

Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter

Herausgeber: Akademia Olten

Band: 36 (1978)

Artikel: Die Neugestaltung des Knotenpunktes Olten

Autor: Etterlin, Alfred

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-659202>

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: 13.01.2026

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

Die Neugestaltung des Knotenpunktes Olten

Herr Hans Studer in Bern, Bruder unserer Mitarbeiter Prof. Eduard – und Dr. Oscar Studer selig, Beamter beim Kommerziellen Dienst der SBB, hat uns für die Oltner Neujahrsblätter diesen Artikel aus dem SBB-Nachrichtenblatt zugestellt, nachdem er dafür vom Generalsekretariat die Bewilligung eingeholt hatte. Herrn W. Trüb sei hiefür aufrichtig gedankt!

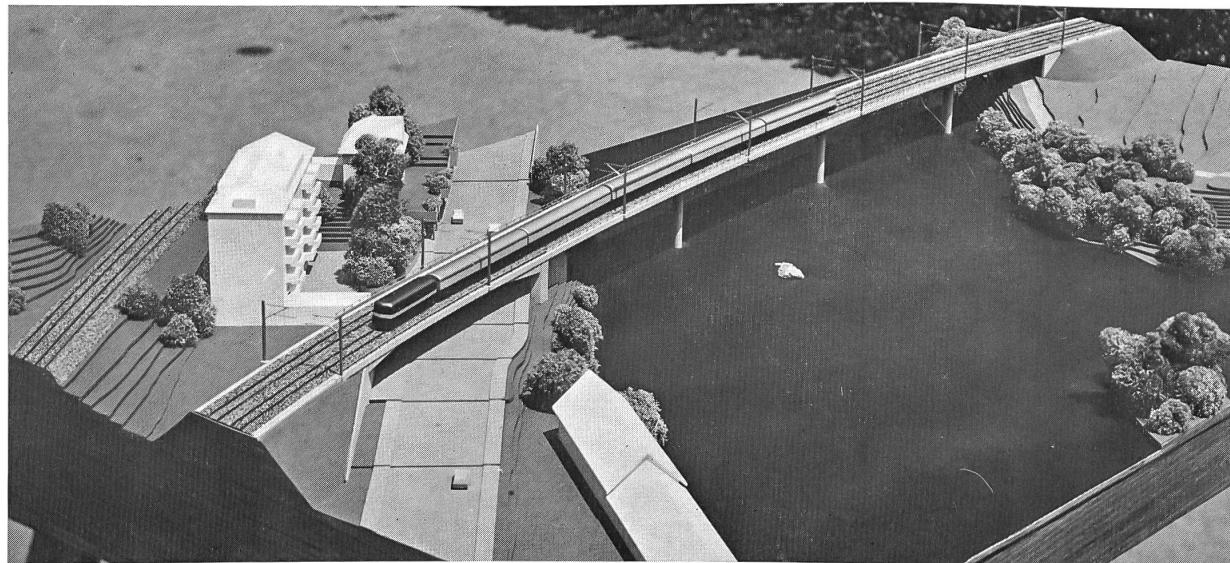
Von Alfred Etterlin, Chef der Bauabteilung II,
Luzern

Bedeutung des Bahnhofes Olten und Begründung der Bauvorhaben

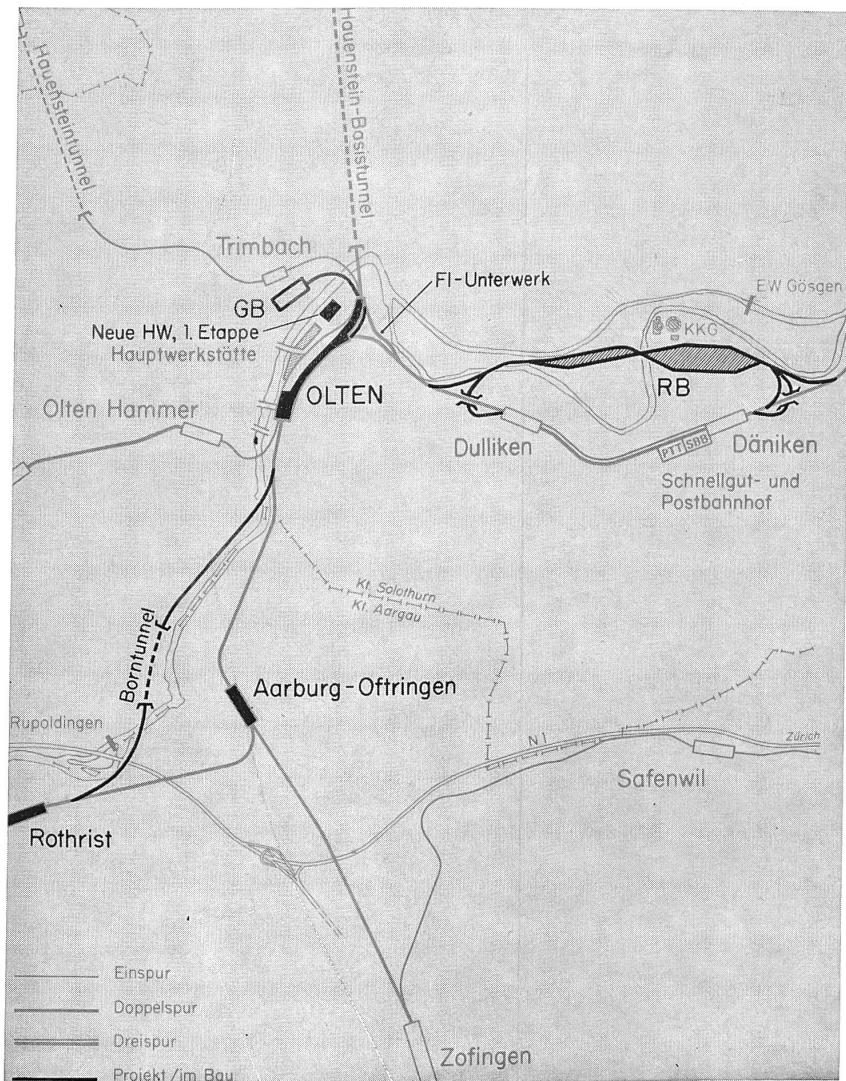
In Olten kreuzen sich bekanntlich die Verkehrsströme Süd/Nord und Ost/West. Olten ist das Schulbeispiel eines grossen Eisenbahn-Kreuzungsknotenpunktes und einer der betriebsintensivsten Knotenpunkte der Schweiz. Mit 1040 Zugs-Ein- und Ausfahrten steht der Bahnhof Olten im 2. Rang hinter dem Bahnhof Zürich (1205 Züge). Die Verkehrsströme kreuzen sich in Olten nicht in einem Punkt, sondern benützen auf weiten Strecken dieselben Schienenstränge. Von Olten bis Aarburg und von Olten über Aarau bis Rupperswil fahren Personen-, Schnell-, Städte- und Güterzüge beider Transversalen. Dadurch ergeben sich zahlreiche Abhängigkeiten und Übertragungen von Störungen von einem System auf das andere.

Bauaufgabe

In den rund 120 Jahren seit dem Bau des Bahnhofes Olten sind 36 Erweiterungen und bauliche Veränderungen durchgeführt worden. Betrieblich sind die Schwierigkeiten seit den 1960iger Jahren jedoch derart angewachsen, dass sich eine totale Sanierung gebietetisch aufdrängt. Folgende Probleme sind entsprechend langfristiger Gesamtplanung und ausgereiften betriebsinternen Konzepten (Reisezugs-, Rangier- und Schnellgutkonzept) zu lösen:



Modell der projektierten Aarebrücke bei Olten. Der Zug fährt von Rothrist her Richtung Olten und nähert sich der Einmündung in die Linie Olten-Aarburg (links). Brückenlänge 169 m.



- Entflechtung des Liniensystems und damit der Verkehrsströme
 - Bau eines neuen Rangierbahnhofes
 - Verbesserung des Personenbahnhofes
 - Bau eines neuen Ortsgüter-Bahnhofes
 - Bau eines neuen Schnellgut-Bahnhofes
- Während der *Schnellgut-Bahnhof Olten-Däniken* auf den Fahrplanwechsel Frühjahr 1977 in Betrieb genommen werden kann, werden zurzeit die übrigen Bauvorhaben intensiv vorbereitet. Die Entflechtung der Verkehrsströme steht dabei, vorerst mit dem Bau einer neuen Doppelspur von Olten nach Rothrist für die Linie Zürich-Bern, im Vordergrund. Aber auch für den Rangierbahnhof Olten im Aarefeld Dulliken-Däniken-Gretzenbach laufen die Planungs- und Projektierungsarbeiten. Der Landerwerb ist bereits getätigt.

Zur neuen Linie Olten-Rothrist gehört als wesentlicher Bestandteil eine 1. Etappe des Umbaues des Personenbahnhofes Olten, wo ein *grosses Überwerfungs-Bauwerk* die niveaufreie Führung der Linie Basel-Luzern unabhängig von den West-Ost-Transversalen Zürich-Bern/Biel ermöglichen wird. Die neue Linie Olten-Rothrist und der Bau eines neuen, ausserhalb Oltens liegenden Rangierbahnhofes sind Voraussetzungen dafür, dass der Personenbahnhof hierauf umgestaltet und erweitert werden kann. *Die Insellage des Bahnhofgebäudes wird dabei aufgegeben* und der Bahnhof für den Linienbetrieb hergerichtet. Die durchfahrenden Schnellzüge fahren dann nicht mehr längs von Perronkanten, sondern auf einer separaten Doppelspur. Die Herausnahme des Rangierbetriebes ermöglicht ferner den Bau einer Abstellgleis-Gruppe für

Personenwagen und eine Übergabegleis-Gruppe für den ebenfalls ausserhalb Olten – im Trimbachfeld – anzulegenden neuen Ortsgüterbahnhof.

Bauvorgang

Diese grossen Bauaufgaben müssen in Einzelstufen aufgelöst und können nur phasenweise verwirklicht werden, da der ganze Bahnbetrieb im bisherigen Umfang aufrecht erhalten werden muss. Die Etappen müssen unabhängig voneinander und jede für sich betriebsfähig sein. Die Verwirklichung erfolgt nach betrieblichem Bedürfnis und Dringlichkeit nach folgendem Programm:

	Bau-jahre	Bau-kosten in Mio
1. Schnellgut-Stammbahnhof in Däniken und dritte Spur Dulliken-Däniken	1972-77	56
2. Entflechtung der Linien Basel-Luzern/Zürich-Bern-Biel		
a) neue Linie Olten-Rothrist ..	1976-81	87
b) Umbau Personenbahnhof Olten mit Überwerfungsbaubauwerk Nord, 1. Etappe	1977-81	90
Ziel ist die Fertigstellung auf Fahrplanwechsel <i>Frühjahr 1981</i> , als Voraussetzung für die allfällige Verwirklichung eines Taktfahrplanes Schweiz		
3. Neuer Rangierbahnhof Olten in Däniken/Gretzenbach	1978-89	300
4. Neuer Ortsgüterbahnhof Olten in Trimbach		30

Die weiteren Ausbauetappen des Personenbahnhofes richten sich nach der Fertigstellung des Rangierbahnhofes und der Verlegung des Ortsgüterbahnhofes.

Weitere Bauvorhaben

Eine weitere Voraussetzung für den arbeitsintensiven Umbau der Personenbahnhofanlagen, der schwere Eingriffe und Behinderungen im Betriebsablauf in Olten bringen wird, ist die *Verflüssigung*

des Verkehrs auf den Anschlussstrecken. Dies erfordert den Aus- und Umbau der Vorstationen von Olten, bzw. die enge Unterteilung der Zulaufstrecken in sicherungstechnischer Hinsicht, d.h. eine enge Blockunterteilung auf den Strecken Aarburg Olten, Tecknau-Olten, Dulliken-Olten und selbstverständlich auch auf der Baustrecke Rothrist-Olten. Dies bedingt, dass alle Vorstationen mit modernen neuen Spurplan-Stellwerken (Bauart Domino 67) ausgerüstet werden. *Dulliken wurde im Hinblick auf diese Arbeiten bereits vor einigen Jahren erweitert und erneuert*, es verbleiben jedoch:

	Bau-jahre	Bau-kosten in Mio
Ausbau der Station Tecknau mit zwei Spurwechselstellen Seite Olten im Hauensteinbasistunnel und		
Ausbau des Streckenblocks	1976-80	32
Neubau der Station Rothrist für die Einführung der neuen Linie Olten-Rothrist	1976-81	28
Aarburg-Oftringen: neue Stellwerk-anlage und Ergänzung der Bahnhof-anlagen	1976-79	14

Der Ausbau der Station Tecknau ist u.a. notwendig für die Sanierung des Hauensteinbasistunnels, um genügend lange Einspurintervalle in kurzen Teilabschnitten für die Sanierungsarbeiten im Tunnel zu bieten.

Nicht zuletzt ist auch der Neubau der Hauptwerkstätte Olten (1. Etappe) zu erwähnen, der ebenfalls in Angriff genommen wurde und bis 1980 fertiggestellt sein wird. Die Baukosten sind auf 64 Mio Franken veranschlagt.

Schlussbemerkung

Die grossen Bauaufgaben im Raum Olten drängen sich im Interesse des gesamten schweizerischen Schienenverkehrs auf, besonders auch im Hinblick auf den Ausbau der Doppelspur der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn.