

# Die Neugestaltung des Knotenpunktes Olten

Autor(en): **Etterlin, Alfred**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **36 (1978)**

PDF erstellt am: **21.05.2024**

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

## **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.

# Die Neugestaltung des Knotenpunktes Olten

Von Alfred Etterlin, Chef der Bauabteilung II,  
Luzern

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!

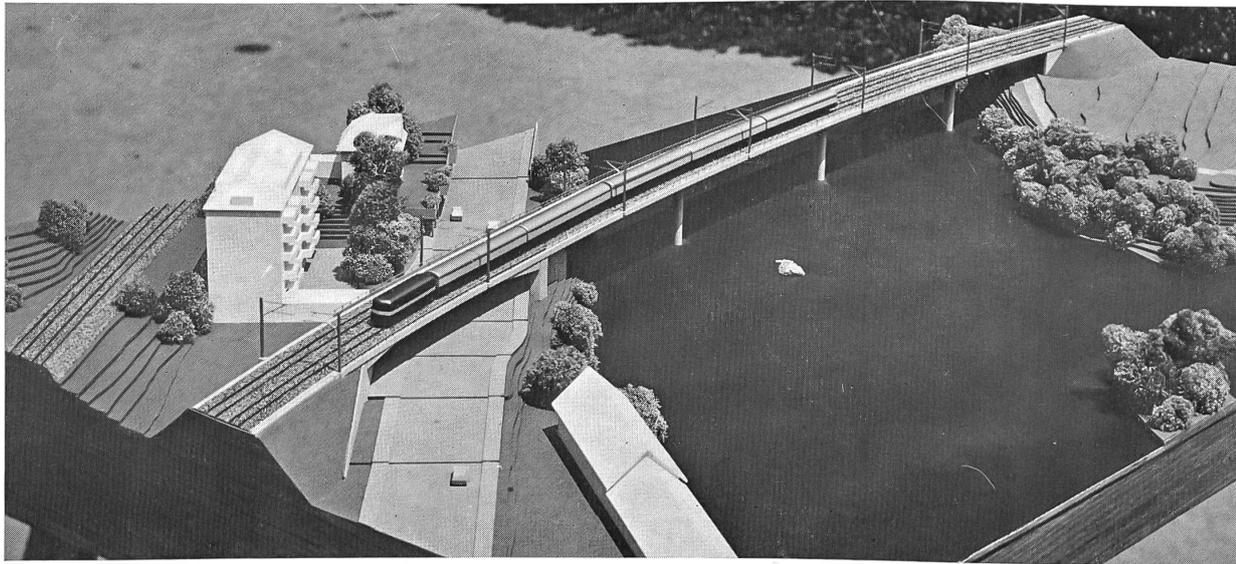
## *Bedeutung des Bahnhofes Olten und Begründung der Bauvorhaben*

In Olten kreuzen sich bekanntlich die Verkehrsströme Süd/Nord und Ost/West. Olten ist das Schulbeispiel eines grossen Eisenbahn-Kreuzungs-Knotenpunktes 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 Rapperswil fahren Personen-, Schnell-, Städte- und Güterzüge beider Transversalen. Dadurch erge-

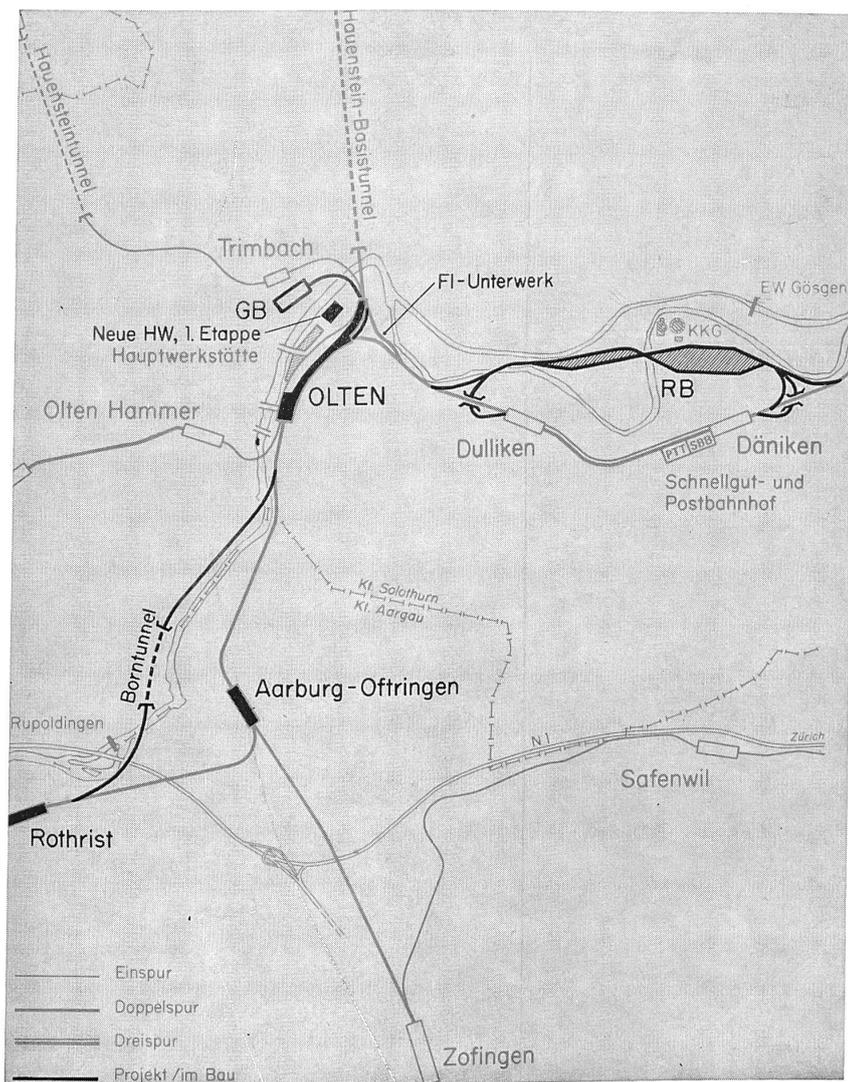
ben sich zahlreiche Abhängigkeiten und Übertragungen von Störungen von einem System auf das andere.

## *Baufaufgabe*

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 gebieterisch 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 Umbaus 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 Olten 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 Trimbacherfeld – anzulegenden neuen Ortsgüterbahnhof.

#### Bauvorgang

Diese grossen Bauaufgaben müssen in Einzeletappen 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 Überwerfungsbauwerk 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 Personenbahnhöfe, 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 Raume Olten drängen sich im Interesse des gesamten schweizerischen Schienenverkehrs auf, besonders *auch im Hinblick auf den Ausbau der Doppelspur der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn*.