



Eppenberg News

Vierspurausbau Olten–Aarau



Liebe Anwohnerinnen und Anwohner,
liebe Bauinteressierte



Jetzt geht's los! Wir starten im April mit den Hauptarbeiten für den Vierspurausbau Olten–Aarau. Dieser sorgt ab Ende 2020 für mehr Kapazität im Regional- und Fernverkehr. Für uns als Projektteam ist das eine aufregende, spannende Zeit – eine Zeit der Premieren. Als erste Premiere halten Sie, liebe Leserinnen und Leser, die erste Ausgabe der Eppenberg-News in den Händen. Mit diesem Projektnewsletter wollen wir Ihnen ein bis zwei Mal jährlich mit Rück- und Ausblicken den aktuellen Projektstand präsentieren.

Der Newsletter ist nur eines von mehreren Informationsmitteln. Wir halten Sie selbstverständlich weiterhin mit Anwohnerschreiben, Inseraten und via unserer Webseite www.sbb.ch/eppenberg auf dem Laufenden. Das versteht sich von selbst: Wer lärmt und staubt, muss vorgängig informieren.

Aber zurück zu den Premieren: Die wichtigste Premiere in diesem Jahr wollen wir gemeinsam mit Ihnen feiern: Den Spatenstich für den Vierspurausbau am Samstag, 2. Mai 2015.

Wir haben ein tolles Programm für Gross und Klein zusammengestellt, mit einer weiteren Premiere frisch ab dem Grill: Die Eppenberger-Bohrwurst der Metzgerei Schneider in Gretzenbach. Bis bald, wir freuen uns.

Herzlich
Thomas Schweizer, Gesamtprojektleiter

Eppenberg-Wöschnau

Mitfeiern beim Baustellenfest zum Spatenstich.

Am 2. Mai 2015 feiert die SBB den Start der Hauptarbeiten mit einem Baustellenfest für Gross und Klein in Eppenberg-Wöschnau. Die Bevölkerung ist herzlich eingeladen.

Das Baustellenfest auf dem Installationsplatz in Eppenberg-Wöschnau dauert von 9.00 bis 16.00 Uhr. Erster Höhepunkt ist der offizielle Spatenstich um 10.00 Uhr. Bundesrätin **Doris Leuthard**, die Regierungsräte **Roland Fürst** (SO) und **Stephan Attiger** (AG) sowie SBB CEO **Andreas Meyer** geben den Startschuss für die Hauptarbeiten.

Weiter auf dem Programm: Baumaschinenpräsentationen, Gleisbauarbeiter in Action, Infos zu Bau- und Bahnberufen für Jugendliche vom öV-Ausbildungsverbund login, ein Spielpark und Globi höchstpersönlich für die Kleinen.

Musikalisch übernehmen zwei vielversprechende Aargauer Nachwuchsbands das Zepter: am Morgen «You Only Rock Once» und am Nachmittag «The Schefin».

Ab 11.00 Uhr eröffnet auf dem Festgelände der neue Projektausstellungsraum. Zu jeder vollen Stunde bietet das Projektteam Führungen an. Die Zahl der Parkplätze ist limitiert. Das Projektteam empfiehlt, wenn immer möglich ab Gretzenbach, Schönenwerd und Aarau mit der Buslinie 3 anzureisen, bis Station «Wöschnau».



Der Spatenstich zum Vierspurausbau: Ein Baustellenfest für die ganze Familie.

Ein Besuch lohnt sich, schon kulinarisch: Jede Festbesucherin und jeder Festbesucher erhält eine original Eppenberger-Bohrwurst der Metzgerei Schneider aus Gretzenbach. Aber Achtung: «Es het solang's het».

Weitere Informationen zum Festprogramm:
www.sbb.ch/eppenberg

Olten–Aarau

Dank kürzeren Signalabständen pünktlich unterwegs.

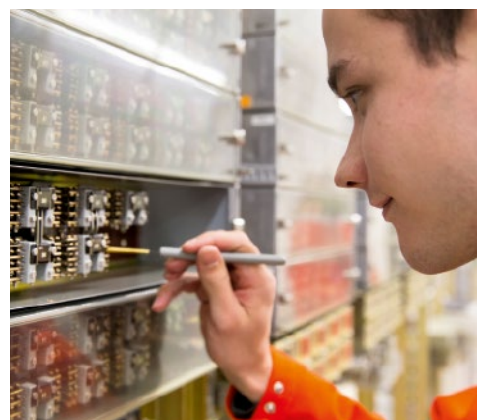
In der Nacht von Samstag, 2./3. Mai 2015, nimmt die SBB die neue Stellwerktechnik zwischen Aarau und Olten in Betrieb. Dank ihr funktioniert der Fahrplan trotz Bauarbeiten.

Im dicht befahrenen Schweizer Bahnnetz zählt jede Minute. Muss ein Zug wegen Bauarbeiten langsamer fahren, hat das sofort Auswirkungen auf die Folgezüge. Darum hat die SBB vor Beginn der Hauptarbeiten für den Vierspurausbau die Signalabstände auf der Strecke verkürzt.

«Ein Zug kann einen Streckenabschnitt zwischen zwei Signalen erst befahren, wenn sein Vorgänger diesen verlassen hat», erklärt Teilprojektleiter Thomas Leisinger. «Sind die Abstände kürzer, können die Züge Verspätungen besser aufholen.» Das Bauteam hat darum seit März 2013 zusätzliche Aussensignale erstellt, bestehende Signale verschoben, zwei neue

Stellwerke erstellt und zig Kilometer Kabel neu gezogen. Damit die neuen Signalabstände eine zweckdienliche Länge aufweisen, mussten zudem etwa im Bahnhof Däniken ganze Weichen verschoben sowie die Fahrleitung entsprechend angepasst werden.

Rund 100 Mitarbeitende braucht es, um in der Nacht vom 2. auf den 3. Mai 2015 schrittweise die alte Stellwerktechnik und ihre Komponenten ausser Betrieb zu nehmen und parallel die neue Stellwerktechnik hochzufahren. Ein Grosseinsatz für das wichtigste Gut der Bahn: Die Pünktlichkeit.



Das Herz eines Stellwerks: via diesen Kästen laufen alle Schaltungen von Weichen, Signalen und Barrieren.

Olten

Gleisausbau sorgt für mehr Kapazität.

Zum Vierspurausbau gesellt sich ein zusätzliches Gleisausbauprojekt im Osten von Olten. Es erlaubt, dass der künftige Kapazitätsgewinn noch besser genutzt werden kann.



Mehr Pünktlichkeit: Der Gleisausbau in der östlichen Ausfahrt des Bahnhofs Olten sorgt für einen flüssigeren Zugverkehr.

Neu zählt auch ein Projekt in der östlichen Ausfahrt vom Bahnhof Olten zum Vierspurausbau. Die SBB baut zwischen dem alten Rangierbahnhof und der Abzweigung Richtung Basel zwölf neue Weichen ein und neun Weichen zurück. Zudem verlegt sie 2173 Meter Gleis neu und baut 2000 Meter Gleis zurück. Die Umsetzung dieses zusätzlichen Teilprojekts ist von 2017 bis 2019 geplant.

«Die komplexen Arbeiten unter laufendem Betrieb haben umfangreiche Anpassungen an Trassen-, Fahrleitungs- und Stellwerktechnikanlagen zur Folge», erläutert Teilprojektleiter Thomas Leisinger. Doch das Vorhaben lohnt sich: «Das Teilprojekt sorgt dafür, dass die Züge im Bahnhof Olten möglichst kreuzungsfrei auf das

jeweils optimale Gleis einfädeln können», so Leisinger. Damit kann die Kapazität des Vierspurausbaus noch effizienter und flexibler genutzt werden. Das sorgt für mehr Zug und mehr Pünktlichkeit.

Die Gesamtinvestitionskosten erhöhen sich damit von 800 Millionen Franken auf 855 Millionen Franken. Zusätzliche Kosten für den Steuerzahler ergeben sich deswegen aber nicht. «Das Projekt war so oder so geplant. Nun wird es Teil des Vierspurausbaus und kann somit besser mit den übrigen Arbeiten koordiniert werden», erklärt Leisinger. Die 55 Millionen Franken werden über das Grossprojekt «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB) finanziert – wie die anderen Arbeiten grösstenteils auch.

Gretzenbach bis Wöschnau

«Die Tunnelbohrmaschine ist eine mobile, 100 Meter lange und 2400 Tonnen schwere Baufabrik.»

Im April 2015 starten die Hauptarbeiten für das Herzstück des Vierspurausbaus Olten–Aarau: den Eppenbergtunnel. Teilprojektleiter Gabriele Pagliari erklärt im Interview, weshalb die SBB Tunnel auch von oben nach unten baut und wieso eine Tunnelbohrmaschine eine Baufabrik ist.

Gabriele Pagliari, nach mehr als 8 Jahren Planung starten die Hauptarbeiten für den Eppenbergtunnel. Sind Sie nervös?

Ein wenig schon. Der Beginn diesen Frühling hat's in sich. Wir bauen die Anschlussbauwerke und Tunnelportale in Gretzenbach und der Wöschnau. Die Zulaufstrecken zum künftigen Tunnel unterqueren die stark befahrene Hauptstrasse und teilweise auch die bestehenden Gleise. Wir arbeiten darum mit aufwändigen Provisorien und unter laufendem Bahnbetrieb und Strassenverkehr. Kurz, da braucht es eine minutiöse Planung, zig-fache Abstimmung und ein hohes Sicherheitsdenken.

Wie erstellen Sie diese Unterquerungen?

In Gretzenbach erstellen wir sie in der sogenannten «Deckelbauweise». Das ist ein Bauen von oben nach unten. In einem ersten Schritt lassen wir von oben her Bohrpfehlwände in den Boden ein. Auf diese gestützt betonieren wir einen Deckel. Dann heben wir im Schutz des Deckels und der Wände das Erdreich aus. Der Vorteil dieser Bauweise ist, dass sie immer nur partielle und verhältnismässig kurze Flächensperren erfordert. Sobald der Deckel erstellt ist, kann man die Fläche wieder nutzen.

Und in der Wöschnau? Kommt dort die Tunnelbohrmaschine zum Einsatz?

Die Tunnelbohrmaschine kommt erst ab Herbst 2016 zum Einsatz. Zuerst müssen wir Platz für sie schaffen. Dazu heben wir im Wöschnauer Hang ab Ende April 2015 mit Baggern eine rund 110 Meter lange, 20 Meter breite und 25 Meter tiefe Baugrube aus. In dieser Baugrube montieren wir dann die Tunnelbohrmaschine.

Wie muss ich mir eine Tunnelbohrmaschine vorstellen?

Eine Tunnelbohrmaschine ist eine mobile, 100 Meter lange und 2400 Tonnen schwere Baufabrik. Der Bohrkopf an ihrer Spitze hat eine Höhe von 12,76 Meter und ist mit 70 Schneidrollen



Der Bohrkopf einer Tunnelbohrmaschine: Mit ihm wird mechanisch und daher schonender ausgebrochen, als beim konventionellen Vorgehen mit Sprengungen.

ausgestattet. Damit bohrt sich die Maschine durch den Berg, führt das gebrochene Gestein über Förderbänder quer durch ihren Bauch ab und baut unmittelbar nach dem Bohrkopf die Betonelemente ein, um den Tunnel zu sichern.

Wie schnell kommt die Tunnelbohrmaschine vorwärts?

Die Tunnelbohrmaschine arbeitet sich ab Herbst 2016 bis Frühjahr 2018 unter dem Eppenbergtunnel und Schönenwerd bis nach Gretzenbach durch. Für die ersten 1,7 Kilometer, welche durch reinen Fels führen, schafft sie voraussichtlich zehn bis zwölf Meter Vortrieb pro Tag. Für die letzten 900 Meter im Lockergestein schafft sie ca. 10 Meter Vortrieb pro Tag.



SBB Teilprojektleiter Gabriele Pagliari

Projekt-Zeittafel

Rückblick

März 2013 bis Mai 2015: Ausführung Vorbereitungsprojekt Verkürzung Zugfolgezeiten.

September 2014: Erteilung der Plangenehmigung für Hauptprojekt durch den Bund.

Ab September 2014: Start Vorarbeiten für Installationsplätze in Däniken, Gretzenbach und Eppenberg-Wöschnau sowie Verlegung Gretzenbach.

November 2014: Vergabe Eppenbergtunnel und Zufahrten an die «ARGE Marti Eppenberg».

Januar 2015: Start der Arbeiten für das vierte Gleis Däniken–Dulliken. Dauer bis Mitte 2020.

April 2015: Start Hauptarbeiten für Zufahrten (Tagbautunnel) in Gretzenbach und Eppenberg-Wöschnau sowie Einschnitt in den Wöschnauer Hang.

Ausblick

2. Mai 2015: Baustellenfest mit Spatenstich in Eppenberg Wöschnau inklusive Einweihung neuer Ausstellungsraum «SBB InfoCenter Eppenberg».

Anfang 2016 bis Ende 2017: Ausbau Bahnhöfe Däniken und Dulliken.

Frühjahr 2016: Installation Tunnelbohrmaschine in Eppenberg-Wöschnau.

Herbst 2016 bis Frühjahr 2018: Vortrieb mit Tunnelbohrmaschine von Eppenberg-Wöschnau Richtung Gretzenbach.

Anfang 2017 bis Ende 2019: Gleisusbau in östlicher Ausfahrt von Olten.

Anfang 2017 bis Ende 2018: Bau viertes Gleis Olten-Ost.

Olten–Aarau

Mehr Zug fürs Mittelland ab Ende 2020

Der Vierspurausbau ermöglicht ab Ende 2020 sowohl im Regional- als auch im Fernverkehr einen Angebotsausbau. Davon profitieren die Schweiz und die ganze Region.

«Dank den zusätzlichen Kapazitäten, welche mit dem Vierspurausbau Olten–Aarau geschaffen werden, ist im Regionalverkehr künftig ein ganztägiger Halbstundentakt für Schönenwerd, Däniken und Dulliken möglich», erklärt Thomas Senekowitsch, SBB Fahrplanung. Heute verkehren die Regionalverkehrszüge zwischen Olten und Aarau nur in der Hauptverkehrszeit im Halbstundentakt.

Ausserdem wird eine neue, schnelle Direktverbindung von Zofingen nach Aarau (ohne Halt zwischen Olten und Aarau) möglich. Auch das S-Bahn-Angebot zwischen Aarau, Lenzburg und Zürich wird in den Hauptverkehrszeiten zu einem Halbstundentakt ausgebaut.

Weiter erlaubt der Vierspurausbau zusammen mit weiteren Ausbauprojekten einen Intercity-Viertelstundentakt zwischen Bern und Zürich. «Die zwei zusätzlichen Intercity-Züge pro Stunde halten jeweils in der sogenannten «Hauptplastrichtung» in Aarau, sprich in Richtung Zürich



Noch häufiger von Aarau nach Zürich und zurück: Ab Ende 2020 halten in den Hauptverkehrszeiten InterCity-Züge in Aarau.

am Morgen und in Richtung Bern am Abend», sagt Senekowitsch. Der Vierspurausbau Olten–Aarau ist zudem eine der wichtigsten Grundlagen für alle weiteren Angebotsausbauten im Personen- und Güterverkehr zwischen Bern, Olten und Zürich.

«SBB InfoCenter Eppenberg»



Besuchen Sie ab Mai 2015 unseren Projektaussstellungsraum auf dem Installationsplatz, Ecke Bahnstrasse/Schachenstrasse, in Eppenberg-Wöschnau. Das Projektteam empfiehlt, mit der Buslinie 3 ab Gretzenbach, Schönenwerd und Aarau anzureisen, bis Haltestelle «Wöschnau». **Öffnungszeiten siehe www.sbb.ch/eppenberg**

Kontakt & weitere Informationen

SBB AG

Projekte Region Mitte
Vierspurausbau Olten–Aarau
Bahnhofstrasse 12
4600 Olten

Telefon: 051 229 64 98

E-Mail: eppenberg@sbb.ch

Internet: www.sbb.ch/eppenberg

Impressum

Auflage: 9 500 Ex.

Herausgeber: SBB AG, Infrastruktur Kommunikation, Hilfigerstrasse 3, 3000 Bern 65, roman.marti@sbb.ch

Fotos: SBB **Gestaltung:** Designport GmbH, Zürich