**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

**Band:** 99 (1981)

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

**Artikel:** Die generelle Ausbauplanung in Olten: eine permanente Aufgabe

Autor: Jerra, Wolfram

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-74588

#### 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: 22.11.2025** 

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

Bei den Arbeitsvergebungen stellten sich, ganz speziell wegen der Vergebung grosser Objekte (zwei Brücken über die Aare, eine über die N1, Borntunnel 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 Vergebung 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 tiefer 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 Geschäftsgebaren der beauftragten Unternehmungen.

#### Dank

Abschliessend ist es mir innerstes Bedürfnis, allen am Projekt Beteiligten herzlich zu danken. Mein Dank gilt vorab 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 Sonntagsdiensteinsätzen, in Hitze und Kälte, die bahnspezifischen Arbeiten ausgeführt haben. Ein grosses Bauvorhaben steht vor der Vollendung, wir bereiten die nächsten

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 Oltens. 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 Gesamtverkehrskonzeption Schweiz aufgenommenen Neuen Haupttransversalen Nord-Süd und Ost-West, den geplanten neuen Doppelspurstrecken für den nationalen und internationalen Hochleistungsverkehr (Bild 1).

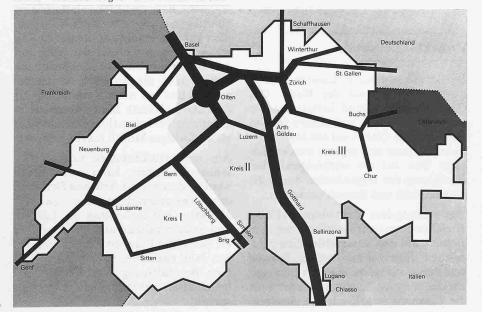
Seit 1856, dem Jahr der Einweihung des ersten Bahnhofs Olten am heutigen Standort, ist eine stetige Verkehrsentwicklung zu verzeichnen gewesen, die 1955 mit der Elektrifikation der alten Hauensteinlinie nach aussen sichtbar ihren vorläufigen Abschluss der Ausbauten fand. Die planerischen Arbeiten wurden 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.

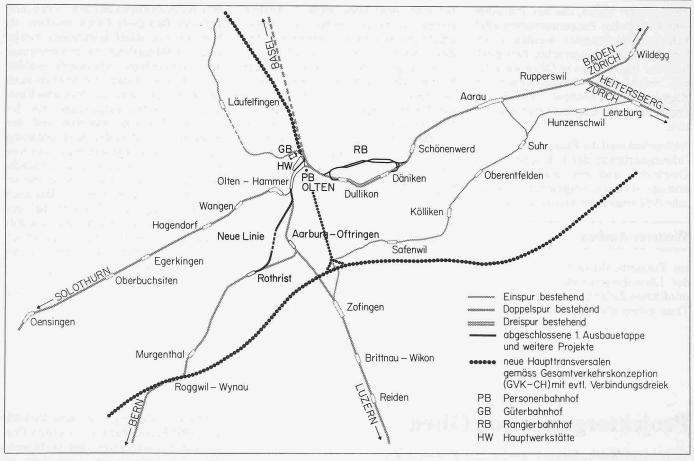
#### Generelles Erweiterungsprojekt

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 Anlageteile. 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 Hauptverkehrströme Nord-Süd und Ost-West im Bahnhofbereich 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



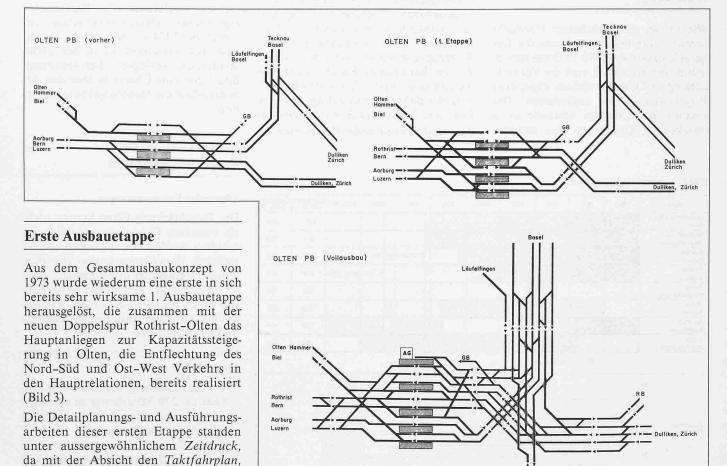


Die erste Ausbauetappe im Rahmen weiterer Projekte zur Leistungssteigerung im Raum Olten

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

das neue Reisezugskonzept der SBB an-

fangs der 80er Jahre einzuführen, Ter-



Zürich, Bern

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

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. Ausbauetappe 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 Bauetappe 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, primär 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 Durchfahrgleise 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

| Objekte                           | 1975 | 1976 | 1977         | 1978 | 1979 | 1980 | 1981       | 1982     | 1983 - 87  | Mio. Fr. | ca. Mio. Fr |
|-----------------------------------|------|------|--------------|------|------|------|------------|----------|------------|----------|-------------|
| Personenbahnhot<br>Olten          | '    |      |              |      |      |      |            |          |            | 143.7    | 123.5       |
| Neubaustrecke<br>Olten – Rothrist |      |      |              |      |      |      |            |          |            | 81.3     | 72.0        |
| Bahnhof<br>Rothrist               |      |      |              |      |      |      | 4-Inbetr   | iebnahme |            | 28.6     | 24.8        |
| Bahnhof<br>Aarburg                |      |      |              |      |      |      | İ          | 4-Einf   | uhrung NRK | 14.2     | 13.7        |
| Ersatz<br>Niveauübergänge         |      |      |              |      |      |      |            | T i      |            | 16.0     | 15.4        |
| Station<br>Tecknau                |      |      |              |      |      |      |            |          |            | 34.4     | 29.3        |
| Hauenstein-<br>Basistunnel        |      |      |              |      |      |      |            |          |            | 98.4     | _           |
| 3. Spur<br>Olten – Dulliken       | 7*** |      |              |      |      |      |            |          |            | 8.4      | 8.2         |
|                                   |      |      | Projektierun | 9    |      |      | Ausführung |          |            |          |             |
| Annuitäten<br>Mio.                | 40   |      |              |      |      |      |            |          |            |          |             |
|                                   | 0 \  | HH   | AH           |      |      |      |            | HH       |            | A        | nnuitäten   |

### 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 Fachdienstarbeiter sind mit den Aufgaben des Baues und Unterhaltes betraut.
- Rund 75 Neubauprojekte sind jähr-