

Der Ausbau des Bahnhofs Olten 1996-1998 und seine Vorgeschichte

Autor(en): **Niederhäusern, Fred von**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **56 (1998)**

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-659883>

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.

Der Ausbau des Bahnhofs Olten 1996–1998 und seine Vorgeschichte

1. Die Entflechtung der Verkehrsströme im Mittelland

Mit der Verwirklichung des «Centralbahngedankens» – der Stammlinie Basel–Olten und der Erschliessung des Mittellandes durch die Strecken nach Zürich, Luzern, Bern und Biel – durch die Centralbahn (SCB) war Olten die Rolle des schweizerischen Verkehrskreuzes zugefallen; mit dem Bau der Gotthardbahn kam dieses an die europäische Haupt-Nordsüd-Transitachse zu liegen.

Ein Blick auf die Entstehung des schweizerischen Eisenbahnnetzes zeigt, dass die Hauptverkehrsströme West-Ost und Nord-Süd über längere Strecken die gleichen Doppelspuren benützten, wobei sie sich niveaugleich vereinigen und wieder trennen mussten. Durch diese Überlagerungen ergaben sich insbesondere auf den drei Gemeinschaftsstrecken Olten–Rapperswil, Brugg–Zürich und Olten–Aarburg zunehmende Schwierigkeiten für die Fahrplangestaltung und die Einhaltung der Pünktlichkeit im Zugverkehr. Die Entflechtung der Verkehrsströme im Mittelland bildete deshalb einen Schwerpunkt in der Baupolitik der SBB, deren Planung bis in die Nachkriegsjahre zurückreicht.

Zur Entlastung der Gemeinschaftsstrecke Olten–Rapperswil diente die 1969 eröffnete Verbindungslinie Schinznach Dorf–Birrfield. Dadurch konnten Güterzüge und Extrazüge des Reiseverkehrs zwischen Basel und Gotthard über den Bözberg geleitet werden, was gleichzeitig auch die Hauenstein-Basislinie entlastete. – Die Gemeinschaftsstrecke Brugg–Zürich war die längste und mit den Zügen Olten–Zürich–Ostschweiz sowie Basel–Zürich–Chur/Buchs SG am

stärksten belastete. Zur Beseitigung dieses Engpasses wurde im Rahmen der Erweiterung der Bahnanlagen im Raum Zürich die Heitersberglinie gebaut. Ihre Eröffnung 1975 bildete die Voraussetzung für das Schnellzugkonzept 1975–1977, dessen augenfälligste Neuerung die rotgrauen Städteschnellzüge Zürich–Bern–Genf, bekannt geworden unter dem Namen «Swiss Express», waren. Deren Halt in Olten war nicht vorgesehen.

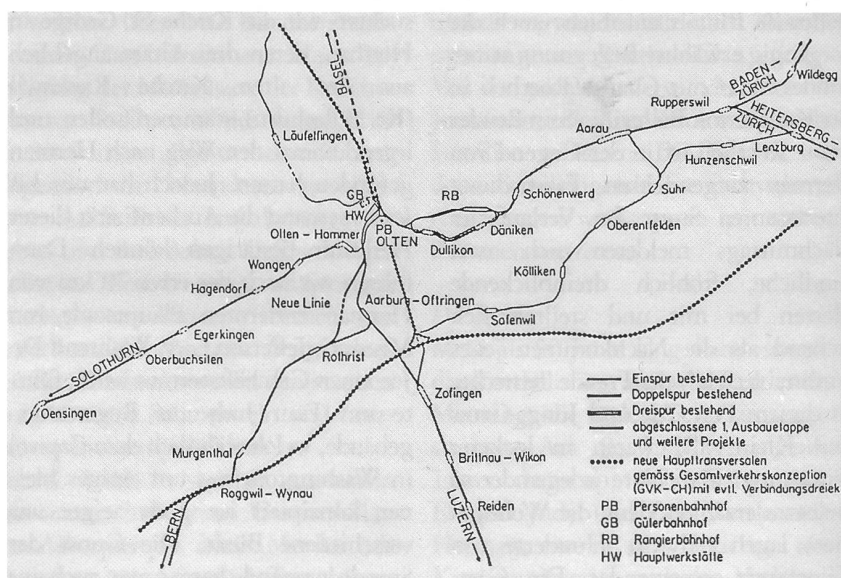
Die Sanierung der dritten Gemeinschaftsstrecke Aarburg–Olten muss im Zusammenhang mit den Erweiterungsarbeiten im Raum Olten beschrieben werden.

2. Olten vom Verkehrskreuz zum Engpass

In den Nachkriegsjahren begann das Verkehrsvolumen massiv anzusteigen. 1949 hatte die Bahnhofinspektion in einem dringlichen Rapport an die

Generaldirektion dargelegt, der Bahnhof Olten sei mit rund 500 Zugsabfertigungen pro Tag an der oberen Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt, und ein Ausbau dränge sich gebieterisch auf. Im Jahre 1955 wurden schon über 900 tägliche Zugsbewegungen gezählt, und in den frühen sechziger Jahren wurden mit bis zu 1000 Zug- und ca. 1500 Rangierfahrten die Verhältnisse prekär. Zughalte bis zu 15 Minuten vor geschlossenen Einfahrtssignalen aus Richtung Basel, Zürich, Luzern oder Solothurn waren nicht nur in Spitzenzeiten die Regel. Auch der Güterverkehr stockte. Hauptsächlich im Jahre 1963 mussten regelmässig 4–5 Güterzüge auf dem bergseitigen Gleis zwischen Oberbuchsiten und Oensingen abgestellt werden, weil der Rangier- und Umladebahnhof Olten sie nicht zu schlucken vermochte. In gleicher Weise waren die Abstellgeleise von Tecknau, Dulliken, Däniken und vielen anderen Stationen in Richtung Luzern und

Das generelle Erweiterungsprojekt der Eisenbahnanlagen im Raum Olten von 1962



Bern belegt. Zug um Zug wurden sie hereingeholt, während sich dahinter immer wieder neue stauten. Die Störungen wurden primär durch die chronisch überlastete Doppelspur Olten–Aarburg verursacht, auf welcher die Züge Zürich–Bern, Basel–Luzern/Bern und teilweise Zürich–Biel verkehrten. Die nachteiligen Wirkungen erstreckten sich auf das gesamtschweizerische Bahnnetz. Daneben waren die veralteten Sicherungs- und Gleisanlagen wie auch die Informationssysteme völlig unzureichend. Unter diesen erschwerten Arbeitsbedingungen war die physische und psychische Belastung des Personals erheblich. Olten war vom Verkehrskreuz zum Engpass geworden.

3. Die Neugestaltung der Eisenbahnanlagen im Raum Olten 1975–1981

Bei den Ende der fünfziger Jahre begonnenen Studien für eine Gesamt-sanierung der Anlagen im Raum Olten konnte es sich nicht nur darum handeln, die bestehenden Kapazitätsengpässe zu beseitigen, sondern es mussten auch die Voraussetzungen für die Einführung des *Schnellzugkonzepts* 1975 geschaffen werden. Gleichzeitig musste die dringend notwendige Rekonstruktion des Hauenstein-Basistunnels in die Planung miteinbezogen werden. Ebenfalls erwogen wurde, Olten in seinem Zustand zu belassen und die Neubauten in eine andere Gegend des Mittellandes zu verlegen. Eine Umfahrung Oltens hätte jedoch nur wenigen durchfahrenden Zügen zum Vorteil gereicht, weil nun einmal Olten in hundertzweijähriger Entwicklung zu einem Knotenpunkt geworden war, der nur noch von Basel, Bern und Zürich übertroffen wurde. Eine Transferierung des Eisenbahnkreuzes etwa in den Raum Oftringen–Zofingen hätte untragbare Kosten nach sich gezogen.

Das 1962 vorgelegte generelle Erweiterungsprojekt der Eisenbahnanlagen im Raum Olten sah folgende Massnahmen vor:

- Trennung der bisher zweigleisig geführten Verkehrsströme im Nord-Süd- und Ost-West-Verkehr zwischen Aarburg und Olten
- Entfernung wichtiger Betriebsanlagen wie des Rangierbahnhofs aus dem Knotenpunkt

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 vorsah. Diesem Konzept hätten auch die neue Haupttransversale, soweit sie den Raum Olten betraf, überlagert werden können.

Erste Ausbautetappe 1975–1981

Aus dem Gesamtbaukonzept von 1973 wurde wiederum eine in sich bereits sehr wirksame *erste Ausbautetappe* herausgelöst, die zusammen mit der neuen Doppelspur Rothrist–Olten das Hauptanliegen zur Kapazitätssteigerung in Olten, die Entflechtung des Nord-Süd- und Ost-West-Verkehrs realisierte.

Das Vorhaben umfasste die folgenden wesentlichen Punkte:

- neue Einführung der Basler Doppelspur in den Nordkopf des Personenbahnhofs und Erstellung eines zusätzlichen Aussenperrons
- vollständige Umgestaltung des Südkopfs der Gleisanlage mit Einführung der neuen Linie von Rothrist
- Ersatz der Sicherungsanlagen aus den Jahren 1904 und 1926 durch ein Spurplanstellwerk mit gesicherten Rangierfahrten für den Bereich des Personenbahnhofs

Mit Hilfe der geplanten sicherungstechnischen Einrichtungen, der Entflechtung der Hauptverkehrsströme sowie durch die vorgesehene Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten und den Ausbau der Zulaufstrecken liessen sich die theoretischen Zugfolgezeiten auf 2 bis 3 Minuten verringern; ein Intervall, das vorher allein schon für das Einstellen und Auflösen einer

Fahrstrasse verloren ging. Von grosser Bedeutung war auch die Möglichkeit *gleichzeitiger* Fahrten Rothrist–Olten und Zofingen–Olten. Mit solchen Zugfolgezeiten wurde in Olten eine Leistungssteigerung zwischen 60 und 75 % möglich. Diese Kapazitätserhöhung ermöglichte es, die insgesamt ca. 1200 Züge pro Tag (Leistungsfähigkeit aller Zufahrtslinien) ohne betriebliche Schwierigkeiten im Bahnhof Olten abzufertigen. Anfangs der achtziger Jahre war mit durchschnittlich 920 bis 950 Zugsein- und -ausfahrten pro Tag zu rechnen, so dass eine ausreichende Reserve zur Verfügung stehen würde, um den zu erwartenden Mehrverkehr u. a. infolge Ausbaus der Lötschberglinie bewältigen zu können.

Die Neubaustrecke Olten–Rothrist

Die Erweiterung des *eigentlichen Nadelöhrs*, der doppelspurigen Strecke Olten–Aarburg um ein drittes Gleis, hätte langfristig den Anforderungen nicht genügt. Die Überbauung zwischen Olten und Aarburg war jedoch so weit fortgeschritten, dass der Erstellung einer vierspurigen Strecke praktisch unüberwindbare Hindernisse entgegenstanden. Ausserdem wären die engen Kurven vor und nach Aarburg verewigt worden, und der Bahnhof Aarburg hätte mit kostspieligen Eingriffen in die bestehende Bebauung erweitert werden müssen. Es drängte sich daher eine Trennung der Linien nach Luzern und Bern auf, wobei die neu zu erstellende Linie auf das linke Aareufer in das Ruttigertälchen gelegt wurde.

In der Region Olten konnte man sich mit dem Gedanken einer Baulinie im Erholungsgebiet «Ruttigertal» nicht befreunden. Man hätte aus begrifflichen Gründen lieber eine Ausbaulösung auf dem rechten Aareufer entlang der vorhandenen Bahnanlagen gesehen. Erst der Bundesratsbeschluss vom 15. Juli 1970 beendete diese Diskussion mit einem Entscheid zugunsten der linksufrigen Linie im Ruttigertal. Grosse Sorgfalt wandte man an eine umweltschonende Gestaltung der neuen Strecke, die durch das

bisher verkehrsfreie, beliebte Naherholungsgebiet von Olten und Aarburg führt. So wurden ein bestehender Wanderweg ergänzt, Lärmschutzdämme errichtet und eine unter Denkmalschutz stehende Kapelle versetzt. Ein Flügel des Altersheimes Ruttigen musste jedoch abgebrochen werden. Um die Flusslandschaft beim Städtchen Aarburg zu erhalten, wurde die Ruppoldingenbrücke weiter flussaufwärts als ursprünglich geplant gebaut, was allerdings eine Verlängerung des Borntunnels und somit Mehrkosten von mehreren Millionen Franken nach sich zog.

Die Detailplanungs- und Ausführungsarbeiten dieser ersten Etappe standen unter aussergewöhnlichem Zeitdruck, da mit der Absicht, den Taktfahrplan, das neue Reisekonzept der SBB, anfangs 1981 einzuführen, Termine gesetzt waren, die nur mit einer optimalen Organisation und einem hohen Mass an kollegialer Zusammenarbeit aller Beteiligten eingehalten werden konnten. Die Projektierung hätte mit dem SBB-eigenen Personal nicht fristgerecht durchgeführt werden können. Zudem liess der Personalstopp die erforderliche Erhöhung der Anzahl geeigneter Fachkräfte nicht zu. Es mussten deshalb alle Arbeiten, die nicht direkt den Betrieb der Bahn betrafen, an private Ingenieurbüros übergeben werden, was eine straffe Projektorganisation erforderte. Ohne eine zeitgerechte Fertigstellung der Bauarbeiten in Olten wäre das mit erheblichen Mehrleistungen im Zugverkehr verbundene neue Reisezugskonzept am Engpass Olten gescheitert.

Der Ausbau des Personenbahnhofs Olten

Die Einführung der neuen Doppelspur von Rothrist in den Südkopf des Bahnhofs Olten konnte infolge des knappen verfügbaren Raums nur unter gleichzeitiger Verlegung der bestehenden Doppelspur Olten–Aarburg nach Osten realisiert werden. – Zur Entflechtung der Hauptverkehrsachsen Zürich–Bern und Basel–Luzern, des Gegenpols der Ruttigerlinie, musste die bestehende Doppelspur von

Basel neu kreuzungsfrei in den Bordkopf des Bahnhofs Olten eingeführt werden. – Mit dem an Stelle des ursprünglich geplanten Kreuzungsbauwerks erstellten Tannwaldtunnel wurde nicht nur eine ästhetisch gute, landschaftsschonende Realisierung der Überwerfung Nord erreicht, sondern gleichzeitig auch eine willkommene *Kostenersparnis* von rund 1 Million Franken erzielt. Die Erweiterung der Gleisanlagen mit der Schaffung einer zusätzlichen Perronkante im Bahnhof Olten, konnte nur ostwärts erfolgen. Längs der Tannwaldstrasse entstand der neue Aussenperron. Damit verbunden war die Verlängerung der Personenunterführungen Süd und Nord sowie des PTT-Posttunnels. Die Lage der Abschlussmauer war gegeben durch die Forderung der Stadt Olten, den vorhandenen Verkehrsraum der Tannwaldstrasse nicht zu beeinträchtigen.

Die alte Sicherungsanlage

Die aus den Jahren 1904 und 1926 stammende Stellwerkanlage bestand aus dem Befehlswerk, den vier Stellwerken Stw II–V und den zwei Rangierstellwerken 1 und 3. Die Stellwerke waren mittels elektrischer Stationsblockeinrichtungen vom Befehlswerk abhängig. Ein- und Ausfahrtsignale konnten im betreffenden Stw erst auf Fahrt gestellt werden, wenn das Befehlswerk die entsprechenden Freigaben erteilt hatte. Im Laufe der Jahre wurden die Gleisanlage und damit auch die einzelnen Stellwerke verschiedentlich ergänzt, die mechanischen Signale durch Lichtsignale ersetzt und, zur Ermöglichung der Oberbauerneuerungen in veränderter Geometrie, die meisten zentralisierten Weichen mit elektrischen Antrieben ausgerüstet. Die Sicherungsanlagen genügten jedoch den Anforderungen in keiner Weise mehr. Die täglich sehr hohe Zugleistung konnte nur dank überdurchschnittlichem Einsatz des Personals erbracht werden.

Das neue Zentralstellwerkgebäude

Die zahlreichen komplizierten techni-

schon Anlagen im neuen Zentralstellwerkgebäude bilden als *Fernsteuerungszentrum Olten* das eigentliche Nervenzentrum der ausgebauten Eisenbahnanlagen im ganzen Raum Olten. Standortwahl, Ausbildung des Baukörpers und Lage im Gelände wurden durch den sehr knapp verfügbaren Raum und die Optionen, die man sich für spätere Erweiterungen offenhalten musste, massgeblich beeinflusst. So entstand an der Ostflanke des Bahnhofgeländes, unmittelbar nördlich des Personenbahnhofs ein spezielles, völlig atypisches Gebäude. Seine vier unterirdischen Geschosse und der längs zu den Gleisen liegende schmale Hochbau sind in ihrer Abmessungen definitiv. Der höhere Quertrakt kann entweder durch Aufstockung beschränkt erweitert oder bei einem späteren Vollausbau des Personenbahnhofs Olten über die Gleisanlagen ergänzt werden. Um die oberirdischen Geschosse allen möglichen Anforderungen anpassen zu können, wurde einer Leichtbauweise mit Stahlelementen den Vorzug gegeben. Die vier unterirdischen Geschosse mit abgetreppten Grundrissen bleiben schweren Nutzlasten (Versorgungszentren) und Verteilungen vorbehalten. Diese Geschosse sind über einen begehbaren Kabelstollen unter den Geleisen zugänglich.

Das neue Spurplanstellwerk

Das Zentralstellwerkgebäude beherbergt das neue Spurplanstellwerk Fabrikat INTEGRA, DOMINO 67, dessen Funktionen im Folgenden kurz beschrieben werden:

Die Zug- und Rangierfahrstrassen sind voll gesichert; ebenso sind die Nahtstellen zwischen Personen- und Rangierbahnhof mit einbezogen. Alle Zulaufstrecken sind mit dem automatischen Streckenblock gesichert und die zwei- und mehrspurigen Strecken für Wechselbetrieb (d. h. frei wählbare Fahrtrichtung) ausgerüstet.

Die neue Sicherungsanlage des Personenbahnhofs Olten ermöglicht eine freizügige Benützung der Bahnhofgleise und umfasst im wesentlichen die Steuerung und Überwachung von:

- 158 Haupt-, Vor- und kombinierten Signale (für Zugfahrten)
- 210 Zwergsignalen (für Rangierfahrten)
- 17 Streckenabschnitten mit automatischem Block
- 94 Hilfs-, Bremsprobe-, Abfahrbefehl-, Gleisnummern- und Buchstabensignalen
- 145 Drehstrom-Weichenantrieben

Die Spurplantechnik erlaubte den Bau des Stellwerkes mittels standardisierter, in der Fabrik in Serie hergestellten und geprüften Relaisätzen. Die Geometrie der Gleisanlage wurde durch steckbare Spurkabel elektrisch nachgebildet; damit waren die wechselseitigen Beziehungen zwischen den Signalen, Weichen und Isolierabschnitten auf sicherungstechnisch einwandfreie Art festgelegt. Diese Technik ermöglicht neben der herkömmlichen Zweitastenbedienung für das Einstellen der Fahrstrassen vom Start zum Ziel auch das Speichern von bevorstehenden Fahrten für Zug- und Rangierbewegungen. Ebenso können wahlweise Hauptsignale im automatischen Betrieb durch Zugfahrten angesteuert werden. In Verbindung mit der Zugnummernanlage besteht die Möglichkeit, Züge automatisch in die richtige Fahrstrasse zu lenken (Zuglenkung).

Stellwerkfernsteuerungen

Die neuen Sicherungsanlagen in Aarburg-Oftringen, Rothrist und Tecknau gehören zum *Fernsteuerbezirk* Olten. Die fernsteuerbaren Stellwerkanlagen sind für Ortsbetrieb, gemischten Betrieb und Fernbetrieb ausgebaut. Im gemischten Betrieb erfolgt die Bedienung der Zugfahrstrassen vom Fernstellwerk Olten aus, während die Rangierfahrstrassen am betreffenden Ortsstellisch eingestellt werden können. Im Fernbetrieb werden Zug- und Rangierfahrstrassen nur vom Fernstellwerk aus bedient.

Bauprogramm

Im August 1977 wurden die Aufträge an die Lieferfirmen erteilt. Die Montagearbeiten dauerten vom Juli 1978

bis September 1979. Die restlichen 7 Monate bis zur Inbetriebnahme wurden für die Prüfung der Innen- und Aussenanlage beansprucht. Vom 3. bis 5. Mai 1980 wurden innerhalb von zwei achtstündigen Nachtintervallen die alten Stellwerkeinrichtungen abgeschaltet und das Spurplanstellwerk in Betrieb genommen. Nachdem sich das Bedienungspersonal sehr rasch an die moderne Technik gewöhnt hatte, konnte festgestellt werden, dass die Sicherungsanlage Olten die in sie gesetzten Erwartungen erfüllte.

Weitere Planung und nicht ausgeführte Bauvorhaben

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Lötschbergtransitachse und ihrer nördlichen Zufahrtlinien bis Thun gingen die Planungsarbeiten für die 2. Ausbaustufe zunächst weiter. Sie standen glücklicherweise nicht mehr unter demselben Zeitdruck wie bei der ersten Etappe, wo teilweise gleichzeitig geplant und gebaut werden musste. Vorgesehen war eine neue Abstellgruppe für Reisezugwagen und die Schliessung der Einspurlücke zwischen Olten und Olten-Hammer. Im weiteren sollte das Konzept des schweizerischen Güterverkehrs überprüft werden, woraus sich ergeben hätte, zu welchem Zeitpunkt der Rangierbahnhof Olten, wie 1962 vorgesehen, in die Aareniederung bei Däniken zu verlegen war. Schliesslich sollte den Auswirkungen, die sich aus der Realisierung der geplanten neuen Haupttransversale (NHT) ergeben hatten, Rechnung getragen werden. Die geplante, von Basel kommende 2. Hauenstein-Basislinie war mit den bestehenden Gleisanlagen im Bahnhof Olten zu verbinden. Zu diesem Zeitpunkt hätte auch das Aufnahmegebäude aus der heutigen Insellage weichen und durch ein aareseitiges, neues Bahnhofgebäude ersetzt werden müssen. Nur so hätte für neue Durchfahrtsgleise – Expressgleise ohne Perronberührungen – Platz gewonnen werden können. Infolge des veränderten wirtschaftlichen Umfeldes mit stagnierendem Güteraufkommen so-

wie einer Neukonzeption des gesamtschweizerischen Güterverkehrs wurde dann der Rangierbahnhof Däniken und der Ortsgüterbahnhof Trimbacherfeld nicht gebaut. Die Modernisierung der Station Olten-Hammer und der Ausbau der Gäubahnbrücke auf Doppelspur wurden auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Ein neues Aufnahmegebäude stand auf absehbare Zeit nicht mehr zur Debatte.

4. Olten und die Bahn 2000 – Infrastrukturausbauten der 1. Etappe

Ausgangslage

Für den gesamtschweizerischen Verkehr auf der Schiene blieb der Knoten Olten nach wie vor die Drehscheibe von zentraler Bedeutung. Bei täglich ca. 1000 Zugdurchfahrten für den Personen- und Güterverkehr waren die Vielfältigkeit der Umsteigebeziehungen im Personenverkehr und die ungehinderte Durchfahrt der Güterzüge von entscheidender Bedeutung. Es war davon auszugehen, dass die Anzahl der Zugdurchfahrten gemäss Fahrplan Bahn 2000 1. Etappe auf täglich 1400 zunimmt. Die Anzahl der Perronkanten wie auch der Gleisachsen war dafür völlig ungenügend. Eine neue Systematisierung des Schienenverkehrs in Olten erforderte einen Ausbau der Publikums- und Bahnanlagen. Aufgrund dieser Ausgangslage verlangte die Generaldirektion der SBB im Jahre 1992 bei der Kreisdirektion 2 in Luzern die Ausarbeitung eines Vorprojektes in Varianten. Zwei Jahre später genehmigte sie die Variante «Optima» und erteilte den Auftrag zur Ausarbeitung eines Bauprojektes mit etlichen Auflagen wie Kostenreduktion auf die Preisbasis von 1993, kostenneutrale Erschliessung des Aufnahmegebäudes auf der Aareseite zur kommerziellen Nutzung, Berücksichtigung einer betrieblich-baulichen Studie «Olten-Dulliken (–Aarau)» bei der Neukonzeption der Gleisgeometrie im Bahnhof-Nordkopf und Koordination des Anlagenausbau im Südkopf mit

den anstehenden Weichenänderungen. Das entsprechend gestaltete Bauprojekt mit Kosten von 79 Mio. Franken wurde im Juni 1995 vom Verwaltungsrat genehmigt.

Mit dem vorgesehenen Bahnhofsaus-
bau wurde aber auch die zweite Gäubahnbrücke wieder aktuell. Nach dem Planungsstand von 1987 hätte der Ausbau der Strecke Olten-Hammer-Olten auf Doppelspur (und damit die zweite Gäubahnbrücke) vom Ausgang der Volksabstimmung über die Bahn 2000 abhängig gemacht werden sollen. Im Falle eines negativen Entscheides war die Doppelspur vorgesehen, kam die Bahn 2000 zur Ausführung, genügte eine Spur, weil man dann die meisten Züge in Richtung Solothurn-Biel über die Ruttigerlinie zu führen gedachte.

Im Jahre 1986 entstand indessen ein Vorprojekt für den Ausbau des Bahnhofs Olten-Hammer und den Bau eines zweiten Streckengleises Olten-Hammer-Olten. Die Station Olten-Hammer wurde 1991 ausgebaut, wobei ihr ganzer Bereich der Sicherungsanlage auf die aktuelle Leittechnik umgerüstet und in die bestehende Sicherungsanlage im Zentralstellwerk Olten zentralisiert wurde. Eine zusätzliche Bedeutung gewann das zweite Streckengleis mit der neuen Aarebrücke als Bestandteil des Projektierungsauftrags für den Huckepack-Korridor Lötschberg vom 25. Februar 1994. Man suchte nach Möglichkeiten, normale Güterzüge der Stammlinie Olten-Bern auf der Jurafusslinie zu führen, wodurch die Fahrwegtrassen für den Huckepackverkehr freigestellt werden konnten. Allgemeines Ziel dieses Ausbaus war, den letzten einspurigen Abschnitt der Strecke Olten-Biel zu eliminieren und deren Kapazität zur Bewältigung des zukünftigen Verkehrs zu erhöhen.

Der Brückenneubau 1995/96

Nachdem die anfänglich geplante Betonbrücke im Projektgenehmigungsverfahren auf massiven Widerstand seitens der Stadt Olten und des Kantons Solothurn gestossen war, fiel die Wahl auf eine Vollwand-Stahl-

verbundbrücke. Untersuchungen der alten Brücke hatten eine weitere Gebrauchstauglichkeit der einzelnen Bauteile ergeben; die bestehenden Pfeiler mussten allerdings verstärkt und die aus den Jahren 1875/76 stammenden Widerlager neuen Erfordernissen angepasst werden. Um die hohen Unterhaltskosten auf ein Minimum zu reduzieren, wurde ein Gleisradius von 280 m gewählt und eine maximale Geschwindigkeit von 65 km/h zugelassen. Das Lichtraumprofil Huckepack 3 ist berücksichtigt. Den Auflagen für die Umweltbereiche Lärm, Körperschall und Erschütterungen wurde Rechnung getragen, hingegen verzichtete man im Einvernehmen mit der Stadt Olten aus Gründen des Ortsbildschutzes auf Lärmschutzwände im Bereich der

Brücken. Solche werden jedoch an den Zufahrten auf einer Länge von total 270 m erstellt, und in 19 umliegenden Liegenschaften baute man insgesamt 110 Schallschutzfenster ein.

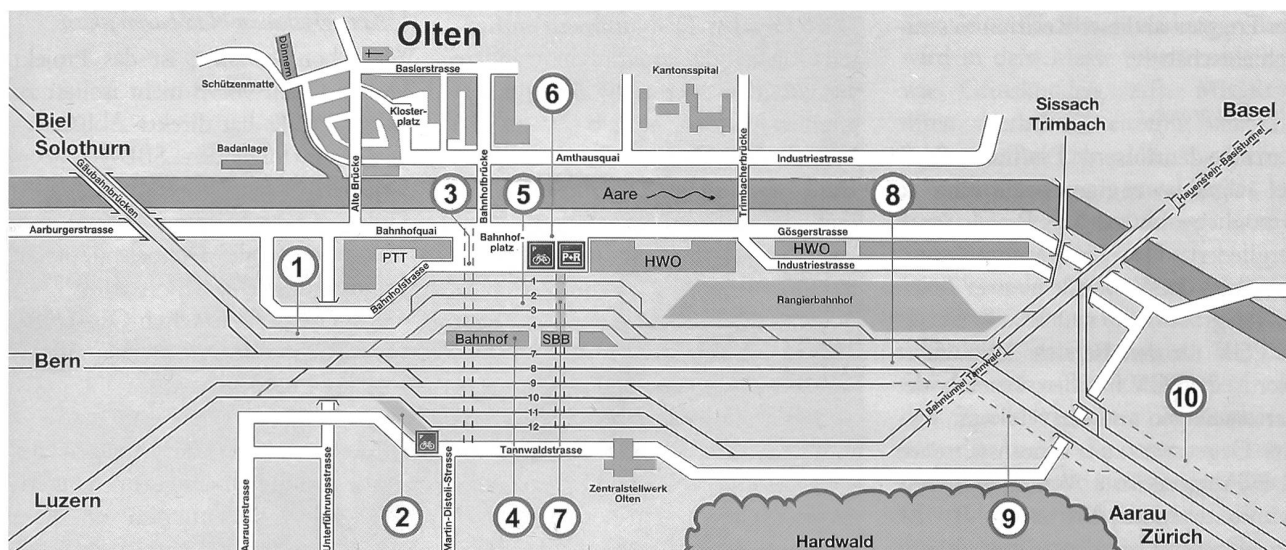
Die Einführung des neuen Streckengleises 481/491 mit einer separaten sechsten Gleisachse im Südkopf als unabhängiger Doppelspurabschnitt in die Perronanlagen des Bahnhofs Olten und die Aufrechterhaltung des Rangierablaufes in Olten-Hammer bildeten die Abhängigkeiten dieses Bauprojekts von Betrieb und anderen Ausbauvorhaben.

Die Gesamtaufwendungen betragen 11 Mio. Franken. Der zeitliche Ablauf stellt sich wie folgt dar:

Plangenehmigungsverfügung: Mai 1994; Genehmigung des Bauprojekts:

Bau der neuen Perronanlagen auf der Aareseite





Der Ausbau 1996–1998 des Bahnhofes Olten: 1: Doppelspurausbau Olten–Olten-Hammer und sechste Gleisachse über die Unterführungsstrasse. 2: Neue Postanlieferung an der Tannwaldstrasse. 3: Ausbau der Personenunterführung Süd mit Rampen zu den neuen Gleisen 1, 2 und 3. 4: Renovation Schalterhalle und Sanierung an den Bahnhofgebäuden. 5: Neue Perronanlagen Aareseite. 6: Anpassung Bahnhofplatz mit zusätzlich neuem Park and Ride und Veloparking. 7: Verlängerung der Personenunterführung Nord bis zum neuen Aussenperron, Verbindung zum neuen Veloparking. 8: Anpassung der Gleisanlagen zum Bahnhof Olten von Basel und Zürich. 9: Geplantes drittes Gleis Olten–Olten-Ost. 10: Geplantes viertes Gleis Olten–Olten-Niederamt (Grafik SBB).

August 1994; Bau der zweiten Gleisachse mit Aarebrücke: September 1994 – Mai 1996; Inbetriebnahme der neuen Brücke: Mai 1996; Ausserbetriebnahme der alten Brücke: Mai – September 1996; Inbetriebnahme der Doppelspur: Oktober 1996.

Am Morgen des 8. Mai 1996 rollten vier aus dem Plandienst ausgemusterte Ae 4/7 Lokomotiven, die üblicherweise bei Belastungsproben eingesetzten Typen, auf genau festgesetzte Messpunkte der neuen Brücke. Es sollte geprüft werden, ob die Durchbiegungen den theoretisch errechneten Werten von 5 bis 14 mm entsprachen. Das Messprogramm umfasste verschiedene «Lastfälle» und mehrere Kriechfahrten. Die elektronischen Sensoren ermittelten Verformungen von 11,4 bis 14,0 mm. Die neue Gäubahnbrücke verhielt sich also genau so, wie man es von ihr erwartet hatte und konnte nach 18 Monaten Bauzeit auf den Fahrplanwechsel am 2. Juni 1996 in Betrieb genommen werden.

5. Der Bahnhofsusbau Olten «Projekt '96/98»

Um den mit «Bahn 2000» steigenden Zugsfrequenzen Rechnung zu tragen, mussten die Verkehrsströme weiter entflochten, die Perronanlagen verbessert und die Zugfolgezeiten verkürzt werden. Es waren dabei folgende Rahmenbedingungen zu berücksichtigen: Die Beibehaltung der Insellage des Aufnahmegebäudes stand ausser Frage. Die Verkaufsanlagen sollten unverändert bleiben; eine Zusammenfassung verschiedener Funktionen wie Billetverkauf, Geldwechsel, Information und Reisebüro in ein «Reisezentrum» im Bereich der zu modernisierenden Personenunterführung Süd fiel dem Rotstift zum Opfer. Die SBB-Hauptwerkstätte musste einen kleinen Terrainverlust an der Ecke der Batterieladestation in Kauf nehmen. Auf keinen Fall durfte die Leistungsfähigkeit des Rangierbahnhofs eingeschränkt werden. Selbstverständlich musste die Planung der 1. Etappe

Möglichkeiten für spätere, weitergehende Ausbauten offenlassen. Es ergab sich folgendes Ausbaukonzept.

Ausbaukonzept

Im Ausbau 1975 wurden die Verkehrsströme Nord-Süd und West-Ost mit Hilfe des Tannwaldtunnels entflochten. Nun standen weitere Entflechtungen und die damit verbundene Systematisierung der Betriebsabläufe zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit an. Im Ausbau 1996–1998 des aareseitigen Bahnhofsteils gelingt dies mit dem Bau der neuen Perronanlagen und der Steigerung der Ein- und Ausfuhrgeschwindigkeiten. Die Güterverkehrsrelation Jurasüdfuss-Rangierbahnhof Muttens/ Basel kann so tangential wie möglich und ohne Beeinträchtigung der West-Ost-Achse im Knoten Olten geführt werden.

Der Bau der zweiten Aarebrücke Olten–Olten-Hammer schafft u. a. die Vorbedingung zur Weiterführung der Doppelspur Olten-Hammer-Hauenstein-Basistunnel durch die Perronanlagen Olten. Die Weiterführung über die Gleise 2 und 3 der neuen Perronanlagen auf der Aareseite und zusammen mit den Gleisen 351 und 352 ergibt die neue Doppelspur bis zum Nordende des Rangierbahnhofs. Diese integrale Doppelspur wird nach dem Ausbau des Bahnhofs nur durch die nördliche Rangierbahnhof-Einfahrt eingeschränkt. In Verbindung mit der Anhebung der Geschwindigkeiten ist

der Engpass in dieser Relation wesentlich entschärft.

Das Bauprojekt

Um eine den äusseren Einflüssen flexibel folgende, zügige Ausführung zu ermöglichen, wurde das Projekt stark zergliedert. Das Plangenehmigungsverfahren (PGV) wurde in zwei Teilen aufgelegt:

1. PGV für den Bereich der Zufahrt Nord, 2. PGV für den Bereich der Perronanlagen und den Südkopf.

Im Gegensatz zum unumstrittenen 1. PGV lagen im 2. Verfahren diverse Schnittstellen mit Dritten vor. Bei der Projektierung wurden frühzeitig mit Kanton, Stadt und Anwohnern Rücksprache genommen und deren Anliegen weitmöglichst berücksichtigt.

Der Umbau wurde in einzelne Teilprojekte (TP) aufgeteilt:

TP 1 Neue 6. Gleisachse im Südkopf als Weiterführung der Doppelspur von Olten-Hammer

TP 2 Ergänzung der Perronanlagen auf der Aareseite des Bahnhofgebäudes durch einen neuen Zwischenperron und einen direkt zum Bahnhofplatz mündenden Aussenperron mit direkten Aufgängen von den Personenunterführungen Süd und Nord unter dem Empfangsgebäude hindurch

TP 4 Zufahrt zu Gleis 9 von Osten her

TP 5 Spurwechsel auf der Ostseite

TP 6 Aufrüstung des Gleises 351 auf der Nordwestseite dem Rangierbahnhof entlang für die Ausfahrten in Richtung Basel

TP 7 Verbesserung auf der Nordostseite durch Erschliessung der H-Gruppe von Norden und Bau eines dritten Gleises nach Dulliken (aus Gleis 355)

TP 11 Erschliessung des Aufnahmegebäudes durch einen separaten Servicetunnel

TP 12 Ergänzung der Weichenanlagen im Südkopf anlässlich der 1996–1998 anstehenden Oberbauerneuerung

Die fehlenden TP-Nummern enthielten Objekte, die unterdessen in andere TP integriert oder in die Zukunft verschoben wurden, so z.B. 9 und 10 Ersatz der Aarebrücke vor dem Hauensteintunnel. Die in den TP 2 und 11 enthaltenen Perron- und Erschliessungsanlagen umfassen im wesentlichen:

– den neuen Zwischenperron Gleis 2/3. Die nutzbare Länge beträgt in Gleis 3 = 390 m und in Gleis 2 = 330 m. Die Perronbreite wird zwischen 1,5 und 9 m zu stehen kommen. Auf beinahe der ganzen Länge (ausgenommen im nördlichen Abschluss) beträgt die Perronhöhe 55 cm. Der Perron wird auf einer Länge von 160 m überdacht und erhält eine Warthalle. Die Zugänge zum Zwischenperron erfolgen über die Personenunterführungen Nord und Süd

– den neuen Aussenperron Gleis 1
– die Verlängerung der Personenunterführung Nord bis Aussenperron am Bahnhofplatz

– die Neugestaltung der Personenunterführung Süd (Ersatz der Decke) und neue Erschliessungsanlagen (z. B. Rampen)

– einen neuen Anlieferstollen für die kommerzielle Nutzung des Aufnahmegebäudes

Die neuen Anlageteile, wie oben für den Zwischenperron Gleis 2/3 beschrieben, entsprechen den bei allen Neuanlagen der SBB angewendeten Normalstandards.

In Absprache mit Kanton und Stadt wurde als Projektgrenze der äussere Rand der Aussenperrons definiert. Eine geplante, durch die Stadt und den Kanton zu finanzierende Weiterführung der Personenunterführung Nord bis an die Aareterrasse kommt derzeit nicht zur Ausführung. Im Moment findet nur eine Neudisposition von Busstation, Park and Ride-Anlage, Veloparking und Taxivorfahrt statt. Die Denkmallokomotive C 5/6 musste weichen.

Abhängigkeiten zu Nachbarprojekten

Wie schon erwähnt, ist das Projekt Ausbau Olten 96/98 nicht isoliert zu betrachten. Es hat direkte Abhängigkeiten zu folgenden SBB-Nachbarprojekten:

– Olten–Olten–Hammer 2. Streckengleis, integrale Doppelspur Gäu/Solothurn–PB–Basel

– 3./4. Gleis Olten–Olten–Ost–Dulliken (exkl.), integrale Dreispur Olten Südkopf ins Niederamt

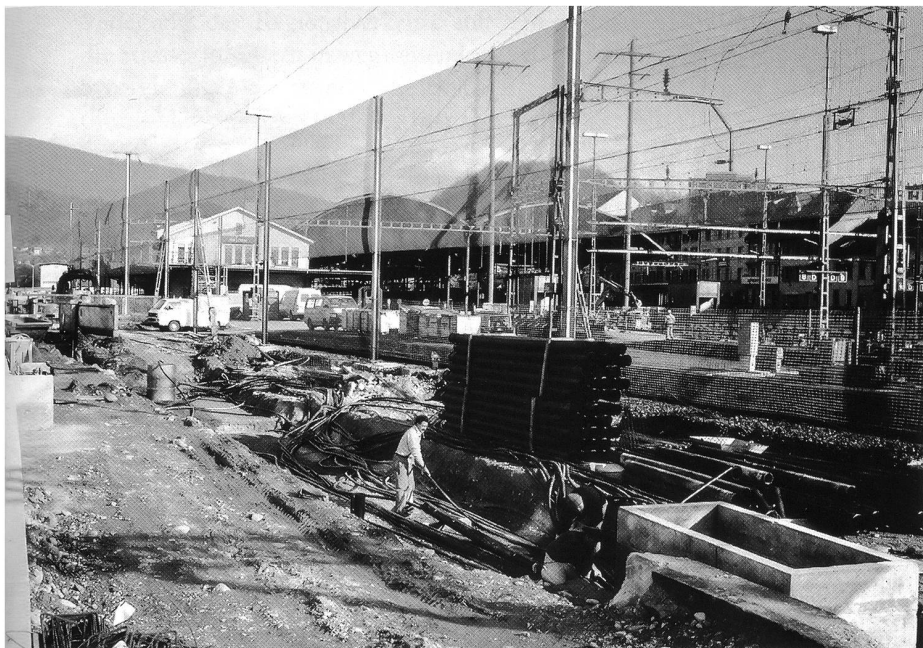
Im weiteren sind die Anlagen des Oltner Rangierbahnhofs tangiert, wobei jedoch die Funktion von Olten RB erhalten bleibt.

Die Realisierung eines künftigen Ausbaus des Bahnhofplatzes oder eines neuen Aufnahmegebäudes (nicht mehr in der Insellage) werden durch das vorliegende Bauprojekt nicht verunmöglicht. Alle weiteren Ausbauten nach einem Rahmenplan Olten bleiben gewahrt. Nach Vollzug der geplanten Verlegung des ältesten Teils der Hauptwerkstätte wird im Bereich Bahnhofplatz ohnehin eine neue Situation entstehen.

Bauzeitliche Konsequenzen

Die Arbeiten haben im Mai 1996 begonnen und sollen bis zum Fahrplanwechsel 1998 beendet sein.

Die Neugestaltung der aareseitigen Gleisanlagen 1–4 im Personenbahnhof war auch der Hauptgrund für die vorübergehende Ausserbetriebsetzung der «alten Hauensteinlinie» Olten–Sissach am 31. März 1997. Während der 14monatigen Stilllegung werden die Passagiere mit Bussen befördert. Gleichzeitig werden zudem an der Bahnlinie Sanierungsarbeiten vorgenommen und der bisher personell stets besetzte Bahnhof Läuelfingen automatisiert, so dass die ganze Strecke Olten–Sissach später fernbedient werden kann. Die vertraute Zugkomposition, bestehend aus Gepäcktriebwagen BDe 4/4 und Steuerwagen Bt – im Volksmund das «Läuelfingerli» genannt – wird allerdings nicht wiederkehren. Die Gestaltung des Regionalverkehrs ist noch ungewiss. Angesprochen sind nun nach dem



Neue Gleisanlage entlang der Bahnhofstrasse

«Bestellprinzip» für Transportleistungen die Kantone Solothurn und Basel-Stadt und die Gemeinden.

Die Zukunft des Eisenbahnknotenpunktes Olten

Rund 2,6 Millionen Reisende jährlich benützen heute den Bahnhof Olten als Ausgangs-, Endpunkt oder Umsteigeort. Der Jahresumsatz im Reiseverkehr beträgt rund 19 Mio. Franken. Schon um den derzeitigen Anforderungen gerecht zu werden, um so mehr aber um dem mit Bahn 2000 zunehmenden Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen, drängten sich die vorgängig beschriebenen Infrastrukturausbauten im Betriebs- und Kundenbereich auf. Wenn wir davon ausgehen, dass die Einführung der SBB-Angebotsschritte «Impuls '97» und «Angebot 2001» sowie die Realisierung der gesamten Etappe 1 Bahn 2000 termingerecht erfolgen (1997 – 2001 – 2003/5), so lässt sich die voraussichtliche Entwicklung in Olten in die folgenden Zeitabschnitte eingliedern:

Die Zeit nach 1997

Mit der Fertigstellung der sechsten Gleisachse, für die allerdings ein Teil der Bahnhofstrasse geopfert werden musste¹, ist die in den siebzehn Jahren

begonnene Entflechtung der Verkehrsströme Ost-West und Nord-Süd vorläufig abgeschlossen. Mit der Modernisierung der Weichenanlagen ergeben sich höhere Einfahr- und Ausfahrgeschwindigkeiten und damit kürzere Zugfolgezeiten. Mit den neugestalteten aareseitigen Perronanlagen, der erweiterten Personenunterführung Nord und der Sanierung der Personenunterführung Süd ist der Personenbahnhof Olten kundenfreundlicher geworden: Der neue Aussenperron (Gleis 1) dient in erster Linie dem Regionalverkehr und ermöglicht ein bequemes Umsteigen zwischen Bahn, Bus und Fahrrad. Alle Perrons sind mit Rampen bzw. Aufzügen versehen, was Behinderten und Passagieren mit Kinderwagen oder Fahrrädern den Zugang zu den Zügen erleichtert. Durch den Ausbau der Personenunterführungen ergeben sich eine insgesamt bessere Erschliessung der Perronanlagen, eine Entflechtung der durch den Umsteigeverkehr entstehenden Passagierströme sowie kürzere Wege zu den Anschlusszügen. Die Ausmasse der Perronanlagen entsprechen dem Intercity-Standard. Obwohl Olten nicht vom Halbstundentakt auf der Achse Zürich–Bern profitiert, ist das Zugangebot grosszügig bemessen.

Der Güter-Einzelwagenladungsverkehr wird in dem Masse erhalten bleiben, wie Grosskunden, z.B. MIGROS, ihren Verkehr weiterhin auf der Schiene abwickeln. Der Rangierverkehr bleibt also in etwa gleich, die Funktion der Zugbildung entfällt jedoch weitgehend.

Die Depotaktivitäten sind rückläufig, da der Triebfahrzeugeinsatz geändert und die Stationierungen auf die Streckenendpunkte konzentriert werden. Zudem reduziert der Pendelverkehr die Anzahl der benötigten Lokomotiven. Es gibt also weniger Triebfahrzeuge und entsprechend weniger Lokomotiv- und Depotpersonal in Olten.

Die Zeit nach 2001

Die *Neigezüge* sind auf der Jurasüdfusslinie im Einsatz und werten die Route auf. Die Fahrzeitgleichheit auf den beiden Mittellandlinien als Voraussetzung für das optimale Anschlussknotensystem in Lausanne ist gewährleistet.

Für die Zukunft des *Regionalverkehrs* lassen sich derzeit nur Vermutungen anstellen. Trotzdem ist es interessant, der Frage nachzugehen, in welche Richtung sich die Entwicklung bewegen könnte. Die einzelnen Linien sind dabei gesondert zu betrachten: Für die Strecke Olten–Zürich ist eine Einbindung in das Zürcher S-Bahn-Netz, dessen westlicher Endpunkt heute Brugg ist, denkbar. Während bei den Strecken Olten–Basel und Olten–Luzern kaum mit nennenswerten Änderungen zu rechnen ist, sind Redimensionierungen auf den Strecken Olten–Bern und Olten–Solothurn nicht auszuschliessen. Die alte Strecke Olten–Bern liesse sich in drei Segmente aufteilen. Der Abschnitt Olten–Herzogenbuchsee wird unter Einbeziehung der Linie Langenthal–Huttwil zu einem Regionalverkehrsraum, die Linie Burgdorf–Bern wird in den Agglomerationsverkehr der S-Bahn Bern integriert und der Regionalverkehr des Mittelteils Herzogenbuchsee–Burgdorf auf die Strasse verlegt. Bei der Strecke Olten–Solothurn wurde auch schon über die



Verlegung des Regionalverkehrs auf die Strasse diskutiert; in wegweisender Synergie übernimmt nun die Solothurn-Münster-Bahn (SMB) schon ab Fahrplanwechsel 1997 die regionalen Abendkurse von Solothurn bis Olten und zurück. Eine weitere Übernahme von Nahverkehrsfunktionen durch die Betriebsgruppe SMB/EBT (Emmental-Burgdorf-Bahn, heute Regionalverkehr Mittelland RM) oder die Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) ist ebenfalls denkbar. Ungewiss ist schliesslich die Zukunft des Regionalverkehrs Olten-Sissach, obwohl die alte Hauensteinlinie ihre Funktion als Ausweichstrecke der Basislinie auf jeden Fall behalten wird.

Bauliche Veränderungen im Bahnhof Olten sind in diesem Zeitraum nicht vorgesehen.²

Die Zeit nach 2003/5

Die Etappe 1 Bahn 2000 ist umgesetzt, die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist ist in Betrieb. Gemäss den Auflagen der 1996 ratifizierten Alpeninitiative und des 1992 mit der EU eingegangenen Transportvertrages ist der alpenquerende Güterverkehr auf die Schiene verlagert und rollt auf den bestehenden Huckepackkorridoren Gotthard und Lötschberg-Simplon. Die betrieblichen Voraussetzungen für letzteren sind in Olten mit dem Bahnhofausbau '96/98 gegeben.

Das Konzept der *Etappe 2 Bahn 2000* ist derzeit erst in seinen Umrissen erkennbar. Zentrales Element wird aber in jedem Fall der neue Jura-durchstich im Raum Basel-Olten-Brugg sein. Dessen Realisierung ist vom zukünftigen Verkehrsaufkom-

men abhängig und als Zulaufstrecke zur NEAT eng an deren Schicksal gebunden. Der Entscheid, ob, wo und wann die NEAT gebaut wird, beeinflusst auch die Standortwahl und Ausgestaltung des neuen Juratunnels – u.U. mit Ost- und Westast ab Südportal – und somit für Olten von grösster Bedeutung: Werden Gotthardbasis- und Lötschbergbasistunnel (gleichzeitig) erstellt, so wird ein Teil des Nord-Süd-Transitverkehrs über Olten geführt. Wird (vorerst) nur der Gotthardbasistunnel gebaut, liegt Olten (vorerst) nicht mehr an der Haupt-Nordsüd-Transitachse und damit auch nicht mehr am europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz. Wird (vorerst) nur die Lötschbergroute ausgebaut, wird der Transitverkehr in Olten massiv ansteigen. Sollte schliesslich das gesamte NEAT-Projekt in einer zweiten Volksabstimmung an finanziellen und/oder politischen Hürden scheitern, so bleibt es in Olten beim Status quo. Voraussichtlich wird also Olten mit der kommenden Entwicklung seine Funktion als zentraler, einziger Knotenpunkt «Drehscheibe der Schweiz» verlieren, aber nach wie vor ein wichtiges Eisenbahnzentrum bleiben.

Bei Beginn des Eisenbahnzeitalters liess die Verwirklichung des «Centralbahngedankens» mit der Hauensteinlinie und der späteren Basislinie als deren logische Konsequenz Olten die Rolle des zentralen schweizerischen Eisenbahnkreuzes zufallen. Die weitere Entwicklung ist geprägt von zwei Zäsuren: Mit der umfassenden Erneuerung der Eisenbahnanlagen im Raum Olten in den Jahren 1975–1981 wurden die durch den massiven Verkehrsanstieg nach 1945 entstandenen Engpässe behoben und gleichzeitig die Voraussetzungen für das neue Reisekonzept 1982 mit dem Taktfahrplan geschaffen. Der Bahnhofausbau '96/98 setzt die Entflechtung fort und ermöglicht die Kapazitätssteigerung für die Bahn 2000. Damit sind nun allerdings die letzten Platzreserven im Bereich des Personenbahnhofs Olten ausgeschöpft. Bei allfälligem Bedarf an weiteren Gleisachsen käme man

um radikale Lösungen wie z.B. Entfernung des Empfangsgebäudes aus der Insellage nicht herum.

Quellen

- Baumann, Oskar: Die Entflechtung der Verkehrsströme im Mittelland, SBB-Nachrichtenblatt 6/1975.
Etterlin, Alfred: Die Neugestaltung des Knotenpunktes Olten, SBB-Nachrichtenblatt 1/1977.
Etterlin, Alfred: Erläuterungsbericht Ausbau der Bahnanlagen im SBB-Bahnhof Olten. Luzern, 1977.
Gnehm, Heinrich: Personenbahnhof Olten – Bauausführung und Ablaufplanung der Bahnanlagen in Olten 1975–1981, Schweizer Ingenieur und Architekt, Schweizerische Bauzeitung 46/81, Zürich.
Jedelhauser, Anton: Die neue SBB-Linie Olten-Rothrist, Ausbau der Bahnanlagen in Olten 1975–1981, Schweizer Ingenieur und Architekt, Schweizerische Bauzeitung 46/81, Zürich.
Jerra, Wolfram: Die generelle Ausbauplanung in Olten, Ausbau der Bahnanlagen in Olten 1975–1981, Schweizer Ingenieur und Architekt, Schweizerische Bauzeitung 46/81, Zürich.
Kommunikation SBB: Bahn 2000, Ausbau Olten, 10. 8. 1996.
Mollet, Ernst: Der Oltner Hauptbahnhof. Oltner Neujahrsblätter 1956.
von Niederhäusern, Fred, und Danuser, Reto: Olten – Drehscheibe der Schweiz. Luzern, 1997.
4. Standbericht zur Realisierung der ersten Etappe von Bahn 2000. Schweizer Eisenbahn-Revue 3/1997.
Suter, Edgar, und Haas, Fridolin: Sicherungsanlage Olten, Ausbau der Bahnanlagen in Olten 1975–1981. Schweizer Ingenieur und Architekt. Schweizerische Bauzeitung 46/81, Zürich.

Seite 82: Abbruch des gedeckten Abgangs in die Bahnhofunterführung beim Taxi-standplatz an der Bahnhofstrasse und der Neubau mit angrenzendem Perron und der Gleisanlage

*Seite 84 oben: Bauarbeiten in der Hauptunterführung des Bahnhofs Olten
Unten: Die Hauptunterführung nach fast fertiggestellter Renovation mit neuem «Panettino»-Stand 1997*

