

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 114 (1996)  
**Heft:** 51/52

**Artikel:** Doppelspurtunnel Zürich-Thalwil  
**Autor:** Grether, Martin  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-79097>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 23.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Martin Grether, Zürich

# Doppelspurtunnel Zürich-Thalwil

**Die zweite Doppelspur Zürich-Thalwil (Zimmerberg-Basistunnel, Teil 1) ist ein Ausbauprojekt zur Kapazitätssteigerung im Rahmen der ersten Etappe von Bahn 2000. Der zweite Teil des Zimmerberg-Basis-tunnels, der als Bestandteil von Alp-Transit entsteht, soll später im Raum Thalwil/Rüschlikon unterirdisch direkt an den Teil 1 anschließen.**

Mit täglich 415 Zügen ist die Kapazitätsgrenze der linksufrigen Zürichsee-Linie erreicht. Angebotsverbesserungen im Schnellzug- und S-Bahn-Verkehr sind nicht mehr realisierbar. Mit der zweiten Doppelspur soll die Stammstrecke im Regelfall von durchfahrenden Schnell- und Güterzügen befreit und nur noch von den leiseren Doppelstockzügen der S-Bahn sowie von in Zürich-Enge haltenden Schnellzügen und von Nahgüterzügen befahren werden, wodurch der Lärmpegel deutlich abnehmen wird. Das im folgenden dokumentierte Projekt stellt die evaluierte Variante eines Paralleltunnels zwischen der Langstrasse in Zürich und der Ludrettkonerbrücke in Thalwil dar. Es handelt sich auf einer Gesamtlänge des Neubaus von 10,7 km um einen rund 9,4 km langen Doppelspurtunnel sowie um Gleiseinbindungen zwischen der Langstrasse und dem Seebahneinschnitt bis zum Portal beim Lochergut sowie im Langrütiquartier in Thalwil (Bild 1).

## Liniendührung

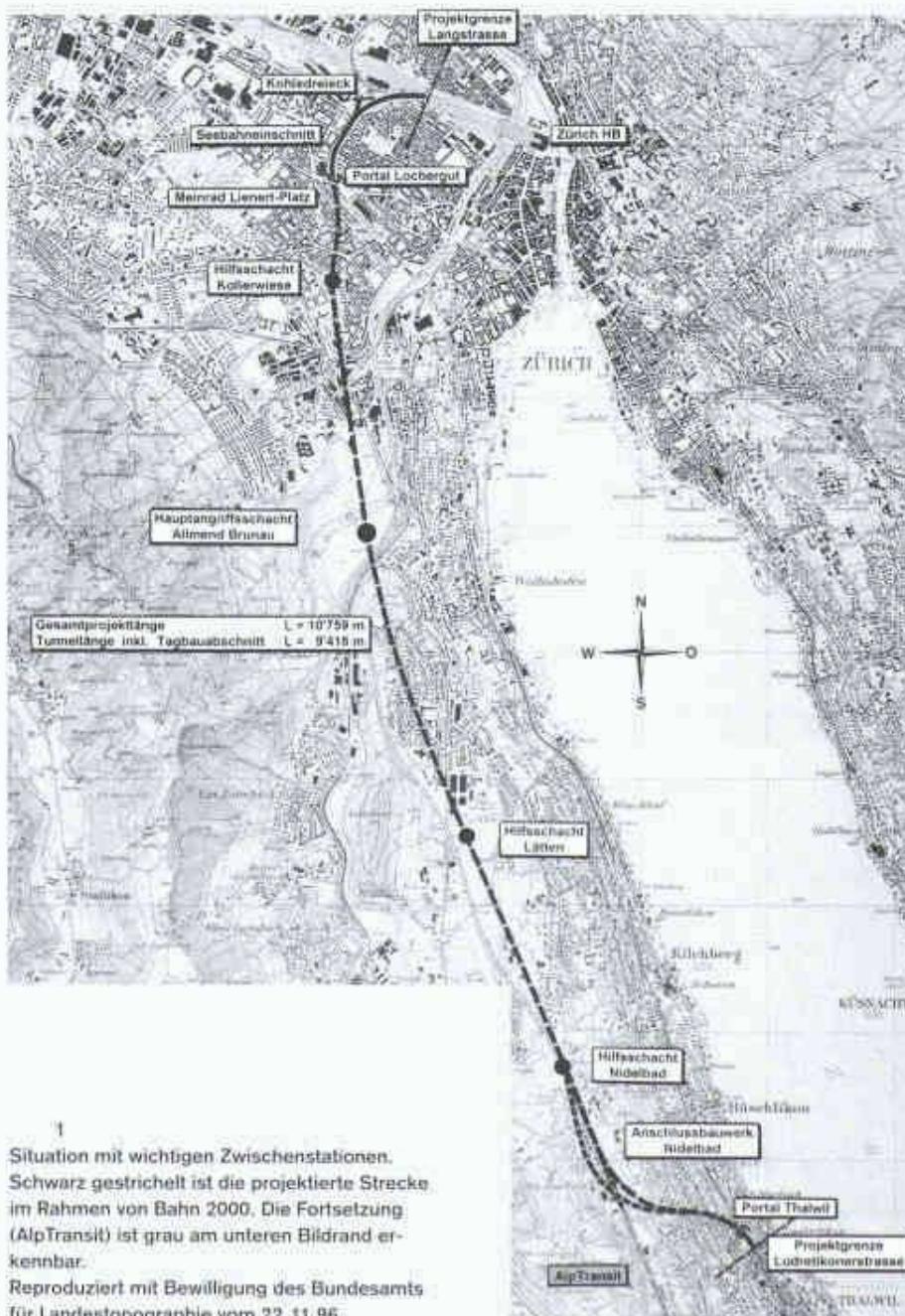
In den Portalbereichen in Zürich und in Thalwil wird die neue Doppelspur an die bestehende Seelinie angeschlossen, wobei diese im Zürcher Kohledreieck auf vier Spuren ausgebaut wird. Die Gemeinden Adliswil, Kilchberg und Rüschlikon werden in bis zu 90 m Tiefe im Tunnel unterfahren.

Im Bereich Nideland (Rüschlikon) wird die AlpTransit-Strecke (Zimmerberg-Basistunnel, Teil 2) Richtung Littiz-Zug kreuzungsfrei angeschlossen. Der Einspurtunnel Thalwil-Nideland (Bergröhre) führt in einer Überwerfung über den Doppelspurtunnel.

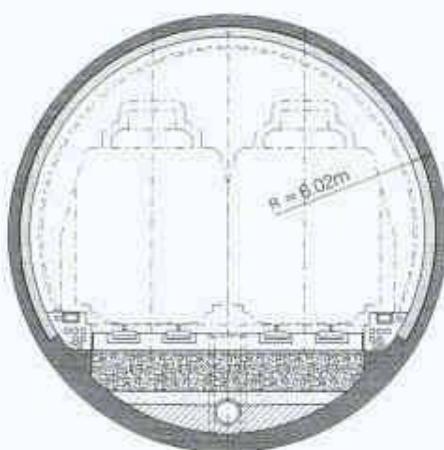
1995 bewilligten Kosten von 82 Mio. Franken sprach der SBB-Verwaltungsrat anfangs dieses Monats einen Kredit von 745 Mio. Franken.

## Geologie

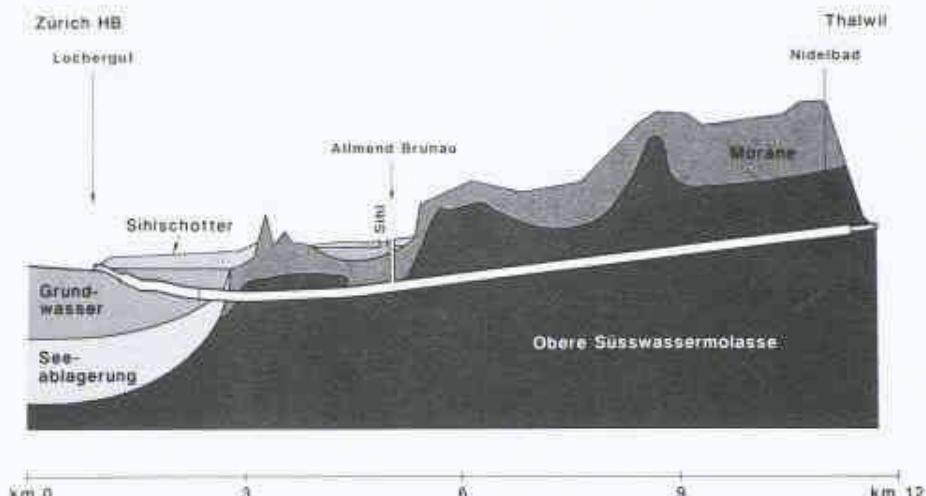
Im Abschnitt vom Meinrad Lienert-Platz bis zur Kollerwiese liegt der Tunnelquerschnitt im Lockergestein (vorwiegend Sihlschotter) und taucht praktisch bis auf Firsthöhe ins Grundwasser ein. Von der Kollerwiese bis zur Allmend Brunau durchfährt der Tunnel die obere Süßwassermasse aus Sandstein, Mergel und Siltstein, wobei auf der Allmend Brunau zum Teil mit geringer Felsüberdeckung zu rechnen ist. Von der Allmend bis zum kreuz-



1  
Situation mit wichtigen Zwischenstationen.  
Schwarz gestrichelt ist die projektierte Strecke im Rahmen von Bahn 2000. Die Fortsetzung (AlpTransit) ist grau am unteren Bildrand erkennbar.  
Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamts für Landestopographie vom 22.11.96



2  
Tunnelprofil (Normalprofil TBM)



3  
Geologisches Längsprofil

zungsfreien Anschluss Nidelsbad verläuft der Tunnel ebenfalls in der Oberen Süßwassermolasse mit Überdeckungen zwischen rund 25 und 90 m. Im Portalbereich in Thalwil liegt der Tunnel in einer Strecke von rund 100 m in gemischter Geologie von Grundmoräne und Oberer Süßwassermolasse (Bild 3).

### Bauprogramm, Vorarbeiten

Vorbehältlich der Genehmigung des EVED beginnen die Schachtarbeiten auf der Allmend Brunau im März 1997. Zeitgleich starten die Tagbauarbeiten an den Portalbereichen in Zürich und Thalwil. Die Schachtarbeiten am Schacht Kollerwiese beginnen voraussichtlich im Juli 1997. Bauhilfsmassnahmen in der Lockergesteinsstrecke Kollerwiese-Meinrad Lienert-Platz sowie der Gegenvortrieb Thalwil im Bereich Alsenstrasse erstrecken

### Bauprojekt:

#### Bereich Nidelsbad:

Kreuzungsfreies Abzweigungsbauwerk mit zwei Einspurtunnels Richtung Thalwil. Konventioneller Ausbruch ohne Tübbings

#### Lüftungsschächte:

Schacht Lätten, Schacht Nidelsbad

#### Hauptangriff Allmend-Brunau:

Zwei Hauptangriffsschächte je  $\varnothing 25$  m

#### Baumethode:

Allmend-Brunau bis Kollerwiese: TBM, in Lockergesteinsstrecke Rohrschirm und Entwässerungsbohrungen

Kollerwiese bis Meinrad Lienert-Platz: ortsburstgestützter TBM-Vortrieb

Geringe Felsüberdeckung Allmend-Brunau:

Vertikale Injektionen oder Jetting

#### Normalprofil:

Tübbings  $\varnothing_{\text{inner}} 12,04$  m

sich über das ganze Jahr 1998 bis Anfang 1999.

Auf der Zürcher Allmend Brunau befindet sich der gemeinsame Hauptinstallationsplatz für den Bau sowohl der zweiten Doppelspur Zürich-Thalwil als auch der Nationalstrassenabschnitte A4.1.4 (Verkehrsdreieck Brunau) und A4.1.5 (Uetlibergtunnel) mit der Bahnverladeanlage und den Materialumschlagsanlagen. 3,5 Mio. Tonnen Aushubmaterial und 1,1 Mio. Tonnen Kies müssen abtransportiert bzw. zur Baustelle gebracht werden. Ferner werden neben den Hauptangriffsschächten eine Tübbingfabrik und ein Tübbinglager errichtet.

Im innerstädtischen Abschnitt Meinrad Lienert-Platz bis Kollerwiese (Bild 1) wird der Gebäudekomplex Weststrasse/Stationsstrasse vom geplanten Tunnel in seinen Untergeschosse teilweise mas-

siv betroffen. Bereits laufende Umbau- und Verstärkungsmaßnahmen sollen gewährleisten, dass mit dem 1999 folgenden Tunnelvortrieb die Gebäude nicht mehr direkt tangiert werden. Diese umfangreichen Haustechnik- und Baumeisterarbeiten wurden im Februar 1996 aufgenommen und dauern noch bis im Herbst 1997.

Der eigentliche Tunnelvortrieb mit der TBM beginnt Richtung Thalwil im Frühjahr, derjenige Richtung Meinrad Lienert-Platz im Herbst 1998. Im Frühjahr 2000 sollen beide Vortriebe abgeschlossen sein.

Die Arbeiten im Kohledreieck für die Einleitung der Strecke in den Haupthof Zürich starten Mitte 1997 mit dem Unterwerk Zürich. Das Kreuzungsbauwerk für die Gleise der Überwerfung Wipkingenlinie und weitere bahntechnische Einrichtungen sollen bis Mitte 2001 erstellt sein. Die Inbetriebnahme der ganzen Strecke ist auf den 1. Juni 2005 geplant.

### Installationsplätze:

Kohledreieck:

Gleisarbeiten, Personenunterführung

Meinrad Lienert-Platz:

Tagbau, Demontage TBM

Schacht Kollerwiese:

Erstellen des Schachts, Umrüsten TBM

Allmend-Brunau:

Hauptinstallationsplatz, Montage der beiden TBM

Schacht Lätten:

Erstellen Kahel- und Lüftungsschacht

Schacht Nidelsbad:

Erstellen Lüftungsschacht

Portal Thalwil:

Tagbau, Gegenvortrieb