

Vorwort des Kreisdirektors

Autor(en): **Zollikofer, Rolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

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

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

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-74586>

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.

Vorwort des Kreisdirektors

Aufgrund der auf das Jahr 1962 zurückgehenden generellen Projektierung für die Erweiterung der Bahnanlagen im Raum Olten wurde in den siebziger Jahren ein Rahmenplan erstellt, welcher eine vollständige Umgestaltung der Gleisanlagen in Olten vorsah. Hervorragende Merkmale waren die Entflechtung der Verkehrsströme, die Verlegung des Aufnahmegebäudes aus der Insellage an den aareseitigen Rand und die Berücksichtigung eines weiteren übergelagerten Verkehrskreuzes. Aus dem sehr weit in die Zukunft gerichteten Projekt wurde eine erste Etappe herausgelöst, wie sie sich heute präsentiert. Sie ist in sich voll funktionsfähig und erreicht jene Leistung, die in Zukunft von den sich hier

kreuzenden Transversalen des schweizerischen Bahnnetzes verlangt wird. Mit dem in den Jahren 1975 bis 1981 erfolgten Ausbau werden die neuen Anlagen bis zum Ende dieses Jahrhunderts genügen, und damit dürfte der Engpass Olten mit seinen nachteiligen Wirkungen auf das gesamtschweizerische Bahnnetz, insbesondere bei der Einführung des neuen Reisezugskonzeptes (NRK) und der Inbetriebnahme der neuen Doppelspur der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS), für lange Zeit eliminiert sein.

Sowohl Projektierung wie Ausführung waren geprägt von einem gesteigerten Umweltschutzbedürfnis, was zu weitgehenden intensiven Aussprachen und zur

Berücksichtigung von Begehren der Öffentlichkeit und privater Dritter führte. Ich möchte allen Behörden des Kantons Solothurn und denjenigen im Raume Olten, die in der schwierigen Rezessionsperiode mithalfen, die grossen Probleme zu bewältigen, wie auch den privaten Unternehmungen, Ingenieurbüros und nicht zuletzt den eigenen SBB-Mitarbeitern auf allen Ebenen für ihren wertvollen Einsatz zur Neugestaltung der Bahnanlagen in Olten herzlich danken.

Rolf Zollikofer, Direktor des Kreises II der Schweizerischen Bundesbahnen, Luzern

Spezifische Probleme aus der Sicht des Leiters der Bauabteilung

Von Alfred Etterlin, Luzern

Vorbereitung des Projektes

Die Vorbereitung, Projektierung und Durchführung von *Grossbauten*, insbesondere für die Verkehrswege Schiene und Strasse, bedarf, je länger je mehr, der subtilen Abklärung, laufenden Absprache mit allen Beteiligten (Planern und Betreibern), der Rücksichtnahme auf alle Betroffenen, der Anpassung, Ergänzung und Änderung rein technisch durchdachter und entworfener Projekte.

Die *Umweltschutzbedürfnisse* sind seit den 60er Jahren weit grösser geworden. Lärmimmissionen sind auf ein Minimum zu reduzieren, das Grundwasser einwandfrei zu schützen, Ökologiestudien sind durchzuführen usw. Alle diese Einzelaspekte haben Einfluss auf die Trassierung und führen oft zu unkonventionellen Lösungen. Diese Bedürfnisse werden bei einer Planung von «unten nach oben» rascher erkannt, Friktionsstellen können weitgehend vermieden werden. Wir waren uns dieser Erfordernisse bei der Übernahme des Grossprojektes Olten aufgrund langjähriger Erfahrung durchaus bewusst und haben daher alles vorgekehrt, um den Baubeginn sicherzustellen,

den ungestörten Bauablauf zu gewährleisten und nachträgliche Änderungen und Ergänzungen zu vermeiden. Die frühzeitige Kontaktnahme mit allen einschlägigen eidgenössischen, kantonalen und kommunalen Gremien des Umweltschutzes, der Raum- und Regionalplanung, des Natur- und Heimatschutzes, der Verkehrsämter, nicht zuletzt auch der anstossenden Privaten usw., hat sich gelohnt.

Projektorganisation

Die Schaffung einer *effizienten Projektorganisation* lag auf der Hand. Das Grundmodell bestand bereits für die ganze Bauabteilung und musste für den Fall «Ausbau Olten» auf ein Matrix-System angepasst und ergänzt werden. Ich kann hier auf die nachfolgende Beschreibung der Organisation durch die Herren Roth und Ruosch verweisen.

Das reibungslose *Zusammenspiel aller Fachdienste* unserer Abteilung mit dem *Betrieb*, mit den ausserordentlich zahlreichen *Ingenieurbüros* aller Sparten und den *Unternehmungen* der Bau- und Elektrobranche, nicht zuletzt aber auch die Zusammenarbeit mit den *Baufach-*

organen der Kantone (Solothurn und Aargau) wie auch der *Gemeinden* wurde durch die vorgegebene Organisation einwandfrei gewährleistet.

Nicht zuletzt gelang es uns auch, die Termine und die Kosten mit vertretbarem Aufwand zu überwachen und rechtzeitig korrigierend einzugreifen.

Bau- und Arbeitsrahmen, Arbeitsvergebungen

Der Beginn der Bauausführung für den Ausbau des Bahnhofes Olten und der neuen Linie nach Rothrist fiel 1974/75 in eine Zeit *ernster Rezession*. Das grosse, an die Bau- und Elektroindustrie zu übertragende Arbeitspotential, terminiert auf die Einführung des neuen Reisezugskonzeptes (NRK) der SBB und die Inbetriebnahme der BLS-Doppelspur, kam für die ganze Region äusserst gelegen und bot auch Vorteile für die Bauherrin (Preise). Man müsste dieses *azyklische Verhalten* (hier eher zufällig) als zukünftiges Modell ins Auge fassen.

Aus den Ausführungen unseres Gesamtprojektleiters kann entnommen werden, dass wir für Arbeiten Dritter in der Rezessionsphase bis zu Fr. 100 000.- pro Arbeitstag an Löhnen und Salären zahlten und im Maximum bis zu 70 Mio Franken Arbeitsvolumen pro Jahr auslösten, was der respektablen Beschäftigung von 600–800 Arbeitskräften während eines Jahres entspricht.