



## Viertlängster Bahntunnel der Schweiz

*Die SBB bauen die Verbindung zwischen Zürich und der Innerschweiz stark aus*

ADI KÄLIN

Bei einem sogenannten Jahrhundertprojekt dauert die Realisierung meist sehr, sehr lang, und die Kosten sind enorm hoch. Beim Zimmerberg-Basistunnel kann man also getrost von einem Jahrhundertprojekt sprechen: Fertiggestellt wird er wohl erst 2037, und die noch anfallenden Kosten werden heute schon auf 1,4 Milliarden Franken geschätzt.

Eigentlich ist der Zimmerberg-Basistunnel ja schon fast zur Hälfte gebaut. 2003 wurde der erste Abschnitt als Doppelspurtunnel von Zürich nach Thalwil eröffnet. Für die unterirdische Fortsetzung nach Baar fehlte aber irgendwann das Geld. Das Vorhaben wurde verschoben, der zweite Abschnitt wird erst jetzt wieder neu projektiert. Immerhin sind nun erste Entscheide zur Linienführung und die Art des Tunnelbaus bekannt. Die SBB haben am Mittwoch darüber orientiert.

Dass es eine bessere Verbindung zwischen Zürich, Zug und Luzern, aber auch zwischen Zürich und dem Tessin braucht, steht für die SBB ausser Frage. Ihre Prognosen sagen voraus, dass der Gesamtverkehr in der Schweiz bis 2050 um rund einen Drittel wachsen wird. Auf der Achse Zürich–Zug–Luzern wird die Nachfrage allerdings stärker wachsen – um schätzungsweise 50 Prozent.

### Knapp länger als Vereinatunnel

Die heutige Strecke ist zwar landschaftlich hübsch – mit Aussichten auf Zürichsee und Glarner Alpen sowie einem kurzen Ausblick auf Sihl und Sihltal. Es gibt aber zwei Nadelöhre, die eine Erweiterung des Bahnangebots verunmöglichen. Eines ist der einspurige Albistunnel bei Sihlbrugg, das andere der Knoten Thalwil. Ohne den Zimmerberg-Basistunnel 2 könn-

ten die zusätzlichen Passagierzahlen gar nicht bewältigt werden. Der Zimmerberg-Basistunnel 2 schliesst im Bereich Nideldbad an den bestehenden Tunnel an. Das Anschlusswerk dafür wurde schon beim Bau der Doppelspur Zürich–Thalwil erstellt. Die zweite Etappe des Zimmerberg-Tunnels wird 10,8 Kilometer lang. Zusammen mit dem ersten Abschnitt ergibt das eine Gesamtlänge von 19,2 Kilometern – womit der Zimmerbergtunnel nach Gotthard, Lötschberg und Simplon, aber noch vor dem Vereina der viertlängste Bahntunnel der Schweiz sein wird.

Der Bau des Zimmerberg-Basistunnels 2 wird eine deutliche Verbesserung des Angebots ermöglichen. So soll ein viertelstündlich fahrender Regio-Express Zürich mit Baar, Zug und Rotkreuz verbinden. Der Interregio von Zürich nach Luzern wird weiterhin halbstündlich unterwegs sein, allerdings ohne Halte in Baar oder Rotkreuz. Richtung Tessin wird zudem ein durchgehender Halbstundentakt geschaffen.

Die Fahrzeit von Zürich nach Baar verkürzt sich um sechs bis acht Minuten, wird also nur noch gut eine Viertelstunde betragen. Dies könnte – wie schon beim Bau der Zürcher S-Bahn – Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung im Raum Baar und Zug haben. Solche Fahrzeiten sind attraktiv genug, um von dort aus nach Zürich zu pendeln. Es gibt innerhalb der Stadt Zürich einige Quartiere, von denen aus die Fahrt in die Innenstadt länger dauert.

Die SBB haben vier Varianten für den Zimmerberg-Basistunnel untersucht – mit kürzeren oder längeren Linienführungen, mit einem Doppelspurtunnel oder mit zwei Einspurtunneln. Entschieden hat man sich schliesslich für die direk-

teste Verbindung und zwei Einspurtunnel. Mit diesen sinkt die maximal zulässige Geschwindigkeit zwar von 200 auf 160 km/h, der Bau wird aber erstaunlicherweise günstiger.

### Aushub vor Ort verwenden

Bei der Doppelspur braucht es wegen neuer Vorschriften zusätzlich einen Rettungstollen, der mit Bussen befahrbar sein muss. Bei zwei Einspurtunneln braucht es lediglich alle 500 Meter einen sogenannten Querschlag, also eine Verbindung zwischen den zwei Tunnelröhren; der Bau des zusätzlichen Rettungstollens entfällt. Bei der Doppelspur Zürich–Thalwil war der Rettungstollen noch nicht vorgeschrieben. Dort gibt es nur drei Notausstiege.

Der Bund investiert mit dem Bahnausbau Schritt 2035 fast 13 Milliarden Franken für Projekte in der ganzen Schweiz. Die Kosten für den Zimmerberg-Basistunnel 2 werden momentan auf 1,4 Milliarden geschätzt – mit einer Genauigkeit allerdings erst von plus oder minus 30 Prozent. Geht alles nach Plan, werden die Pläne für den Tunnel 2026 öffentlich aufgelegt, gebaut werden soll ab 2029, und Ende 2037 schliesslich soll das Bauwerk in Betrieb genommen werden.

Momentan konzentrieren sich die Planungsarbeiten der SBB auf das Gebiet Littl nördlich von Baar. Dort befindet sich das Portal des Albistunnels der bestehenden Bahnstrecke, und von dort aus sollen auch die beiden Einspurtunnel für den Zimmerbergtunnel vorangetrieben werden. Im Sinn der Nachhaltigkeit (und auch tieferer Kosten) wollen die SBB den Aushub nicht abtransportieren, sondern damit das Gelände rund um die Portale neu gestalten.



## Mit dem neuen Tunnel fährt man künftig unterirdisch von Zürich nach Baar

-  Zimmerberg-Basistunnel 1
-  Bestehende überirdische Bahnstrecke
-  Zimmerberg-Basistunnel 2

