

Erste Baumaßnahmen für Doppelspur haben begonnen

Infrastruktur Im Oktober 2025 erteilte das Bundesamt für Verkehr den SBB die Plangenehmigung für den Bau der zweiten Doppelspur Zürich–Winterthur. Erste Baumaßnahmen, wie die Erstellung der Installationsplätze, laufen bereits. Kernstück der neuen Strecke ist der 9 km lange Brüttenertunnel.

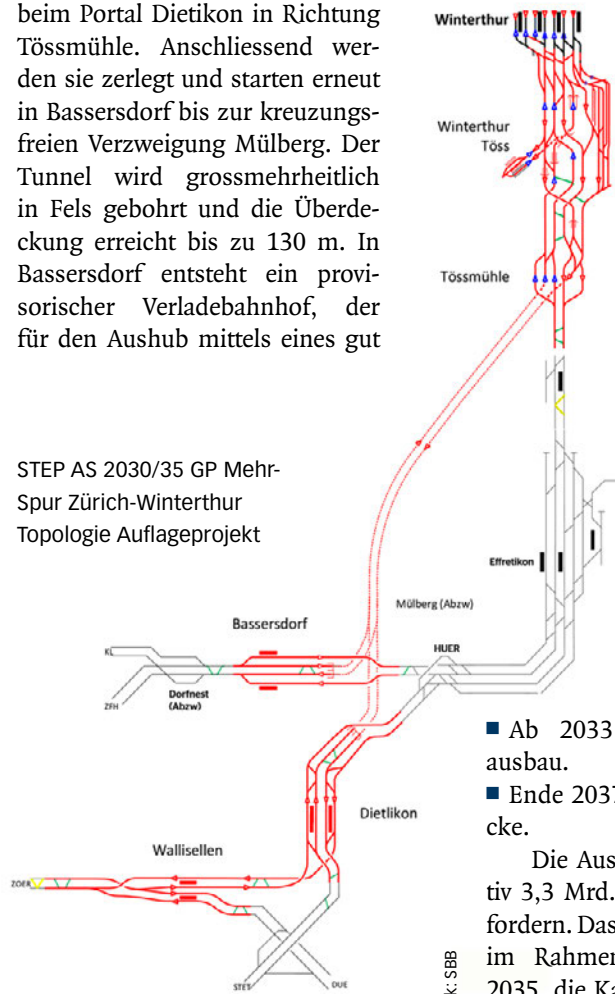
Die Strecke zwischen Zürich und Winterthur ist mit täglich 670 Zügen und 120000 Reisenden schweizweit die am zweitstärksten belastete Strecke, nach der Vierspur Olten–Aarau. Zukünftig sollen 900 Züge verkehren.

Die Strecke erlaubt zukünftig auf mehreren Zürcher S-Bahn-Linien den Viertelstundentakt. Im Fernverkehr lässt sich auf den 22 km zwischen Zürich und Winterthur die Fahrzeit um bis zu 8 Minuten auf 12 Minuten reduzieren.

Ausgelegt sind die beiden eingeleigten Tunnelröhren für 160 km/h. Die Röhren werden in den Portalbereichen Neigungen von bis zu 20‰ aufweisen. In den Bereichen der Überwerfungen bestehen auf kurzen Abschnitten Rampen mit Neigungen von bis zu 30‰. Traktionstechnisch weist die Strecke eine Neigung von 15‰ auf, sodass auch 750 m lange Güterzüge die Strecke benutzen können. Die beiden Tunnelröhren weisen einen Durchmesser von je 10 m auf. Alle 500 m bestehen insgesamt 20 Querverbindungen.

Die beiden 200 m langen Tunnelbohrmaschinen starten beim Portal Dietlikon in Richtung Tössmühle. Anschliessend werden sie zerlegt und starten erneut in Bassersdorf bis zur kreuzungsfreien Verzweigung Mülberg. Der Tunnel wird grossmehrheitlich in Fels gebohrt und die Überdeckung erreicht bis zu 130 m. In Bassersdorf entsteht ein provisorischer Verladebahnhof, der für den Aushub mittels eines gut

STEP AS 2030/35 GP Mehr-Spur Zürich-Winterthur Topologie Auflageprojekt



Grafik: SBB

1 km langen Förderbandes mit dem Portal Dietlikon verbunden ist. Durch mehrere Überwerfungen an allen Verzweigungen erfolgen nirgends niveaugleiche Zugskreuzungen. Der Zeitplan ist:

- Ab 2027 Aufbau Installationen für den Tunnelbau, Betonanlage, Tübbingproduktion.
- Ab 2029 Aufbau Verladebahnhof und Tunnelbohrmaschine.
- Ab 2029 bis 2031 Tunnelbohrmaschine von Dietlikon bis Tössmühle.
- Ab 2032 Tunnelbohrmaschine ab Bassersdorf bis Verzweigung Mülberg.
- Ab 2033 bis 2034 Tunnelinnen-ausbau.
- Ende 2037 Inbetriebnahme der Strecke.

Die Ausbauten werden approximativ 3,3 Mrd. CHF (Preisbasis 2014) erfordern. Das Parlament hat bereits 2019, im Rahmen des Bahnausbau schritts 2035, die Kapazitätssteigerung auf dieser Strecke beschlossen. RB 6.4.26 (lüth)

