

# Neue SBB-Linier Olten-Rothrist

Autor(en): **Lätt, Heinz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarburger Neujahrsblatt**

Band (Jahr): - **(1981)**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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

## **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.

# 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 Umfang 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 Zughalte vor den Einfahrsignalen 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 Raume Olten total rund 1 Milliarde Franken zu investieren. Neben dem Überwerfungsprojekt im Nordkopf des Oltners 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 hochraffinierten 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 Oltners SBB-Neugestaltungen darin, zwischen Olten und Rothrist eine neue, möglichst direkt gezeigte 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 Ruttigertäl – 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 Oltners 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 Born-tunnel, 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...



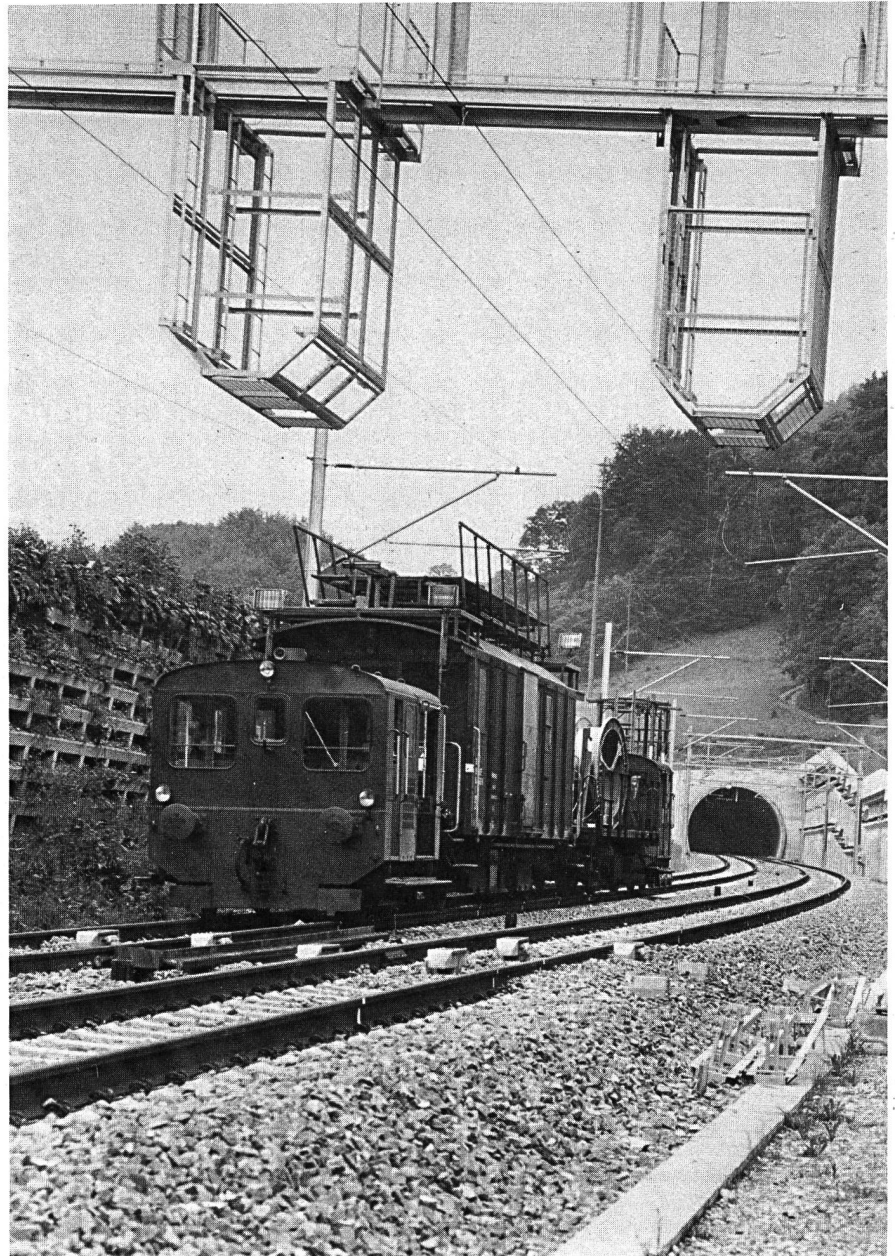
... Blick gegen die Kloos

Foto: Gmünder, Aarburg

Enge und dem Ruttiger Hof eine neue Erschliessungsstrasse, während der bisherige Weg längs des Aareufers in seiner Lage unverändert blieb. Vom Ruttiger 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 weitem auf die Tatsache aufmerksam, dass bei der Oltner «Kessilochbrücke» bewusst und im Einvernehmen mit dem Eidg. Wasserwirtschaftsamts auf die volle Berücksichtigung der Fluss-Schiffahrt ver-

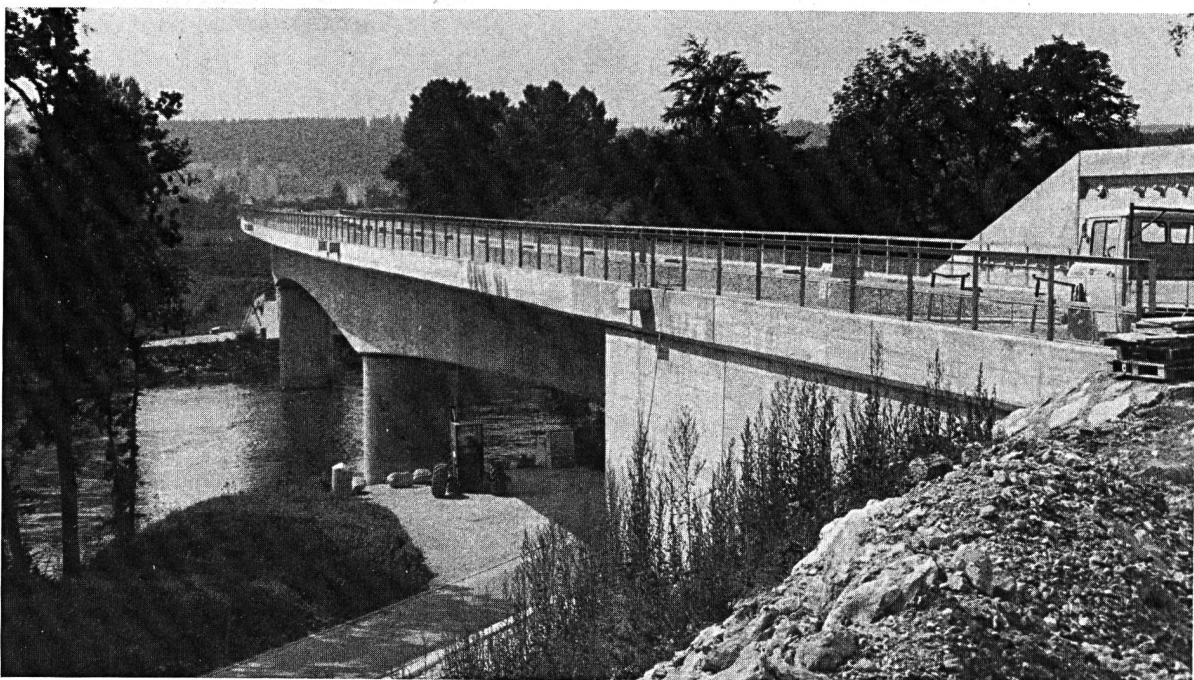


Nord-Portal  
Montage der Fahrleitungen. Links Lärm-Damm.

*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 Raume Olten dar. Der Vorteile sind viele: mehr Möglichkeiten für gleichzeitige Ein- oder Ausfahrten von Zügen in Olten, also Verkürzung der Reisezeit in Umsteigerverbindungen, 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 Gesamtanierung, — 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 Referenz erwiesen werden, indem die Bevölkerung Gelegenheit erhalten soll, vor Inkrafttreten des neuen Fahrplans mit «nostalgischen» Zügen durchs Ruttigertäli zu fahren und ein frohes Einweihungsfest zu begehen.