



DurchmesserLinie



3



4



5



Ein Treffen der Giganten 3

Die Tunnelbohrmaschinen werden für den Einsatz zusammengebaut.

Im Glaskubus einkaufen 4

Das «Zentrum Plaza» ist die neue Adresse von neun Geschäften im Zürcher Hauptbahnhof.

Mit Komfort umsteigen 5

Die Passage Sihlquai bietet den SBB Kunden Lifte, Rolltreppen und viel Platz.

Aus Interesse beobachten 6

Der Bahnhof Löwenstrasse weckt Emotionen, Visionen und Bedenken.

Wettbewerb 8

Der Gutschein gehört Ihnen, wenn Sie die Quadratmeter richtig raten.

Ein Bahnhof, der fast alle Wünsche erfüllt. Heute vermietet die SBB im Hauptbahnhof Zürich 16 800 m² Verkaufsfläche; 2013 werden es rund 19 300 m² sein. Die Durchmesserlinie schafft also auch mehr Platz für Restaurants, Läden und andere Angebote. Roger Tossut von RailCity Zürich und sein Team ziehen die Fäden.

Im Zürcher Hauptbahnhof fahren Züge ein, aus und durch. Das haben Bahnhöfe so an sich. Aber der HB hat noch viel mehr zu bieten – eigentlich bietet er alles, was der Mensch fürs tägliche Leben braucht: Heisser Kaffee, frische Socken, günstige Kartoffeln, stilles Gebet, neue

Frisur, aktivierende Fitnessstunde, blühende Rosen, spontaner Arztbesuch, moderne Krawatte etc. – das Angebot ist riesig. Und es wird dank der Durchmesserlinie noch grösser und vielfältiger. Der Mann hinter dem Angebot heisst Roger Tossut, ist 40 Jahre alt, wohnt in Küsnacht →



Roger Tossut: «Der Bahnhof soll europaweit zu den attraktivsten gehören.»

am Rigi und ist seit April 2008 Centerleiter von RailCity Zürich, der SBB Abteilung für die Bewirtschaftung der Grossbahnhöfe und ihren Einkaufszentren. Mit einem Team von 17 Leuten und in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich bewirtschaftet er zurzeit 135 Lokale und ist für ein professionelles Centermanagement verantwortlich: «RailCity orientiert sich am Bahnkunden und seinem täglichen Bedarf – und das an 365 Tagen im Jahr von früh am Morgen bis spät am Abend. Die langen Öffnungszeiten sind wohl unser grösster Vorteil gegenüber «normalen» Läden. Die Leute wollen am Bahnhof schnell und spontan einkaufen.»

Die Leute sollen sich wohl fühlen. Roger Tossut spricht von einer ganzheitlichen Sicht als «Unternehmen Bahnhof». RailCity gehe es um den Konsumenten und den Bahnkunden. Das müsse zusammenspielen und auch abgestimmt sein auf den Bahnbetrieb. «Die Durchmesserlinie kommt uns sehr gelegen. Der HB Zürich zählt schon heute sehr hohe Frequenzen. In einigen Jahren wird es den Leuten zu eng, sie fühlen sich nicht mehr wohl im HB – oder meiden ihn sogar. Durch die Durchmesserlinie wird der Bahnhof viel attraktiver, die Publikumsengpässe werden beseitigt und der Kunde hat wieder Platz. Auch in den Läden.»

Mühsam, schwierig – und eine grosse Chance. Die Durchmesserlinie bringt dem HB Zürich 2500 m² neue Verkaufsfläche, vor allem durch die neue Halle Löwenstrasse und die neue Passage Gessnerallee. Der Centerleiter schwärmt, steht aber auch zu den Nachteilen. «Die Bauzeit ist auch für die Ladenbesitzer belastend; zum Glück haben wir für alle gute Lösungen gefunden. Ein paar ziehen im Oktober ins «Zentrum Plaza», was auch Vorteile haben kann: neue Lage, neue Kunden. Wer jetzt mitmacht und durchhält, profitiert ab 2013 von noch mehr Kunden, die vom grösseren Angebot in RailCity angezogen werden.»

Der Erfolg liegt im Mietermix. Die Vermietungen für die neuen Ladenlokale laufen erst ab 2010. Es mache keinen Sinn, so Tossut, jetzt schon Mieter zu suchen. Man wisse ja nicht genau, was 2013 gefragt sei. Es brauche jetzt eine überlegte und vorausschauende Planung, keine Pflasterlipolitik. «RailCity will mit der Vermietung Geld verdienen, klar. Und unsere Ladenlokale sind sehr begehrt. Trotzdem vermieten wir sie nicht dem Meistbietenden, sondern dem Mieter, der am besten passt. Ein guter Mietermix ist das A und O eines erfolgreichen Centers.» Der Centerleiter Roger Tossut sieht im Bau der Durchmesserlinie vor allem eine ganz grosse Chance – für alle, die den HB

Einfach riesig.

Riesig und beeindruckend, was schon jetzt im Hauptbahnhof Zürich alles verwaltet, versorgt und verbraucht wird. Ein paar Zahlen dazu:

- 16 800 m² Läden, Restaurants und Take-aways
- 415 Mio. CHF Ladenumsatz/Jahr
- 14 Kleiderläden
- 13 000 Schlüssel
- 4000 Brandmelder
- 4000 Sprinklerdüsen
- 80 Videokameras
- 2 988 166 kWh Kälte (Klimaanlagen)
- 34 Rolltreppen
- 46 Lifte
- 553 000 m³ Gebäudevolumen
- 110 Wasserlöschposten
- 1389 Verlustanzeigen/Jahr
- 5 Notstromaggregate
- 791 Weichen
- 6 Rauchgasventilatoren
- 8 498 933 kWh Stromverbrauch
- 920 Tonnen Abfall
- 364 900 Anrufe/Jahr bei Rail Service
- 550 000 Geldwechsel/Jahr
- 12 500 verschickte Gepäckstücke/Jahr
- 12 243 Fundmeldungen/Jahr
- 300 000 Reisende/Tag

nutzen. RailCity wolle seinen Teil dazu beitragen, mit einem langfristig durchdachten und clever konzipierten Angebot.

Die Höhepunkte sind definiert. Roger Tossut kann auf ein erfahrenes und initiatives Team zurückgreifen, auf seine langjährige Erfahrung und auf verschiedene Immobilienausbildungen – mit dem Master of Advanced Studies in Real Estate Management als Höhepunkt. Den Höhepunkt in Sachen Arbeit hat er wohl noch vor sich: «Der Bahnhof Zürich soll europaweit zu den attraktivsten gehören – und als Einkaufszentrum zu den Top 5 der Schweiz.»



AKTUELLE BAUARBEITEN

30 000 Bahnwagen Kies und Gestein.

Im August kam es auf dem Installationsplatz Brunnenhof in Zürich zu einem Treffen der Giganten: Die Tunnelbohrmaschinen für den Weinbergtunnel wurden angeliefert.



Auch die kleinere der beiden Bohrmaschinen ist gigantisch.

Bevor das gewaltige Schneidrad und zahlreiche andere Stahlriesen im Zugangsschacht für den Weinbergtunnel verschwand, bekamen sie den letzten Schliff. In rund 30 Metern Tiefe setzten Spezialisten in Millimeterarbeit die 220 Meter lange Tunnelbohrmaschine zusammen. Mit einem Durchmesser von rund 11 Metern

arbeitet sie sich ab Mitte Oktober durch das Gestein Richtung Zürich Hauptbahnhof.

Eine zweite, etwas kleinere Maschine bohrt den Flucht- und Rettungstollen. Dieser verläuft parallel zum Weinbergtunnel und ist über acht Notausgänge mit dem Haupttunnel verbunden. Die Ausgänge befinden sich beim Bahnhof Oerlikon und am Seilergraben. Die Bauarbeiten dafür haben bereits im August begonnen.

Die zwei Tunnelbohrmaschinen befördern rund 500 000 m³ Fels und Gestein zu Tage. Dies entspricht über 30 000 Bahnwagen. Förderbänder transportieren das Ausbruchmaterial aus den Tunnels zur Verladeanlage auf den Installationsplatz in Oerlikon. Bahnwagen bringen den Aushub zu einer Kiesgrube im Kanton Schaffhausen, die damit aufgefüllt wird. Die Förderbandanlage dient gleichzeitig auch dem Transport von Kies und Sand in den Tunnel. Sie ist eingehaust, um Lärm und Staub zu minimieren.

Baubeginn zwischen Altstetten und Zürich.

Zwischen der Zürcher Langstrasse und Altstetten baut die SBB zwei Eisenbahnbrücken. Sie dienen ab 2015 der Ausfahrt von Zügen aus dem neuen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse Richtung Westen. Seit Ende Juni 2008 laufen die Vorarbeiten an diesem Teilprojekt der Durchmesserlinie Altstetten–Zürich HB–Oerlikon. Während der ersten Bauphase, die voraussichtlich bis Frühling 2009 dauert, werden Kabelka-

näle gebaut, damit Hochspannungsfreileitungen in den Boden verlegt werden können. Dies ist nötig, damit anschliessend ab Sommer 2009 die Brücken erstellt werden können. In dieser ersten Bauphase wird an mehreren Wochenenden und meistens auch nachts gearbeitet. Die Arbeiten finden hauptsächlich im Gleisfeld statt und tangieren die Anwohner der Kreise 4, 5 und 9 nur marginal.



TECHNIK

Mit 3000 Tonnen durch den Fels.



Das Schneidrad in luftiger Höhe.

Mitte Oktober beginnt für die Tunnelbohrmaschine eine lange Reise und viel harte Arbeit: 3000 Tonnen schwer und 220 Meter lang – mit diesen riesigen Dimensionen arbeitet sie sich Meter für Meter durch das Gestein. Ende 2010 soll sie ihr Ziel unter dem Hauptbahnhof Zürich erreichen.

Zuvorderst hat die Tunnelbohrmaschine ein Schneidrad mit 50 Schneidrollen und 160 Schälmessern. Damit arbeitet sie sich mit maximal 5 Umdrehungen pro Minute durch den Fels oder das Lockergestein, angetrieben von 19 Motoren. 10 Arbeiter sorgen dafür, dass die Maschine in Höhe und Lage korrekt fährt und das Ausbruchmaterial abtransportiert wird.

Die Tunnelbohrmaschine für den Bau des Weinbergtunnels ist ein Unikat – wie jede Tunnelbohrmaschine, weil sie den geologischen Gegebenheiten und der Bauart des Tunnels angepasst werden muss. Das heisst aber nicht, dass jedes einzelne Teil neu hergestellt wird: Bei der Konstruktion von Tunnelbohrmaschinen wird auf die Wiederverwendung geachtet. Diese Tunnelbohrmaschine besteht – neben neuen Einzelteilen – aus Bauteilen von Maschinen aus dem Bau der Tunnels Katzenberg, Oenzberg und Zimmerberg.



«Klar ist es ein Stress, das ganze Geschäft zu zügeln. Aber die Vorfreude ist grösser. Wir werden 10 m² mehr Platz haben und eine ganz neue Einrichtung in Pink. Das ist doch toll. Durch die neue Lage kommen vielleicht auch neue Kunden zu uns. Ich sehe das positiv.»

Bettina Stocker, Filialleiterin Big Secret

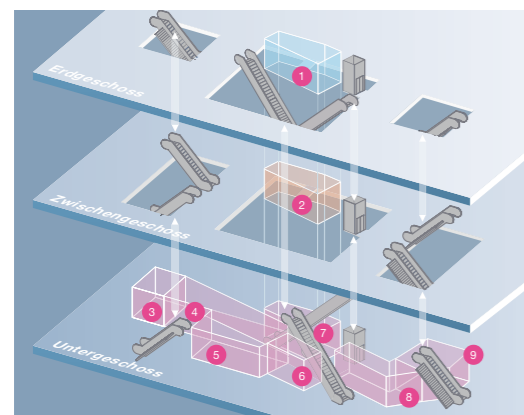
ZENTRUM PLAZA

Sichtbar neu. Die Mieter können bleiben – aber nicht am alten Ort. Im Oktober 2008 ziehen neun Geschäfte von der Passage Löwenstrasse in die neuen Läden im «Zentrum Plaza».

Der Glaskubus streckt sich zwischen den Rolltreppen in die Höhe der Haupthalle; leicht, futuristisch – und von November 2008 bis 2013 das neue Domizil von neun Geschäften. Ins «Zentrum Plaza» ziehen Geschäfte, die wegen der Durchmesserlinie ihren jetzigen Standort in der Passage Löwenstrasse räumen müssen. Kurzfristig haben sie dafür aber sogar zwei Lokale: das neue ab 1. November 2008, das alte bis Januar 2009. «So haben unsere Mieter auch die Möglichkeit, ihre Kunden auf den zukünftigen Standort im «Zentrum

Plaza» aufmerksam zu machen», sagt Anita Gutmann, Projektassistentin bei RailCity. «Es kann gut sein, dass die Läden voneinander profitieren, weil die Kunden neue Wege gehen.» Wer im Hauptbahnhof einkauft, tut gut daran, vorher einen Blick in den Center Guide zu werfen, damit er seinen liebsten Laden trotz Umbau wiederfindet – auf möglichst direktem Weg. ←

Am 1. November 2008 wird die Eröffnung der neuen Läden mit einem kleinen Fest gefeiert.



- 1 Blueberry American Bakery
- 2 VBZ Ticketeria
- 3 Kiosk
- 4 Fust, Unterhaltungselektronik und Telekommunikation
- 5 Zigarren Dürr, Tabakwaren
- 6 Sunrise Center, Telekommunikation und Internet
- 7 Schirm Fredi, Lederwaren
- 8 Big Secret, Damenunterwäsche
- 9 Boom, Damenmode

Zürichs neue Innenstadt.

Im Herzen von Zürich entsteht bis 2018 schrittweise der Stadtraum HB – ein neuer, urbaner Stadtteil. Mit Wohnungen, Firmen, Restaurants und der Pädagogischen Hochschule Zürich.



Wo jetzt Abstellgleise, Lagerhallen und Postsortieranlagen stehen, wird in Zukunft auf 300000 m² gearbeitet, gewohnt, gelernt und konsumiert – im neuen Zürcher Stadtraum HB, eingebettet in die Stadtkreise 4 und 5. Das heisst konkret: Das Briefverteilzentrum der Sihlpost wird zurzeit verlagert; für die betroffenen SBB Abteilungen werden an anderen Standorten Ersatzbauten bereitgestellt; die entsprechenden Post- und Abstellgleise werden aufgehoben. Sobald die S-Bahn-Züge ab 2013 über den neuen Bahnhof Löwenstrasse verkehren, kommt auch der Bahnhof Sihlpost weg. Dieser war von Anfang an als Provisorium gedacht. Die Passage Sihlquai wird dann direkt in den Le-Corbusier-Platz münden, sozusagen in einen neuen Bahnhofplatz. Unterirdisch gibt es, von der Stadt Zürich realisiert, eine Velostation mit direkter Anbindung an die Passage Sihlquai. Und der Stadtraum HB wird langfristig ans Netz von Tram und Bus angeschlossen. Der Bau der ersten Gebäude für den Stadtraum HB ist für Anfang 2009 geplant; weder der Bahnbetrieb noch der Bau der Durchmesserlinie werden davon tangiert. www.stadtraumhb.ch ←

4

5



PASSAGE SIHLQUAI

«Ein Quantensprung beim Komfort.»

Am 11. Dezember 2008 wird die neue Passage Sihlquai in ihrer ganzen Breite eröffnet – und somit das erste Teilprojekt der Durchmesserlinie dem Publikum übergeben.

Sie ist 35 Meter breit und 120 Meter lang: die neue Passage Sihlquai am Hauptbahnhof Zürich. Von ihr aus kommt man gemütlich oder sportlich auf jedes Perron von Gleis 3 bis 17: per Rolltreppe, Lift oder Treppe. Das Schleppen von Koffern, Kinderwagen und sonstigem Gepäck hat für die Bahnreisenden ein Ende – nach 3½ Jahren Bauzeit. Das freut auch den Projektleiter Max Bösch: «Es ist ein Komfort-Quantensprung. Jetzt können die Reisenden ohne Umstände umsteigen: auf dem Perron in den Lift, runter in die Passage und mit dem nächsten Lift oder der Rolltreppe aufs gewünschte Perron. Oder dann ganz raus aus dem Bahnhof.» Ab dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2008 sind wieder alle Gleise befahr- und alle Perrons begehbar.

Der letzte Schliff. Die Passage Sihlquai kommt zwar erst 2013 so richtig zum Tragen mit der Anbindung an den Bahnhof Löwenstrasse. Bis dahin ist sie für die Kunden quasi ein Vorgeschmack auf das, was die gesamte Durchmesserlinie bringt. In der neuen Passage Sihlquai gibt es zwei Kioske und einen Café-Shop; weitere Läden und Geschäfte sind mit der Inbetriebnahme des Bahnhofs Löwenstrasse vorgesehen. Die Halle Sihlquai bleibt unverändert; ihre Schnittstelle zur Passage wird aufgewertet. Den letzten Schliff bekommt die Passage 2013 zur Eröffnung vom Bahnhof Löwenstrasse mit Natursteinböden, Wandverkleidungen und neuen Decken. Man darf gespannt sein – und sich jetzt einfach mal freuen über die schöne neue Passage. ←



«Ich nutze die Passage Sihlquai zum Umsteigen von der S-Bahn auf den Intercity – und das muss schnell und unkompliziert möglich sein. Optisch finde ich die neue Passage ok; praktisch sind die Rolltreppen.»

Chris Bosshard, 42, Wissenschaftliche Mitarbeiterin



«Ich bin froh, dass ich hier hinten umsteigen kann. Von der Passage Sihlquai erwarte ich Rolltreppen, Lifte, Einkaufsmöglichkeiten und Toiletten. Das wird nach dem Umbau hoffentlich alles da sein.»

Susan Sägesser, 61, pensionierte Laborantin

1 Jahr Grossbaustelle.

Roland Kobel* leitet seit Juni 2007 das Projekt Durchmesserlinie. Erste Meilensteine sind erreicht – andere in Sicht. Das Bauprojekt kommt gut voran.

«Klar mussten wir in den letzten 365 Tagen mit einigen Schwierigkeiten fertig werden; aber mit den vielen Höhepunkten macht das die Aufgabe erst spannend – angefangen mit dem Baubeginn am 10. September 2007. Seither läuft's auf Hochtouren, termin- und kostengerecht: An den Viadukten Richtung Altstetten wird gebaut. Beim Weinbergtunnel, einer richtigen Knacknuss, gibt's jetzt einen parallelen Fluchtstollen, den auch «Schutz und Rettung



Zürich» optimal findet. Für den Bahnhof Löwenstrasse müssen wir unter der Sihl bauen; die Bewilligung liegt auf dem Tisch. Oerlikon ist heikel, weil wir in bewohntem Gebiet bauen und die Anwohnerinnen und Anwohner stark belasten. Da braucht es viel Verständnis – beiderseits. Dann der Hauptbahnhof Zürich: Da eröffnen wir am 1. November das Zentrum Plaza und am 11. Dezember die Passage Sihlquai. Ja, und so bauen wir Stück um Stück am «Motor» für den öffentlichen Verkehr im Grossraum Zürich und für das gesamte Schweizer Schienennetz. Ich sage allen herzlich danke, die mit uns am gleichen Strick ziehen.» ←

* 58, dipl. Bauingenieur HTL, verheiratet, 3 Kinder und 3 Enkelkinder.



Laura Malina, Raumpflegerin: «Ein Spielplatz im Bahnhof wäre toll!»

Was kaufen Sie am Bahnhof ein?

Esswaren, Kleider – und manchmal spaziere ich auch einfach nur rum und schaue, was es so gibt.

Haben Sie heute schon was gekauft?

Ja, dieses T-Shirt.

Und warum kaufen Sie am Bahnhof ein und nicht woanders?

Weil ich hier schnell einkaufen kann auf dem Weg zum Zug und nach Hause.

Nutzen Sie den Hauptbahnhof als Einkaufszentrum?

Ja, das mache ich gern, wenn ich Zeit habe.

Und wann haben Sie Zeit?

Manchmal vor der Arbeit, manchmal nach der Arbeit. Ich pendle mit dem Zug von Pfäffikon SZ nach Zürich zur Arbeit.

Von Hoffnungen, Aufregungen und Wünschen rund um den Bahnhof Zürich. Der Bau des Bahnhofs Löwenstrasse weckt Emotionen aller Art. Vier Menschen erzählen aus ihren unterschiedlichen Perspektiven.

Umed Abdul, Verkaufsmitarbeiter Panini: «Ich grilliere Würste und beantworte Fragen.»

Welche Arbeit machen Sie am Bahnhof?

Ich grilliere Würste, manchmal draussen am Grill, manchmal in der Küche.

Warum arbeiten Sie an einem Bahnhof?

Hier sehe ich jeden Tag viele Leute, stehe nicht allein in der Küche. Der Kontakt mit Kunden und Kollegen macht mir Spass.

Hat sich Ihre Arbeit verändert durch die Bauarbeiten?

Der Lärm ist schon störend, er macht mich müde. Und die Kunden bleiben nicht so lange stehen wie sonst, sie essen ihre Wurst lieber an einem ruhigeren Ort. Viele fragen mich, wo denn die Post hingekommen ist. Ich grilliere Würste und beantworte gleichzeitig Fragen. Eigentlich könnte man ein Plakat aufhängen mit diesen Informationen.

Können Sie sich vorstellen, weiterhin unter diesen Umständen zu arbeiten?

Das ist jetzt einfach so. Tagsüber fühlen wir uns gestört aber nachts dürfen sie nur teilweise bauen.



Finden Sie es gut, dass der Bahnhof grösser wird?

Es ist sicher gut, wenn es neue Restaurants gibt, mehr Platz, mehr Läden.

Kaufen Sie privat auch am Bahnhof ein?

Ja, beim Migros. Und manchmal kaufe ich für meine Frau und meine Kinder Schokolade bei Sprüngli.

Mario Baumann, Montageleiter Ruch Griesemer: «Die Leute haben Freude, wenn nachts gewerkelt wird.»

Auf welcher Baustelle arbeiten Sie?

Wir bauen beim «Zentrum Plaza» die Stahl- und Glaskonstruktionen. Wegen der Logistik bedeutet das manchmal auch Nachtschicht, wenn Material angeliefert werden muss oder die Koordination verschiedener Arbeit das nötig macht.

Wie ist es, nachts in einem Bahnhof zu arbeiten?

Schon recht speziell, aber auch schwierig. Die Konzentration ist nachts einfach nicht so gut, und wenn man mit Glas arbeitet, ist das heikel. Und der Schlaf leidet, weil der Rhythmus durcheinandergerät. Das ist anstrengend, dafür muss man wohl geboren sein.

Wie lange dauert eine Nachtschicht?

Wir haben von der SBB ein Zeitfenster bekommen von 21 Uhr bis 5 Uhr.

Wie reagieren die Passantinnen und Passanten auf Nachtarbeit?

Wenn wir ganz normal auf der Baustelle arbeiten, beachtet uns eigentlich niemand gross. Aber wenn wir mit Kranen Material anliefern, bleiben die Leute oft stehen und zeigen Interesse. Ich glaube, die haben Freude, dass da nachts noch gewerkelt wird. Reklamiert hat nie jemand.

Wie nutzen Sie privat den Bahnhof in Zürich?

Fast gar nicht. Ich lebe in Altdorf im Kanton



Uri, bin also sehr selten in Zürich. Und den Hauptbahnhof kenne ich vor allem vom Umsteigen.

Finden Sie persönlich, dass ein Bahnhof auch Einkaufszentrum sein muss?

Ja, ich denke schon. Das ist doch praktisch für Leute, die beruflich unterwegs sind und im Vorbeigehen was kaufen können.

Profitieren Sie jetzt auch davon?

Wenn wir während der Nachtschicht Hunger haben, müssen wir selber was mitnehmen, weil dann alles geschlossen ist. Aber tagsüber ist es schon praktisch hier.

Milan Prenosil, Präsident der Mietervereinigung ShopVille RailCity Zürich: «Ein Bahnhof ist ein Ort der Veränderung.»

Wie viele Mieter vertreten Sie am Bahnhof Zürich?

Das sind 130 Firmen mit 185 Läden.

Was erhoffen sich die Mieter vom Bau der Durchmesserlinie?

Wir denken alle langfristig und strategisch. Es geht ganz klar um höhere Frequenzen, ein noch attraktiveres ShopVille, mehr Läden, mehr Mieter. Und selbstverständlich hoffen wir, dass die Bauarbeiten schnell, schmerzlos und planmässig über die Bühne gehen.

Haben die Mieter auch Bedenken im Zusammenhang mit den Bauarbeiten?

Die Leute leben vom Umsatz, den sie generieren. Und da gibt es natürlich Ängste, dass der Umsatz zurückgehen oder die Frequenzen abnehmen könnten. Es geht auch um zusätzliche Konkurrenz, die man vielleicht lieber nicht hätte – um Lärm, Staub, Sicherheit; es tauchen alle klassischen Fra-

gen auf, die man sich in solchen Situationen stellt. Das ist ganz normal.

Was sagen Sie einem Mieter, der sich ärgert über den Umbau?

Ein Bahnhof ist ein Ort der Veränderung, da ist immer etwas los und nie alles ganz genau so, wie man es gerne hätte. Belästigungen gehören dazu. Wer schwierige Zeiten durchsteht, kann später profitieren vom attraktiven Standort, von höheren Frequenzen und von mehr Umsatz.

Muss ein Bahnhof ein Einkaufszentrum sein?

Nicht zwingend. Aber es ist doch logisch, dass die SBB ihre Immobilien möglichst gewinnbringend nutzen will. Sie bietet den Reisenden so ja auch einen guten Service und passt sich den veränderten Reise- und Konsumgewohnheiten an. Das wird zunehmend wichtiger.

Welche Vision haben Sie für den



Hauptbahnhof Zürich?

Er wird als grösster Bahnhof der Schweiz ein zentraler Begegnungsort sein. Ein Bahnhof, der für die Zukunft gerüstet ist. Im Zeitalter der Energieknappheit wird der öffentliche Verkehr massiv zunehmen. Und mit der Durchmesserlinie ist Zürich als Wirtschaftszentrum an Europa angebunden. Die ganze Schweiz wird profitieren, davon bin ich überzeugt.

Wettbewerb

Gewinnen Sie einen Reisegutschein und besuchen Sie die Stadt Ihrer Wahl!

Um wie viele Quadratmeter vergrössert sich ab 2013 die Verkaufsfläche im HB Zürich dank der Durchmesserlinie?

- 1200 m²
- 1950 m²
- 2500 m²

1. Preis: Reisegutschein im Wert von CHF 250.—
2. Preis: Reka Rail im Wert von CHF 100.—
3. Preis: Rail Check im Wert von CHF 50.—

Richtige Antwort ankreuzen, Talon ausschneiden und einsenden an:
SBB Infrastruktur Kommunikation, Postfach, 8021 Zürich.
Einsendeschluss ist der 31. Januar 2009.

Absender:

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____

Die Gewinner werden ausgelost und von der SBB schriftlich benachrichtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Die neusten Informationen finden Sie jederzeit unter:

www.durchmesserlinie.ch

Häufig gestellte Frage

Mitten durch das Zentrum.

Wie kommt eine neue Bahnlinie zum Namen «Durchmesserlinie»? Den Begriff «Durchmesser» kennt man aus der Geometrie: Vereinfacht handelt es sich um eine Gerade durch den Mittelpunkt eines Kreises. Ähnlich verhält es sich mit der Durchmesserlinie, die in Zürich gebaut wird. Sie führt mitten durch das Zentrum der Stadt Zürich.

Als Durchmesserlinie wird in der Fachsprache eine Verkehrsverbindung bezeichnet, die durch das Zentrum einer Stadt führt und zwei Ortsteile miteinander verbindet. Die Durchmesserlinie in Zürich verbindet Altstetten und Oerlikon über den neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse im Hauptbahnhof Zürich. ←

Impressum InfoMagazin DurchmesserLinie

Erscheint halbjährlich
Auflage: 65 000 Exemplare
Redaktionsadresse:
SBB Infrastruktur Kommunikation
Postfach, 8021 Zürich
Telefon 051 222 22 40
durchmesserlinie@sbb.ch
Herausgeber:
SBB Infrastruktur Kommunikation

Adressänderungen und Nachbestellungen:
durchmesserlinie@sbb.ch
Redaktion und Text: Angela Cadruvi,
angelacadruvi.ch / Martina Wyss, SBB
Konzept, Gestaltung, Layout:
modul-grafikdesign.ch
Fotos: Dorothea Müller, fotodom.ch
Korrektorat: text control

Die Durchmesserlinie

Alles auf einen Blick.



Die Durchmesserlinie durchquert ab 2013 als doppelspurige Linie die Stadt Zürich von Altstetten über Zürich HB bis nach Oerlikon. Das Herzstück der Durchmesserlinie ist der neue unterirdische Bahnhof Löwenstrasse.

Mit diesem Ausbau steigert die SBB die Kapazität des Hauptbahnhofs Zürich. Parallel zur Durchmesserlinie wird das Dienstleistungs- und Einkaufsangebot am Hauptbahnhof Zürich erweitert: In der neuen Passage Gessnerallee und der Halle Löwenstrasse entstehen rund 2500 m² neue Ladenfläche, und die gesamte RailCity Zürich wird gleichzeitig modernisiert.

Dauer der Bauarbeiten
2007–2013/2015

Wichtigste Bauetappen

Dezember 2008: Eröffnung der behindertengerecht ausgebauten Passage Sihlquai.

Ab 2013: Im Bahnhof Löwenstrasse halten die ersten S-Bahn-Züge.

2013: Die neue Einkaufspassage Gessnerallee und die Halle Löwenstrasse werden eröffnet.

Ab 2015: Auch Fernverkehrszüge verkehren über die Durchmesserlinie.

Ausstellung

Die Durchmesserlinie in 3-D erleben: Halle Sihlquai beim Abgang Gleis 18, Sektor C.

Öffnungszeiten:

Mittwoch–Freitag 14.00 – 20.00 Uhr
Samstag 11.00 – 17.00 Uhr