

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: Spezifische Probleme aus der Sicht des Leiters der Bauabteilung
Autor: Etterlin, Alfred
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-74587>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

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

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 respektable Beschäftigung von 600-800 Arbeitskräften während eines Jahres entspricht.

Bei den *Arbeitsvergaben* stellten sich, ganz speziell wegen der Vergabe grosser Objekte (zwei Brücken über die Aare, eine über die N1, Born-tunnel 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 Vergabe 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 tie-

fer Angebote, den gerechten Entscheid zu fällen, ist nicht einfach. Arbeitsvergaben 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 Geschäftsgebahren der beauftragten Unternehmungen.

Dank

Abschliessend ist es mir innerstes Bedürfnis, *allen am Projekt Beteiligten herzlich zu danken*. Mein Dank gilt vor-

ab 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 Sonntagsdienstesätzen, in Hitze und Kälte, die bahnspezifischen Arbeiten ausgeführt haben. Ein grosses Bauvorhaben steht vor der Vollendung, wir bereiten die nächsten vor.

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 Olten. 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 die 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 Aus-

bauten 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 Anlagenteile. 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 Hauptverkehrsströme Nord-Süd und Ost-West im Bahnhofsbereich 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

