

Eppenber News

Vierspurausbau Olten–Aarau



Liebe Anwohnerinnen und Anwohner,
liebe Bauinteressierte



Seit dem Tunneldurchstich im Februar 2018 ist einiges auf der Eppenberger Baustelle passiert: der Tunnelrohbau wurde erstellt, die drei Notausstiege stehen kurz vor der Fertigstellung und auch der Portalbereich in Gretzenbach mit seinem Rampenbauwerk hat sich sichtbar verändert.

Das Projekt ist nach wie vor terminlich und finanziell gut unterwegs.

Wir setzen auch weiterhin alles daran, die Einschränkungen für Sie so gering wie möglich zu halten.

In diesem Newsletter erfahren Sie unter anderem, welche Massnahmen wir umsetzen werden, um einen möglichst sicheren und ruhigen Bahnbetrieb im Eppenbergtunnel zu gewährleisten. Zudem zeigen wir Ihnen, welche Meilensteine das Projektteam bis im Frühling 2019 anstrebt.

Nun wünschen wir Ihnen eine spannende Lektüre und eine besinnliche Weihnachtszeit.

Herzliche Grüsse

Thomas Schweizer
Gesamtprojektleiter

Eppenber-Wöschnau bis Gretzenbach

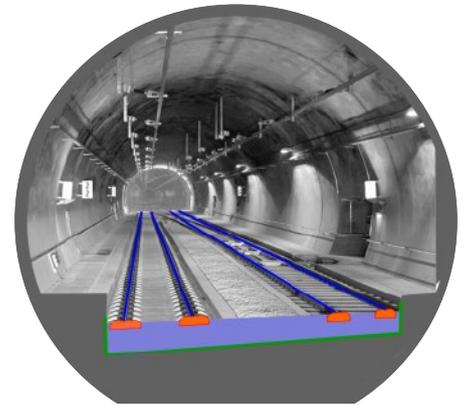
Einbau der Bahntechnik startet im März 2019.

Nachdem der Eppenbergtunnel von innen her ausgekleidet wurde, beginnt im Frühjahr 2019 die letzte Bauetappe: der Einbau der Bahntechnik. Lesen Sie hier, welche Massnahmen für einen sicheren und ruhigen Bahnbetrieb umgesetzt werden.

Bereits in der zweiten Hälfte 2017, als mit der Tunnelbohrmaschine die Tunnelausbrucharbeiten auf vollen Touren liefen, wurden die Bauarbeiten für die Bahntechnik im Tunnel ausgeschrieben. Diese Arbeiten wurden im ersten Quartal 2018 vergeben. Nun laufen die Arbeitsvorbereitungen. Bauherrschaft, Planer und Unternehmer bereiten derzeit die Ausführungsdetails und die Bauabläufe vor.

Die Arbeiten werden ab März 2019 in Angriff genommen. In dieser Phase werden sämtliche für den Betrieb und die Sicherheit der Bahnanlage notwendigen Ausrüstungen in den fertig gestellten Tunnelrohbau und seine technischen Gebäude eingebaut. Bei der bahntechnischen Ausrüstung werden die Fahrbahn, die Fahrleitungen, die Signale, Sicherheits- und Steuerungsanlagen eingebaut.

Gleichzeitig werden die Notausstiege und die technischen Gebäude mit den notwendigen Ausrüstungen für Stromversorgung, Schaltanlagen, Beleuchtung, Lüftung, Lifte, Türen, usw. versehen. In einem ersten Schritt wird die Fahrbahn erstellt. Im Innern des Tunnels wird diese eine sogenannte «feste Fahrbahn» – das heisst ohne Schotter – sein.

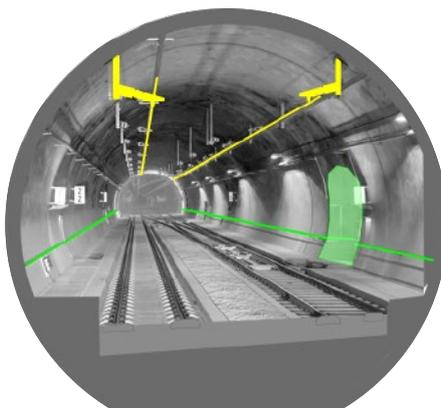


Feste Fahrbahn (ohne Schotter).

Dabei werden die Gleise auf einer festen Betonplatte eingebaut. Gegen unerwünschte Ausbreitungen von Erschütterungen durch den Bahnverkehr im Tunnelumfeld wird ein Masse-Feder-System eingebaut.

Neben den umfangreichen technischen Anlagen werden die Fahrleitungen montiert. Im Innern des Tunnels werden Deckenstromschienen zur Stromversorgung der Züge unter der Tunneldecke eingebaut. Im Gegensatz zu den Fahrleitungen im offenen Bereich werden dabei starre stromleitende Profile verwendet.

Im Innern des Tunnels sind nur wenige Anlage-
teile sichtbar. Der grösste Teil befindet sich in
den technischen Gebäuden und in den Notaus-
stiegen. Die Kabeltrassen welche die Verbindun-
gen zwischen den Anlagen sicherstellen befinden
sich in Kabelkanälen oder Hüllrohren in den sei-
tlichen Banketten. Im Tunnel sichtbar sind Sig-
nale sowie für die Sicherheit relevante Anlage-
teile wie Zugang zu den Notausstiegen,



**Fahrleitung, Deckenstromschienen, Handläufe und
Notausgang.**

Handläufe, welche im Notfall die Fluchtwege
anzeigen.

Der Einbau der Bahntechnik soll Mitte 2020 ab-
geschlossen werden, sodass in der zweiten Häl-
fte 2020 verschiedene Tests durchgeführt werden
können. Vor der Inbetriebnahme im Dezember
2020 wird zudem eine Probetriebsphase durch-
geführt.

Eppenbergs-Wöschnau bis Gretzenbach

Notausstiege kurz vor der Fertigstellung.

Zwei vertikale und ein horizontaler Notausstieg sorgen im Eppenbergstunnel für die nötige Sicherheit –
alle drei sind grösstenteils fertiggestellt.

Am 2. Februar 2018 konnten die Mineure den
erfolgreichen Durchstich am Eppenbergs feiern.
Nach gut einjähriger Vortriebsdauer war damit
ein bedeutendes Zwischenziel im Projekt erreicht.
Abseits vom Hauptgeschehen wurde parallel an
der sicherheitsrelevanten Erschliessung des
Haupttunnels gearbeitet – den Notausstiegen.

Entlang der Aarauerstrasse entstand bereits 2016
durch aufwendige Sprengarbeiten ein horizon-
taler, gut 95 Meter langer Notausstieg, der an-
schliessend mit einer Betonschale ausgekleidet
wurde. Zur Unterbringung von betriebstechni-
schen Anlagen wurde 2018 der Portalbereich
mit einem Technikgebäude ausgestattet und eine
Interventionsfläche für Unterhaltsarbeiten und
den Ereignisfall erstellt.



**Horizontaler Notausstieg an der Aarauerstrasse in
Schönenwerd.**

Beim Notausstieg Rotenhof in Schönenwerd
konnte nach erfolgreichem Abteufen des rund
62 Meter langen vertikalen Schachts per Anfang
dieses Jahres der unterirdische Anschluss an
den Haupttunnel realisiert werden. Nach erfolg-
ter Abdichtung mittels PVC-Folie (analog Haupt-
tunnel) wurde das Schachtbauwerk diesen Som-
mer bei idealen Wetterverhältnissen und dank
grosszügiger Unterstützung der direkt betroffe-
nen Bevölkerung innert weniger Tage mittels
Gleitschalung im 24h-Betrieb errichtet. Bis im
Frühling 2019 erledigt das Bauteam den Ab-
schluss der Rohbauarbeiten, damit planmässig
mit der bahntechnischen Ausrüstung begonnen
werden kann.



**Blick in den vertikalen Notausstiegsschacht in
Schönenwerd.**

Im Herbst 2018 an den Haupttunnel angeschlos-
sen wurde der rund 22 Meter tiefe, aber aufgrund
seiner Lage im Lockergestein in der Erstellung
nicht minder aufwendige Notausstieg Gretzen-
bach. Den auf Ende 2017 hochgezogene Schacht
konnte das Bauteam zudem Anfang Jahr mit
dem Technikgebäude ergänzen und die definiti-
ve Stahltreppe einbauen. Bis Ende Jahr werden
die Umgebungsarbeiten vorangetrieben.

Der Fluchtstollen an der Aarauerstrasse, sowie
die beiden Notausstiege in Schönenwerd und
Gretzenbach dienen im Abstand von zirka 800
Metern im Ereignisfall als Fluchtmöglichkeit und
gleichzeitig als Zugang für die Interventions-
kräfte.



Kopfgebäude des Notausstiegs in Gretzenbach.

Gretzenbach

Das Rampenbauwerk in Gretzenbach hat es in sich.

Seit rund einem Jahr wird zwischen dem Portal Gretzenbach und der Strassenunterführung Güterstrasse intensiv gebaut. Für die beiden Gleise, die aus dem Eppenbergtunnel kommen, entsteht eine Rampe. Im oberen Teil wird sie vom Gretzenbach unterquert, der in Richtung Aare fliesst.

Nach der Verlegung der Stammgleise Richtung Aare war im Oktober 2017 der Weg frei für den Bau des Rampenbauwerkes zwischen dem Portal Gretzenbach und der Strassenunterführung Güterstrasse. Mittels Spundwänden erfolgte die Baugrubensicherung gegen die Stammlinie, so dass der Aushub und die Erstellung des Rampentrogges ohne Behinderung durchgeführt werden konnte. Im oberen Teil des Rampenbauwerkes musste auch noch der Bachlauf des Gretzenbaches in das Bauwerk integriert werden.

Dazu wurde der Bachlauf in einer früheren Phase in provisorischen Stahlrohren unter den Gleisen hindurchgeführt und jetzt in einer Betonkonstruktion inklusive einer Fischtreppe als durchgängiges Bauwerk fertiggestellt. Angrenzend an das Rampenbauwerk wurde noch der Interventionsplatz mit einer Rampe als Zugang zum Portal realisiert.



Drohnenaufnahme vom Rampenbauwerk in Gretzenbach mit Blick in Richtung Eppenbergtunnel.

Olten

Einfahrt Bahnhof Olten ist bereit für das vierte Gleis.

Östlich des Bahnhofs Olten hat das Bauteam unter anderem Strassenunterführungen verlängert, Trassen verschoben und gar eine 510 Tonnen schwere neue Unterführung eingebaut. Alle diese Arbeiten dienen der Vorbereitung für das neue vierte Gleis, das im April 2019 in Betrieb gehen wird.

Im 2018 wurde in Olten intensiv für die Vorbereitung des vierten Gleises in der Einfahrt zum Bahnhof Olten gebaut. Dafür wurde die Strassenunterführung Tannwaldstrasse verlängert und der Tunnel Tannwald um ein Gleis erweitert. Die Verlegung von zwei Übertragungsleitungen über alle Hauptgleise forderte das Bauteam besonders heraus, da aus Sicherheitsgründen viel in der Nacht und am Wochenende gearbeitet werden musste. Durch den Bau dieses zusätzlichen Gleises ist auch der Gleisverlauf zum Hauensteintunnel betroffen. In zwei längeren Einspurphasen wurde das ganze Trasse verschoben und das Gleis mit der Fahrleitung neu erstellt. Dabei musste auch eine Unterführung komplett neu erstellt und eingeschoben werden. Dieses 510 Tonnen schwere Betonbauwerk wurde neben der bestehenden Unterführung (Tannwaldstrasse Nord) auf zwei Stahlträgern erstellt und ein

Blech zwischen Beton und Stahlträger eingebaut. Mittels hydraulischen Pressen wurde die Konstruktion am 21. Juni 2018 in drei Stunden um rund 12 Meter an den definitiven Platz gerückt. Auch der Weichen-/ Gleisbau war intensiv indem diese Arbeiten genau abgestimmt mit dem Baumeister für den Tiefbau und den anderen Bauteams der SBB erfolgen mussten. Neben den Gleisen wurden 13 neue Weichen, oft an Wochenenden und in Nachtarbeit, eingebaut. Seit dem 26. Oktober 2018 sind alle Gleise in diesem Bereich wieder uneingeschränkt befahrbar.

Aktuell wird ein altes Stellwerk teiltrückgebaut und in eine Technikkabine umgewandelt. Zudem müssen im kommenden Winter das Trasse noch fertiggestellt und eine Stützmauer ergänzt werden. Im März 2019 kommen dann die Bauteams der

SBB wieder in Einsatz und erstellen die restlichen Gleise und Weichen, damit der neue Gleisabschnitt im April 2019 in Betrieb genommen werden kann. Damit sind die Voraussetzungen für zusätzliche Züge auf dieser Achse und einen stabilen Fahrplan geschaffen.



Drohnenaufnahme der Unterführungen Tannwaldstrasse Nord (unten) und Süd (oben).

Projekt-Meilensteine in den Gemeinden rund um den Eppenbergtunnel.

AUSBLICK HERBST 2018 BIS FRÜHLING 2019

Aarau

Keine Arbeiten geplant

Eppenberg-Wöschnau

- Teil-Rückverlegung Aarauerstrasse
- Versetzen der Lärmschutzelemente an Stützmauern
- Trassenbau

Schönenwerd

- **Einspurtunnel Wöschnau**
 - Betonarbeiten
- **Eppenbergtunnel**
 - Innenausbau bis März 2019
 - Umgebungsarbeiten bei den Notausstiegen
 - Einbau Bahntechnik
 - Schliessung Lücke beim Tagbautunnel
 - Teil-Rückverlegung Aarauerstrasse

Gretzenbach

März 2019

- Abschluss Rohbauarbeiten
- Umgebungsarbeiten beim Notausstieg
- Start Einbau Bahntechnik Eppenbergtunnel

Sommer 2019

- Abschluss Fertigstellungsarbeiten mit Rückbau der Installationen

Däniken

Frühling 2019

- Start Arbeiten Rampe Bahnhofplatz

Dulliken

Frühling 2019

- Bau ergänzende Lärmschutzwand Dulliken-Olten

Ab Mai 2019

- Vorbereitungsarbeiten Verlegung Lärmschutzwand Dammweg

Bis Sommer 2019

- Bauarbeiten entlang Niederämterstrasse

Olten

März-Juli 2019

- Verschiedene Gleis- und Weichenumbauten Olten Ost

April 2019

- Inbetriebnahme 4. Gleis Einfahrt Olten

SBB InfoCenter Eppenberg



Besuchen Sie unseren Projektausstellungsraum auf dem Installationsplatz, Ecke Bahnstrasse/Schachenstrasse, in Eppenberg-Wöschnau. Wir empfehlen, mit der Buslinie 3 ab Gretzenbach, Schönenwerd und Aarau anzureisen, bis Haltestelle Wöschnau.

Öffnungszeiten siehe
www.sbb.ch/eppenberg

Kontakt & weitere Informationen

SBB AG

Infrastruktur, Multiprojekte Olten
Projekt Eppenberg
Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten

Telefon: 051 229 64 98

E-Mail: eppenberg@sbb.ch

Internet: www.sbb.ch/eppenberg

Online-Newsletter

Möchten Sie die «Eppenberg News» künftig zusätzlich per E-Mail erhalten? Dann melden Sie sich für den kostenlosen Newsletter an unter www.sbb.ch/eppenberg
> **Anmeldeformular Newsletter.**

Impressum

Herausgeberin: SBB AG, Kommunikation
Infrastruktur, Hilfikerstrasse 3, 3000 Bern 65
Layout: Designport GmbH, Zürich
Auflage: 9 500 **Fotos:** SBB

Erleben Sie den Tunnel und den Einbau der Bahntechnik!

Jetzt für
Tunnelführung
anmelden:
sbb.ch/eppenberg
> **Baustellen-
besuch**

