

Fast kein Stein bleibt auf dem anderen

Die Bauarbeiten der SBB am Ostufer des Zugersees wirken auf Laien unkoordiniert. Sind sie aber nicht.

Die SBB-Strecke am Ostufer des Zugersees ist seit etwas mehr als zwei Monaten komplett gesperrt. An einigen Stellen sind die Veränderungen schon klar sichtbar. Dazu gehören Teile des Doppelspurabschnitts im Nordkopf des Bahnhofs Walchwil. Dieser ist das Herzstück der Arbeiten, die die 18-monatige Sperre bedingen. Das Zeitfenster nutzen die SBB auch zum Neubau der kurvenreichen Strecke, die praktisch als Baupiste nutzbar ist.

Gestern haben die Projektverantwortlichen im Baubüro – im alten Hotel Aesch in Walchwil – die Bevölkerung zu einem Baustellen-Café eingeladen. Es ist zwar nur eine Anwohnerin erschienen, aber SBB-Sprecher Reto Schärli ist dennoch zufrieden: «Die Anwohnerin hat den direkten Kontakt zu den Projektverantwortlichen sehr geschätzt. Wir werden den Anlass wiederholen.»

Eine logistische Herausforderung

Auch das Format stimme, so Schärli weiter, so solle dieses ungezwungene Forum zwischen Bevölkerung und dem Bauherrn quartalsweise wiederholt werden. Vielleicht muss der Treffpunkt auch intensiver beworben werden, denn im Bahnhof Walchwil liess sich ebenfalls gestern eine Frau vernehmen, dass sie von diesem Angebot gar nichts gewusst habe: «Sonst wäre ich dort sicher vorbeigegangen.»

Die SBB haben die Strecke von Zug Oberwil nach Arth-Goldau am 10. Juni bis zum Fahrplanwechsel 2020 dichtgemacht. Es handelt sich um die längs-

te Sperre, welche die SBB je angeordnet haben. Der SBB-Infrastruktur-Projektleiter Mattia Bianchi wirkt gelassen: «Wir sind auf Kurs.»

Doch wo sind all die 100 Arbeiter, die derzeit auf der Strecke eingeteilt sind? Sie sind an Orten im Einsatz, wo der Einblick fehlt. Alleine die Zufahrten zu den verschiedenen Bauabschnitten sind eine logistische Herausforderung. Oftmals hat es neben der Eisenbahn und der Strasse kaum mehr Platz für anderes. Was landschaftlich reizvoll ist und etwas an Wildheit bewahrt hat, bietet denn auch keinen Raum für Streckenbegradigungen. An gewissen Orten könne der Verlauf der Schienenführung höchstens punktuell angepasst werden, erklärt Bianchi und fügt an: «Wir bauen die Strecke aber komplett neu.»

Das heisst, es werden nicht nur die Schienen und der Schotter ersetzt, sondern auch der ganze Unterbau. Ähnlich wie beim Strassenbau ist das Gleisbett in verschiedenen Schichten aufgebaut. Eine wichtige Funktion hat die Sperrschicht. Sie ist leicht abfallend, damit das im Schotterbett einsickernde Wasser abgeleitet werden kann. Wenn beim Fahrplanwechsel im Dezember 2020 der erste Zug vom Bahnhof Zug wieder ohne Umweg Richtung Süden fährt, können dessen Fahrgäste behaupten, sie hätten eine Premiere erlebt.

Umweltschutz als wichtiger Faktor

Fordernd am Projekt Zugersee-Ost ist aber auch die Anzahl der Objekte, die



Am Zugersee-Ostufener wird fleissig gebaut.

Bild: Keystone

im Zuge des Substanzerhalts behandelt werden müssen. Bauleiter Pirmin Muff nennt die Zahl 120. Viele dieser Bauten hätten auch gewisse Abhängigkeiten. Muff hat kürzlich einen Plan der SBB-Strecke am Zugersee-Ostufener – sie ist im Jahre 1897 eröffnet worden – in die Hände bekommen. Darauf hat er bemerkt, dass die Bauherren vor knapp 120 Jahren wenig zimperlich gewesen seien: «Wege sind einfach gekappt worden.»

Die SBB sind beim Projekt am Zugersee-Ufer auch erpicht, dem Umweltschutzgedanken Rechnung zu tragen. «Schotter», so Mattia Bianchi, «der noch brauchbar ist, verwenden wir wieder. Er ist jetzt in der Nähe von Arth-Goldau zwischengelagert. Das spart viele Lastwagenfahrten.» Ebenso wird die bestehende Fahrleitungsanlage ausserhalb des Doppelspurausbaus in Walchwil weiterhin verwendet.

Ferner kommt der aus sechs Baufirmen bestehenden Arbeitsgemeinschaft noch etwas anderes zupass: Durch den kompletten Abbau von Schienen, Schotter und dem Unterbau mutiert die Linie am Ostufer des Zugersees zu einer temporären Strasse. Notwendiges Material kann so einfacher den verschiedenen Arbeitsabschnitten zugeführt werden.

Marco Morosoli