VIEREGG
RÖSSLER
GmbH

Modifikation des geplanten Doppelspurausbaus Lottstetten - Jestetten Süd zur Entschärfung von Problempunkten auf dem Gebiet der Gemeinde Lottstetten

Präsentation zum Erörterungsterin Gemeindehalle Lottstetten
am 10.11.2026 vormittags

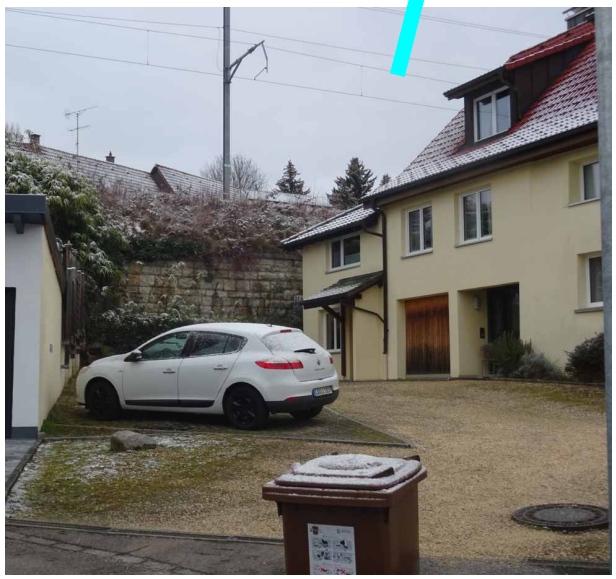
aktualisierte Fassung 15.4.2025: Detailpläne ab Seite 13 aktualisiert
nochmals aktualisierte Fassung Präsentation in der Bürgerhalle Lottstetten am 30.7.2025
letzte Aktualisierung für Erörterungstermin 10.11.2026, u.a. mit neuen Fotomontagen

Emdenstr. 11
81735 München
Tel. 089/26023655
Vieregg@vr-transport.de
www.vr-transport.de

Problembeschreibung SBB-Variante 1 von 2

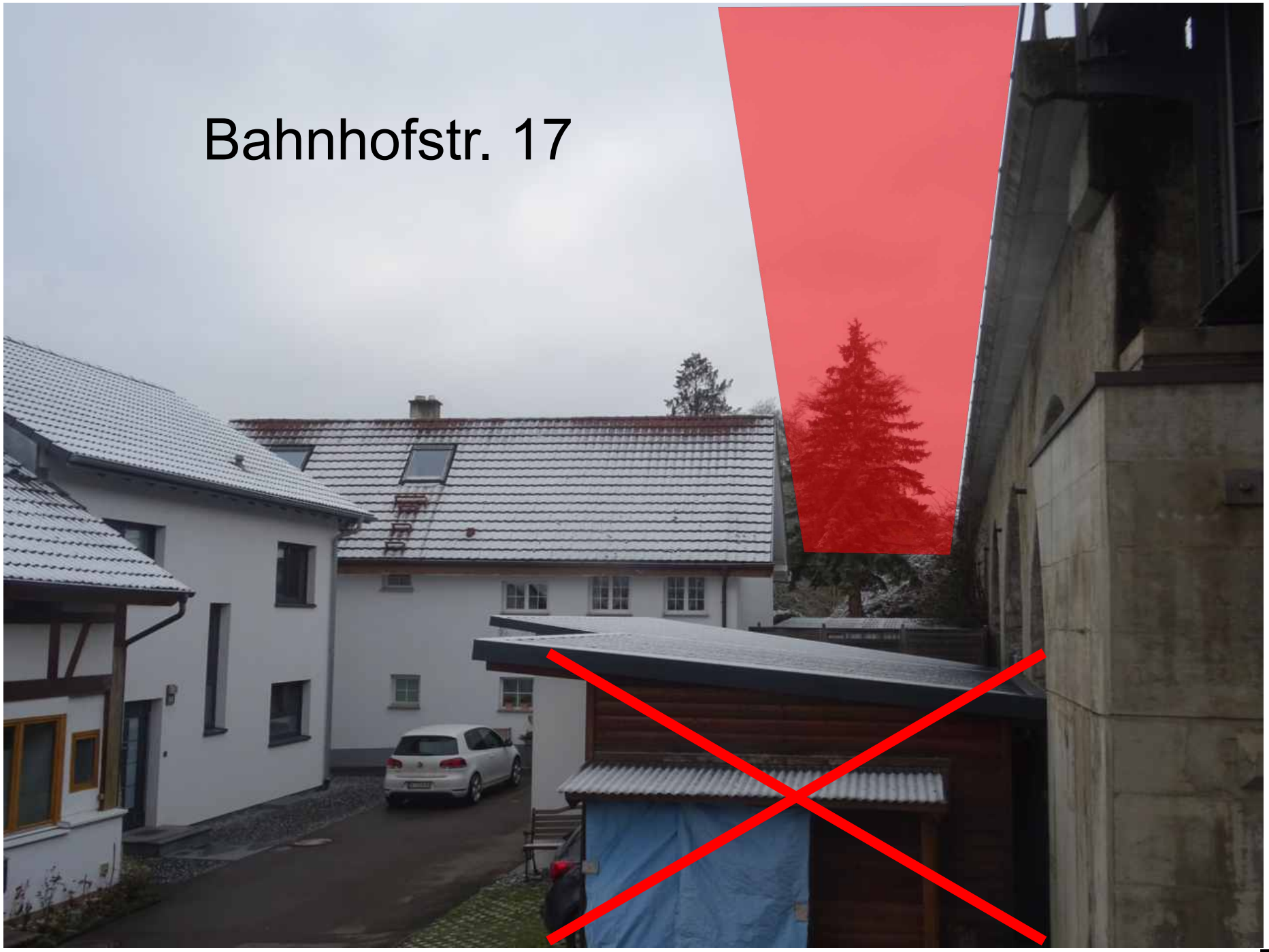
benötigte zusätzliche Fläche





Auf einer Länge von ca. 350 m ist kein Platz für den zweigleisigen Ausbau vorhanden. Gebäudeabriss außer X nicht nötig, aber Inanspruchnahme Privatgrund auf größerer Länge, 6000 m² temporäre Inanspruchnahme von Privatgärten

VIEREGG RÖSSLER GmbH



VIEREGG
RÖSSLER
GmbH

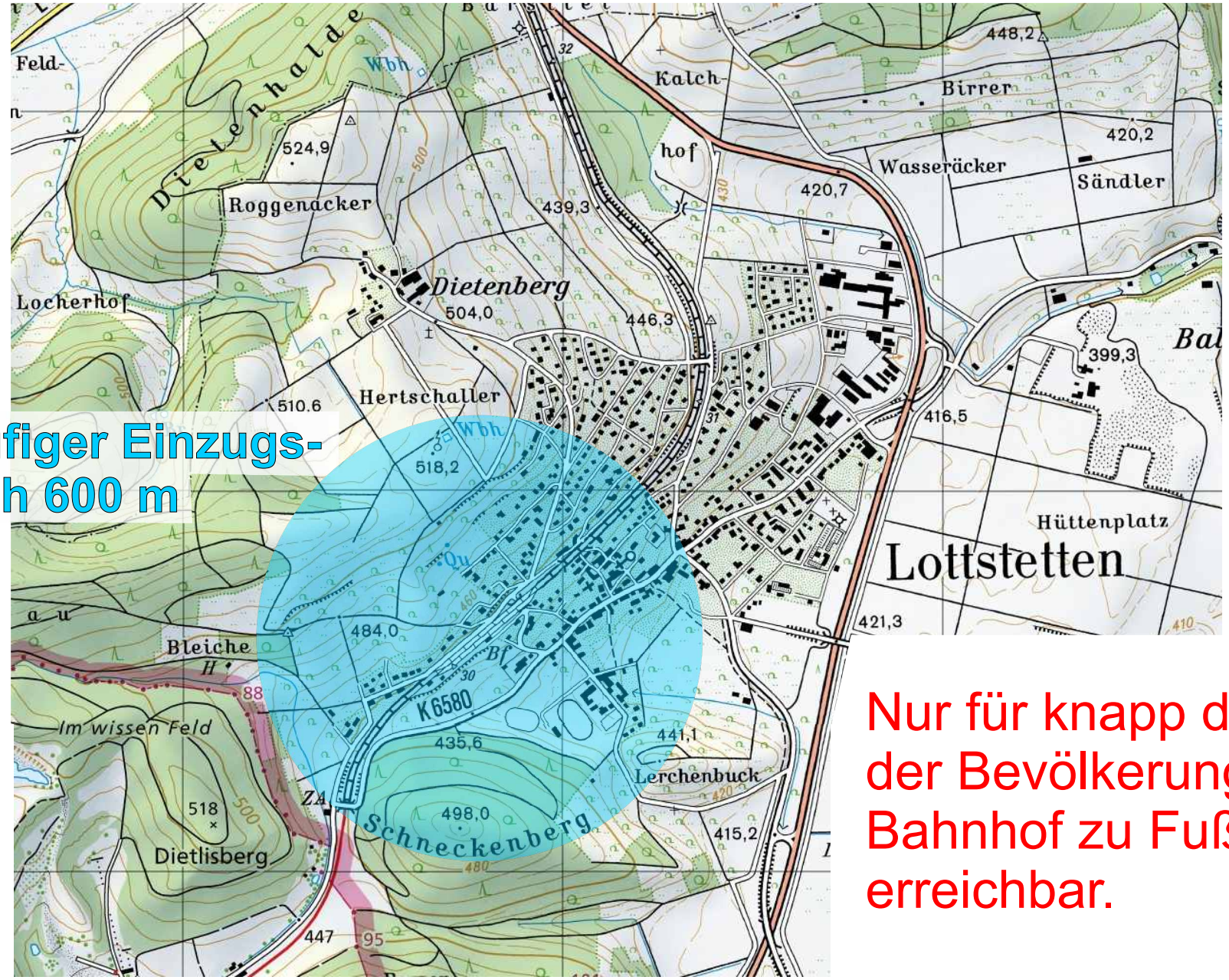




VIEREGG
RÖSSLER
GmbH

Problembeschreibung SBB-Variante 2 von 2

Bahnhofslage verbleibt peripher



Nur für knapp die Hälfte der Bevölkerung ist der Bahnhof zu Fuß gut erreichbar.

VIEREGG RÖSSLER GmbH

Begriffe:

Taktfahrplan:
Züge fahren in rhythmischen Abständen, z. B. alle 30 Minuten

Integraler Taktfahrplan (ITF):
Züge treffen sich zur z. B. halben und zur vollen Stunde in einem "Taktknoten". Dadurch entstehen kurze Umsteigezeiten,
die so reduzierte Reisezeit macht den Schienenverkehr attraktiver

Das Konzept der Taktknoten erfordert Fahrzeiten von knapp 30 oder knapp 60 Minuten zwischen den Taktknoten.

Der Fahrplan ist somit im Grundsatz gegeben und die Infrastruktur muss an den Fahrplan angepasst werden.

In der Schweiz Planungsprinzip schon seit den 1980er Jahren,
in Deutschland erst seit einigen Jahren.

SBB Ausbauschritt 2035

Zugkreuzungen genau im Bereich des Flaschen-halses Brückenstr.

eingleisig

problematische Zweigleisigkeit

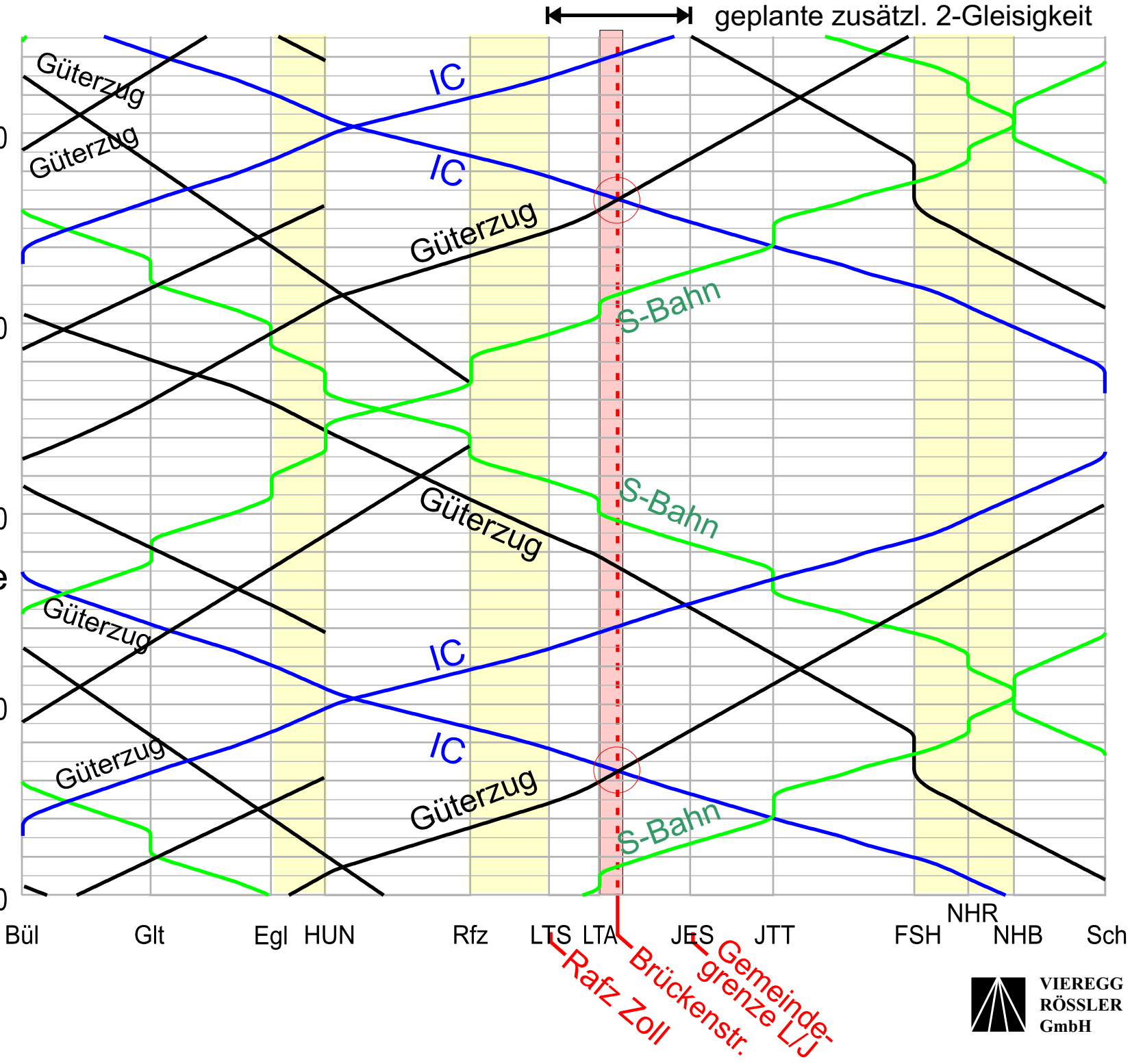


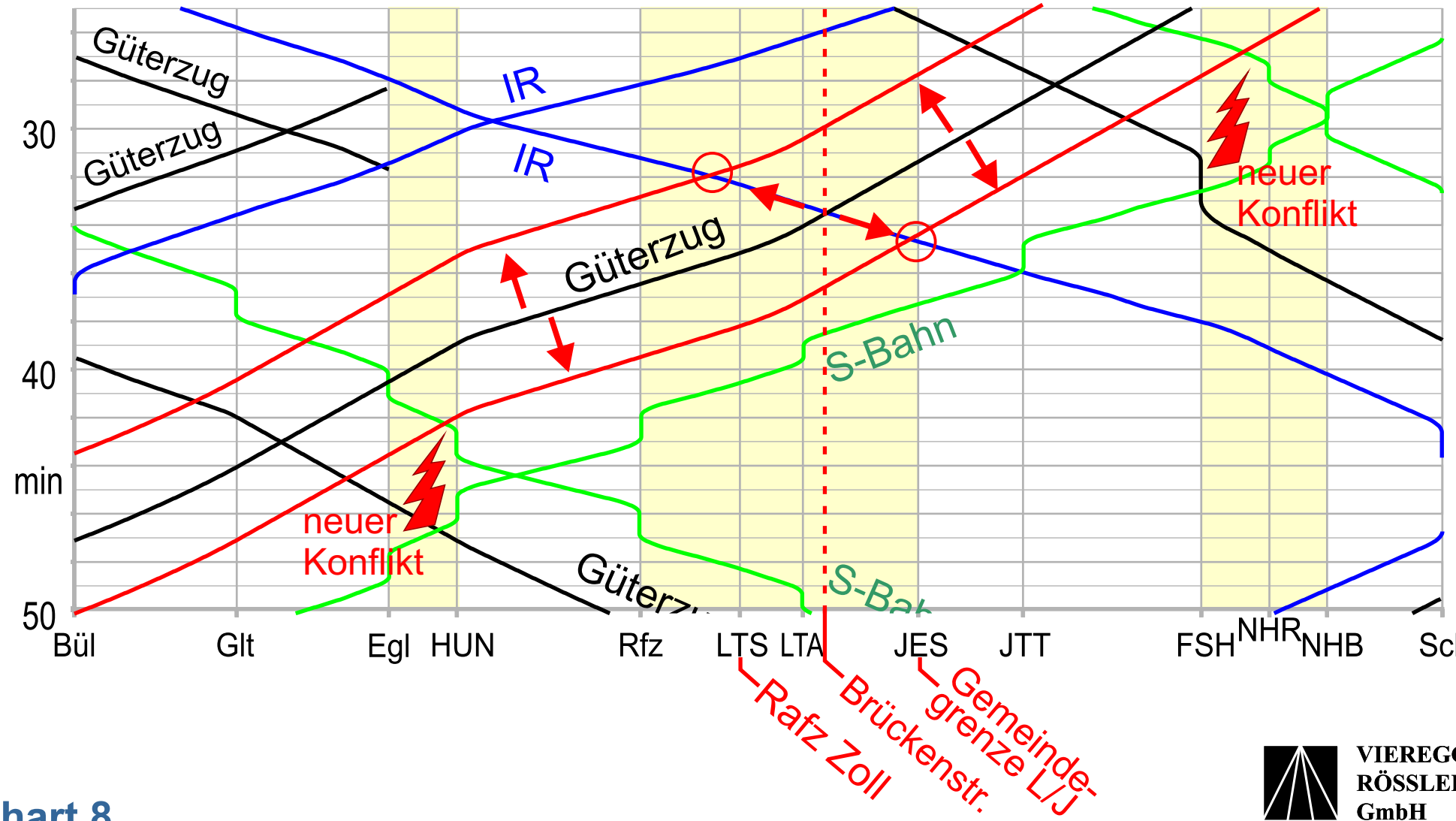
Chart 7

VIEREGG RÖSSLER GmbH

Fahrplanstudie Rapp

- Idee: Güterzug-Fahrplanlagen verschieben

Ergebnis: Verschiebung führt zu neuen Konflikten an anderer Stelle



VIEREGG RÖSSLER GmbH

Konzeptionelle Idee neuer Vorschlag:

- Fahrplanlagen verbiegen, ohne sie komplett zu verschieben

  ➡ Änderung der Detail-Fahrplanlagen im Bereich Lottstetten um ca. 1 Minute durch Änderung von Geschwindigkeiten, damit die Kreuzungspunkte aus dem Flaschenhals Brückenstraße herausgeschoben werden

Zwei Möglichkeiten:

A) entweder: Kreuzungspunkt in Richtung Jestetten verschieben

➡ Bülach - Lottstetten beschleunigen,
Lottstetten - Schaffhausen abbremsen

B) oder: Kreuzungspunkt in Richtung Rafz verschieben

➡ Bülach - Lottstetten abbremsen,
Lottstetten - Schaffhausen beschleunigen

Variante A) (Kreuzungspunkt nach Norden verschieben) hat einige Vorteile

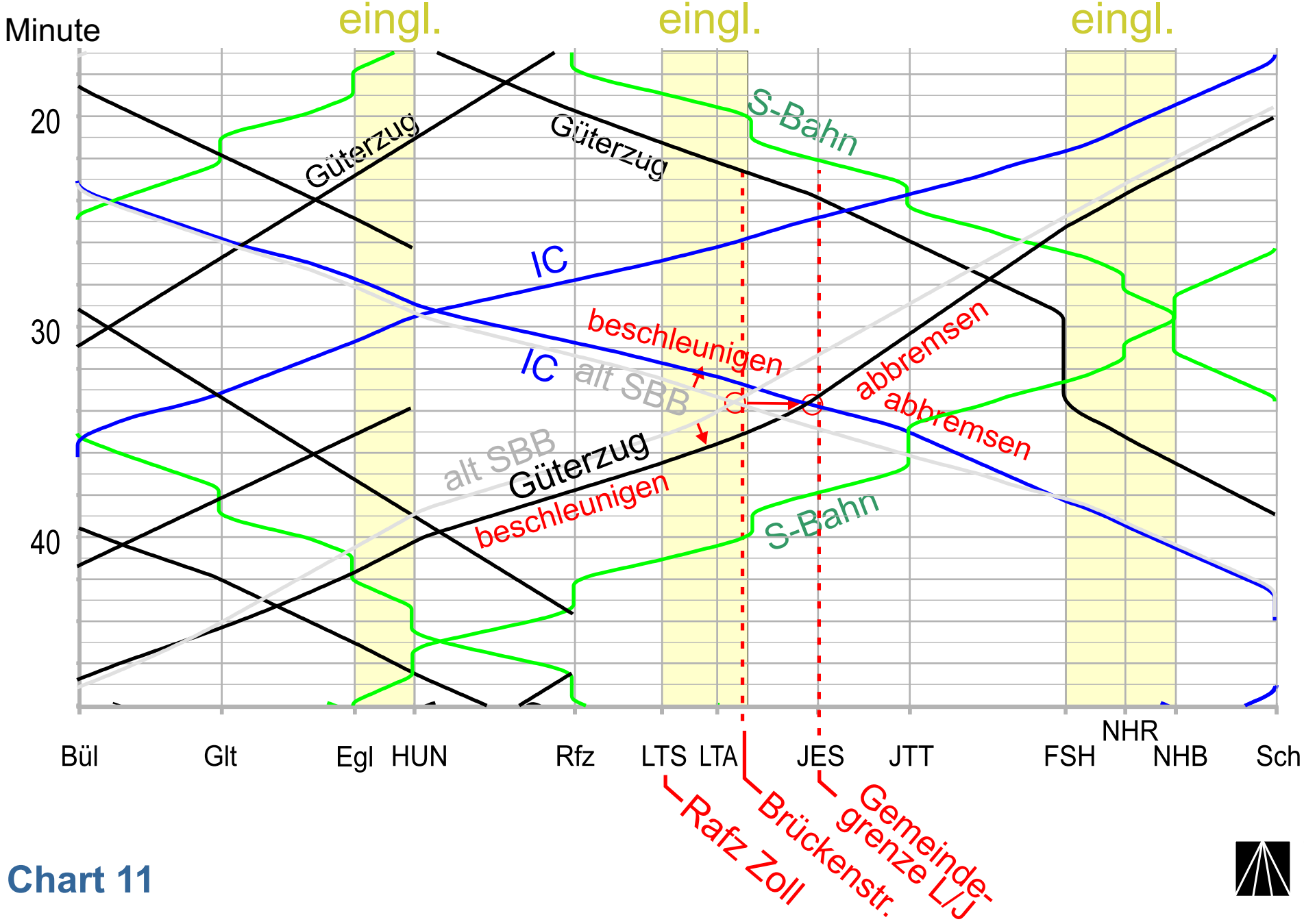
- Man müsste bei B) im Bereich Jestetten - Fischerhölzli die Trasse begradigen, wo der Zweigleisausbau schon fertig ist

- Weil der Haltepunkt Lottstetten sinnvollerweise im Zweigleisabschnitt liegen sollte, würde bei B) der Haltepunkt an der alten Stelle mit schlechter Ortslage verbleiben (siehe Chart 3)
  und bei A) liegt er im Siedlungsschwerpunkt, fast alle Lottstettner können ihn zu Fuß erreichen

- Weil Lottstetten etwas näher an Schaffhausen als an Bülach liegt, wird das Einsparen auf der kürzeren Strecke Lottstetten - Schaffhausen schwieriger als auf der längeren Strecke Bülach Lottstetten

➡ kein Argument pro A) ist ein K.O.-Kriterium für B),
doch macht es in der Summe Sinn, A) weiterzuverfolgen

"Verbiegen" der Fahrplanlagen



VIEREGG RÖSSLER GmbH

Beschleunigungsmaßnahmen Bülach - Lottstetten/Jettstetten Gemeindegrenze

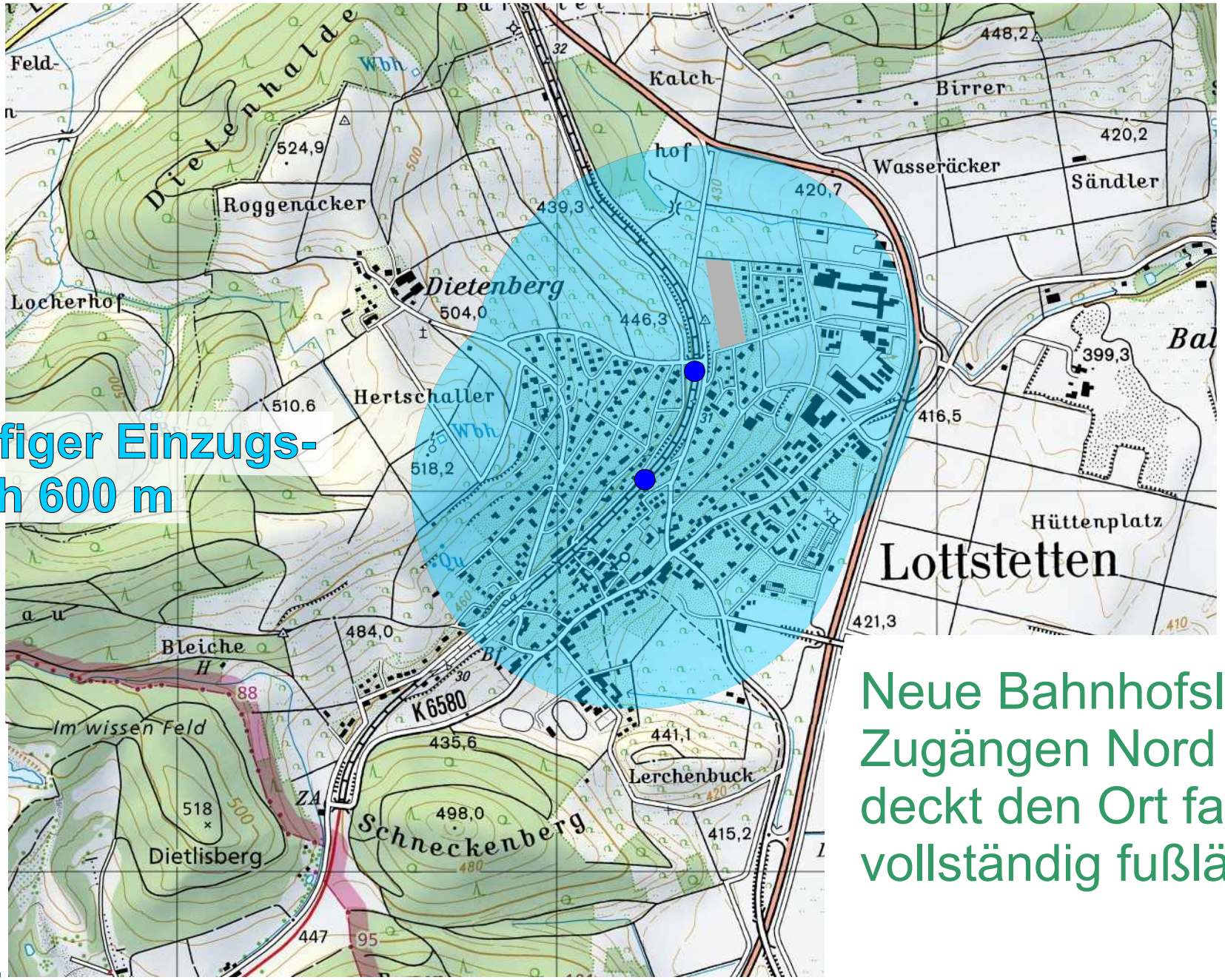
- kleinere Anhebungen um 10 km/h ohne Trassenänderung
- kleine Neutrassierung südlich Eglisau mit Abweichung um 4 m, baulich unkritisch (nicht im bebauten Gebiet) von 100 auf 125 km/h
- Neutrassierung Rafz Zollamt - Lottstetten alter Bahnhof mit Anhebung von 95 km/h auf künftig 125 km/h

→ Dort, wo bei der SBB-Planung bei Rafz der Zweigleisausbau beginnt, wird auch bei VR gebaut, aber nur eingleisig

Teilung des Streckenabschnittes Gemeinde Lottstetten in vier Abschnitte mit unterschiedlichen Maßnahmen

- Rafz Zollamt - alter Bahnhof Lottstetten:
  verbleibt eingleisig, wird aber neu trassiert
- Bereich Brückenstraße bis Schulweg:
  verbleibt eingleisig, bis auf Lärmschutz keine Baumaßnahmen
- von Schulweg bis Dornenweg: Zweigleisiger Ausbau
  mit Seitenbahnsteigen
- von Dornenweg bis Wäldchen Richtung Gemeindegrenze:
  Neutrassierung zweigleisig bei Auflassung Altstrecke

Neue Bahnhofslage



fußläufiger Einzugs-bereich 600 m

Neue Bahnhofslage mit Zugängen Nord und Süd deckt den Ort fast vollständig fußläufig ab

VIEREGG RÖSSLER GmbH

"Trassentausch" im Bereich Zollamt Lottstetten und Schneckenberg

Neue Bahntrasse verläuft entlang der heutigen Hangseite der Hauptstraße und die Straße wird ab Zollamt abfallend in den alten Bahneinschnitt geführt; Am neuen Kreuzungspunkt Bahn +3 m über und Straße -3 m unter Gelände

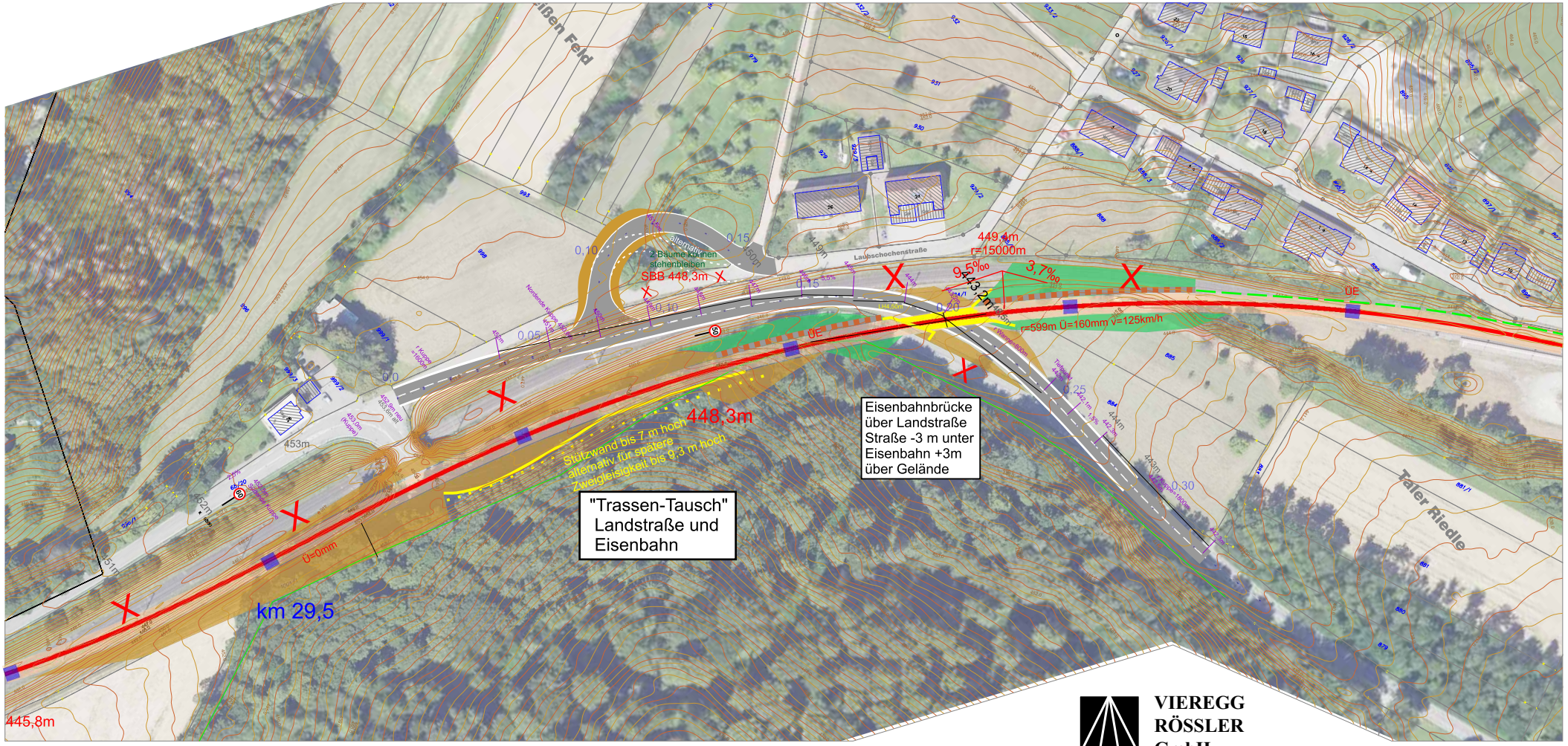


Chart 15



Hauptstraße
Blick von Schneckenberg
in Richtung Lottstetten Ort,
Häuser Laubschochenweg

(dieselbe Stelle,
zwei Richtungen)

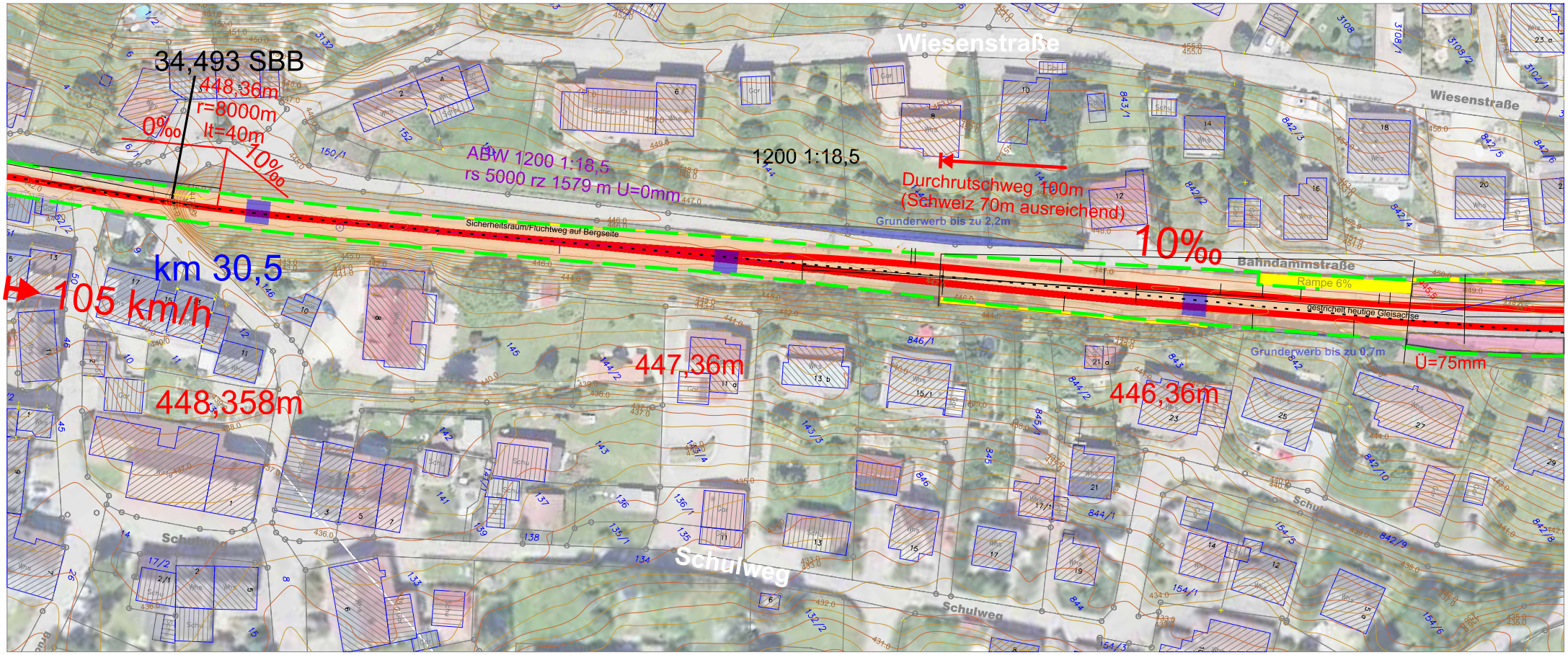


Hauptstraße Blick von Lott-
stetten in Richtung Zollamt
Ausläufer Schneckenberg

VIEREGG
RÖSSLER
GmbH

Bereich Schulweg: Beginn Zweigleisigkeit

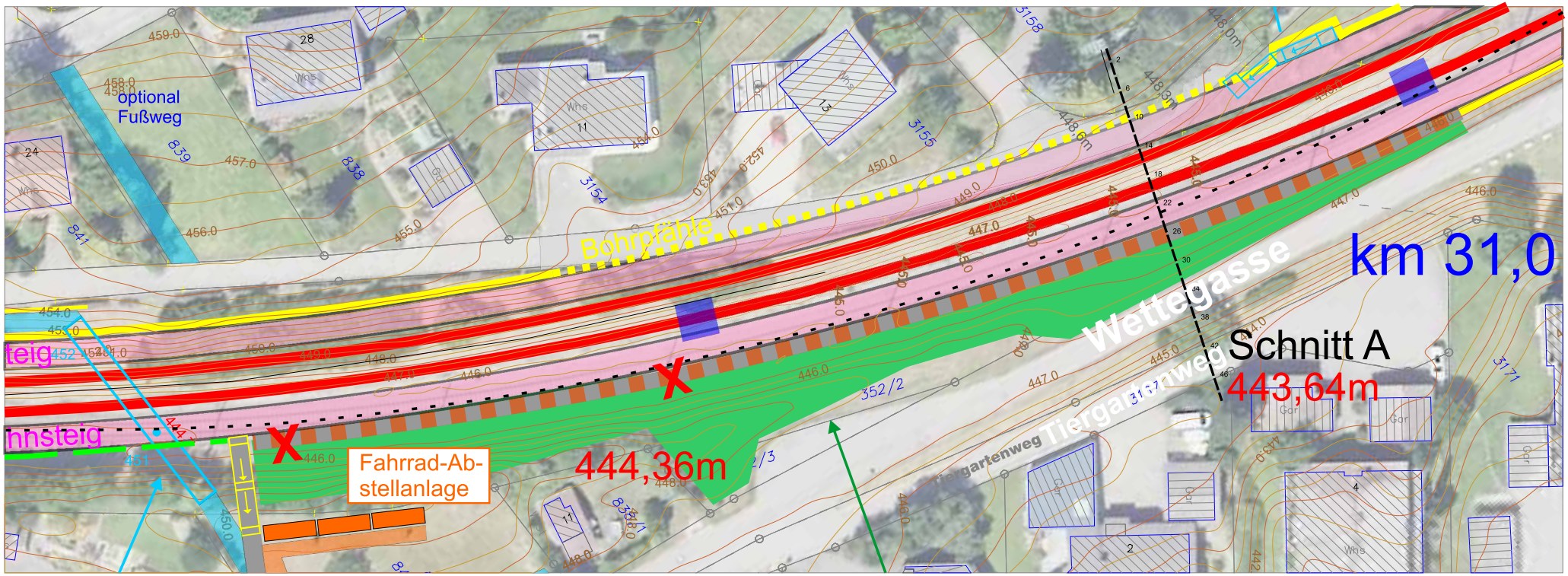
Verbreiterung Bahn-Trasse erst dort, wo mehr Platz zur Verfügung steht

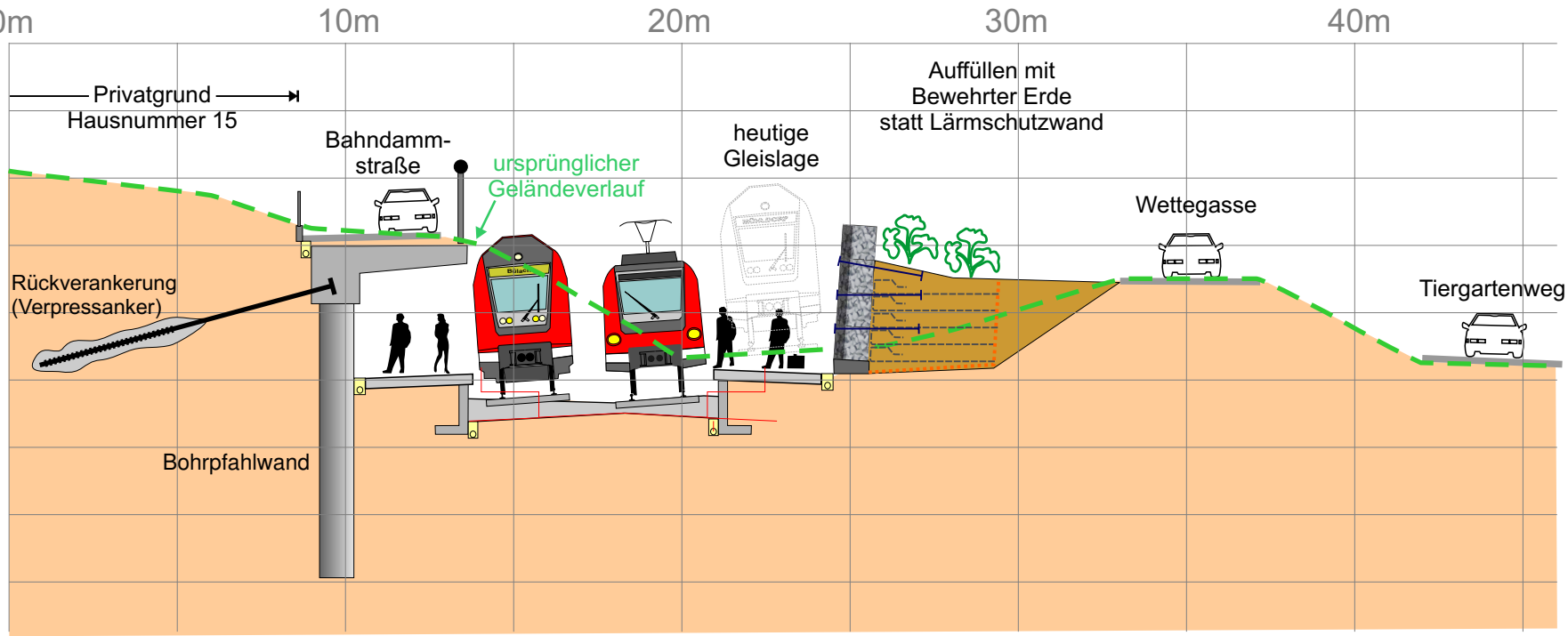


bestehende Dammböschung Talseite bleibt unverändert

Grunderwerb Bahndammstraße bis zu 2,2 m breit, nur Wiese

VIEREGG RÖSSLER GmbH





Bahndamm-straße auf Bahnsteig-dach

VIEREGG RÖSSLER GmbH

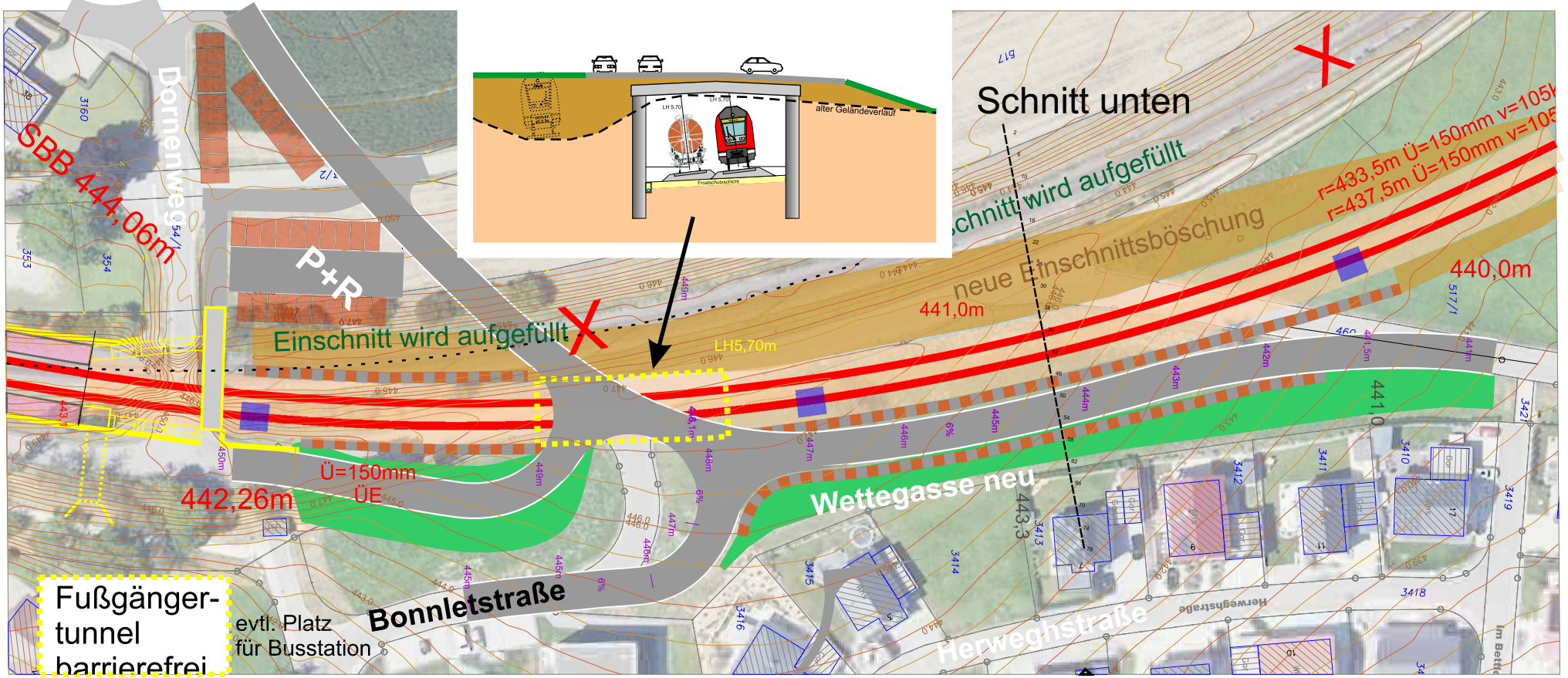
Chart 18

Blickrichtung aus Richtung Dornenweg Richtung Brückenstraße



VIEREGG RÖSSLER GmbH

Dornenweg - Neubausiedlung Im Bettlesäcker



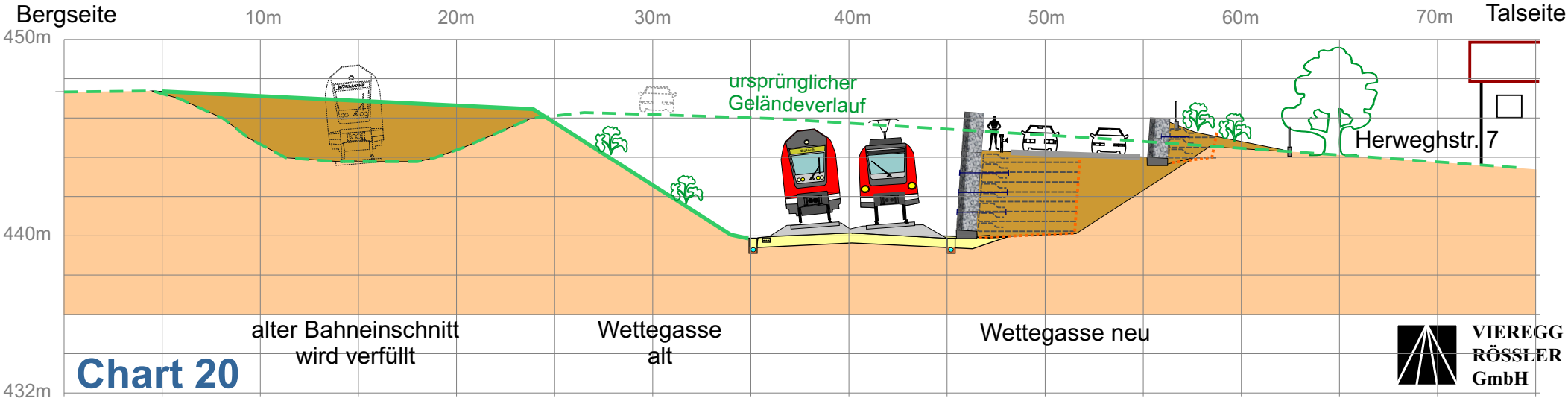


Chart 20

VIEREGG RÖSSLER GmbH

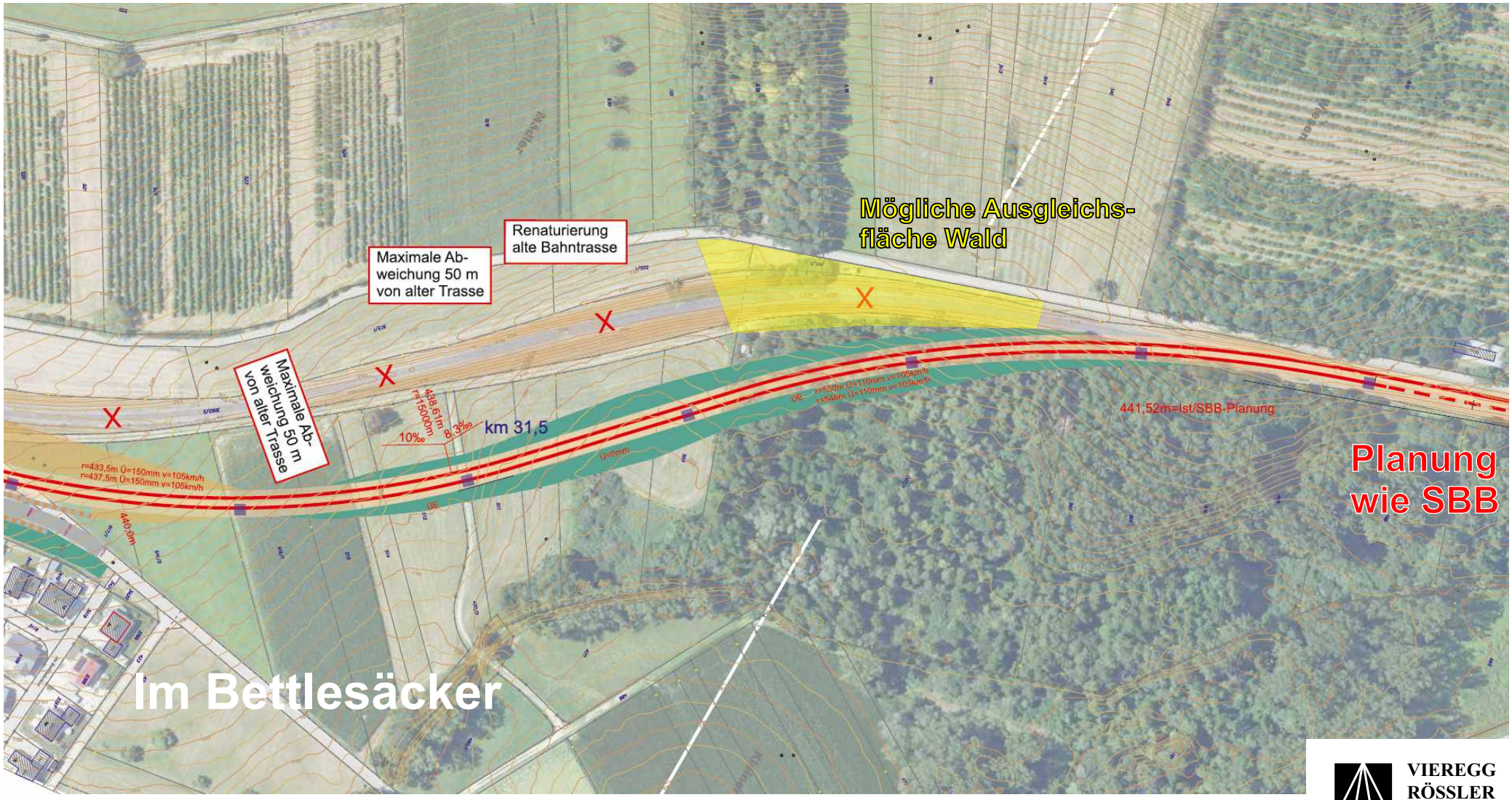
Von Bettlesäcker (Wettegasse gerade noch parallel zu heutiger Bahnlinie) in Richtung B 27



VIEREGG
RÖSSLER
GmbH

Von Im Bettlesäcker bis Gemeindegrenze Richtung Jestetten

Der neue Damm verläuft bis zu 50 m talwärts und wird genauso hoch wie der bisherige Damm. D.h. die Bahntrasse verläuft entsprechend des abfallenden Geländes tiefer.



VIEREGG
RÖSSLER
GmbH

Schlussgedanken

- Eine für die Gemeinde Lottstetten historische Entscheidung -
  Wie denkt man in 30 Jahren darüber?

- Es gibt auch Vorteile für die SBB:
  - Kosten nur 35 bis 55% der Kosten SBB-Variante
  - einfachere Bauabläufe nicht "Unter Rollendem Rad",
    sondern daneben. Jeder Meter Abweichung hilft dem Bauablauf
  - Von der guten Bahnhofslage profitiert die SBB mit volleren Zügen.

Nachmittags eigene Chartsammlung mit Vor- und Nachteilen gegenüber SBB-Variante: Bauzeiten, Flächenbilanzen, Kosten usw.