

Zeitschrift: Aarburger Neujahrsblatt

Band: - (1981)

Artikel: Neue SBB-Linier Olten-Rothrist

Autor: Lätt, Heinz

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-787507>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Neue SBB-Linie Olten – Rothrist



Brücke in der Kloos.

Ab Frühjahr 1981 verschwindet «Nadelöhr Aarburg»

von Heinz Lätt

In den letzten drei, vier Jahren haben die SBB im und um den Eisenbahnknotenpunkt Olten in grösstem Umfange Neubauten und Sanierungsarbeiten ausgeführt. Stetig steigende Zugzahlen in den letzten Jahrzehnten hatten die Leistungsfähigkeit der bestehenden Bahnanlagen von Olten, der «Drehscheibe der Schweiz», bis an die Grenze des Tolerierbaren beansprucht, und besonders in Spitzenverkehrszeiten gehörten Zugshalte vor den Einfahrtsignalen in Olten zur Regel. Primär wurden die Störungen des «Fahrplanablaufs» durch das Nadelöhr der Doppelspur Olten – Aarburg verursacht, durch das sich – und dies noch bis zum Fahrplanwechsel im April 1981! – sowohl der West-Ost-Verkehr (Bern/Biel – Zürich) als auch der Nord-Süd-Verkehr (Basel – Luzern) hindurchzwängen muss. Aber auch veraltete und unzureichende Sicherungs- und Gleisanlagen im Bahnhof Olten selbst waren für den stockenden Verkehrsfluss verantwortlich und zwangen die SBB, auf lange Sicht in diesen siebziger und achtziger Jahren im Raum Olten total rund 1 Milliarde Franken zu investieren. Neben dem Überwerfungsprojekt im Nordkopf des Oltner Bahnhofs, das die künftige getrennte Führung des Verkehrs Ost-West und Nord-Süd durch zwei sich gegenseitig nicht behindernde Doppelspuren ermöglicht, neben der Inbetriebnahme eines technisch hochaffinierten Zentralstellwer-

kes Olten und neben der Modernisierung der Bahnhöfe Aarburg/Oftringen, Rothrist und Tecknau (die heute von Olten aus «ferngesteuert» werden können) lag das eigentliche Kernstück der Oltner SBB-Neugestaltungen darin, zwischen Olten und Rothrist eine neue, möglichst direkt geogene Doppelspur zu bauen. Auf diese Weise können die Schnellzüge Olten – Bern nicht nur rund 2 bis 3 Minuten Fahrzeit einsparen; die neue Linie Olten – Rothrist, welche Aarburg «links liegen lässt», gestattet vielmehr auch die getrennte Führung der Verkehrsströme Basel – Olten – Luzern und Zürich – Olten – Bern, womit sie den mit durchschnittlich 250 Zügen pro Tag sehr stark belasteten und schon lange ungenügenden Abschnitt Olten – Aarburg/Oftringen von seiner Doppelfunktion entbindet.

Als anfangs der sechziger Jahre diese SBB-Planung bekannt wurde, war man in Regionalplanungskreisen von Olten keineswegs erbaut über das Vorhaben, das Ruttigertäli – ein wichtiges und schönes Erholungsgebiet zwischen Olten und Aarburg – für eine neue Eisenbahnlinie zu beanspruchen. Die Naturschützer wehrten sich, aber auch das Altersheim Ruttigen wurde durch die Planung stark tangiert. Schliesslich mussten die Bedenken jedoch den zeitgemässen Erfordernissen der SBB weichen, umso mehr, als sich die Planungs-

organe sichtlich bemüht zeigten, die Landschaft nicht einfach «umzupflügen», sondern durch geschickte Trasseanlage, beispielsweise auch durch Verlegung des vielbegangenen Spazierweges vom Oltner Kleinholz zum Höfli oberhalb Aarburg, den Charakter dieses Gebietes weitmöglichst zu erhalten.

Die neue Linie der SBB verkürzt die Distanz zwischen Olten und Rothrist von 7016 auf 5971 Meter oder um mehr als einen Kilometer. Sie wird auf den Fahrplanwechsel im April 1981 hin dem Betrieb übergeben und ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km pro Stunde ausgelegt!

Wie verläuft die neue Linie? Beim ehemaligen Schwarzer-Areal in Olten beginnt die von den bestehenden Anlagen unabhängige Linienführung mit der Überquerung der Aarburgerstrasse und der Aare auf der 169 m langen «Kessilochbrücke». Der Brücke folgt ein kurzer Damm bis zum Hanganschnitt in der Ruttiger Enge, der eine 170 m lange und 3 bis 7 m hohe Stützmauer erforderte. Nach der Ruttiger Enge verläuft das Trasse ebenerdig bis zum Bornntunnel, wobei ein Flügel des erwähnten Altersheimes abgebrochen und eine unter Denkmalschutz stehende Kapelle versetzt werden mussten. Das ist, wie es hier hervorzuheben gilt, von den SBB mit aller Sorgfalt geschehen. Parallel zur Bahn entstand zwischen der



Neuer Wanderweg: Blick gegen Süden...



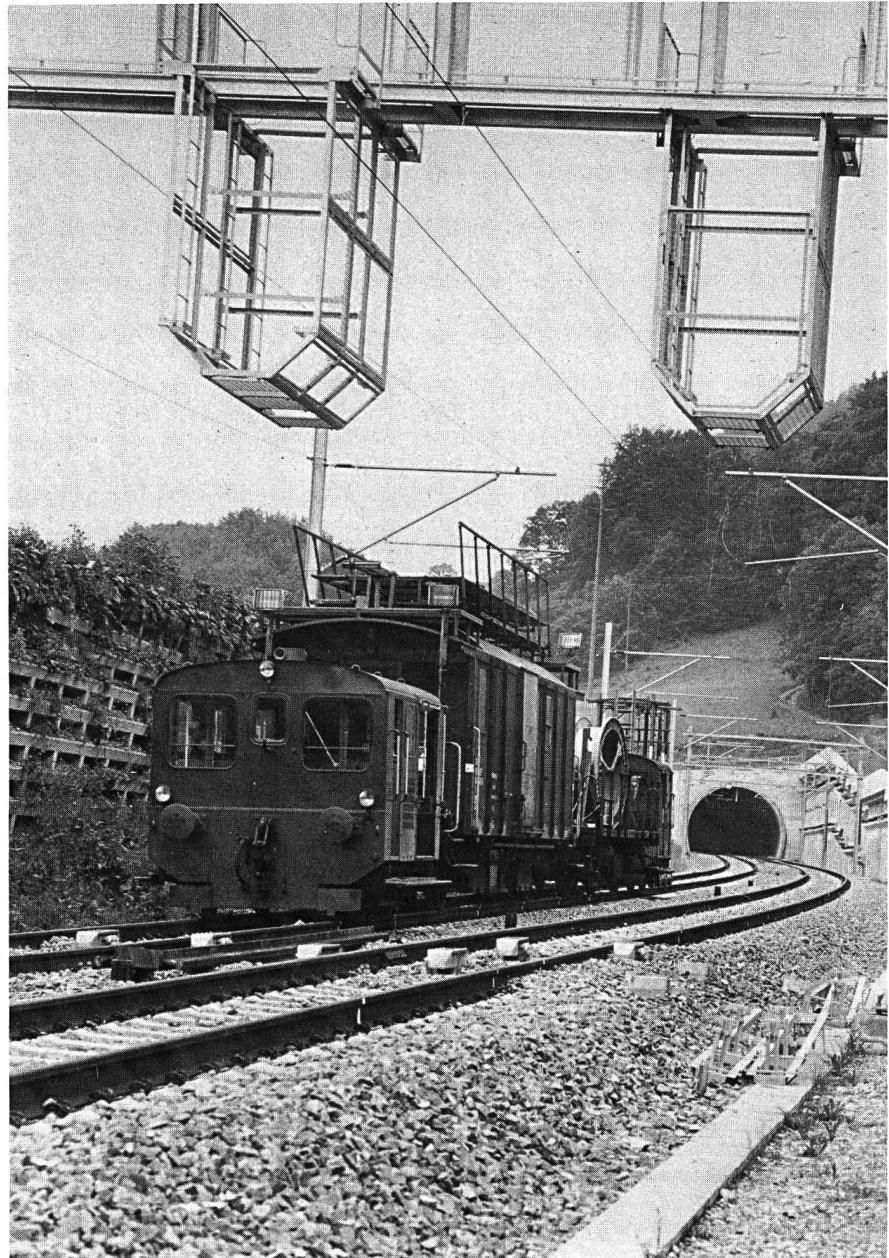
...Blick gegen die Kloos

Foto: Gmünder, Aarburg

Enge und dem Rottiger Hof eine neue Erschliessungsstrasse, während der bisherige Weg längs des Aareufers in seiner Lage unverändert blieb. Vom Rottiger Hof bis zum Voreinschnitt des Borntunnels wurde aareseitig ein Lärmschutzdamm mit bepflanzten Böschungen errichtet. Die Wanderfreunde und Sonntagsspaziergänger konnte es mit besonderer Genugtuung erfüllen, dass an erhöhter Lage — mit interessanter Sicht auf die neue Eisenbahnlinie — längs des Borns ein neuer, prächtig angelegter Spazierweg errichtet wurde; moderne Technik braucht also nicht unbedingt als «Feind» des Naturschutzgedankens bezeichnet zu werden!

Der rund 250 m lange Tunnelvoreinschnitt, um auf die Linienführung zurückzukommen, wurde auf 200 m Länge mit einer rückverankerten Pfahlwand versehen. Die Sicht auf die Wand wurde flussseitig durch den Böschungseinschnitt und den besagten Lärmschutzdamm verdeckt. Die Länge des nun folgenden Borntunnels beträgt 810 m. Hierauf überquert die Bahnlinie nach der Boningerstrasse zum zweiten Mal die Aare und zugleich die Wigger auf der 320 m langen Ruppoldingerbrücke. Anschliessend folgt ein etwa 180 m langer Damm von rund 7 m Höhe mit bepflanzten Böschungen. Die Autobahn N 1 und die Pfaffnern werden auf einer weiteren Brücke von 183 m überquert. Anschliessend verläuft die neue Doppelspur horizontal bis zur erweiterten Station Rothrist.

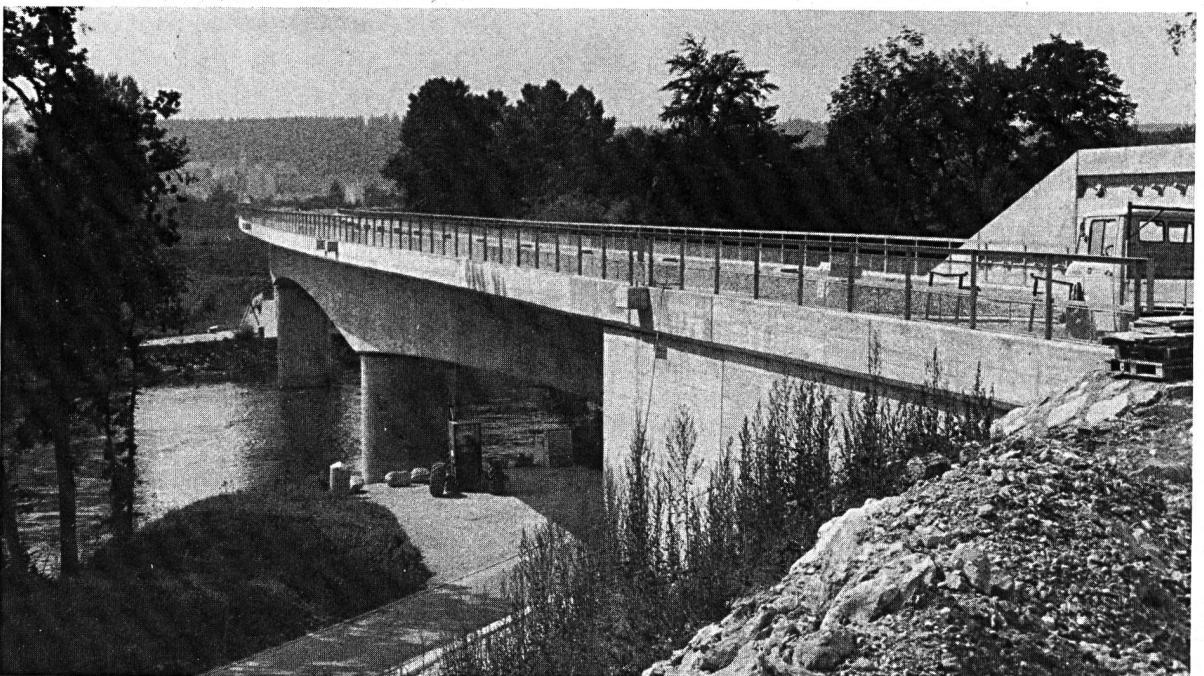
Die geologischen Verhältnisse und die oberflächennahe Lage des Borntunnels brachten etliche Probleme. Zum ersten Mal in der Schweiz kam für ein grosses Tunnelprofil das «Gefrierverfahren» zur Anwendung: Im Lockergestein wurde ein Frostkörper in Form eines Gewölbes erzeugt, welcher während des Ausbruchs und bis zur Fertigstellung des Betongewölbes die volle Überlagerungslast tragen musste! Die Kreisdirektion II in Luzern, der wir freundlicherweise alle diese Angaben verdanken, macht im weitern auf die Tatsache aufmerksam, dass bei der Oltner «Kessilochbrücke» bewusst und im Einvernehmen mit dem Eidg. Wasserwirtschaftsamt auf die volle Berücksichtigung der Fluss-Schiffahrt ver-



*Nord-Portal
Montage der Fahrleitungen. Links Lärm-Damm.*



*Beim
Hof Ruttigen.
Blick
gegen Olten.*



*Ruppoldinger
Brücke.*

zichtet werden konnte. Ansonst hätte man eine Stabbogenbrücke mit Mehrkosten von etwa 15 Millionen Franken und mit entsprechender Beeinträchtigung der Landschaft erstellen müssen. Das ausgeführte Projekt gestattet jedoch immerhin gegebenenfalls einen späteren Umbau der Brücke ohne wesentliche Beeinträchtigung des Bahnbetriebes. Für die Ruppoldingerbrücke blieb das festgelegte Fluss-Schiffahrtsprofil ohne Einfluss.

Die neue SBB-Linie Olten – Rothrist, die neben dem Ost-West-Verkehr auch einen bedeutenden Nord-Süd-Transitverkehr via Bern-Lötschberg-Simplon zu übernehmen hat, wird ab Frühjahr 1981 eine stark belastete, schnell befahrene Hauptstrecke bilden. Entsprechend wurde ein schwereres Schienenmaterial als normal verlegt und eine Schnellbahn-Fahrleitung mit nachgespanntem Tragseil gebaut.

Die neue Linie, die Totalkosten von 65 Millionen Franken verschlungen hat, stellt einen wesentlichen Bestandteil des Ausbaukonzeptes für die Bahnanlagen im Raum Olten dar. Der Vorteile sind viele: mehr Möglichkeiten für gleichzeitige Ein- oder Ausfahrten von Zügen in Olten, also Verkürzung der Reisezeit in Umsteigeverbindungen, Schaffung von Überholmöglichkeiten für Ferngüterzüge, erleichterter Unterhalt und Hebung der Betriebssicherheit, starke Steigerung der Leistungsfähigkeit im Knoten Olten und auf seinen Zulaufstrecken, Schaffung einer Kapazitätsreserve, sowie Streckenverkürzung Olten – Bern und Wegfall der bisher auf 40 km pro Stunde begrenzten Langsamfahrt in Aarburg, damit also die vorher erwähnten Fahrzeitgewinne von 2 bis 3 Minuten bei allen Zügen. Aber auch der Bahnhof Aarburg erfuhr eine Gesamtsanierung, — mit diesem Ausbau

liess sich vorab eine entscheidende Verflüssigung des Betriebsablaufs für die von und nach Olten fahrenden Züge erreichen, eine Vorbedingung für den Umbau und die getroffenen Gleiserweiterungen in Olten selbst.

Die für Anfang April 1981 vorgesehene Eröffnung der neuen Linie Olten – Rothrist fällt mit dem Jubiläum «125 Jahre Eisenbahnstadt Olten» zusammen. Diesem denkwürdigen Ereignis soll die Bevölkerung Gelegenheit erhalten soll, vor Inkrafttreten des neuen Fahrplans mit «nostalgischen» Zügen durchs Ruttigertäli zu fahren und ein frohes Einweihungsfest zu begehen.