



Bezirksrätin Carole Mayor wünscht: «Die Züge sollen künftig in Küssnacht kreuzen.» Fotos: avd



So wird der neue Bahnhof Küssnacht bald aussehen: vorne der Mittelperron, hinten neben dem WC-Häuschen der Busperron. Visualisierung: zvg

Küssnacht: Beim Bahnhof erfolgte der Spatenstich

«Was lange währt, wird endlich gut»

Zusammen mit Vertretern aus Politik, Verkehrswesen und Interessengemeinschaft feierten Bezirk und SBB am letzten Mittwoch den Spatenstich zum Bahnhofprojekt.

VON ALEX VON DÄNIKEN

Bezirksrätin Carole Mayor begrüßte die Anwesenden am Ort des Geschehens, dem Bahnhof Küssnacht, und übergab das Wort gleich Ernst Eugster, «ein Mitstreiter erster Stunde.» Der Key Account Manager der SBB-Abteilung Infrastruktur begann seine Ansprache mit: «Was lange währt, wird endlich gut.» Damit sprach er allen Beteiligten aus den Herzen. So erinnerte Eugster daran, dass Anfang der 1990er-Jahre über eine Schliessung des Bahnhofs nachgedacht wurde. Das Projekt LuKI (Luzern-Küssnacht-Immensee) verhinderte dies. So wurden auf dieser Strecke Brücken, Tunnel und Stellwerk erneuert. «Und dann folgte der Streitpunkt Mittelperron», sagte Eugster. Allen voran die IGöV verlangte mit Beharrlichkeit einen sicheren Bahnübergang. Die SBB suchten derweil nach anderen Lösungen. Erst

als sich auch der Bezirksrat für den Mittelperron einsetzte und weitere Busverbindungen für mehr Passagieraufkommen sorgten, ging es vorwärts. «Vor allem das Ja der Küssnachter an der Abstimmung war für die SBB Verpflichtung und ein starkes Zeichen der Verbundenheit der hiesigen Bevölkerung zum öffentlichen Verkehr.»

Andere Rahmenbedingungen als in Malters

Nach dem Spatenstich, bei dem Mayor und Eugster mit Bezirksrat Josef Heiner und SBB-Gesamtprojektleiter Stefan Betschart ein Gleisstück anheben, traf sich die Delegation im kleinen Saal des Zentrums Monséjour wieder. Dort hielt Carole Mayor einen kurzen Rückblick. Als sie – kaum als Bezirksrätin gewählt – sich des Bahnhofprojekts annahm, zweifelte sie zuerst an der Mehrheitsfähigkeit des Projekts. Mit zunehmendem Fortschritt wuchs jedoch die Zuversicht, einen wichtigen Schritt für die öV-Anbindung Küssnachts zu unternehmen. Die Bezirksrätin nahm auch zur Kritik Stellung, die SBB trügen nur einen Drittel zu den Kosten bei: «Wir sind froh, dass die SBB überhaupt so viel übernehmen.» Die Finanzierung sei über-



SBB-Gesamtprojektleiter Stefan Betschart gibt einen Überblick auf das Bahngelände. Nicht im Bild: Der Velounterstand an der Allmigstrasse.

haupt immer unterschiedlich. So begann die Luzerner Gemeinde Malters schon früher mit dem Ausbau ihres Bahnhofs. Hier zahlt allerdings der Kanton einen Beitrag. «Für uns in Küssnacht heisst das, dass wir ein entsprechendes Gesuch vorbereitet haben. Wir hoffen, dass der Kanton Schwyz einen Beitrag sprechen wird», so Mayor weiter. Zum Schluss ihrer Rede unterstrich Mayor nochmals die Wichtigkeit des Ausbaus und dankte allen Stimmbürgern und allen Involvierten.

Gleichzeitige Zugseinfahrten wären möglich

SBB-Gesamtprojektleiter Stefan Betschart erläuterte kurz, weshalb der Ausbau nötig ist: «Küssnacht boomt. Die Passagierzahlen steigen stetig. Deshalb werden die Platzverhältnisse immer enger.» Dann gab Betschart den aktuellen Projektstand preis (siehe Box oben). Laut Stefan Betschart sind nach dem Um- und Ausbau gleichzeitige Zugseinfahrten möglich, «das kommt aber auf den Fahrplan an.»

Projektstand

- Baubewilligung erteilt
- Keine Einsprachen
- Kein Landerwerb notwendig
- Bauarbeiten vergeben
- Beweissicherung in der unmittelbaren Umgebung folgt

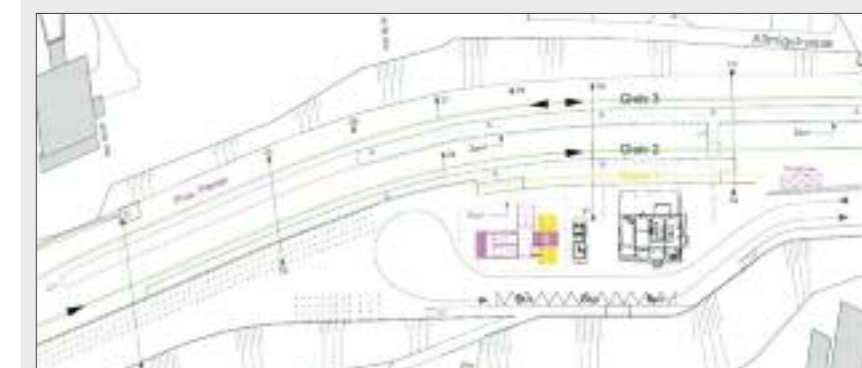
Seit Mitte Oktober laufen vorgezogene Arbeiten der neuen Meteorwasserleitung. Am Montag, 13. Dezember 2010 erfolgt der offizielle Baubeginn.

Nachtarbeitsphasen zu rechnen; etwa wenn Arbeiten beim Mittelperron, an den Gleisen oder der Fahrleitung anstehen. «Wir werden die Anwohner diesbezüglich mit monatlichen Infoschreiben auf dem Laufenden halten», sagte Betschart. Ebenfalls Kontakt mit den Anwohnern wird wegen der Beweissicherung aufgenommen. Dafür stellen die SBB eine Umweltbaubegleitung zur Verfügung. Diese wird während des ganzen Baubetriebs die Arbeiten auf Umweltbelange überwachen, die Bauherrschaft in der rechtskonformen Realisierung des Bauvorhabens unterstützen, die fachgerechte Umsetzung der gesetzlichen Vorschriften zum Schutz der Umwelt kontrollieren und dafür sorgen, dass die in der Plangenehmigung verfügten Schutz- und Wiederherstellungsmassnahmen eingehalten werden.

Bei der anschliessenden Fragerunde wurden Zweifel laut, ob die Länge der Perrons für die Zukunft ausreicht. Die Verantwortlichen der SBB konnten beruhigen: «Die Länge reicht völlig aus. Bis jetzt deutet nichts darauf hin, dass die SOB längere Züge einführt. Auch Doppelstockwagen stehen derzeit auf dieser Strecke nicht zur Diskussion.» Der neue Bahnhof kann also kommen.

Bahnhofprojekt

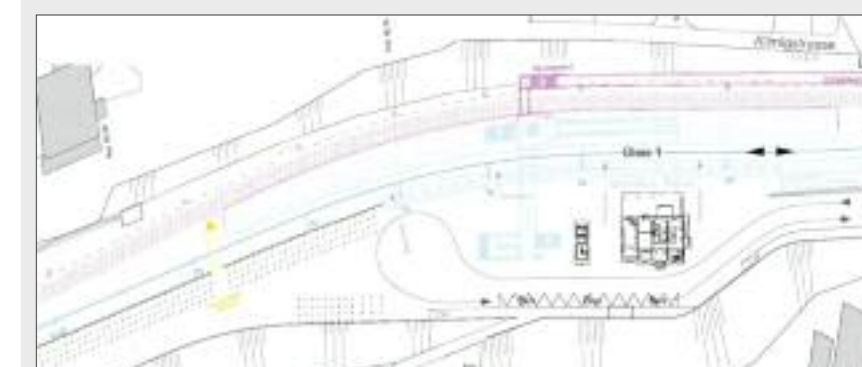
Die verschiedenen Etappen



1. Etappe, Dezember 2010 bis Februar 2011: Bahn fährt im Normalbetrieb, Bauarbeiten konzentrieren sich auf den Bahnhofplatz, nachdem die Meteorwasserleitung verlegt wurde. Pläne: zvg



2. Etappe, März bis Juni 2011: Das jetzige Gleis 3 wird abgebrochen. Deshalb kreuzen die Züge in Immensee. Es entsteht ein provisorischer Mittelperron, dessen Einstieg ist in Richtung Luzern versetzt.



3. Etappe, Juli bis August 2011: Das neue Gleis 1 kommt in Betrieb. Der Mittelperron nimmt weiter Formen an. Der Zugbetrieb wird weiter einspurig geführt. Der Einstieg ist vor dem Bahngelände.



4. Etappe, September bis Dezember 2011: Der Mittelperron, die Gleise 1 und 2 sowie die Unterführung werden in Betrieb genommen. Jetzt wird der Bushof gebaut. Beim Bahnbetrieb gibt es keine Einschränkungen mehr.

Ausgewählte Stationen einer langen Reise

