

Bald schienenfreie Zugänge in Küssnacht am Rigi und Malters

Wegen stark gestiegener Frequenzen in den Bahnhöfen Küssnacht am Rigi und Malters in der Agglomeration Luzern werden Mittelperrons mit schienenfreien Zugängen erstellt. Dadurch erübrigen sich die derzeitigen, nicht ungefährlichen Zugänge über die Gleise.

Umbau in Küssnacht am Rigi

Der Linie Luzern – Immensee drohte Anfang der 1990er Jahre die Einstellung, weil die SBB angesichts geringer Frequenzen die Stilllegung prüften, um umfangreiche, dringend notwendige Sanierungsarbeiten an Tunneln und Anlagen zu vermeiden. Nach Protesten aus der Region rangen sich die SBB zu einer Weiterführung des Betriebs durch. Vor allem der Musegg-Tunnel zwischen Güttsch und Würzenbach musste aufwendig saniert werden. Zwei Jahre war der Zugverkehr eingestellt. Im Bahnhof Küssnacht am Rigi wurde eine Billiglösung mit Publikums- und Sicherungsanlagen von einfachstem Standard realisiert.

Als regionale Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr vernetzt Küssnacht am Rigi die umliegenden Gemeinden der Kantone Schwyz, Zug und Luzern. Zwischen 1999 und 2008 hat sich die Zahl der Reisenden laut Frequenzerhebungen der SBB verdoppelt. Ein verbessertes Zugangebot und neue Buslinien trugen dazu bei. Seit 2008 führen fünf Buslinien zum Bahnhof Küssnacht am Rigi. Die heikle Situation mit nicht schienenfrei zugänglichem Mittelperron ist darum nicht länger tragbar. Deshalb werden nun umfangreiche Umbauarbeiten in Angriff genommen. Kernstück ist ein 220 m langer, teilweise überdachter Mittelperron mit 55 cm Höhe, der ab dem Bushof über eine Personenunterführung mit Treppen, Rampen und Lift erreichbar sein wird. Neu hinzu kommt auch ein Direktzugang von der Nordseite des Bahnhofs her über eine Treppe ab der Haltikerstrasse. Mit dem schienenfreien Zugang für Reisende werden in Zukunft auch gleichzeitige Zugseinfahrten möglich.

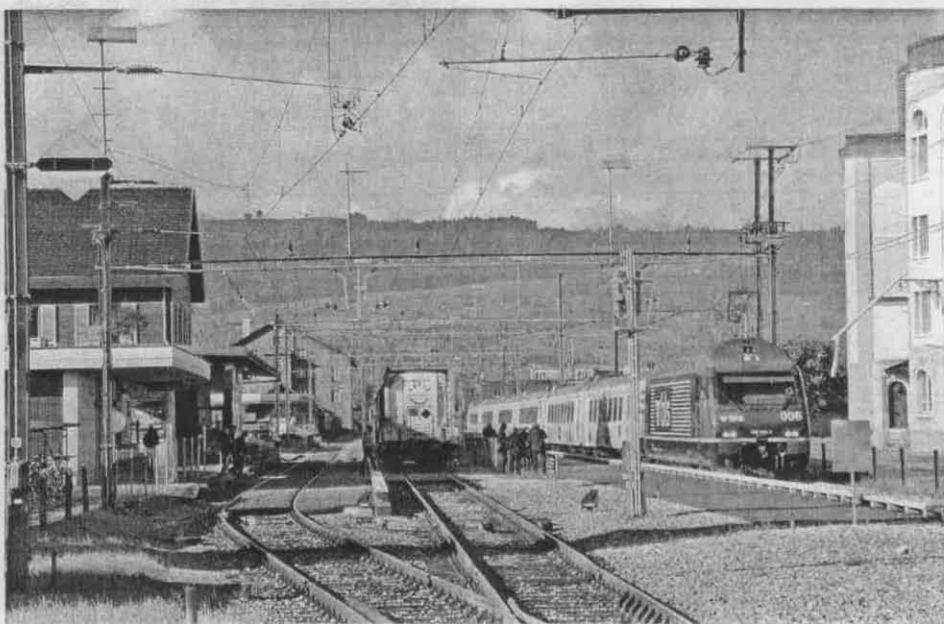
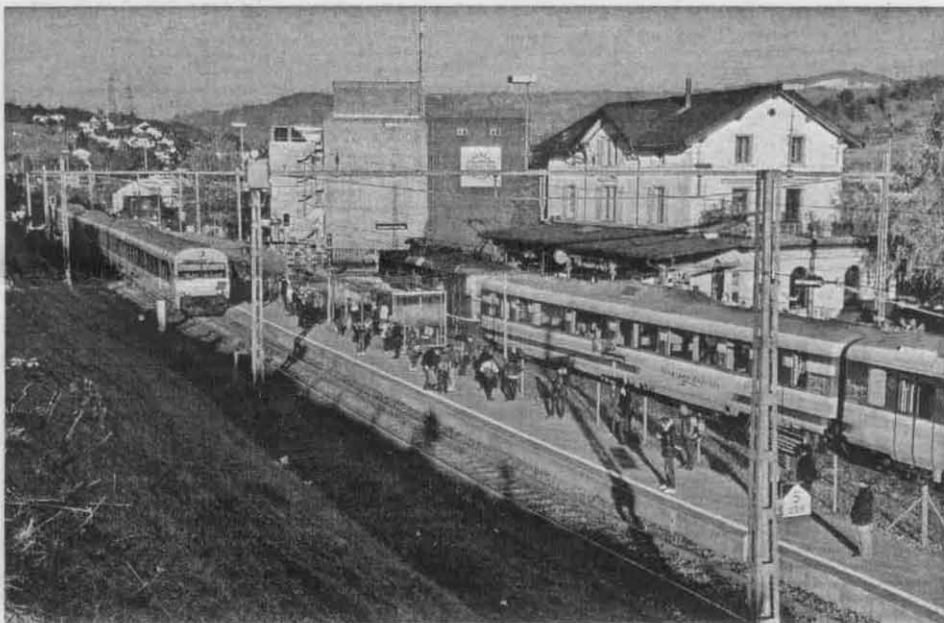
Der neue überdachte Bushof erhält sieben Halteplätze; die Busse wenden nicht mehr auf dem Bahnhofplatz, sondern fahren um das Bahnhofsgebäude herum. Ein „Kundencenter“ und überdachte Veloabstellplätze werden erstellt. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2011 sollen Perron, Unterführung

und Bushof betriebsbereit sein. Bis Mitte 2012 finden auf dem Bahnhofplatz letzte Belags- und Markierungsarbeiten statt.

Die Kosten belaufen sich auf rund 10 Millionen Franken. Der Bezirk Küssnacht übernimmt 65 % der Kosten; die SBB tragen 35 %. Die Vorlage wurde 2008 an der Urne mit 78 % Ja-Stimmen angenommen. Zum Zeitpunkt der Abstimmung kannte der Kanton Schwyz noch keine finanzielle Beteiligung für Bahnhofsneubauten, weshalb der Bezirk einspringen musste. Dass es nun endlich vorwärtsgeht, ist nicht zuletzt auch engagierten Einwohnern zu verdanken, die seit mehr als zehn Jahren in einer Interessengemeinschaft für einen zeitgemässen Bahnhof kämpfen.

Umbau in Malters

Die Zahl der ein- und aussteigenden Reisenden in Malters hat sich, so die SBB, seit 2004 dank verbessertem Fahrplanangebot von 700 auf derzeit 2100 Personen pro Tag fast verdreifacht. Eine Modernisierung des zentral gelegenen Bahnhofs ist daher nötig. Verglichen mit der derzeitigen Billiglösung mit einem nicht schienenfrei zugänglichen Mittelperron und Hilfskanten werden Komfort und Sicherheit deutlich verbessert. Ein neues Stellwerk und neue Signale erhielt der Bahnhof Malters schon vor einigen Jahren, darum sind in diesem Bereich nur geringe Anpassungen nötig. Für den Umbau der Publikumsanlagen fehlte seinerzeit das Geld. Die Umbaukosten belaufen sich auf 15 Mil-



Oben: In Küssnacht am Rigi sind derzeit keine gleichzeitigen Einfahrten möglich. Der Voralpen-Express Richtung Arth-Goldau steht deshalb bereits am Hausperron, als am nur über eine Gleisquerung erreichbaren Mittelperron der Zug der Gegenrichtung einfährt (Foto: M. Rellstab, 27. Oktober 2010).

Unten: RE 3315 mit Re 465 006 und „Kambly-Wagen“ am 21. Oktober 2010 beim Halt in Malters. Um zum Regio-Express auf Gleis 3 zu gelangen, müssen die Reisenden im derzeitigen Zustand des Bahnhofs die Gleise 1 und 2 überschreiten (Foto: M. Rellstab, 21. Oktober 2010).

Küssnacht: Chaos der Verbunde

Im Bahnhof Küssnacht am Rigi steht in den nächsten Monaten ein grosser Umbau an. Auf eine „Baustelle“ der anderen Art trifft man am Billettautomaten. Der Bahnhof liegt im Schnittpunkt gleich dreier Tarifverbunde. Je nach Fahrtrichtung erwirbt der Kunde ein Billett des Tarifverbundes Passepartout (Richtung Luzern), des Tarifverbundes Schwyz (Richtung Arth-Goldau), des Tarifverbundes Zug (Bus Richtung Rotkreuz) oder, wenn der Zielort ausserhalb dieser Gebiete liegt, ein gewöhnliches Billett des nationalen Verkehrs. Selbstverständlich haben die beiden Mini-Verbunde Zug und Schwyz und der grössere Passepartout-Verbund komplett unterschiedliche Angebote und Tarifvorschriften.

Die Automaten (und erst recht die Kunden) sind mit dieser Vielfalt heillos überfordert. Das beginnt bei den Einzelbilletten: Sie heissen in der ganzen Schweiz so, nur der Passepartout-Verbund verwendet den Begriff „Zonen-Billett“. Das frühere Retourbillett heisst nun Tageskarte und ist, wie es der Name sagt, einen ganzen Tag lang gültig. Man muss die Karte nicht entwerfen, es sei denn man erwirbt sie im Vorverkauf. Reist man hingegen statt nach Luzern nach Arth-Goldau und zurück, muss man keine Tageskarte, sondern eine „Zweifahrtenkarte“ kau-



Rätselraten am Billettautomaten: Welchen Verbund soll man für die zwölfminütige Fahrt von Küssnacht nach Arth-Goldau wählen? Richtig ist die obere Taste; drückt man den unteren Button, wird ein Billett über Rotkreuz – Zug aufbereitet (Foto: M. Rellstab).

fen und diese in jedem Fall abstempeln. Zuerst muss sich der Kunde aber entscheiden, ob er als „Reiseweg“ den Tarifverbund Schwyz oder den Tarifverbund Zug (siehe Bild) wählen will. Und wer von Küssnacht nur ins nahe Meggen reist, den fragt der Automat, ob er „via Küssnacht – Meggen“ oder vielleicht doch „via Luzern“ fahren wolle. (mr)

tionen Franken. 60 % der Kosten trägt der Kanton Luzern, je 20 % übernehmen die Gemeinde Malters und die SBB.

Am 21. Oktober 2010 wurde mit den Bauarbeiten begonnen. Das Herzstück bilden ein neuer, 230 Meter langer, teilweise überdachter Mittelperron mit transparenter Wartehalle und eine Personenunterführung. Sowohl der Mittelperron als auch der Zugang werden für Mobilitätsbehinderte konform und stufenfrei gebaut. Die Gleise müssen nicht mehr überquert werden. Damit werden künftig gleichzeitige Zugeinfahrten aus beiden Richtungen möglich. Dadurch profitieren die mehr als 6000 Einwohner der Agglomerationsgemeinde ab Dezember 2011 in den Hauptverkehrszeiten von drei Verbindungen pro Stunde nach und ab Luzern. Aus Gründen der Fahrplanstabilität halten zurzeit noch nicht alle Regio-Express-Züge in Malters.

Zuerst werden der Güterschuppen und die alte Rampe abgebrochen. Anstelle des Güterschuppens entstehen zusätzliche Parkplätze. Entfernt wird auch die einstige Stellwerkkabine beim Gleis 1, die heute als Warteraum dient und bereits ab 15 Uhr geschlossen ist. Das Aufnahmegebäude, das einen Coiffeursalon beherbergt, bleibt bestehen. Neue Veloabstellplätze und ein überdachtes „Kundencenter“ mit Billettautomat und Kiosk ergänzen das Angebot. (sbb/ob/mr)

Zentralbahn-Ausbau in Luzern auf Kurs

Die Meterspurlinie von Luzern nach Hergiswil Matt wurde in den letzten Jahren teilweise auf Doppelspur ausgebaut. Es fehlen noch der Abschnitt Luzern – Kriens Mattenhof und ein kurzes Stück bei Hergiswil Matt. Der Engpass im Raum Luzern wird bis Dezember 2013 behoben. Mit dem Durchstich des Allmendtunnels wurde am Nachmittag des 26. Oktober 2010, nach acht Monaten Bauzeit, ein wichtiges Etappenziel beim Bau der Tieflegung Luzern erreicht.

Zwischen der Station Kriens Mattenhof und dem Bahnhof Luzern entsteht eine grossenteils unterirdisch verlaufende, zweigleisige

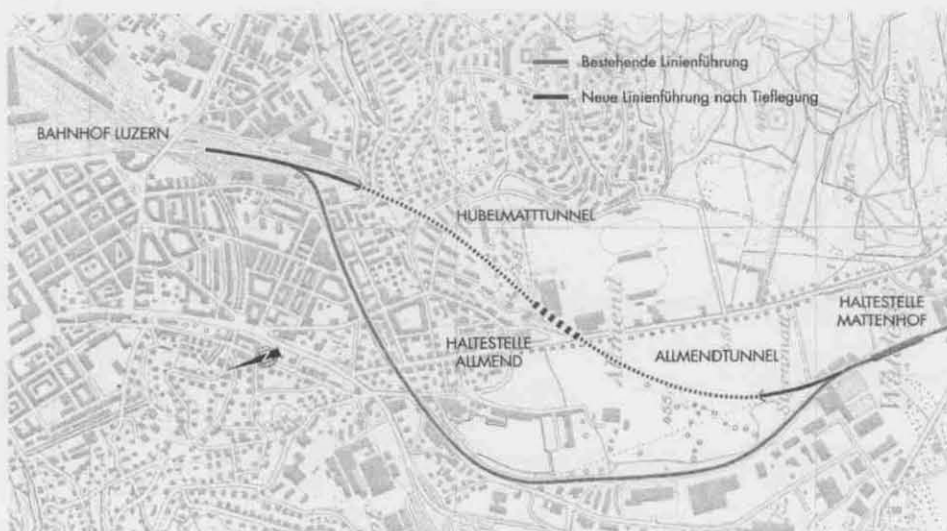
Neubaustrecke. Das bestehende eingleisige Trasse, das durch dicht besiedeltes Stadtgebiet verläuft und mehrere Bahnübergänge aufweist, wird für andere Nutzungen frei.

Über eine Rampe, die nördlich der Station Mattenhof von der bestehenden Strecke abweicht, gelangen die Züge in den Allmendtunnel, der die Allmend in Richtung Messe unterquert. Eine neue Haltestelle erschliesst das Messegelände ideal. Anschliessend mündet die Strecke unmittelbar in den Hubelmatttunnel und kommt im Bereich des ehemaligen Brünigbahn-Depots wieder ans Tageslicht. Von dort aus wird die Strecke in

den Bahnhof Luzern eingeführt. Der Allmendtunnel, die Haltestelle Allmend und der Hubelmatttunnel bilden zusammen einen gut 1,3 km langen Abschnitt, der durchgehend unterirdisch verläuft.

Um beim Bau des 470 m langen Allmendtunnels dem schwierigen Untergrund mit hohem Grundwasserspiegel zu trotzen, hatten sich die Bauherrschaft und die Totalunternehmerin Implenia auf eine in der Schweiz selten angewandte Bauweise geeinigt: das Deckelbauverfahren unter Druckluft. Hierbei werden nach einem Voraushub zuerst die Spundwände eingebaut und die Tunneldecke betoniert. Die Ausbrucharbeiten fanden anschliessend unter der Tunneldecke statt. Um das Grundwasser von der Baustelle fernzuhalten, wurde diese unter Überdruck von 0,57 bis 0,71 bar gesetzt. Die Arbeiter mussten die Baustelle über eine Personenschleuse betreten und sich dort während zwei bis drei Minuten an den Druck im Tunnel anpassen. Für die Dekompression nach Arbeitsende war gar ein Aufenthalt bis 30 Minuten erforderlich. Die Tunneldecke wurde mit einer Auflast beschwert, um zu verhindern, dass sie sich wegen des Drucks von unten anhebt (siehe Bild rechts oben).

Im Hubelmatttunnel (Länge 554 m) ist der Ausbruch der Kalotte, des oberen, runden Teils des Tunnelprofils, beendet. Anders als



Die neue Linienführung folgt ab Kriens Mattenhof nahezu der Luftlinie zum Bahnhof Luzern (Zeichnung: pd).