

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

Präsentation im Gemeinderat Lottstetten am 13.2.2025

aktualisierte Fassung 15.4.2025: Detailpläne ab Seite 13 aktualisiert

Präsentation in der Bürgerhalle Lottstetten am 30.7.2025

Planungsunterlagen im Internet:
<http://www.vr-transport.de/archiv-lottstetten>

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 weitgehend nicht nötig, aber Inanspruchnahme Privatgrund auf größerer Länge

Problembeschreibung SBB-Variante 2 von 2

Bahnhofslage verbleibt peripher

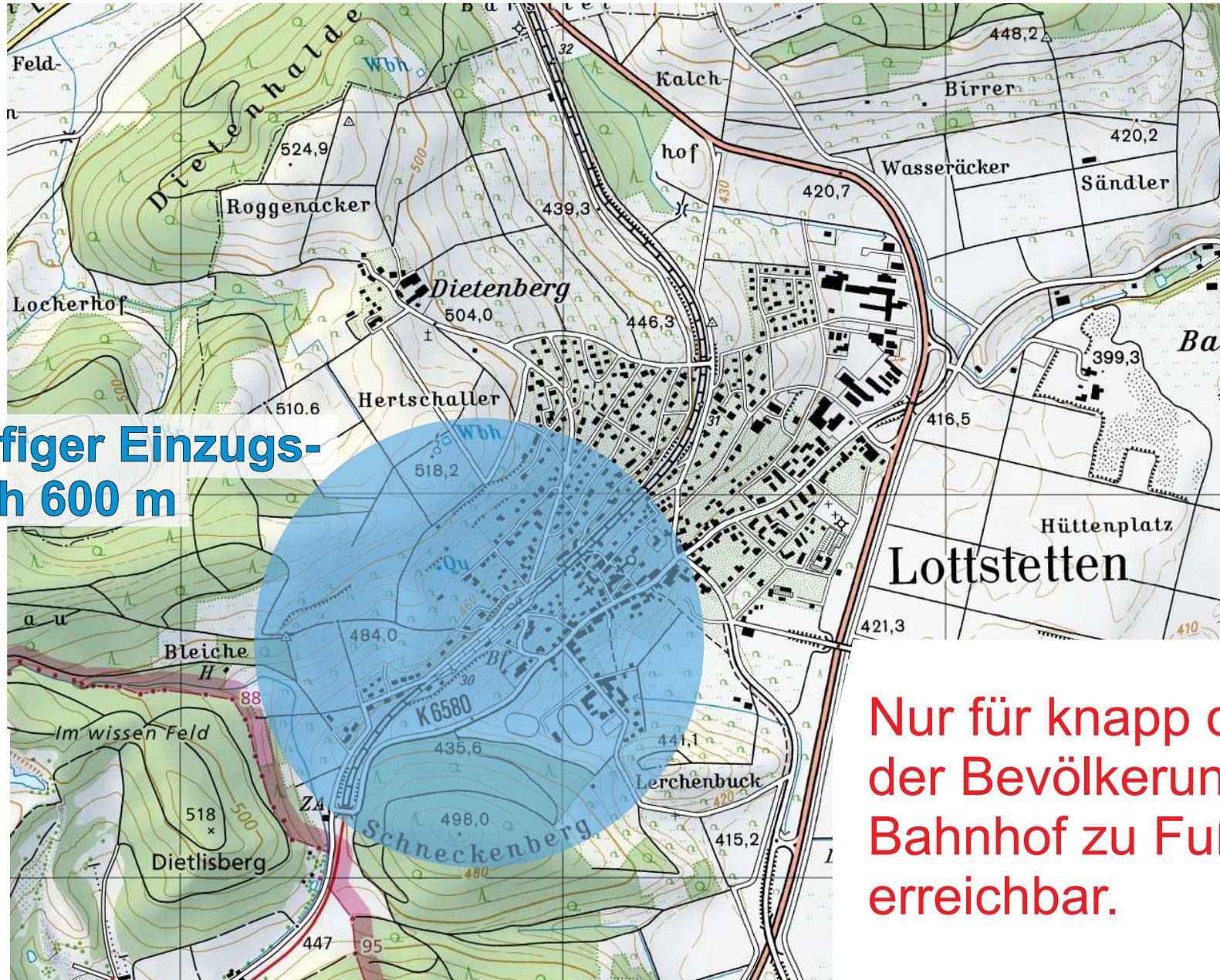


Chart 3

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 Brücke

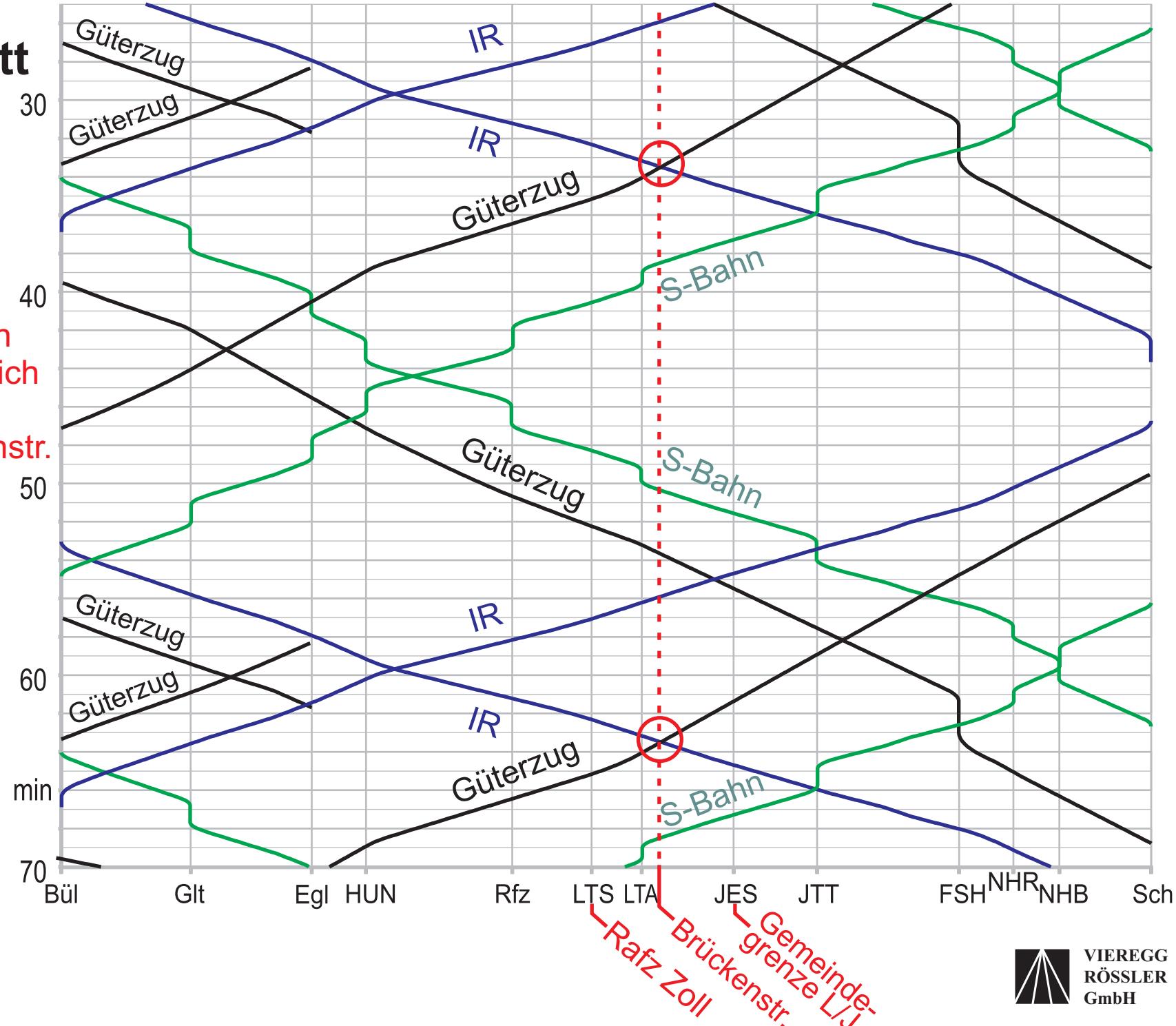


Chart 5

Fahrplanstudie Rapp

- Idee: Güterzug-Fahrplanlagen **verschieben**

Ergebnis: Verschiebung führt zu neuen Konflikten an anderer Stelle

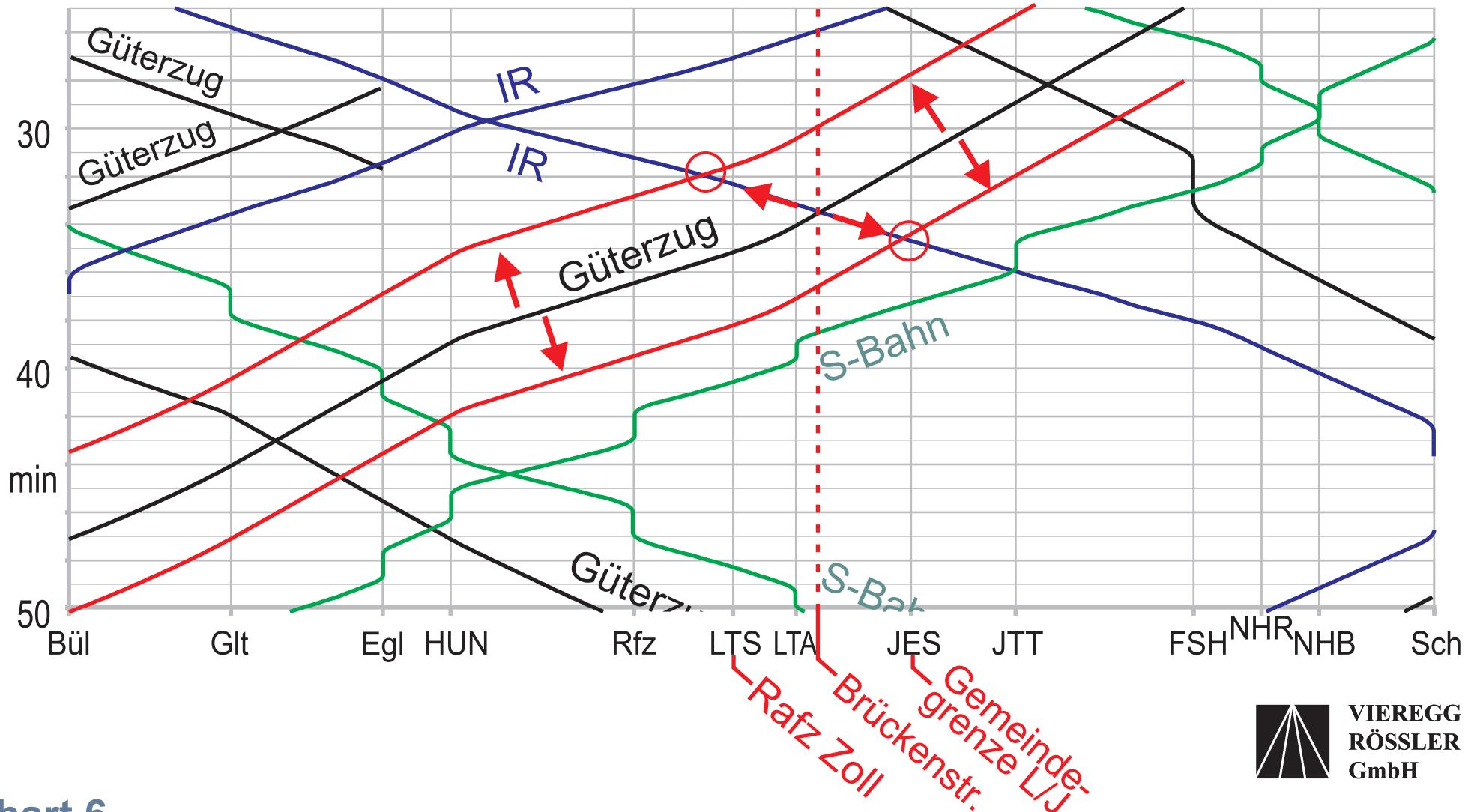


Chart 6

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

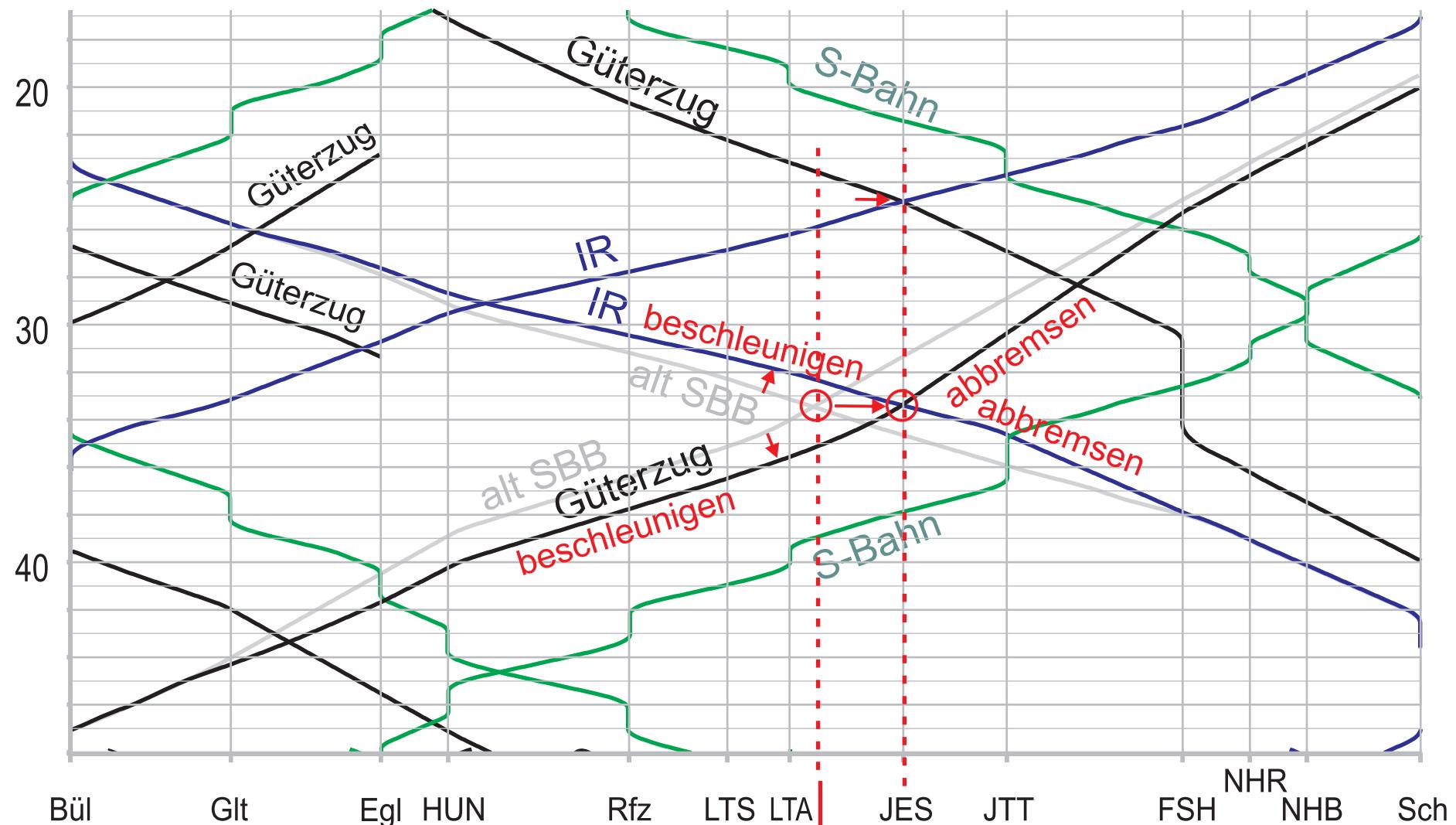


Chart 9

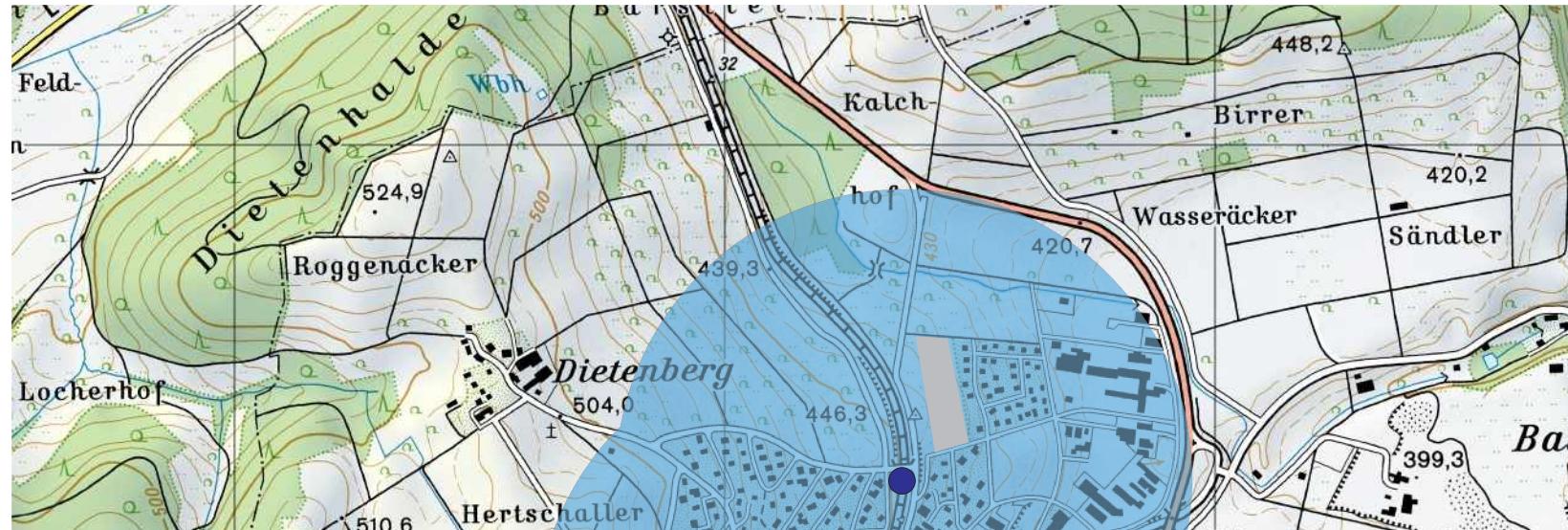
Beschleunigungsmaßnahmen Bülach - Lottstetten/Jettstetten Gemeindegrenze

- 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

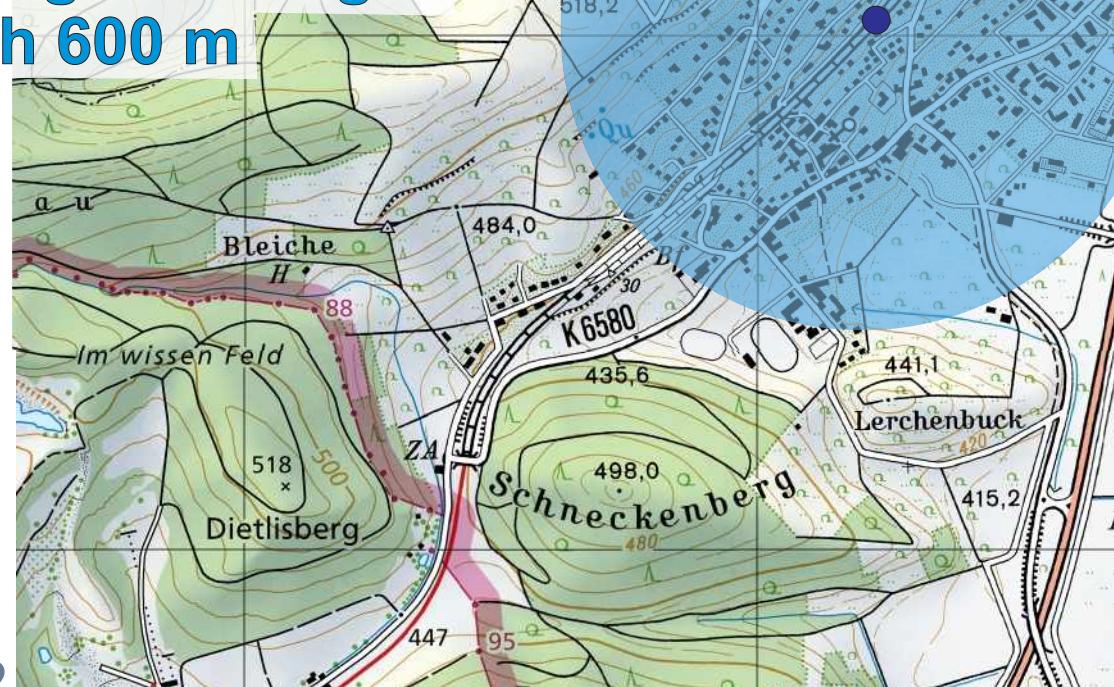
Teilung des Streckenabschnittes Gemeinde Lottstetten in vier Abschnitte mit unterschiedlichen Maßnahmen

- 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 Auflösung Altstrecke

Neue Bahnhofslage



fußläufiger Einzugs-
bereich 600 m



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

Chart 12

"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

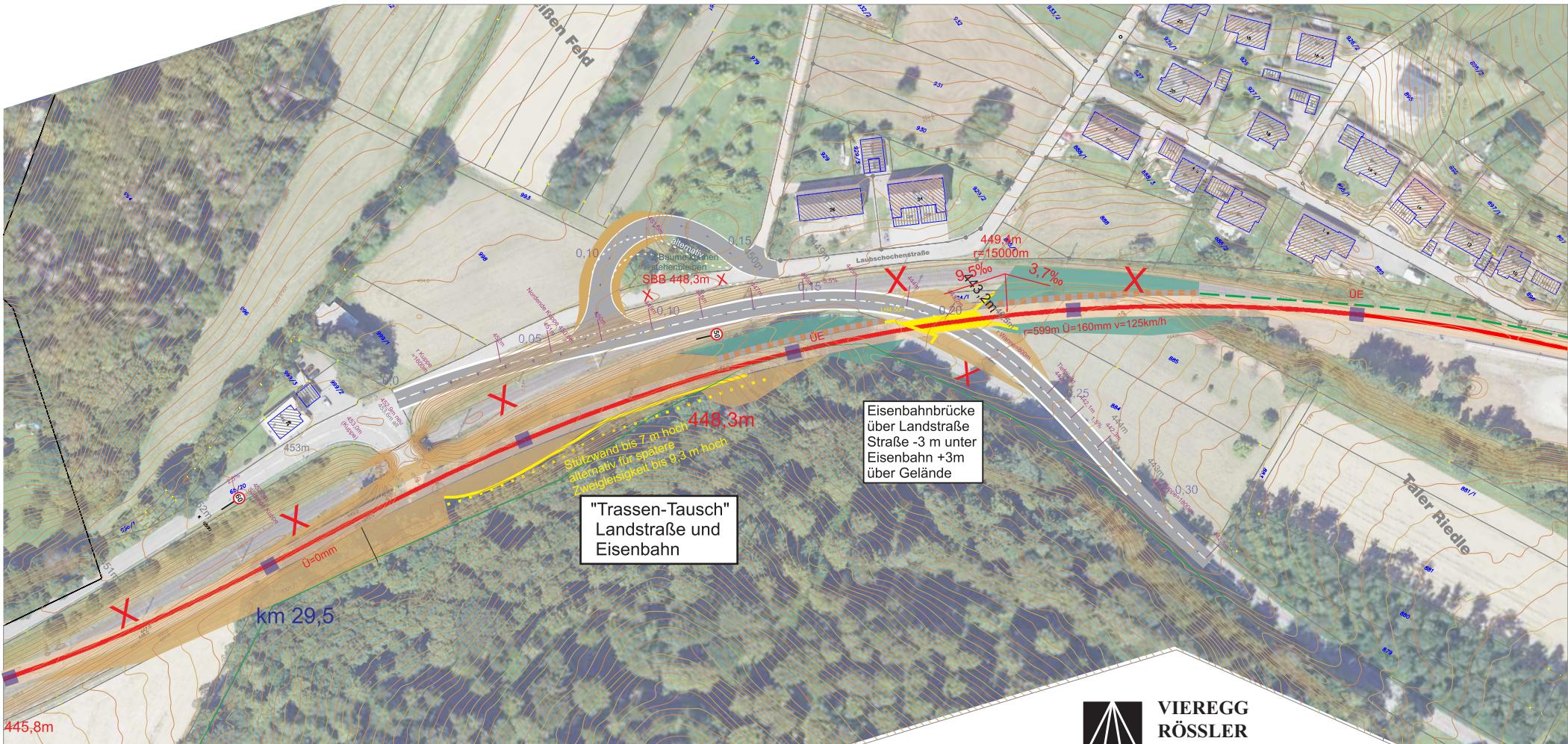
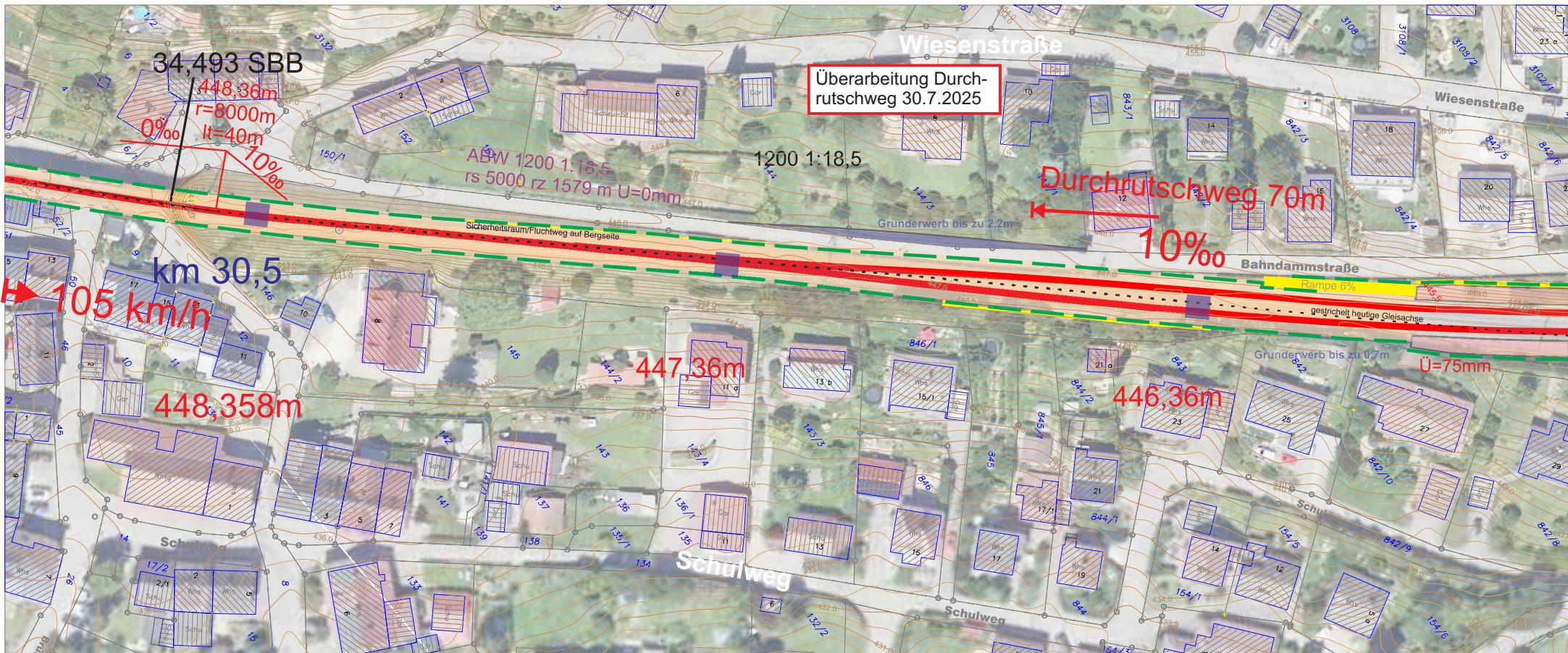


Chart 13

Bereich Schulweg: Beginn Zweigleisigkeit

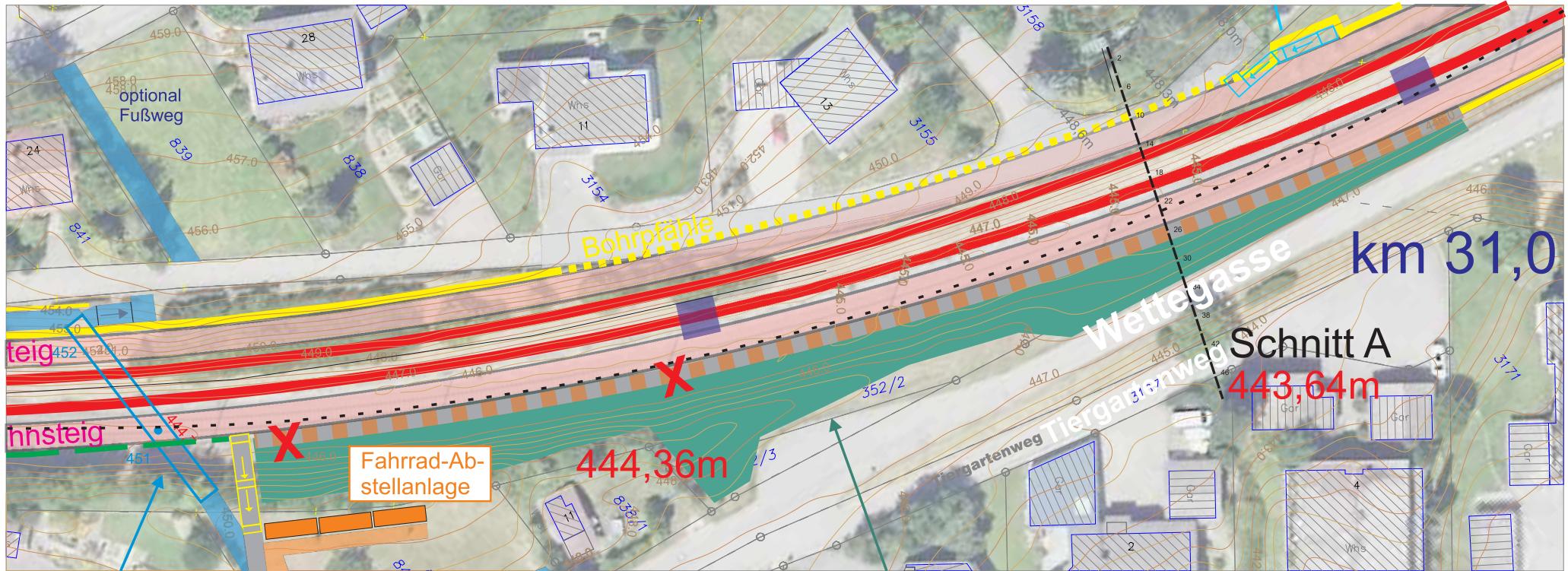
Verbreiterung Bahn-Trasse erst dort, wo mehr Platz zur Verfügung steht



bestehende Dammböschung Talseite bleibt unverändert

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

Chart 14

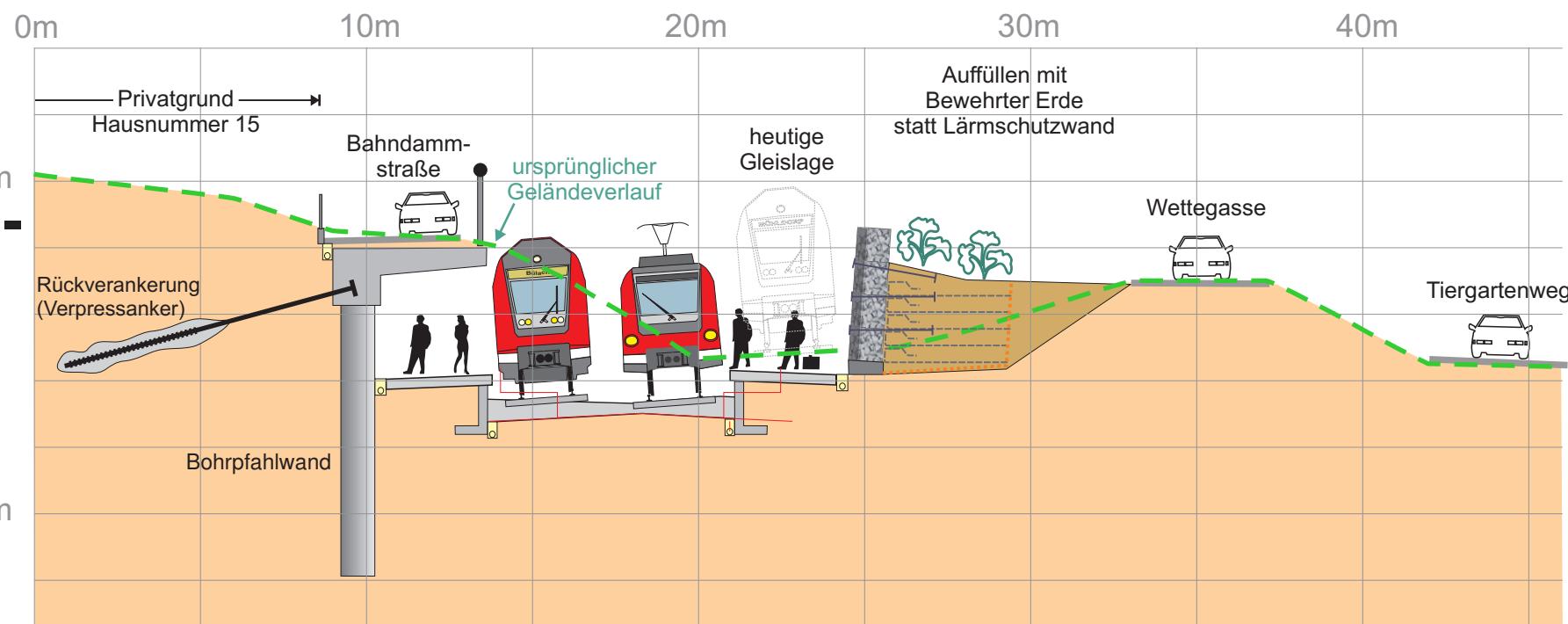


Bahndamm- straße auf Bahnsteig- dach

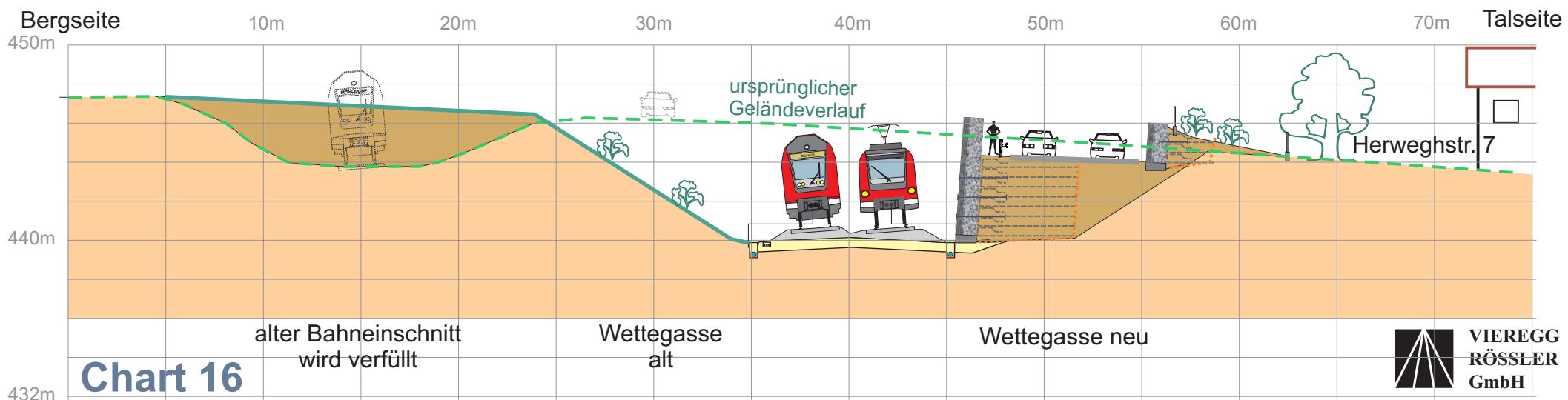
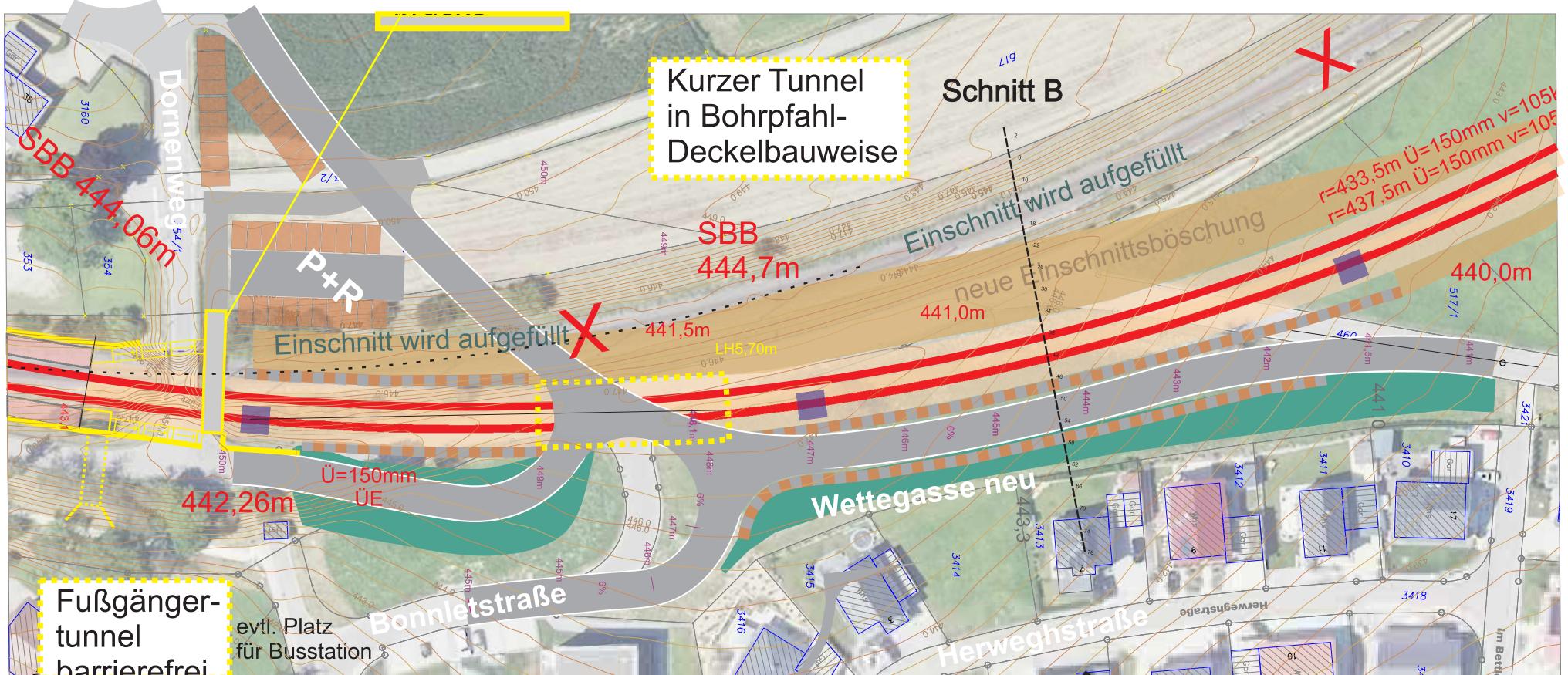


VIEREGG
RÖSSLER
GmbH

Chart 15

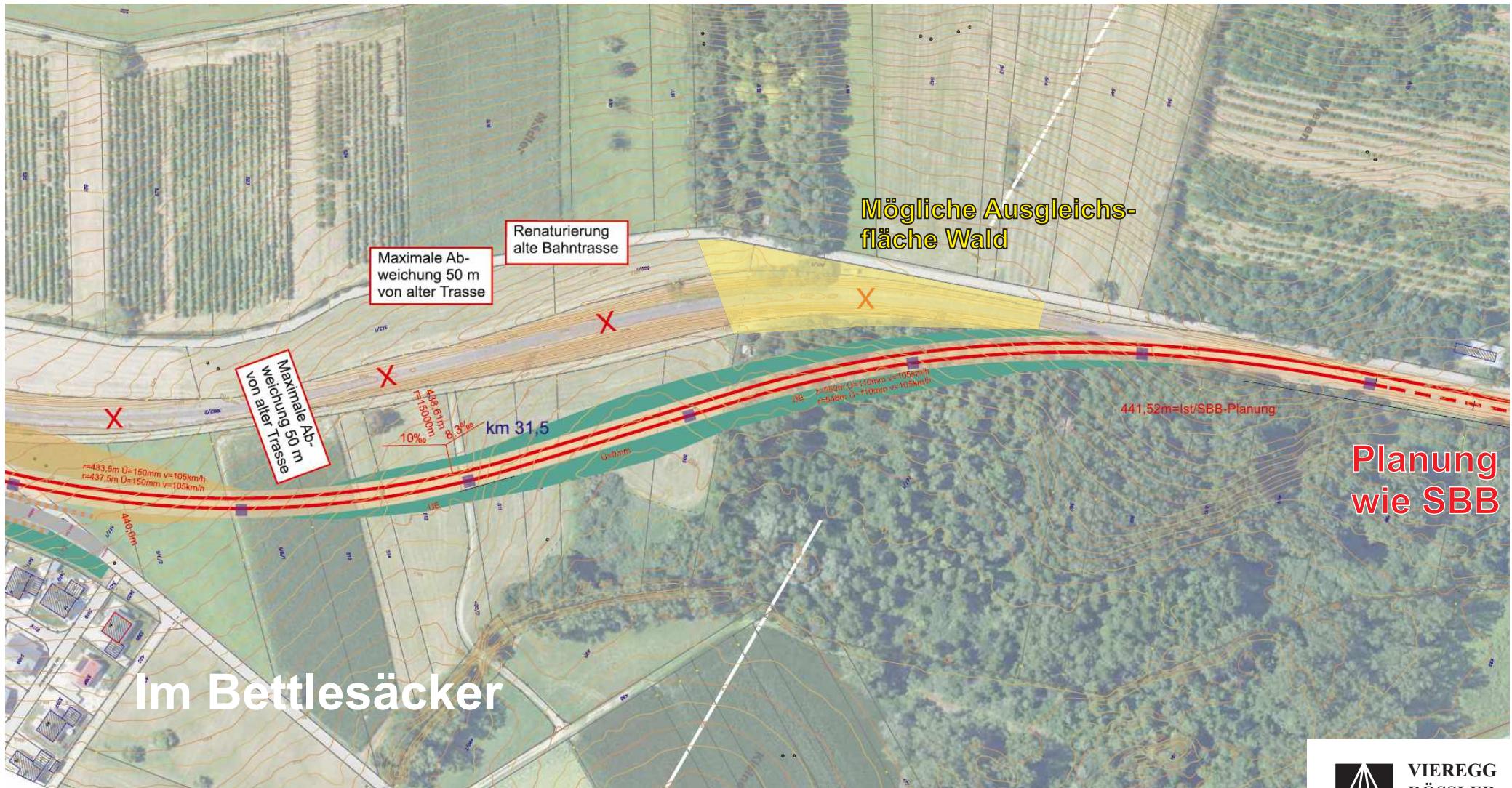


Dornenweg - Neubausiedlung Im Bottlesäcker



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.



Schlussgedanken

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

- Nächster Schritt: Kontaktaufnahme mit SBB

Weitere Schritte hängen davon ab, ob bzw. wann die SBB den Vorschlag aufgreift.

hat im Juni 2025
schon stattgefunden

VR steht für eine weitere Begleitung zur Verfügung, um die SBB zu überzeugen

Es gibt auch Vorteile für die SBB:

- kostengünstiger
- einfachere Bauabläufe nicht "Unter Rollendem Rad", sondern daneben. Jeder Meter Abweichung hilft dem Bauablauf
- Von der guten Bahnhofslage profitiert die SBB mit volleren Zügen.