

## OB 1.2 Zimmerberg

### Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkantone: Zürich, Zug
- Betroffene Gemeinden: Baar, Hausen am Albis, Horgen, Kilchberg (ZH), Oberrieden, Rüslikon, Thalwil
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, kantonale Fachstellen Zürich, Zug
- Andere Partner: AlpTransit Gotthard AG, SBB

### Funktion und Begründung

~~Der Die 2. Etappe des Zimmerberg-Basistunnels (Nidelbad – Littli) ist die Fortsetzung des Tunnels für die 2. Doppelspur Zürich – Thalwil der BAHN 2000. Der Bau des Zimmerberg-Basistunnels (2. Etappe) ist mit seinen Vorteilen für den Personenverkehr zu begründen. Mit dem Tunnel würde wird die Reisezeit auf der Nord-Süd-Achse um 6 Minuten kürzer sowie zwischen Zürich und Luzern verkürzt und aufgrund der Reisezeitverkürzung wären eine bessere Einbindung der internationalen Fernverkehrszüge in den Knoten Mailand und Verbesserungen beim Regionalverkehr im Tessin möglich. Zudem ermöglicht der Ausbau Neben einer deutlichen Kapazitätserhöhung würde diese Erweiterung ebenfalls eine markante Fahrzeitverkürzung auf der Strecke Zürich – Zug – Luzern ermöglichen. Gleichzeitig würde der Knoten Thalwil entlastet, womit eine Verdichtung der Fernverkehrsverbindungen Luzern – Zürich und der Verbindung Zug – Zürich im regionalen Agglomerationsverkehr (S-Bahn) erfolgen könnte kann.~~

Mit dem Meilibachtunnel als unterirdische Verknüpfung mit der Strecke Zürich – Chur kann auch auf der linksufrigen Seelinie entlang dem Zürichsee zusätzliche Kapazität für einen Angebotsausbau geschaffen werden.

### Vorhaben

Zimmerberg-Basistunnel: Der Zimmerberg-Basistunnel hat eine Gesamtlänge von 11,3 ~~12,7~~ km. ~~Der Tunnelvortrieb erfolgt grösstenteils fallend ab dem Hauptinstallationsplatz Littli bis Nidelbad.~~ Die Neubaustrecke verläuft ab dem Tunnelportal bis zur Einmündung in die Stammlinie auf einer Länge von ca. 1,14 km oberirdisch und grösstenteils in einem Einschnitt, was einige Kunstbauten (Brücken, Unterquerungen, Durchlässe) bedingt. Das Vorhaben beinhaltet eine Vorinvestition für eine unterirdische Verzweigung und einen späteren Meilibachtunnel.

~~Der Anschluss Littli lässt nur eine westliche Variante der möglichen Weiterführung "Littli – Arth Goldau" zu. Eine östliche Linienführung würde eine Anpassung der Linienführung des Zimmerberg-Basistunnels bedingen. Bund und Kantone setzen sich dafür ein, die Linienführung im Raum Zugersee/Schwyz zu klären (vgl. hierzu auch OB 1.3).~~

Meilibachtunnel: Der Meilibachtunnel führt von der unterirdischen Verknüpfung mit dem Zimmerberg-Basistunnel im Raum Horgenberg bis zum Portal Meilibach und dem Anschluss an die Stammlinie Thalwil – Pfäffikon (SZ).

### Verweise:

Kap 4.1

OB 1.3 Raum Zug

OB 1.7 Raum Obersee

OB 5.1 Raum Luzern

OB 9.2 Walensee

### Grundlagen:

Sachplan AlpTransit 1999; UVEK, Bern

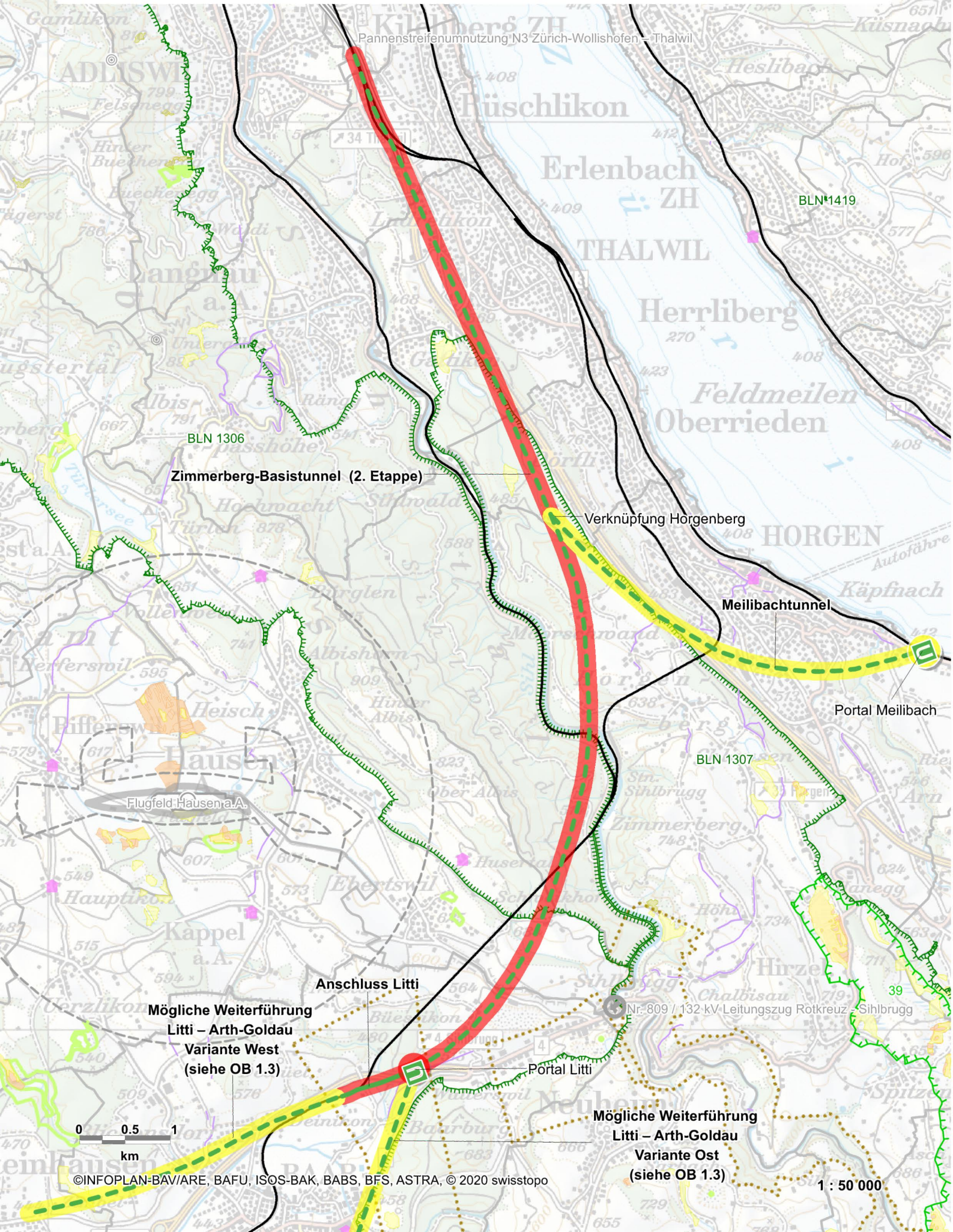
Art. 18 EBG  
(SR 742.101)

Art. 5<sup>bis</sup>, Art. 8<sup>bis</sup> AtraG  
(SR 742.104)

AtraV (SR 742.104.1)

Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019  
(BBI 2019 4555)

**OB 1.2 Zimmerberg**



Zimmerberg-Basistunnel (2. Etappe)

Verknüpfung Horgenberg

Meilibachtunnel

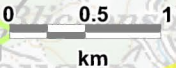
Portal Meilibach

Anschluss Litti

Portal Litti

Mögliche Weiterführung  
Litti – Arth-Goldau  
Variante West  
(siehe OB 1.3)

Mögliche Weiterführung  
Litti – Arth-Goldau  
Variante Ost  
(siehe OB 1.3)



<p><b>Vorgehen</b></p> <p><u>Nach Artikel 10 ZEBG wurde das Vorhaben überprüft. Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit den Kantonen die Projektierungsarbeiten für den Zimmerberg-Basistunnel (2. Etappe) aufzunehmen. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten hat eine Abstimmung mit dem Wildtierkorridor ZG 03 stattzufinden. Mögliche Auswirkungen auf die unterquerten Naturschutzgebiete, Weiher und Flachmoore sind frühzeitig abzuklären. Bei der Überprüfung des Materialbewirtschaftungskonzepts ist die betroffene Standortgemeinde einzubeziehen.</u></p> <p><u>Eine Realisierung des Meilibachtunnels. ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss.</u></p>			
<p><b>Stand der Beschlussfassung</b></p>	<p><b><u>Offen verschieden</u></b></p>		
<p><b>Massnahmen und Stand der Koordination</b></p> <p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zimmerberg-Basistunnel (<u>2. Etappe</u>);</li> <li>- Südportal und Anschluss an die Stammlinie in Litti;</li> <li>- <del>Installationsplätze Litti und Sihlbrugg;</del></li> <li>- <u>Meilibachtunnel.</u></li> </ul>	<p><b>F</b></p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p>	<p><b>Z</b></p>	<p><b>V</b></p> <p>◆</p>
<p><b>Hinweise zu den Festlegungen</b></p> <p><u>Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über den Ausbauschnitt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 wurde der Entscheidung zur 2. Etappe des Zimmerberg-Basistunnels gefällt.</u></p> <p><u>Die SBB reichte am 8. Oktober 1996 das Vorprojekt für den Zimmerberg-Basistunnel zur Genehmigung ein. Der Bundesrat hat die Linienführung eines doppelspurigen Tunnels genehmigt. In der Folge wurde das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet und dann aufgrund der nötigen Redimensionierung des Gesamtkonzepts NEAT sistiert. Die Bauzeit wird auf 8 bis 10 Jahre geschätzt. Mit der <u>vollständigen</u> Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels verkürzt sich die Fahrzeit auf der Strecke Zürich – Zug um <u>ca.</u> 6 Minuten. Damit keine zusätzlichen Infrastrukturausbauten benötigt werden, geht die aktuelle Planung des Angebots nach Inbetriebnahme <u>der 2. Etappe</u> des Zimmerberg-Basistunnels davon aus, dass die Fernverkehrszüge auf der Gotthardachse im Abschnitt südlich Zug analog dem heutigen Fahrplan verkehren und früher in Zürich ankommen bzw. später dort abfahren. <del>Wird die heutige Abfahrts-/Ankunftszeit in Zürich beibehalten sind zusätzliche Infrastrukturausbauten erforderlich wie z.B ein Entflechtungsbauwerk Pfäffikon, ein Doppelspurausbau Seedamm zwischen Hurden und Rapperswil sowie eine Doppelspurinsel Raum Rothenthurm – Sattel.</del></u></p> <p><u>Die verschiedenen Vortriebskonzepte werden im Rahmen der Projektierungsarbeiten untersucht. Das Materialbewirtschaftungskonzept ist ebenso Bestandteil der Projektierungsarbeiten. Aus diesem Grund entfallen die bisherigen Aussagen zu den Installationsplätzen Litti und Sihlbrugg im Sachplan.</u></p> <p>Die Richtpläne der Kantone Zürich und Zug enthalten das Vorhaben als Festlegung bzw. Festsetzung.</p>	<p><b>Hinweise:</b></p> <p><i>Richtplan Kanton Zug</i></p> <p><i>Richtplan Kanton Zürich</i></p>		

Ein unterirdischer Anschluss in Bereich Horgenberg an den künftigen Meilibachtunnel wird mit dem Vorhaben ermöglicht. Der Meilibachtunnel wird zu einem späteren Zeitpunkt gebaut. Dieses Projekt ermöglicht die Erhöhung der Kapazitäten auf der Strecke Zürich – Chur. Darüber hinaus, kann der Knoten Thalwil entlastet werden.

~~Gegenüber der ursprünglichen Planung soll der Vortrieb neu von Littli her erfolgen. Das Materialbewirtschaftungskonzept wird daher überprüft werden müssen.~~