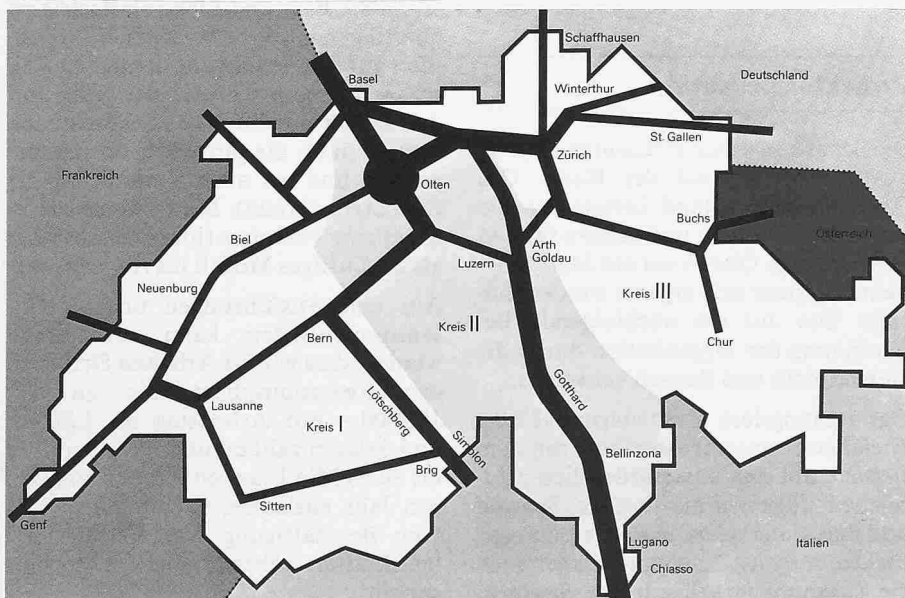
bauten fand. Die planerischen Arbeiten wurden aber seither intensiviert und hatten eine grundlegende *Erweiterung* und *Entflechtung* der Bahnanlagen in Olten zum Ziel. Die seit Beginn der 50er Jahre stark ansteigenden Zugzahlen in der Schweiz liessen nämlich beim vorhandenen Ausbaustand den Knoten Olten immer mehr in der ursprünglichen Bedeutung des Wortes erscheinen: *als Engpass*.

Generelles Erweiterungsprojekt

1962 wurde daher ein generelles Projekt für die Erweiterung der Eisenbahnanlagen in Olten vorgelegt, das zwischen Olten und Aarburg-Oftringen eine *Trennung der bisher zweigleisig geführten Verkehrsströme* im Nord–Süd und Ost–Westverkehr zum Ziel hatte und *wichtige Betriebsanlagen* wie zum Beispiel den Rangierbahnhof aus dem *Knotenpunkt* entfernen wollte (Bild 2).

Das Erweiterungsprojekt von 1962 wurde nach seiner grundsätzlichen Genehmigung durch die Unternehmensleitung der SBB zur Richtschnur für die planerische Durchgestaltung der einzelnen Anlagenteile. Dabei stand insbesondere die Plangenehmigung der für die Entflechtung erforderlichen neuen Linie Rothrist–Olten im Vordergrund. Für den Bahnhof Olten selbst wurde 1973 ein etappierbares Erweiterungsprojekt vorgelegt, das in seinem Endzustand sowohl die Verlegung des Aufnahmegebäudes aus der Insellage in die aareseitige Randlage, wie auch die niveaufrei getrennte Führung der Hauptverkehrsströme Nord–Süd und Ost–West im Bahnhofsbereich Olten vorsah. Diesem Konzept können auch die neuen Haupttransversalen, soweit sie den Raum Olten betreffen, überlagert werden.

Bild 1. Die Bedeutung von Olten im Netz der SBB



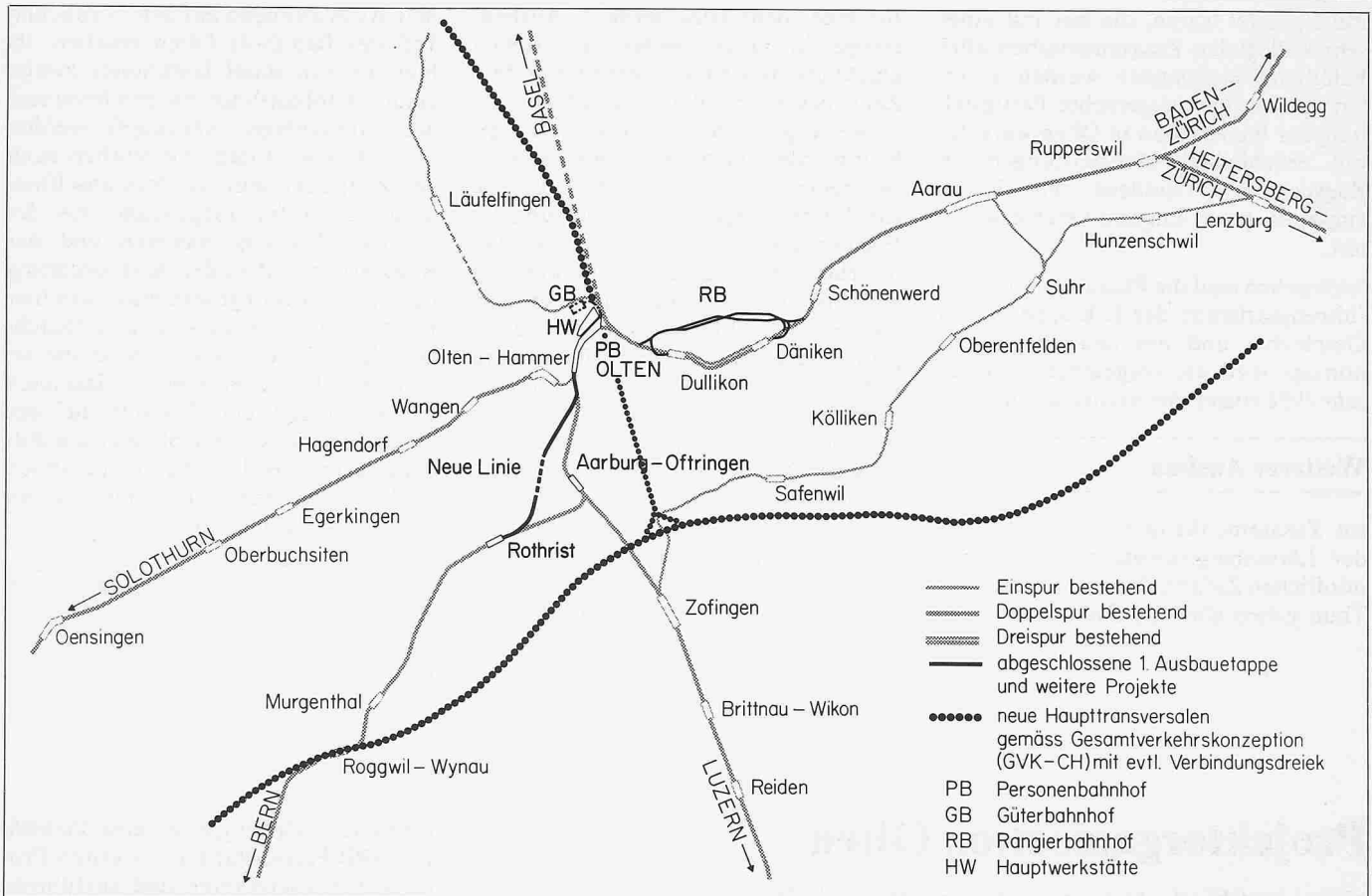
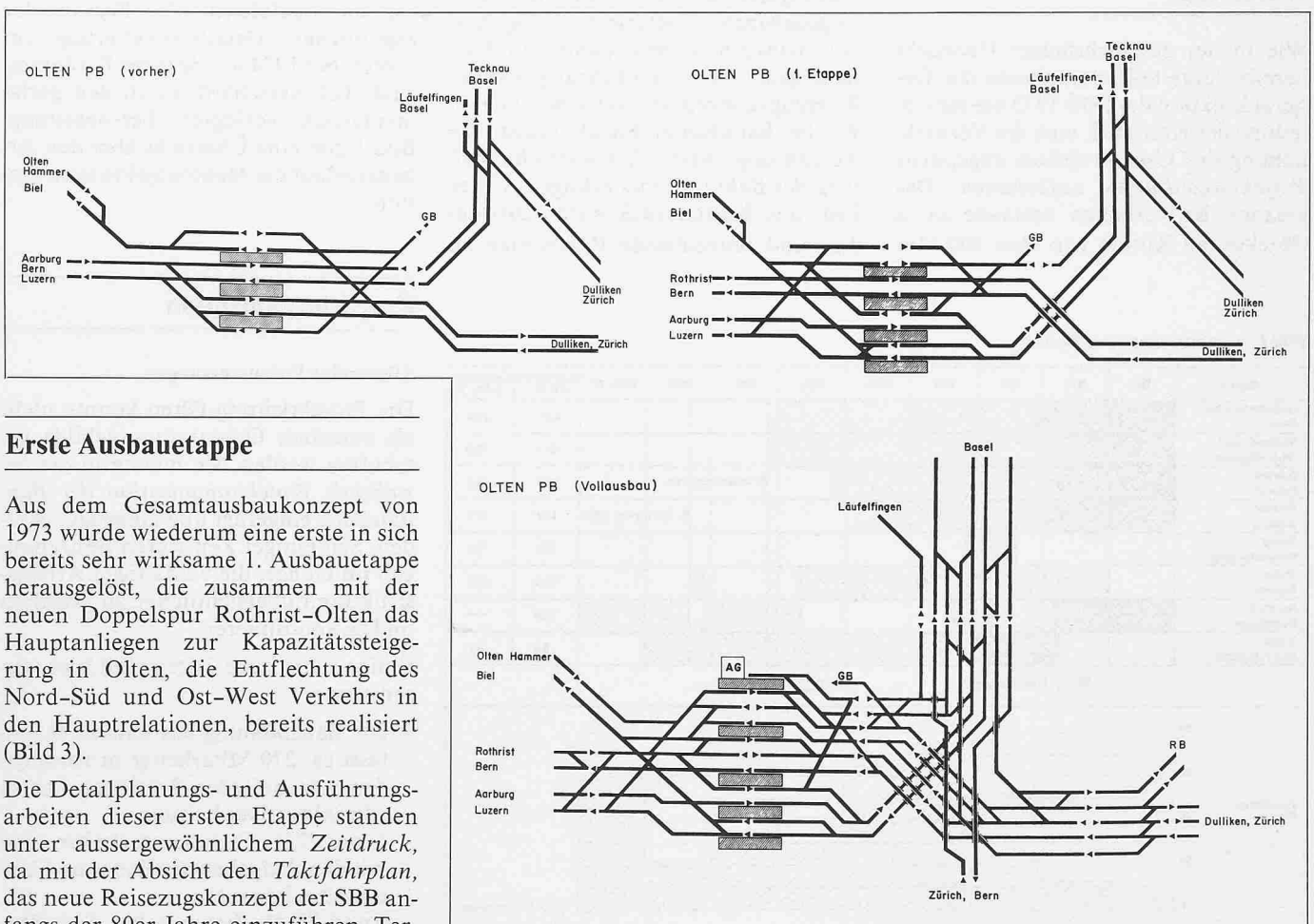


Bild 2. Die erste Ausbautetappe im Rahmen weiterer Projekte zur Leistungssteigerung im Raum Olten

Bild 3. Systemskizzen der wichtigsten Betriebsgleise in Olten: vorher, jetzt und nach dem Jahr 2000



Erste Ausbautetappe

Aus dem Gesamtausbaukonzept von 1973 wurde wiederum eine erste in sich bereits sehr wirksame 1. Ausbautetappe herausgelöst, die zusammen mit der neuen Doppelspur Rothrist–Olten das Hauptanliegen zur Kapazitätssteigerung in Olten, die Entflechtung des Nord–Süd und Ost–West Verkehrs in den Hauptrelationen, bereits realisiert (Bild 3).

Die Detailplanungs- und Ausführungsarbeiten dieser ersten Etappe standen unter aussergewöhnlichem Zeitdruck, da mit der Absicht den Taktfahrplan, das neue Reisezugkonzept der SBB anfangs der 80er Jahre einzuführen, Ter-

mine gesetzt waren, die nur mit einer sehr kollegialen Zusammenarbeit aller Beteiligten eingehalten werden konnten. Ohne eine zeitgerechte Fertigstellung der Bauarbeiten in Olten wäre das mit erheblichen Mehrleistungen im Zugverkehr verbundene neue Reisezugskonzept am Engpass Olten gescheitert.

Inzwischen sind die Planungs- und Ausführungsarbeiten der 1. Etappe bereits Geschichte und das neue Reisezugskonzept wird wie vorgesehen im Frühjahr 1982 eingeführt werden können.

Weiterer Ausbau

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Lötschbergtransitachse und ihrer nördlichen Zufahrtslinien von Basel bis Thun gehen aber die Planungsarbeiten

für eine nicht allzu ferne 2. Ausbaustufe in Olten weiter. Sie stehen glücklicherweise nicht mehr unter dem Zeitdruck wie bei der ersten Etappe, wo teilweise gleichzeitig geplant und gebaut wurde. In der nächsten Baustufe ist, neben einer neuen Abstellgruppe für Reisezugwagen, die Schliessung der Einspurlücke zwischen Olten und Olten-Hammer vorgesehen. Im weiteren wird zur Zeit das Konzept im schweizerischen Wagenladungsverkehr überprüft und aus dieser Überprüfung wird sich ableiten lassen, zu welchem Zeitpunkt der Rangierbahnhof Olten, wie seit 1962 vorgesehen, in die Aareniederung bei Däniken verlegt werden muss. Schliesslich werden sich, im Zusammenhang mit dem von der Gesamtverkehrskonzeption Schweiz bis zum Ende dieses Jahrhunderts als realisiert gedachten neuen Haupttransversalen, pri-

mär Auswirkungen auf den nördlichen Teil des Bahnhofs Olten ergeben, da hier die von Basel kommende zweite Hauensteinbasislinie mit den bestehenden Gleisanlagen verknüpft werden muss. Das wird dann vermutlich auch der Zeitpunkt sein, zu dem anschliessend das Aufnahmegebäude aus der heutigen Insellage weichen und der Rangierbahnhof in der Aareniederung bei Däniken verlegt sein muss, um hier Platz für weitere Perron- und Durchfahrtsgleise zu schaffen – Gleise, die als Symbol dafür gelten können, dass auch die Eisenbahn der Zukunft auf der Grundidee des George Stephenson aufbauend ihre Bedeutung im gesamten Verkehrsgeschehen behalten, wenn nicht sogar steigern wird.

Adresse des Verfassers: W. Jerra, dipl. Ing., Bauabteilung, Generaldirektion der SBB, Mittelstr. 43, 3012 Bern.

Projektorganisation Olten

Von Josef Roth, Luzern und Ernst Ruosch, Zürich

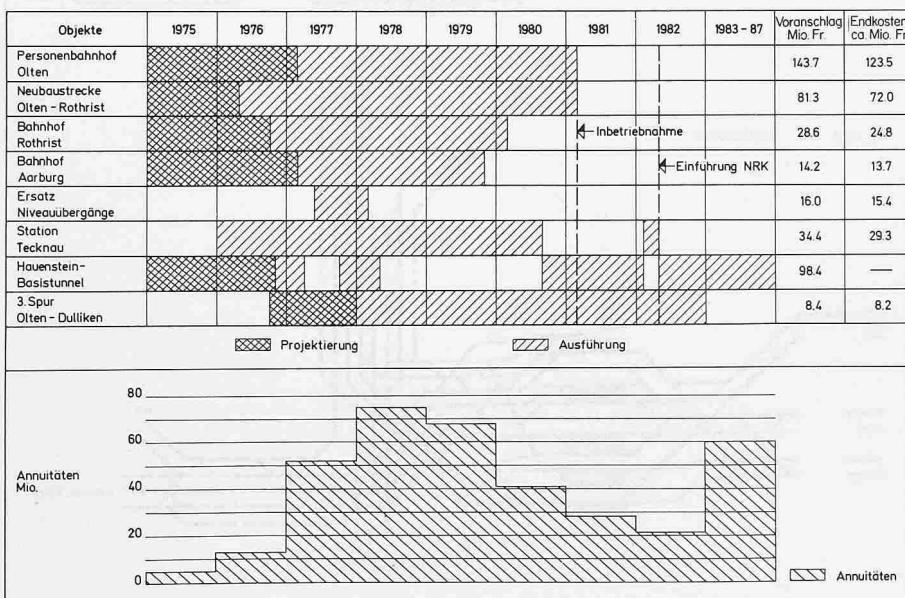
Einleitung

Wie in der geschichtlichen Übersicht bereits dargestellt, veranlasste die Generaldirektion der SBB 1973 die Bauabteilung des Kreises II, eine der Verwirklichung des Grossprojektes *angepasste Projektorganisation aufzubauen*. Das gesamte Bauvorhaben umfasste ca. 8 Objekte mit Kosten von über 300 Mio

Franken. Die Projektierungs- und Ausführungszeiten waren durch den klar vorgegebenen Endtermin Frühjahrsfahrplanwechsel 1981 (damals in Aussicht genommene Einführung «Neues Reisezugskonzept») äusserst knapp. Wie bei Bahnbauten üblich, musste die Ausführung *unter voller Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes* erfolgen. Unter Zeit- und Kostendruck waren aufwendige und zeitraubende Provisorien zu

vermeiden. Dabei galt es, eine *Vielzahl* von SBB-Fachinstanzen, externen Projektanten, Lieferanten und ausführenden Unternehmungen zielgerecht zu koordinieren. Bereits in der Auftragserteilung 1973 wurde verlangt, die Projektierung *weitgehend mit privaten Büros* durchzuführen. Zu Beginn der eigentlichen Detailprojektierung im September 1974 wurde diese Forderung zusätzlich verschärft durch den parlamentarisch verfügten Personalstopp. Bild 1 gibt eine Übersicht über den Arbeitsverlauf der Hauptobjekte samt Kosten.

Bild 1. Arbeitsverlauf und Kosten



Projektorganisation

Allgemeine Voraussetzungen

Die Projektleitung Olten konnte nicht als einzelnes Organisationsgebilde geschaffen werden. Sie musste in die *bestehende Projektorganisation der Bauabteilung* eingefügt und eingepasst werden. Seit einiger Zeit waren Bestrebungen im Gange, die vielfältigen Arbeitsstrukturen übersichtlicher zu gestalten und zu koordinieren.

Einige statistische Daten sind hier wissenswert:

- Die Bauabteilung des Kreises II umfasst ca. 270 Mitarbeiter in verschiedenen technischen Sektionen und in administrativer Leitung.
- Etwa 2215 Fachdienstleistungen sind mit den Aufgaben des Baues und Unterhaltes betraut.
- Rund 75 Neubauprojekte sind jähr-