

SBB Objektstudie Baar - Zug - Chollermüli

Das bestehende Schienensystem im Raum Zug hat seine Leistungsgrenze erreicht. Aufgrund der Attraktivität der verschiedenen Zentren entlang der Achse Zürich - Zug - Luzern sowohl für Arbeitsplätze als auch als Wohn- und Freizeitregion wird weiterhin starkes Verkehrswachstum auf der Schiene von +40% bis 2030 prognostiziert. Der vom Kantonsrat beschlossene Richtplan geht ebenfalls von einem erheblichen Wachstum der Bevölkerung und der Arbeitsplätze aus.

Vor diesem Hintergrund erhält das Ausbaukonzept des Schienennetzes im Raum Baar - Zug - Chollermüli eine hohe Bedeutung. Der Bau eines 3. und 4. Gleis zwischen Zug und Baar, sowie das 3. Gleis zwischen Chollermüli und Zug sind im Sachplan Verkehr und dem kantonalen Richtplan verankert.

Das Planerteam unter der Leitung der dsp Ingenieure + Planer AG hat die bauliche und technische Machbarkeit mittels Objektstudie «Ausbauschritt 2035» geprüft und nachgewiesen. Dabei mussten die gesamten Gleis- und Publikumsanlagen, die Tiefbau- / Entwässerungsarbeiten sowie Anpassungen an zahlreichen anspruchsvollen Kunstbauten untersucht werden.

Die Planungskoordination sämtlicher SBB Fachdienste war ein integraler Bestandteil der erbrachten Leistungen. Dazu gehörte auch die Bauphasenplanung zur

Beurteilung der Umsetzbarkeit dieses komplexen Ausbauprojekts in bereits stark bebauten und teilweise urbanen Gebiet.

Die Integration der neuen Gleise stellte aufgrund der sehr knappen Platzverhältnisse mit den vorgegebenen Grenz- und Interessenslinien eine grosse Herausforderung dar. Bei den unten aufgeführten Bahnhöfen mussten zudem die Auswirkungen auf den Bahnzugang wie auch den Städtebau unter Berücksichtigung der Anpassungs- und Neubauarbeiten von Personenunterführungen intensiv untersucht werden.

- Bahnhof Baar / Haltestelle Neufeld / Haltestelle Lindenpark / Bahnhof Zug / Haltestelle Schutzengel / Haltestelle Chollermüli

Mittels einer Konzeptstudie «Ausbauschritt Übermorgen» wurde der weitere Ausbau der Bahnanlage geprüft. Hauptherausforderung stellte dabei die Unterbringung eines 4. Gleis zwischen Baar und Zug dar. Hier mussten technische Lösungen für substantielle Überwerfungs- und Unterquerungsbauwerke gefunden werden. Die fragliche Bewilligungsfähigkeit des in den Grundwasserstrom reichenden Unterquerungsbauwerks erforderte zudem die Ausarbeitung von alternativen Varianten mit angehobenem und deutlich längerem Überwerfungsbauwerk.

