

Ort

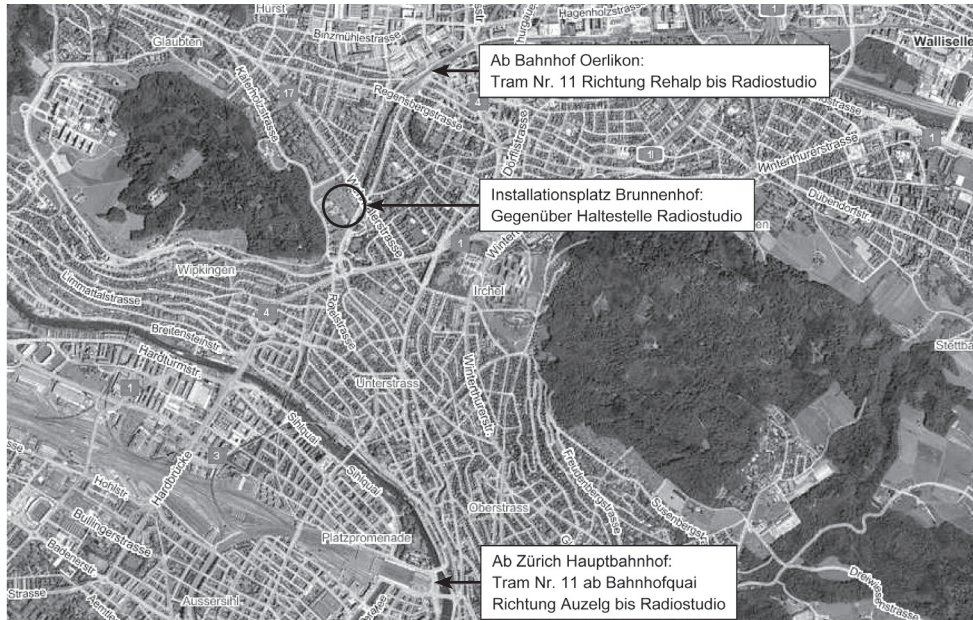
Durchmesserlinie Zürich, Abschnitt 3, Weinbergtunnel –
Besammlng 9.30 Uhr bei der Kantine Installationsplatz Brunnenhof, 8050 Zürich.

Anfahrt

Anfahrt mit der Bahn

Hinreise	Abfahrt	Zürich HB an	Abfahrt	Zürich HB an
ab Bern	08.02	08.58	08.32	09.28
ab Luzern	08.10	08.56	08.35	09.25
ab Basel	08.17	09.00	08.33	09.26
ab St. Gallen	08.11	09.24 (Oerlikon)		

Die Tramhaltestelle (Radiostudio) liegt vor dem Areal beim Installationsplatz Brunnenhof. Es stehen keine Parkplätze zu Verfügung, es muss zwingend mit Bahn/Tram (Nr. 11) angereist werden.



Kosten und Versicherung

Kosten für FGU-Mitglieder	CHF	100.–
Kosten für Nichtmitglieder	CHF	130.–
Kosten für Studenten	CHF	30.–

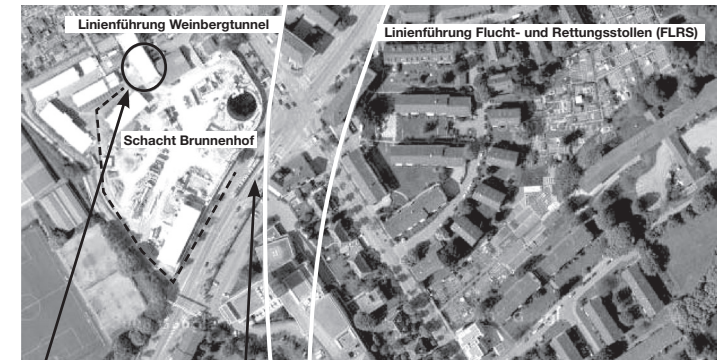
Bitte mit beiliegendem Einzahlungsschein einzahlen, die Anmeldung gilt mit der Einzahlung. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt. Anmeldeschluss: Montag, 30. März 09. Es werden keine weiteren Unterlagen oder Bestätigungen verschickt. Versicherung ist Sache der Teilnehmer.

Westen und Helme stehen zu Verfügung. Baustellentaugliches Schuhwerk für die Begehung ist ausreichend.

FGU – Exkursion

Donnerstag, 2. April 2009

DURCHMESSERLINIE ZÜRICH ABSCHNITT 3 WEINBERGTUNNEL – INSTALLATIONSPLATZ BRUNNENHOF, 8050 ZÜRICH



Treffpunkt Kantine Tramhaltestelle Radiostudio

- FGU** Fachgruppe für Untertagbau
- GTS** Groupe spécialisé pour les travaux souterrains
- GLS** Gruppo specializzato per lavori in sotterraneo
- STS** Swiss Tunnelling Society

schweizerischer ingenieur- und architektenverein

sia



DML Zürich, Weinbergtunnel

Programm

Die 9.6 km lange Durchmesserlinie bildet einen zentralen Teil der West-Ost-Achse des nationalen Schienenverkehrs. Als Kapazitätssteigerung für den Hauptbahnhof Zürich ermöglicht sie ab 2013 neue Angebotskonzepte im S-Bahn- und Fernverkehr. Die Durchmesserlinie durchquert die Stadt Zürich von Altstetten über den Hauptbahnhof bis nach Oerlikon in einem grossen Bogen. Herzstück ist der zweite viergleisige unterirdische Durchgangsbahnhof Löwenstrasse. Richtung Westen führen die Gleise über zwei neue Brücken bis Altstetten. Richtung Osten verbindet der Weinbergtunnel den Hauptbahnhof mit Oerlikon, der um zwei Gleise erweitert wird. Diese Erweiterung war nicht Teil des ursprünglichen DML-Projektes, sondern kam erst im Nachhinein dazu. Die Durchmesserlinie kann im Dezember 2013 bzw. vollständig im Juli 2015 eröffnet werden.

Der Weinbergtunnel unterfährt den rund 150 Jahre alten, denkmalgeschützten Südtrakt des Hauptbahnhofs Zürich sowie die Limmat und mündet in einer S-förmigen Kurve in den Bahneinschnitt beim Bahnhof Oerlikon. Das Bauwerk unterquert – zum Teil in geringem Abstand – Liegenschaften mit sensibler Nutzung wie die ETH Zürich, das Universitätsspital, das Radiostudio DRS und verschiedene bestehende Tunnelbauwerke. Es gilt die Felsdepression Buchegg und die Limmat zu unterfahren. Hierzu sind umfangreiche Bauhilfsmassnahmen wie Injektionen und ein Grossrohrschirm von 125m Länge (6 Rohre mit Durchmesser 2m, 1 Rohr mit Durchmesser 3m) erforderlich. Das Flucht- und Rettungskonzept des doppelspurigen Weinbergtunnels basiert auf einem mit Rettungsfahrzeugen befahrbaren Parallelstollen von 4.5km Länge, mit 8 Querschlägen im Abstand von knapp 500m und je einem Notausgang in Oerlikon und beim Schanzengraben am Central.

Die Kosten für den Weinbergtunnel belaufen sich auf 411 Mio. Franken.

09.30	Eintreffen Kantine Brunnenhof	
09.50	Begrüssung durch Bauherrschaft Organisatorisches (Aufteilung in 2 Gruppen)	Roland Kobel Stefan Moser
10.00	Projektvorstellung (BH, PV, BL, Geologe, UN) mit Kaffeepause – Ausrüstung, Besichtigung Tunnel und Installationsplatz Oerlikon, Umziehen	alle Referenten
11.45	Wechsel der Gruppen	
12.00	Ausrüstung, Besichtigung Tunnel und Installationsplatz Oerlikon, Umziehen – Projektvorstellung (BH, PV, BL, Geologe, UN) mit Apéro	alle Referenten
14.00	Mittagessen Kantine Brunnenhof	
16.00	Ende der Veranstaltung	

Referenten

Bauherrschaft:

Roland Kobel Gesamtprojektleiter DML

Marco Ceriani Abschnittsleiter A3

Unternehmer:

Sepp Bolliger Technischer Leiter ATW

Werner Schmid Baustellenchef ATW

Projektverfasser/Bauleitung:

Martin Bosshard Gesamtprojektleiter IG ZALO

Dr. Stefan Moser Chefbauleiter A3

Geologen:

Dr. Stefan Frank

Dr. Ueli Jörin