

Doppelspurausbau Cham–Rotkreuz.



Angebotsverbesserungen ab Dezember 2008.

Angebotsverbesserungen ab 2008.

Nachdem der Kanton mit der SBB eine wesentliche Angebotsverbesserung auf der S1 verwirklichen wollte, war der Ausbau zur Doppelspur notwendig. Die Kundinnen und Kunden der SBB profitieren deshalb ab Dezember 2008 von folgenden Angeboten:

- neu ein 15-Minuten-Takt der S1 von Baar bis Rotkreuz
- neu der 30-Minuten-Takt der S1 zwischen Rotkreuz und Luzern und damit die halbstündliche Erschliessung des Rontals
- neu profitieren die Kundinnen und Kunden zusätzlich jede halbe Stunde von einem guten Anschluss in Luzern von der S1 auf die S8 (nach Sursee)

Die hohe Erschliessungsqualität im Fernverkehr bleibt dank der Doppelspur bestehen:

- 30-Minuten-Takt zwischen Luzern–Zug–Zürich
- Verdichtungszüge in Pendlerzeiten mit Halt in Zürich Enge
- verbesserte Fahrplanstabilität

Bestehende Haltestelle Zythus.



Das Projekt.

Die Strecke Cham–Rotkreuz ist heute nur einspurig befahrbar und bildet damit einen Engpass für Fahrplanerweiterungen auf der Linie S1 der Stadtbahn Zug und auf der Bahnlinie Zürich–Luzern. Mit dem Bau einer Doppelspur kann die SBB das Angebot auf dieser Strecke erheblich verbessern.

Das Projekt Doppelspurausbau umfasst:

- den Bau eines zweiten 3,4 km langen Gleises östlich des bestehenden Gleises zwischen Cham und Rotkreuz bis vor die Kurve Freudenberg
- die Koordination mit der ordentlichen Lärmsanierung im betroffenen Streckenabschnitt
- die Ergänzung der Stadtbahnhaltestellen Chämleten und Zythus der Stadtbahn Zug mit einem zusätzlichen Perron, der je über eine Treppe und eine Rampe erschlossen wird
- Landerwerb und Anpassungen an Anlagen Dritter

Die neuen Perrons entsprechen dem Standard der bestehenden Perrons der Stadtbahn Zug. Sie sind 150 m lang und 3 m breit. Im zentralen Bereich wird eine rote Leitmauer das Erscheinungsbild prägen. Bei den Treppenaufgängen sind die Perrons überdacht. Sie sind mit den Kundeninformationen und einem Billettautomaten ausgerüstet.

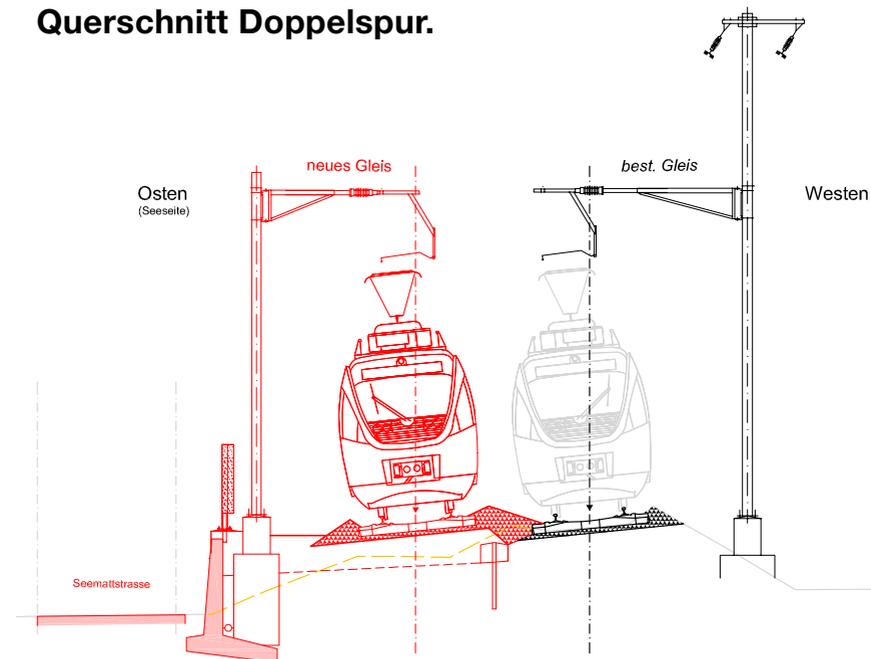
Für das Trasse des zweiten Gleises sind diverse Stützmauern und Dammerweiterungen notwendig:

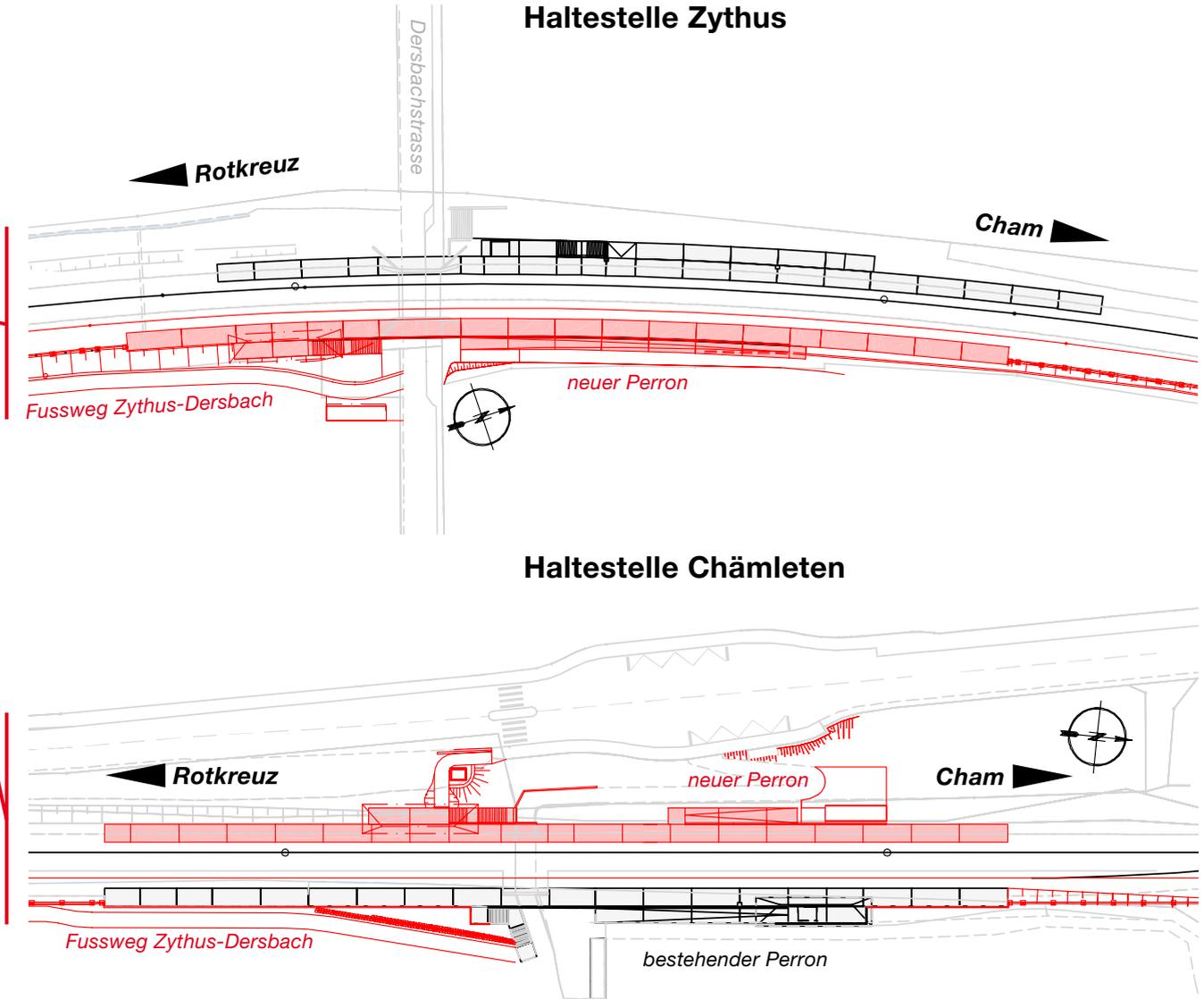
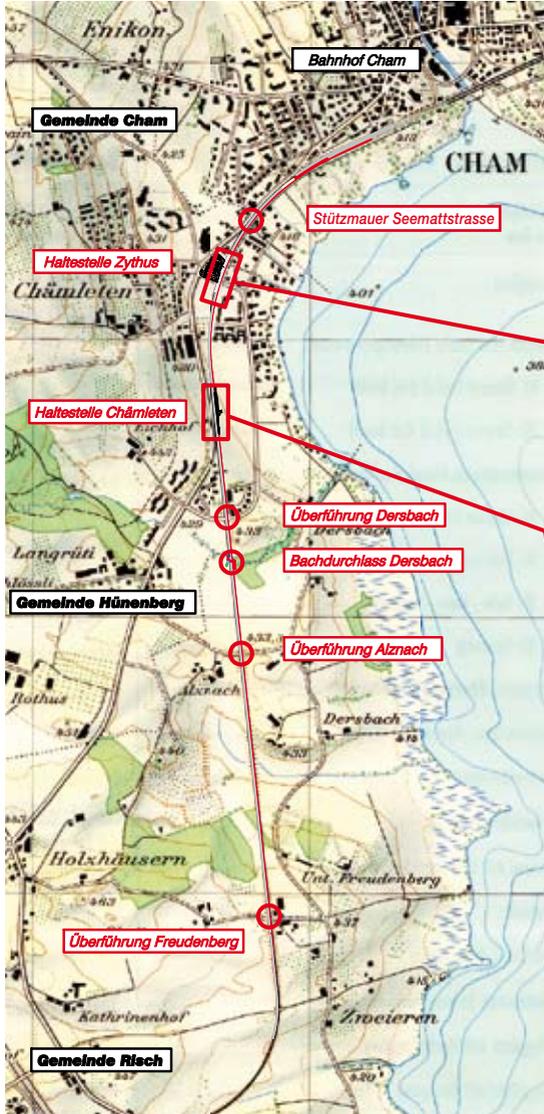
- Stützmauer und neue Brücke Freudenberg
- Dammerweiterung Alznach
- Stützmauer bei Brücke Alznach
- neuer Bachdurchlass Dersbach
- Stützmauer bei Brücke Dersbach

- Dammerweiterung Chämleten-Zythus
- Stützmauer Seemattstrasse
- Verschiebung Mauer Solitude in Cham

Ist das Trasse gebaut wird es noch mit Bahntechnik ausgestattet. Dazu gehören Schotter, Schwellen, Gleise und Weichen, Fahrleitungsanlage, Signale, Kabelleitungen.

Querschnitt Doppelspur.





Lärmschutz.

Mit dem Doppelspurausbau zwischen Cham und Freudenberg bei Rotkreuz werden östlich der Gleise Lärmschutzwände auf dem Abschnitt Cham West-Hünenberg gebaut. Auf einer Länge von über einem Kilometer erstellt die SBB maximal anderthalb Meter hohe Wände,

mit denen die Anwohnerinnen und Anwohner von einem Teil des Bahnlärms zukünftig entlastet werden. Dieses Projekt ist Teil der ordentlichen Lärmsanierung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und auf diesem Abschnitt an den Doppelspurausbau gekoppelt.

Fotomontage Stützmauer und Lärmschutzwand Seemattstrasse.



Umwelt.

Mit dem Bau der Doppelspur sind unweigerlich Eingriffe in die Landschaft verbunden. Als Ausgleichsmassnahmen bzw. für einen möglichst umweltverträglichen Bauablauf hat die SBB folgende Massnahmen vorgesehen:

- Alle eingesetzten Maschinen und Geräte sind mit Russpartikelfiltern ausgerüstet.
- Ein Entsorgungskonzept regelt den umweltverträglichen Umgang mit Abfällen.

- Die neuen Böschungen werden mit regionalen Vegetationstypen begrünt und bieten mit dem Einsatz sogenannter Steinlinsen spezielle Lebensräume für Eidechsen.
- Die gerodeten Waldflächen werden in unmittelbarer Umgebung ersetzt. Für die Wiederaufforstung werden einheimische standortgerechte Gehölze verwendet.
- Während der Bauzeit wird eine Umweltbaubegleitung eingesetzt.

Einschränkungen während der Bauzeit.

Bauen bringt immer auch Umtriebe und Einschränkungen mit sich. Bitte beachten Sie deshalb folgende Hinweise: Für den Bau der Doppelspur muss der Geh- und Fahrradweg im Bereich Seemattstrasse/Solitude mitbenutzt werden. Eine Umleitung wurde geprüft, ist aber leider nicht machbar. Die Baustellenzufahrt und der Fuss-/Radweg werden deshalb durch eine Abschränkung

getrennt. Die Streckenführung wird für Fussgänger und Radfahrer auch während der Bauzeit offen und gut beschildert sein. Einige der Arbeiten werden aus Sicherheitsgründen nachts stattfinden. Über die genauen Termine informieren wir Sie rechtzeitig. Die SBB und die Bauunternehmen bemühen sich, die Einschränkungen so gering wie möglich zu halten.

Kosten.

Die Gesamtinvestitionen belaufen sich auf rund 45 Millionen Franken. Die Kosten für die Doppelspur betragen 37 Millionen Franken. Die restlichen acht Millionen Franken sind für den Landerwerb bzw. für die baulichen Ergänzungen der beiden Haltestellen der Stadtbahn Zug vorgesehen. An den Gesamtkosten beteiligt sich der Kanton Zug mit 20 Millionen Franken.

Kontakte.

Oberbauleitung
Projekt Management Luzern
Pius Bregy
Tel. 051 227 26 42
Mail: pius.bregy@sbb.ch

Mediensprecherin SBB
Rahel Koerfgen
Medienstelle Zürich
Tel. 051 222 21 36
Mail: rahel.koerfgen@sbb.ch

Internet: www.sbb.ch/bahnausbauten

Meilensteine und Terminplan.

- Spatenstich und Beginn der Bauarbeiten im Mai 2007
- bis Juni 2007 Baupisten und Installationsplätze
- bis Juni 2007 Neubau Mauer Solitude in Cham
- ab September 2007 Stützmauer Seemattstrasse
- bis Ende 2007 vor allem Dammschüttungen, Stützmauern, Trasseebau
- ab 2008 Ergänzung der Haltestellen Chämleten und Zythus, Bau der Lärmschutzwände
- bis Mai 2008 Fertigstellung Stützmauer Seemattstrasse
- bis Mitte 2008 Ende der Tiefbauarbeiten
- ab Mitte 2008 Bahntechnik-ausrüstung des zweiten Gleises und der Haltestellen
- neues Angebot ab Fahrplanwechsel Dezember 2008

Höchstleistung im Team!

Im Mai 2005 wurden die Aktivitäten für diesen Doppelspurausbau gestartet. Neue Fahrplanideen auf dem ausgelasteten Netz der Stadtbahn Zug gaben den Ausschlag für dieses Projekt. Viele Arbeitsgruppen zu Themen wie Angebot, Finanzierung, Infrastruktur wurden in Gang gesetzt. Dem heutigen Zeitgeist entsprechend musste es schnell und günstig gehen: Halbe Zeit und halbe Kosten war der Slogan.

2 Jahre später stehen wir vor dem Baubeginn – eine Höchstleistung! Denn normalerweise ist in solch dicht besiedelten Gebieten für ein neues Gleis mit mindestens 4 Jahren bis zur Baureife zu rechnen.

Wie war das möglich?

In Fachschriften für die Bereiche Sport bis Wirtschaft ist zu lesen, dass heute Grundwerte wie Vertrauen, Respekt, gegenseitige Wertschätzung, Toleranz und offene Kommunikation unabdingbar sind für gute Teamleistungen und Erfolg. Zu unserem Team zähle ich die Planer und Fachleute von SBB Projektmanagement, Personenverkehr und Trassenmanagement sowie die externen Ingenieure, die Partner des Kantons Zug, die Gemeinden Cham, Hünenberg und Risch, die betroffenen Anwohner, und neu auch die ausführenden Unternehmer. Ihnen allen gratuliere und danke ich für die kooperative Zeit im Sinne der erwähnten Grundwerte. Wir haben gezeigt, dass Höchstleistungen als Teamleistung entstehen! Machen wir weiter so!

András Özvegyi
Gesamtprojektleiter

Gesamtprojektleiter SBB
Projekt Management Luzern
Andras Özvegyi
Tel. 051 227 28 37
Mail: oezvegyi@sbb.ch