



RAPP

Überprüfung Doppelspur Lottstetten

Adriano Diolaiuti
25.02.2025 | Rapp AG



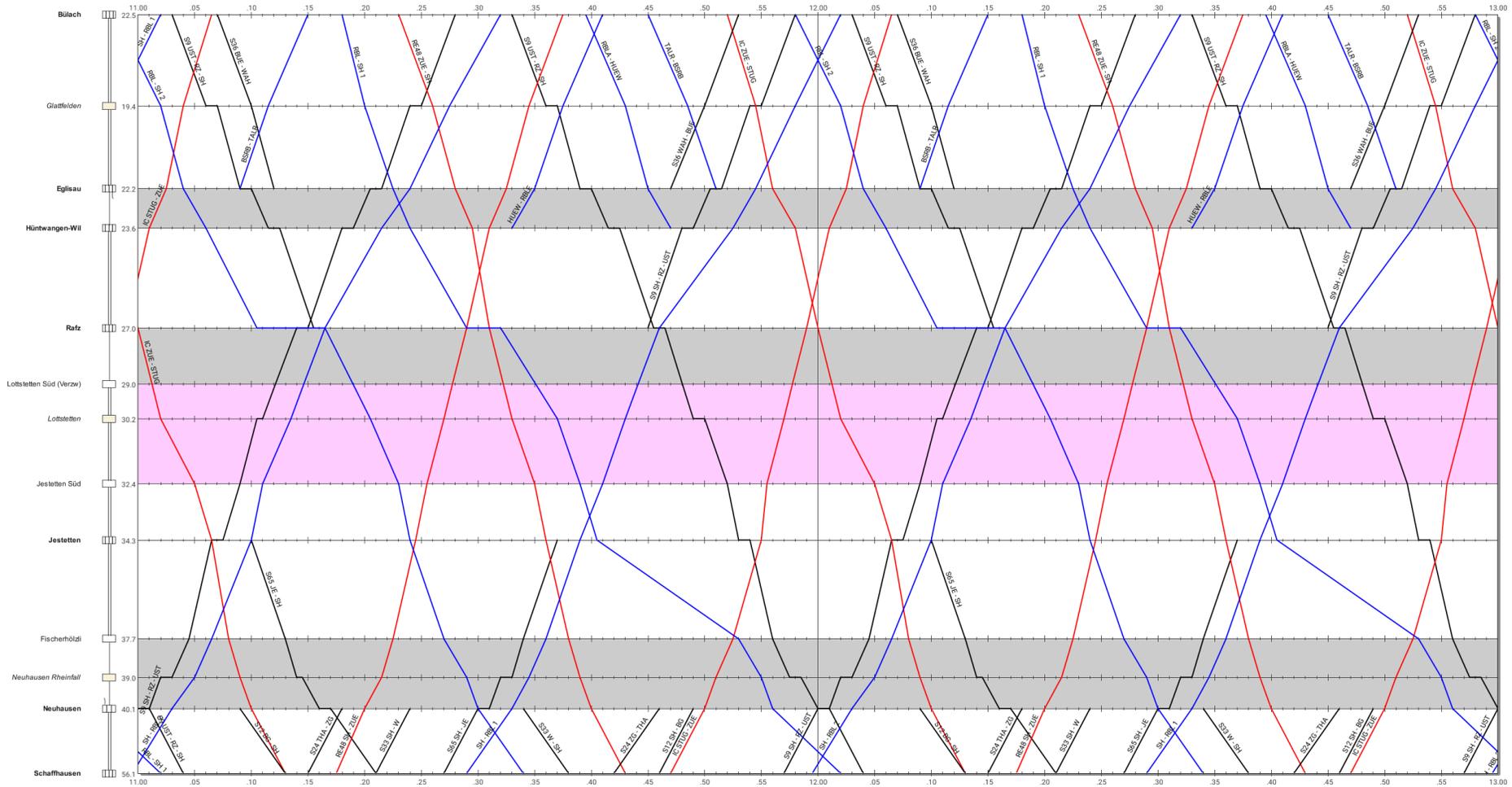
Ausgangslage

Heutiger Zustand

- Die Eisenbahnstrecke Bülach - Schaffhausen ist in den Abschnitten Rafz - Jestetten Süd sowie Fischerhölzli - Neuhausen einspurig ausgebaut
- In der Regelstunde verkehren im Abschnitt 2 Fernverkehrszüge und 1 S-Bahnzug pro Richtung. Zudem sind 2 Trassen pro Richtung für den Güterverkehr gesichert.
- In den Hauptverkehrszeiten (Mo-Fr, 6-9 Uhr / 16-19 Uhr) verkehren 2 S-Bahnzüge pro Stunde und Richtung. In diesem Zeitraum kann für den Güterverkehr keine Trasse gesichert werden, da die Streckenkapazität nicht ausreichend ist.

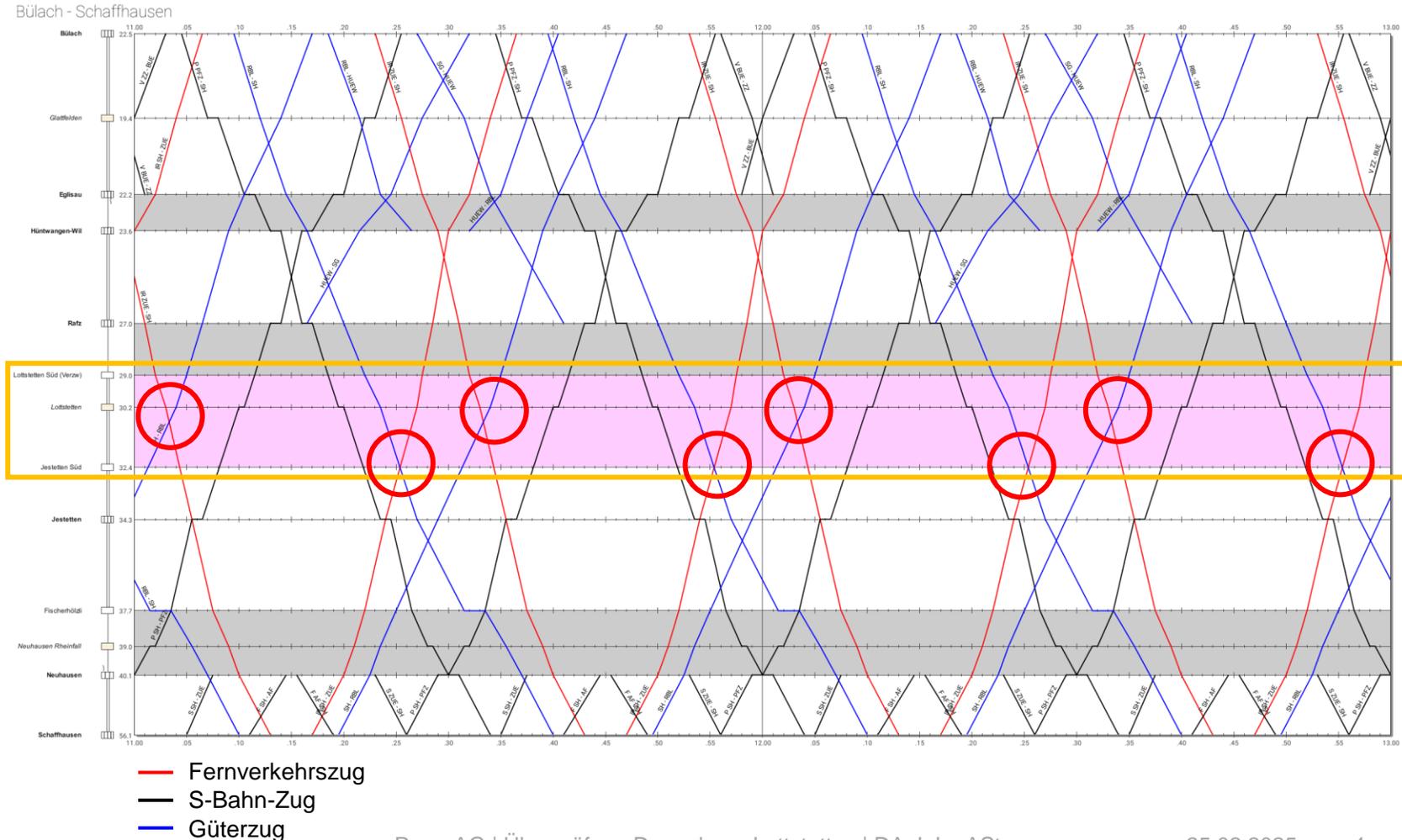
Ausgangslage Heutiger Zustand

Bülach - Schaffhausen



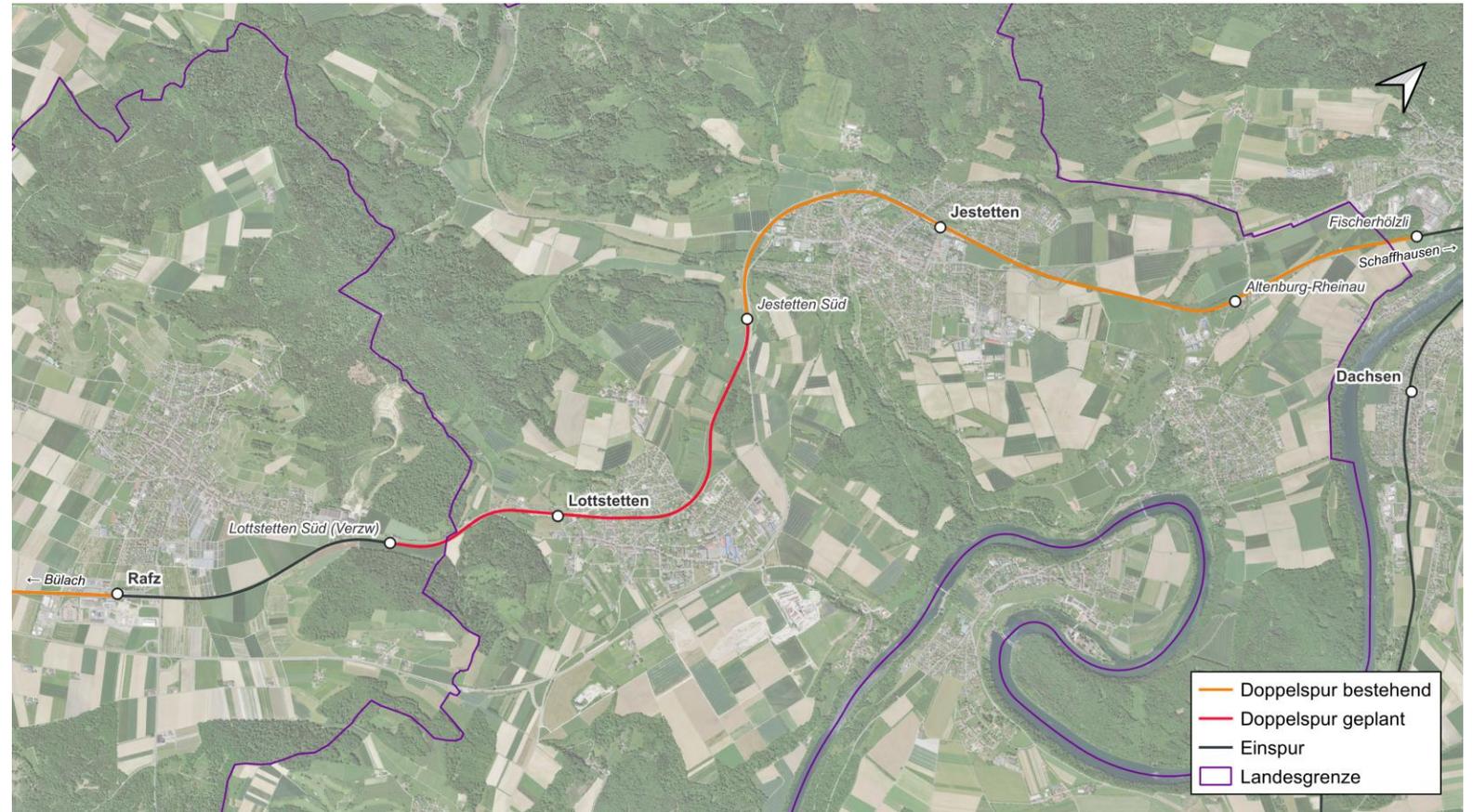
Ausgangslage Ausbauschnitt 2035

- Das Angebotskonzept zum Ausbauschnitt 2035 der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (AK AS 2035) sieht vor, dass ganztags 2 S-Bahnzüge pro Stunde und Richtung zwischen Bülach und Schaffhausen verkehren sollen.
- Gleichzeitig sollen ganztags 2 Güterverkehrstrassen pro Stunde und Richtung gesichert werden.
- Um dieses Konzept produzieren zu können, muss ein zusätzlicher Doppelspurabschnitt erstellt werden, damit die nötige Streckenkapazität bereitgestellt werden kann.



Ausgangslage Ausbauschnitt 2035

- Im Ausbauschnitt 2035 ist deshalb eine Verlängerung der bestehenden Doppelspur Fischerhölzli - Jestetten Süd um rund 3.5 km Richtung Süden vorgesehen.



Datenquelle: SBB, Swisstopo

Nutzen der Doppelspur und des Angebotsausbaus

- Durchgehender Halbstundentakt der S9 von/nach Zürich und Schaffhausen ohne Umsteigen
- Mehr Kapazität für den Schienengüterverkehr
 - Wagenladungsverkehr von/nach Schaffhausen (Binnengüterverkehr CH)
 - Internationaler Transitgüterverkehr von/nach Deutschland via Gäubahn
 - Umleitungsverkehr von Rheintalbahn (DB) via Schwarzwaldbahn
 - KV-Terminal Singen

Fahrplanuntersuchungen

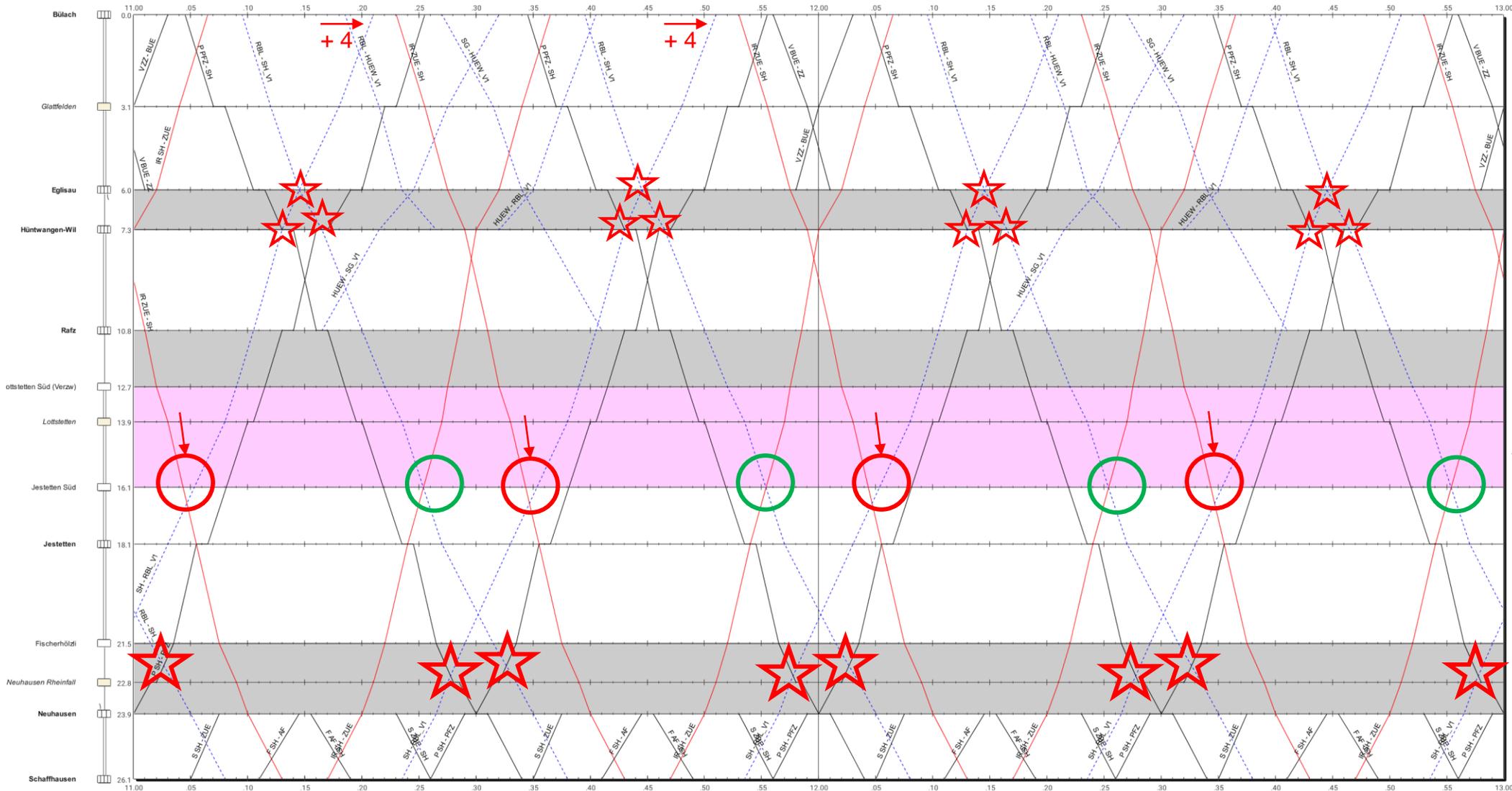
Ziele der Untersuchung und Randbedingungen

Ziel: Es soll versucht werden, ob durch Verschiebung der Fahrlage der Züge die Zugskreuzungen so verschoben werden könnten, dass diese nicht im Streckenabschnitt innerhalb des Siedlungsgebietes von Lottstetten stattfinden.

Randbedingungen:

- Die Einbindung der Personenzüge in die Knoten Schaffhausen und Zürich kann nicht geändert werden.
 - Die Fahrlage der Personenzüge im Abschnitt Bülach – Zürich muss als fix betrachtet werden, da Veränderungen bei einem Zug in diesem dicht befahrenen Abschnitt komplexe Verschiebungen im gesamten Fahrplansystem im Raum Zürich zur Folge hätten.
 - Zur Wahrung der Attraktivität (minimale Reisezeit) sind künstliche Fahrzeitverlängerungen bzw. Wartezeiten für den Personenverkehr keine Option.
- Als «Manövriermasse» verbleibt nur die Fahrlage der 2 Güterverkehrstrassen

Verschiebung Kreuzungspunkt: Variante 1

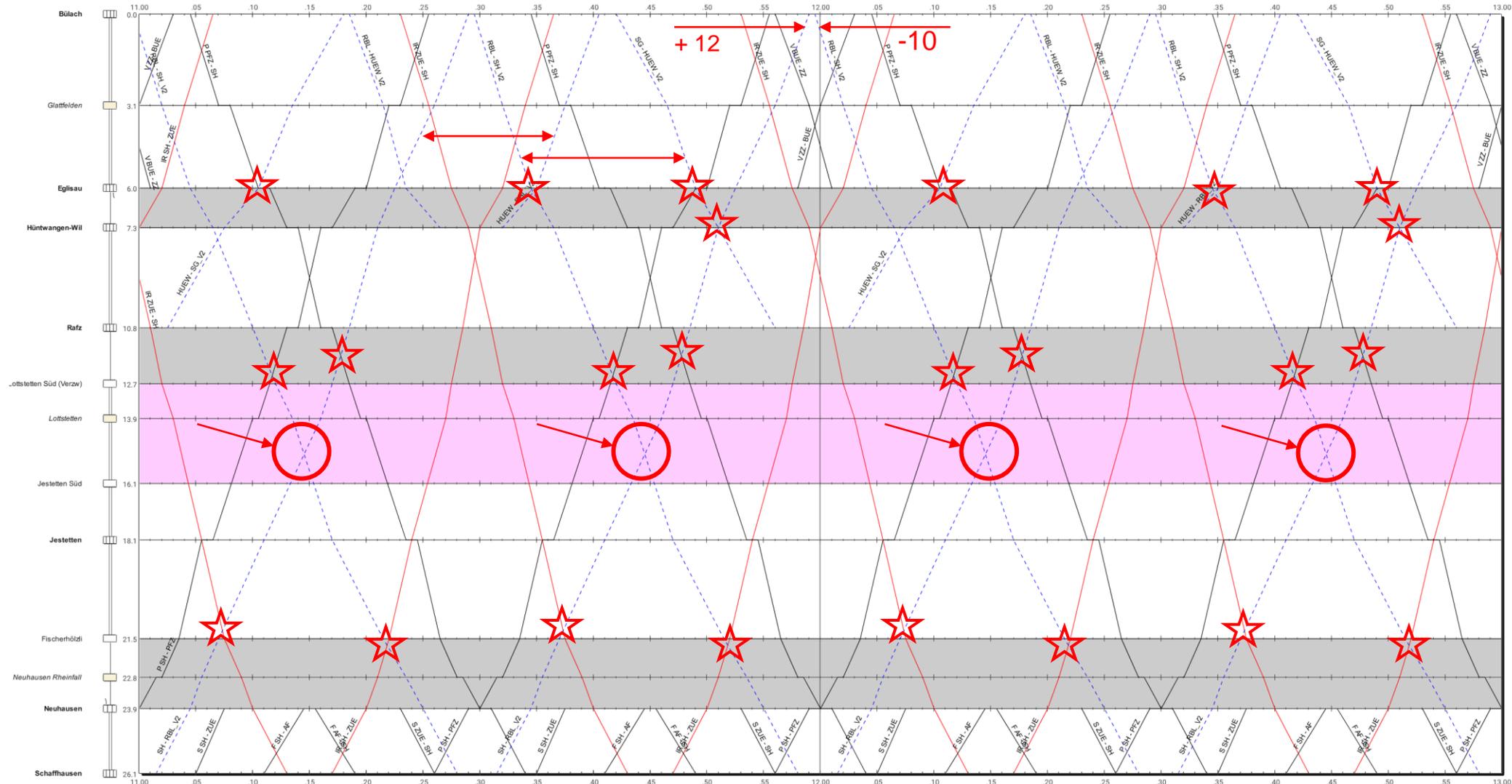


Neue Kreuzungskonflikte zw. Eglsau und Hüntwangen (Rheinbrücke!)

Verschiebung Kreuzungspunkt in Richtung Jestetten Süd

Neue Kreuzungskonflikte im Bereich Neuhausen (Tunnel und Lehnviadukt)

Verschiebung Kreuzungspunkt: Variante 2



Neue Kreuzungskonflikte zw. Eglisau und Hüntwangen (Rheinbrücke!)

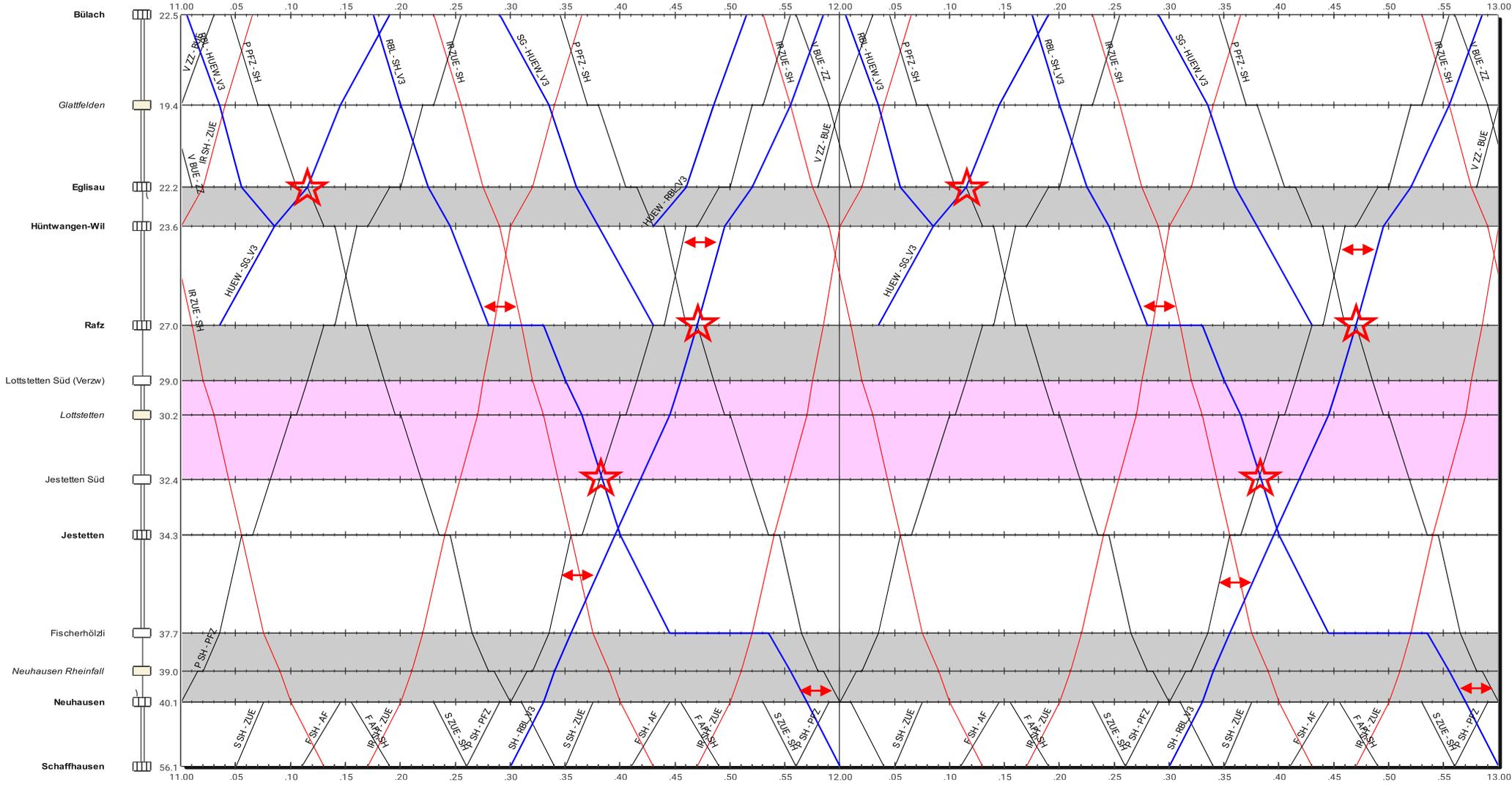
Neue Kreuzungskonflikte zw. südlich von Lottstetten

Verschiebung Kreuzungspunkt in Richtung Jestetten Süd

Neue Kreuzungskonflikte im Bereich Fischerhölzli (Tunnel und Lehnviadukt)

Reduktion Anzahl Güterzugstrassen: Variante 3

Bülach - Schaffhausen



Knappe Federwege
in Eglisau

Knappe Federwege
in Rafz

Knappe Federwege
in Jestetten Süd

Enge Zugfolgezeiten
auf der gesamten Strecke

Beurteilung durch Rapp

Theoretisch sind Fahrplankonzepte ohne Doppelspurabschnitt in Lottstetten machbar, aber...

- Dies bedingt zusätzliche Ausbauten wie
 - Verlängerung der Doppelspur von Jestetten Süd in Richtung Lottstetten (V1, V3)
 - Neue Doppelspur Fischerhölzli – Neuhausen (V1, V2)
 - Doppelspurausbau Eglisau – Hüntwangen. Ein doppelspuriger Ausbau der Rheinbrücke dürfte neben sehr hohen Kosten zu Konflikten mit Landschafts- und Denkmalschutz führen. (V1, V2, V3)
 - Doppelspurausbau Lottstetten Süd bis Rafz (V2, V3)
- Es verbliebe dann eine «Einspurinsel» im Siedlungsbereich von Lottstetten

«Trassenkontinuität» auf anschliessenden Abschnitten nicht gewährleistet/nicht geprüft

Ein Abrücken von zwei Trassen pro Richtung ist politisch unrealistisch (klare Zielsetzung der schweizerischen Verkehrspolitik → Verlagerung Güterverkehr von Strasse auf Schiene)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Adriano Diolaiuti
Zürich, 25. Februar 2025
Adriano.dioaliuti@rapp.ch

www.rapp.ch