

Viertes Gleis Bahnhof Zürich-Stadelhofen



Mit der vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn und der neuen S-Bahnlinie S20 stösst der Bahnhof Zürich-Stadelhofen an seine Kapazitätsgrenzen. EBP wurde mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie für ein neues viertes Gleis beauftragt.

Mit der vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn und der neuen S-Bahnlinie S20 stösst der Bahnhof Zürich-Stadelhofen ab 2015 an seine Kapazitätsgrenzen. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde die Möglichkeit eines vierten Gleises im Bahnhof Stadelhofen mit Anbindung an den bestehenden Hirschengraben- und Zürichbergtunnel geprüft. Hauptziel war, eine neue Verbindung Richtung Bahnhof Tiefenbrunnen zu schaffen, welche den Zürichbergtunnel kreuzungsfrei unterquert und einen zweigleisigen Betrieb ermöglicht. Hierfür ist der Bau eines zweiten Riesbachtunnels erforderlich. Im Bahnhof Stadelhofen wurden verschiedene mögliche Lagen für das vierte Gleis untersucht, siehe Abbildung. Das komplexe innerstädtische Umfeld und die intensive kommerzielle Nutzung innerhalb des Bahnhofs stellten dabei eine besondere Herausforderung dar. Hauptproblem war die bestehende Hangsicherung, da sie sich über die gesamte Länge des Bahnhofs erstreckt und aus mehreren Lagen Bodenankern besteht. Zum Bauablauf und zur Baulogistik mussten besondere Überlegungen angestellt werden, da im Stadtgebiet kaum noch freie Flächen für einen Zwischenangriffsschacht zur Verfügung stehen. Für den nachträglichen Bau der Verzweigungsbauwerke im Hirschengraben- und Zürichbergtunnel wurde ein spezielles Ausbruchskonzept entwickelt, das den laufenden Bahnbetrieb möglichst wenig beeinträchtigt und die Betriebssicherheit jederzeit zuverlässig gewährleistet. Das Postulat zum Projekt viertes Gleis Bahnhof Stadelhofen wird

Client

Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)
Schweizerische Bundesbahnen (SBB)

Facts

Period	2009
Project Country	Schweiz

Contact persons

Günther Fässler
guenther.faessler@ebp.ch

voraussichtlich im November 2010 im Kantonsrat beraten.