

# SBB Durchmesserlinie Zürich



**Dank der Durchmesserlinie werden die erforderlichen Kapazitäten im Hauptbahnhof Zürich und für die Ost-West-Verbindungen für die nächsten Jahrzehnte geschaffen. Bei der Erweiterung und dem Umbau des Einschnitts Oerlikon handelt es sich um eine der kompliziertesten Bahnbaubestellen im schweizerischen Eisenbahnnetz. EBP hat die Gesamtleitung der beauftragten Ingenieurgemeinschaft inne und wirkt massgebend bei der Projektierung und Bauleitung im Abschnitt 4 (Einschnitt Oerlikon) mit.**

Im Abschnitt 4 der Durchmesserlinie (Einschnitt Oerlikon) werden die zwei Gleise des neuen Weinbergtunnels in die bestehende Gleisanlage vor dem Bahnhof Zürich Oerlikon eingeflochten.

Dazu werden umfangreiche Kunstbauten (Rettungs- und Technikgebäude, Portalbauwerk, Unterquerungsbauwerk, Stützmauern, Ersatz Birchsteg, Ersatz Regensbergbrücke) realisiert sowie die Gleisanlagen und deren Entwässerung in über 20 Bauphasen komplett umgebaut, dies bei laufendem Bahnbetrieb mit rund 800 Zügen pro Tag. Zusätzlich wird der Bahnhof Zürich Oerlikon um die beiden Gleise 7+8 erweitert. Im Abschnitt 4 werden dafür die entsprechenden Zufahrtsgleise realisiert.

Seit Anfang 2007 bis heute wurden im Einschnitt Oerlikon u.a. ein Mikrotunnel für die 132-kV-Hochspannungsleitungen, mehrere Stützmauern (eine davon bis zu 30m hoch), der Ersatz der Fussgängerbrücke Birchsteg und der Regensbergbrücke, der Tagbauabschnitt des Weinbergtunnels) und das 8-stöckige Rettungs- und Technikgebäude realisiert. Der Innenausbau für das Rettungs- und Technikgebäude und das 450 m lange

## Auftraggeber

SBB Geschäftsbereich Infrastruktur

## Fakten

Zeitraum 2007 - 2015

Projektland Schweiz

## Ansprechpersonen

Arthur Hitz  
[arthur.hitz@ebp.ch](mailto:arthur.hitz@ebp.ch)

Werner Moll  
[werner.moll@ebp.ch](mailto:werner.moll@ebp.ch)

Unterquerungsbauwerk werden Ende April 2013 fertiggestellt.

### **Nicht ein einziges Gleis bleibt wo es mal war**

Mittlerweile sind sämtliche früheren Gleise im Einschnitt Oerlikon einmal umgebaut oder entfernt und seitlich neu verlegt worden. So entstand Platz, um die zahlreichen Stützmauern und die neue Gleisanlage zu bauen.

Die Realisierung aller Kunstbauten und der Umbau der Gleisanlagen geschehen in über 20 Bau- und Betriebsphasen. Per Ende 2013 wird der grösste Teil der Kunstbauten abgeschlossen sein.

2014 + 2015 werden dann noch die Gleise im Vorbahnhof (zwischen Regensbergbrücke und Bahnhof Oerlikon) umgebaut und auf die neuen Gleise 7+8 des Bahnhofs Oerlikon ausgerichtet.

In der Ingenieurgemeinschaft INGE LHL+ wirkt EBP als Gesamtleitung sowie bei der Projektierung und Bauleitung massgebend mit.

Bildquelle: Ruedi Walti