

## SBB-Milliarden-Projekt wird konkreter

Der Zimmerberg-Basistunnel II von Baar nach Thalwil nimmt allmählich Formen an. Laut SBB werden zwei Tunnelröhren ausgebrochen, der Abraum bleibt vor Ort. Der Tunnel soll ab Ende 2037 nutzbar sein.

Marco Morosoli



Das neue Portal des Zimmerbergtunnels wird links oder rechts vom bisherigen entstehen.

Bild: Stefan Kaiser (Baar, 23. März 2022)

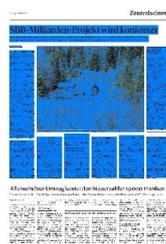
Eine Schnellzugfahrt zwischen Zug und Zürich dauert auf der Schiene nur noch etwas mehr als 15 Minuten. Eine Utopie? Mitnichten. Bis Ende 2037 schaffen die SBB im Kanton Zug die Voraussetzungen, um diese Fahrzeit Realität werden zu lassen. Aktuell braucht ein Schnell-

zug ohne Zwischenhalt für diese rund 30 Kilometer lange Strecke noch etwas mehr als 21 Minuten.

An einer Medienorientierung am vergangenen Mittwoch im Baarer Gemeindehaus liessen die anwesenden SBB-

Vertreter keinen Zweifel daran, dass das wichtigste Teil in diesem verkehrstechnischen Puzzle der Bau des Zimmerberg-Basistunnels II (ZBT II) ist.

Das Südportal des nunmehr in einer Vorstudie definierten Tunnels befindet sich unweit des vor 125 Jahren eröffneten Albis-



tunnels im Gebiet Baar-Litti. Das Nordportal will die Bauherrschaft auf der Höhe von Thalwil im Innern des Zimmerbergs erstellen. Dort verknüpft die Bauherrschaft den ZBT II mit dem bereits existierenden Bahndurchstich von Thalwil bis nach Zürich. Als dieser vor 20 Jahren eröffnet wurde, war bereits ein Durchstich in Richtung Kanton Zug in Vorbereitung. Doch das Geld für das Projekt Bahn 2000 reichte dafür nicht mehr aus.

### Was der Tunnel in etwa kosten wird

ZBT-II-Studienleiter Christoph Fessler wagte dann beim Presetermin auch noch eine Kostenschätzung für den neuen Bahntunnel: 1,4 Milliarden Franken. Dies mit Ausführungsloft im Bereich von plus-minus 30 Prozent. Projekte aus früheren Tagen gingen noch von Baukosten für den 10,8 Kilometer langen Durchstich aus, die unterhalb der Milliarden-Franken-Grenze lagen. Im Vorfeld der nun präsentierten Vorstudie mussten die SBB, welche den Tunnel im Auftrag des Bundes erstellen, bezüglich der Finanzen noch einmal über die Bücher. Gewählt hat die Staatsbahn die kürzestmögliche Lösung, wie das Vorprojekt offenbart. Heute geltende Sicherheitsvorschriften machen den Bau zweier Tunnelröhren notwendig.

Durch die Festsetzung der

Tunnelhöchstgeschwindigkeit auf 160 Kilometer pro Stunde konnte das Profil der Röhren des geplanten Durchstichs verkleinert werden. In Bezug auf die zu erwartenden Gesteinsschichten beim Tunnelbau konnte der Gesamtprojektleiter die Anwesen-

den beruhigen: «Die obere Süsswassermolasse eignet sich sehr gut für den Vortrieb mit Tunnelbohrmaschinen.»

### Aushub aus dem Tunnel wird weiterverwendet

Neue Wege will die Bauherrschaft bei der Behandlung des Tunnelaushubs gehen. Die zu erwartenden 2,1 Millionen Kubikmeter Gestein sollen im Bereich des Nordportals der Geländemodellierung dienen. Für diese Idee existieren noch keine detaillierten Pläne.

Im Bereich der neuen Ablagerungen sollen auch die beiden Tunnelportale zu stehen kommen. Deren Verknüpfung mit der bestehenden Strecke ist auch noch nicht ausdefiniert. Um teure Verknüpfungen zu verhindern, sollen die Zufahrtsstrecken zu den Tunnelportalen so aufgestellt sein, dass es zu keinen Fahrwegdifferenzen kommt.

Damit der Zimmerberg-Tunnel-II seine Wirkung entfalten kann, gilt es, in der Lorzenebene verschiedene Projekte zu stemmen. Unter anderem gehört ein drittes Gleis zwischen den Bahn-

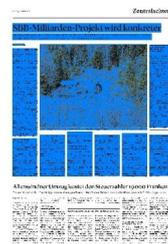
höfen Zug und Baar zum Projekt. Auch die Gleisfelder in den Mobilitätszentren Zug und Baar erfahren Änderungen. Im Zug dieser Arbeiten will auch die Stadt

Zug eine Unterführung bauen, welche dem Langsamverkehr zwischen dem LG-Areal und dem Gebiet des heutigen Ökiohofs an der Äusseren Güterstrasse dienen soll. Was die Neuorganisation der Zulaufstrecken kostet, darüber schweigen sich die SBB-Papiere aus.

### Es braucht noch etwas mehr als nur Geduld

Ein Fahrplan ist bekannt: Im Jahr 2026 soll das Projekt öffentlich aufgelegt werden. Die SBB-Fachkräfte hoffen, dass die Arbeiten im Jahr 2029 starten können. Der Fahrplan 2037/38 soll dann superschnelle Züge nach Zürich beinhalten. Die Staatsbahn geht davon aus, dass bis 2050 die Nachfrage um 50 Prozent zulegt. Bereits zur SBB-Vorstudie äussert sich Pro-Bahn-Zentralschweiz-Präsident Martin Stuber. Er spricht beim ZBT II von einem «entscheidenden Meilenstein».

Die Bewirtschaftung des Aushubs bezeichnet Stuber als «innovativ». Von der Standortgemeinde Baar und dem Kanton erwartet der Pro-Bahn-Exponent «volle Kooperation bei dieser wohl nicht ganz einfach zu realisierenden» Lösung mit dem aus dem Tunnel geförderten Gestein.



## Zimmerberg II: Dieser Anlauf muss klappen

Im Zug der Arbeiten für den Zimmerberg-Basistunnel I von Thalwil nach Zürich bereitet die Bauherrschaft ab 1997 den Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) vor. Es handelt sich um eine Übergangsstelle. Der Tunnelbau war ab 2006 geplant. Im Jahr 2013 hätte der ZBT II gebaut sein müssen. Das Geld dazu fehlt allerdings. Der Kanton Zug will allenfalls das Objekt vorfinanzieren. Bei der nächsten Aufgleisung von Eisenbahnprojekten fällt 2009 der Zimmerberg-Basistunnel II jedoch erneut durch. Im gleichen Jahr macht der Kanton einen erneuten Anlauf, und er will den ZBT II durch einen Rahmenkredit von 400 Millionen Franken beschleunigen. Jedoch ohne Erfolg. Der Bund organisiert die Eisenbahninfrastrukturentwicklung neu. Das Volk segnete das ab. Aber der ZBT II gehört wieder nicht zu den vordringlichen Projekten. Immerhin kann im Jahr 2014 mit der Planung begonnen werden. Im 2019 beschlossenen Bahnausbau schritt findet der ZBT II endlich Platz. Die Planung beginnt. (mo)