

# Die Grossbaustelle beim Bahnhof Tann in der Endphase

Neue Brücke und zweites Gleis ermöglichen ab Herbst den Halbstundentakt



Grossbaustelle Bahnhof Tann aus der Vogelperspektive.

**Im Herbst 2019 können die Bauarbeiten beim Bahnhof Tann abgeschlossen werden. Nach intensiven Arbeiten mit einer neuen Bahnbrücke, einer Doppelspurstrecke von 500 m Länge und zwei 170 m langen, erhöhten Perrons für einen stufenfreien Einstieg, kann der Halbstundentakt der S26 auf der Tösstalinie zwischen Rüti und Winterthur eingeführt werden.**

Bis es so weit ist, muss die Arbeitsgemeinschaft der Firmen Strabag-Stucki, die für die ge-

samten Bauarbeiten zuständig ist, noch einen massiven Endspurt hinlegen. «Wir sind im

Plan», meint der verantwortliche Technische Leiter der Baustelle, Hanspeter Jacober. Bis heute – dem 10. Juli – sind die Bauarbeiten mit wenigen Ausnahmen, dank optimaler Planung und qualifiziertem Personal, nach den terminlichen Vorgaben erfüllt. «Wir haben keine andere Wahl, wir müssen termingerecht fertig werden, denn auf

den Fahrplanwechsel Dezember 2019 muss die Strecke zweigleisig befahren werden können», meint Jacober.

## Grosse Herausforderungen

Damit künftig die Züge in Tann-Dürnten kreuzen können, erstellt die SBB eine neue Kreuzungsstation mit einem zweiten Gleis. Dazu waren ab Februar 2019 aufwändige Arbeiten innerhalb der letzten Monate auszuführen. In diesem Zeitraum sind folgende Arbeitsschritte bereits vollzogen oder noch in Arbeit: Abbruch der alten Brücke, Aufbau der neuen Brücke für Doppelspur, Erstellung der neuen Perrons, drei Personenaufstiege von der Hauptstrasse zu den Perrons, eine neue übersichtliche Unterführung westlich des Bahnhofs für Fussgänger und Velofahrer, Verlängerung und Verbreiterung des Bahntrassees auf 500 m Länge, neue Aufschotterung und Verlegung der Schienen, neue Signale in den Fahrtrichtungen nach Rüti und Wald sowie zusätzliche Stromleitungsmasten. Um das Ausmass und die Gröszenordnung der Baustelle beim Bahnhof Tann-Dürnten auch für den Laien verständlich zu machen, sind folgende Zahlen, die



Das Stationsgebäude nach dem Abbruch der Eisenbahnbrücke.



Hier entsteht die zweigleisige Bahnlinie in Richtung Wald.



Grosser Verbrauch an Beton: links Stützmauer, Mitte Aufgang zum Perron, rechts Unterführung für Fussgänger und Velofahrer.

für sich sprechen von grosser Bedeutung:

Aushub/Abfuhr	15 000 m <sup>3</sup>
davon Fels	3 000 m <sup>3</sup>
Schüttung	13 000 m <sup>3</sup>
Wandkies, Schotter	5 000 m <sup>3</sup>
Rückbau Beton/Belag	1 200 m <sup>3</sup>
Kanalisation	
Werkleitungen	2 500 m
Schalungen für die Betonierung	5 500 m <sup>2</sup>
Verbrauch Beton	3 200 m <sup>3</sup>
Belag	1 200 t
Baukosten	
Bauunternehmer	Fr. 6 100 000.–
Gesamtkosten Bahnhof Tann	Fr. 19 240 000.–

**Anmerkung der Redaktion**

Diese Zahlen sprechen eine klare Sprache. Ein happiger Betrag, der wohl kaum, auch über einen längeren Zeitraum, amortisiert werden kann. Die Frage muss erlaubt sein, ob der Halbstundentakt nicht ohne dieses zweite Gleis in Tann möglich gewesen wäre, zumal beim Bahnhof in der Gemeinde Wald mehrere

Gleise zur Verfügung stehen würden und als Kreuzung für den Halbstundentakt möglich gewesen wären. Die Fahrzeit Tann-Wald beträgt ohnehin nur sechs Minuten.

**Optimale Zusammenarbeit zwischen SBB und der Arbeitsgemeinschaft**

Das ambitionierte Bauprogramm, das keine Terminverzögerungen zulässt, konnte bis anhin dank seriöser Arbeitsvorbereitung, optimalem Inventareinsatz und guter Zusammenarbeit mit Bauleitung und SBB eingehalten werden. Die Bautermine werden wöchentlich mit der Bauleitung überprüft und bei Terminverzögerungen entsprechende Massnahmen, wie mögliche Optimierungen oder Vereinfachungen der Arbeitsabläufe sowie Samstagarbeit, getroffen. Im Einsatz standen zum Teil nebst der Technischen Leitung, dem Baustellenchef Albin Zimmermann von der Firma

Strabag, bis zu drei Maurerpoliere mit 18 Mitarbeitern (Bauarbeiter, Maschinisten). Erfreulich ist auch die Tatsache, dass während der langen Bauphase trotz enormem Termindruck der Unfallsicherheit ein grosser Stellenwert beigemessen wurde. Bis anhin sind ausser einigen wenigen Bagatellfällen keine nennenswerten Unfälle passiert. Auch der Wettergott ist offensichtlich an einer Einhaltung der Termine interessiert, hat er doch grossmehrtlich ideales Bauwetter produziert, was für eine Grossebaustelle im Freien von grosser Bedeutung ist.

**Technische Leitung durch Hanspeter Jacober, Rüti**

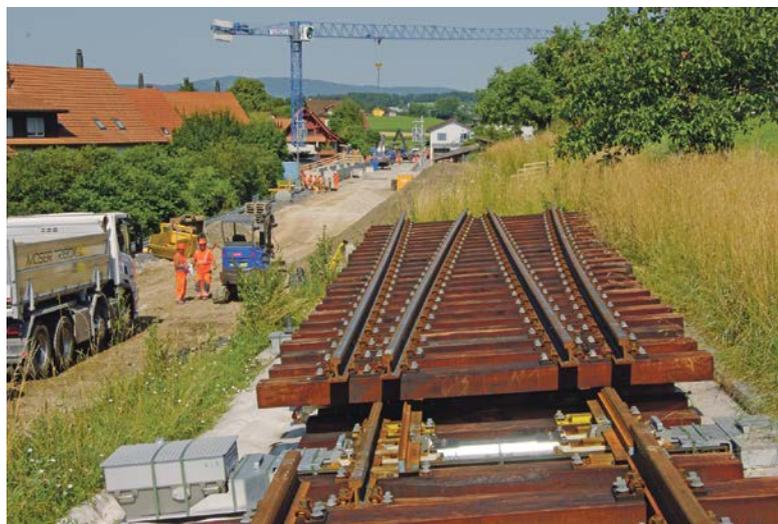
Auf die Frage, warum Hanspeter Jacober das Mandat des Technischen Leiters übernommen habe und somit Hauptverantwortlicher der Arbeitsgemeinschaft Strabag/Stucki in Tann ist, gibt er zur Antwort: «Die Firma Stra-

bag als Partner der Arbeitsgemeinschaft ist federführend und ihr obliegt die kaufmännische Leitung, während die Stucki AG als Partner für die technische Leitung auf der Baustelle zuständig ist. Als Verwaltungsratspräsident der Stucki AG habe ich diese Aufgabe gerne übernommen, da ich nach wie vor Herausforderungen dieser Art schätze und gewohnt bin Verantwortung zu übernehmen.»

**Offizielle Einweihung?**

Zurzeit ist zumindest kein Datum einer offiziellen Einweihung bekannt. Ob vor Ort eine kleine Feier stattfindet ist ebenso unbekannt und auch ob eine allfällige Besichtigung für die Bevölkerung durch die SBB vorgesehen ist. Hinweise werden sicher in der Lokalpresse publiziert.

Paul Kluser



Bereits zum Einbau bereit gestellte Gleisabschnitte.



Die verantwortliche Bauführung: von links Hanspeter Jacober (Technische Leitung), Francesco Amore (Polier), Marco Mason (Polier) und Albin Zimmermann (Baustellenchef).