



DurchmesserLinie



Die ersten Bauplätze 3

In Etappen wird sichtbar, was von langer Hand geplant wurde.

Mit Herz für die Kunden 4

Die SBB Kunden sollen weiterhin den besten Service bekommen – Baustelle hin oder her.

Von Wünschen und Bedenken 6

Vier Menschen erzählen, was ihnen der neue Bahnhof Löwenstrasse bedeutet.

Wettbewerb 8

Wenn Sie richtig raten, können Sie Reisegutscheine gewinnen und in die Stadt Ihrer Wahl reisen.

EIN SPATENSTICH ZUM ABSCHIED.

Paul Altwegg hat bis vor kurzem das Projekt Durchmesserlinie geleitet. Im Oktober geht er in Pension – stolz, dass er dabei sein durfte und es jetzt so richtig losgeht. Ein zufriedener Blick zurück, ein neugieriger nach vorne.

Wie ist es, wenn man jahrelang Visionen, Schaffenskraft und Hoffnungen in eine Arbeit steckt und dann, wenn's konkret wird, nicht mehr dabei ist? Paul Altwegg sieht das ziemlich nüchtern: «Dass meine Pensionierung und der Spatenstich fast zeitgleich erfolgen, ist wohl eher ein Zufall. Bereits vor zwei Jahren, als noch vieles unklar war, habe ich

mich dazu entschlossen, mit 62 in Pension zu gehen. Ich merkte einfach, dass mit zunehmendem Alter die Energie etwas nachlässt. Und deshalb wollte ich das Ruder einer jüngeren Kraft übergeben.» Am 1. Juni 2007 hat Roland Kobel als Nachfolger von Paul Altwegg die Gesamtleitung der Durchmesserlinie übernommen. →

→ **Zukunft gestalten.** Als Bauingenieur HTL arbeitet Paul Altwegg seit 1989 bei der SBB, seit 2001 für die Durchmesserlinie, von der er nach wie vor überzeugt ist: «Die Kapazitäten im Bahnhof Zürich sind in Spitzenzeiten total ausgeschöpft; es liegen keine weiteren Züge drin. Mit dem Bau des Bahnhofs Löwenstrasse gibt es 30 Prozent mehr Kapazität für die S-Bahn und den Fernverkehr; so kann die SBB ihre Position im Verkehrsmarkt wesentlich stärken.» Der Bahnhof Löwenstrasse ist 2013 fertig für den S-Bahn-Verkehr von und nach Wiedikon und Oerlikon, 2015 folgt der Fernverkehr. Ab dann verkehren pro Stunde 16 S-Bahn- und 8 Fernverkehrszüge durch den neuen Bahnhof; die Auslastung von anfänglich rund 60 Prozent wird sukzessive erhöht.

Lärm reduzieren. Die Realisierung des neuen Bahnhofs bedeutet sechs bzw. acht Jahre Bauarbeiten, Lärm und Verkehrsumleitungen am und um den Bahnhof – also im Herzen von Zürich. Einen Imageschaden für die SBB befürchtet Altwegg trotzdem nicht: «Sicher gibt es während der Bauarbeiten Einschränkungen wie zum Beispiel Gleisverkürzungen. Baustellen machen halt einfach Lärm, auch, wenn wir ihn so gut wie möglich reduzieren und die Baustellen so organisieren, dass man nicht allzu viel merkt. Mit Bauabschränkungen und guten Führungen für die Fussgänger kann man viel machen. Aber ich verstehe natürlich, wenn sich Passanten und Anwohner belästigt fühlen.»

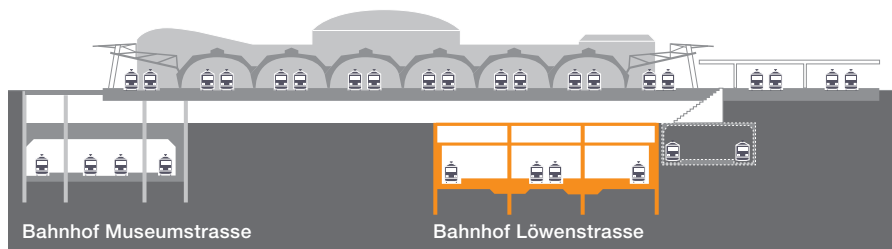
Stimmung schaffen. Laut Paul Altwegg werden sich Arbeit, Lärm und Einschränkungen lohnen – der Bahnhof Löwenstrasse wird nicht nur technisch, sondern auch gestalterisch eine tolle Sache. Die SBB hat sich nach einem Gestaltungswettbewerb für einen Bahnhof in warmen Farben entschieden – freundlich und hell. Er liegt zukünftig unter den jetzigen Gleisen 4 – 9 und ist von der Haupthalle über Rolltreppen und Lifte einfach zu erreichen – so wie der S-Bahnhof Museumstrasse.



Paul Altwegg: «Mit dem Bau des Bahnhofs Löwenstrasse gibt es 30 Prozent mehr Kapazität für die S-Bahn und den Fernverkehr im Hauptbahnhof Zürich.»

Abschied nehmen. «Das Team und die Arbeit werden mir zu Beginn der Pensionierung fehlen», sagt Paul Altwegg. «Zum Glück bin ich einer, der vorwärtsschaut und nicht zurück.» Er freut sich auf mehr Zeit mit seiner Familie – auf Sport, Schach, Astronomie und Lektüre, auf ein Leben mit weniger Belastung. Altwegg geht mit dem grossen Wunsch, dass die Kunden der SBB

termingerecht ihren neuen Bahnhof Löwenstrasse bekommen, begeistert sind vom besseren Angebot – und spätestens dann alle Umtriebe vergessen haben. «Ich spüre vor allem Freude und Genugtuung, ein so grosses Projekt so weit gebracht zu haben. Was will ich mehr, als mein Berufsleben mit dem Spatenstich zur Durchmesserlinie abzuschliessen?» ←



Der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse.

Kurz vor dem Hauptbahnhof münden die zwei Gleise der Durchmesserlinie in den neuen, vierspurigen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse. Dieser entsteht in rund 16 Metern Tiefe unter den bestehenden

Gleisen 4–9 des Hauptbahnhofs Zürich. Mit den Um- und Ausbauten der Durchmesserlinie wird der Hauptbahnhof Zürich grosszügiger und bietet zukünftig noch mehr Sicherheit und Komfort.



AKTUELLE BAUARBEITEN

Die Bagger fahren auf. Der offizielle Startschuss für die Durchmesserlinie ist gefallen. Und damit wird im und um den Hauptbahnhof Zürich immer mehr von der Baustelle sicht- und hörbar.

Hilfsbrücke. Beim Verkehrsknotenpunkt Bahnhofplatz/Bahnhofquai entsteht seit Mitte September in Etappen eine zweispurige Hilfsbrücke für den Autoverkehr. Diese bleibt rund fünf Jahre bestehen. Unter der Hilfsbrücke baut die SBB ab Januar 2008 im Zweischichtbetrieb einen Schacht als Zugang zur Baustelle Weinbergtunnel.

Grundwasserabsenkungen. Damit kein Wasser in den Schacht bzw. die Baustelle unter dem Südtrakt dringt, senken Experten den Grundwasserspiegel rund um die Baustelle ab. Sie bohren dazu entlang der Fassaden des Südtrakts nacheinander sechs Kleinfiterbrunnen, über die laufend Wasser abgepumpt wird. So behalten sie den Grundwasserspiegel unter Kontrolle.

Gleisverkürzungen. Seit anfangs September sind die Gleise 3 und 4 im HB Zürich um rund 100 m verkürzt. Vielleicht fragen Sie

sich, warum das nötig ist: Der unterirdische Durchgangsbahnhof Löwenstrasse wird in «Deckelbauweise» gebaut. Sobald der Deckel betoniert ist, können oberirdisch bereits wieder Züge fahren, während darunter der eigentliche Bahnhof ausgehoben wird. Diese Art von Baustelle wandert bis 2012 etappenweise bis zum Gleis 18.

Installationsplätze. Nicht zu übersehen sind die Installationsplätze rund um den Hauptbahnhof. An Zollstrasse, Postbrücke und beim Südtrakt richten sich die Bauunternehmen ein. Die engen Platzverhältnisse lassen die SBB beim Bahnhofquai sogar «in die Luft» gehen: 8 Meter über dem Boden wird hier der Installationsplatz eingerichtet. ←

Fussgänger und Reisende haben während der sechsjährigen Bauzeit jederzeit Zugang zu ShopVille-RailCity und zur Bahnhofhalle.

Provisorisches Einkaufscenter in ShopVille-RailCity.

Ab Januar 2008 wird in ShopVille-RailCity Zürich - in der Plaza - gebaut. Hier entsteht, inmitten der Shoppingmeile, ein temporäres Einkaufscenter: das Ladenprovisorium. In einem dreistöckigen Glaskomplex werden von 2008 bis 2013 acht Läden und ein Take-away geschäften. Sie müssen ihre Lokale in der Passage Löwenstrasse wegen der Bauarbeiten für die neue Halle Löwenstrasse vorübergehend räumen. Das Ladenprovisorium ist im Herbst 2008 bezugsbereit.

Die Plaza kann ab Baubeginn, also ab Januar 2008, nicht mehr in der Mitte durchquert werden und die Durchgänge werden schmaler. Bauarbeiten mit hoher Lärmbelastung finden in der Nacht statt.

Mit dem Bau der Durchmesserlinie entstehen in ShopVille-RailCity Zürich rund 2500 m² neue Ladenfläche - und die bestehenden Ladengeschosse werden noch attraktiver und übersichtlicher gestaltet. ←



INTERVIEW



Hansjörg Hess, Leiter SBB Infrastruktur

Sicherheit an erster Stelle

Alle Bauarbeiten der Durchmesserlinie im Hauptbahnhof Zürich finden bei laufendem Bahnbetrieb statt: Ist das nicht ein sehr grosses Risiko für die Arbeiter?

Jeden Tag arbeiten bei uns Bauteams auf rund 60 Baustellen, und das bei laufendem Bahnbetrieb. Ihre Sicherheit steht für uns immer an erster Stelle. Sicherheitsanweisungen, automatische Warnanlagen und die laufende Sensibilisierung aller Beteiligten sind nur einige der Massnahmen, die wir ergreifen.

Was sagen Sie unseren Kundinnen und Kunden bzw. den Anwohnerinnen und Anwohnern der Bauabschnitte, die von den Bauarbeiten direkt betroffen sind?

Wir versuchen, mit geeigneten Massnahmen Lärm, Staub und andere Beeinträchtigungen so weit wie möglich zu reduzieren. In Oerlikon zum Beispiel setzen wir bereits Lärmschutzmassnahmen um. Unser Ziel ist es, mit den Betroffenen gute Lösungen zu finden.



KUNDENNUTZEN

Peter Zeier liegen die SBB Kunden am Herzen. Ob Street Parade, Euro 08 oder ein Stromausfall – die Kunden sollen immer den gewünschten Service bekommen. Das gilt natürlich auch, wenn es um den Bau des neuen Bahnhofs Löwenstrasse geht.



Peter Zeier, 51, ist Regionenleiter Kundenbeziehungen und Services Region Zürich. Er und sein Team von rund 500 Mitarbeitenden sorgen dafür, dass die SBB Kunden am Schalter gut beraten werden, einfach und schnell zu ihren Tickets kommen, in den richtigen Zug steigen – und von den Bauarbeiten am Bahnhof Löwenstrasse möglichst nicht gestört werden.

Peter Zeier, was bringt der neue Bahnhof Löwenstrasse den SBB Kunden?

Ab 2013 steht der neue Bahnhof für die S-Bahn und ab 2015 auch für den Fernverkehr zur Verfügung. Das bedeutet mehr und bessere Verbindungen, man kommt also schneller vorwärts. Im Fernverkehr

werden die Haltezeiten reduziert, weil der neue Bahnhof ein Durchgangsbahnhof ist, die Lokomotiven also nicht mehr gewechselt werden müssen. Zudem entstehen mehr Einkaufsmöglichkeiten, der Bahnhof insgesamt wird viel attraktiver. Zusammenfassend würde ich sagen: Durch den Bahnhof Löwenstrasse wird unser Angebot schneller, häufiger und interessanter.

Und hektischer?

Ich denke nicht. Obwohl es natürlich unser Ziel ist, zusätzlich Kunden zu gewinnen – seien es Pendler oder Freizeitreisende. Mit der Inbetriebnahme des Bahnhofs Löwenstrasse entsteht aber genug Kapazität, um pro Tag 500 000 Leute und mehr zu bewältigen. Schon heute frequentieren

täglich 250 000 bis 350 000 Personen den Hauptbahnhof.

Freuen Sie sich auf den Bahnhof Löwenstrasse?

Ja, sehr. Die Durchmesserlinie hat ja nicht nur für Zürich eine Bedeutung, sondern für die ganze Schweiz. Wir brauchen sie, um auch in Zukunft das Funktionieren des öffentlichen Verkehrs zu garantieren. Dabei geht es vor allem um die direkten Verbindungen von der Westschweiz in die Ostschweiz und um die erhöhte Attraktivität der S-Bahn Zürich. Kommt dazu, dass der Hauptbahnhof Zürich als pulsierender Ort immer mehr zu einem Erlebnis wird – für die Reisenden, die Kunden und unsere Mitarbeitenden. ←

Unterirdische Station für 650 Velos.

900 Veloabstellplätze beim Bahnhofquai, im Raum Kasernenstrasse und Postbrücke werden ab September 2007 wegen der Bauinstallationen für die Durchmesserlinie verlegt; 240 Plätze bleiben, wenn auch mit erschwerter Zufahrt.

Für Ersatz ist gesorgt: Anstelle der Abstellplätze beim Bahnhofquai entsteht eine provisorische Plattform über der Limmat für 300 Velos. Die restlichen 100 Velos finden neu beim Hauptbahnhof Seite Museumstrasse Platz.

Unter der alten Sihlpost und dem alten Posttunnel wird eine unterirdische Velostation für 650 Velos eingerichtet. Ab Oktober können dort 200 Velos gratis parkiert werden; die anderen Plätze werden für ungefähr 2 Franken pro Tag vermietet. Es werden auch Tageskarten, Wochen-, Monats- und Jahresabos angeboten, und zwar zu den bisher üblichen Tarifen.

Die jetzigen Abstellplätze zwischen Kasernenstrasse und Postbrücke sind aufgehoben. Provisorische Abstellplätze gibt es an der Kasernenstrasse.

Der Bau der provisorischen Station kostet die Stadt Zürich und die SBB fast drei Millionen Franken, dazu kommen Betriebskosten von rund zwei Millionen Franken; Ziel ist ein kostendeckender Betrieb. Die knapp 500 Veloabstellplätze beim Landesmuseum, an der Zollstrasse und der Zollbrücke sind von den Bauarbeiten nicht betroffen.

Rund um den Hauptbahnhof Zürich gibt es insgesamt 1800 Veloabstellplätze, um die an Spitzentagen im Sommer bis zu 2500 Velos buhlen.



Kopfbahnhof versus Durchgangsbahnhof. Unter dem Hauptbahnhof Zürich wird ein zweiter Durchgangsbahnhof gebaut – im Unterschied zum alten Bahnhof Zürich, der ein Kopfbahnhof ist. Wo liegen die Unterschiede? Was sind die Vorteile eines Durchgangsbahnhofs? Und was bringen vier neue Gleise?

Mit der Spanisch-Brötli-Bahn von Baden nach Zürich fing 1847 alles an. Und 160 Jahre später legen SBB und Kanton Zürich jetzt den Grundstein für vier weitere unterirdische Gleise am Hauptbahnhof Zürich: für den Durchgangsbahnhof Löwenstrasse. Der Kopfbahnhof bekommt also weitere Konkurrenz.

Erfüllte Wünsche. Er arbeitet seit 26 Jahren bei der SBB und kennt den Hauptbahnhof Zürich wie seine Westentasche: Stefan Schärer, Leiter Produktion der Betriebsführungsregion Zürich. Auf die Frage, welche Vorteile ein Kopfbahnhof gegenüber einem Durchgangsbahnhof habe, schmunzelt er: «Eigentlich hat ein Kopfbahnhof nur Nachteile.» Und warum hat man 1847 nicht gleich durchgehende Gleise gebaut? Stefan Schärer relativiert: «Als man den damaligen Nordbahnhof gebaut hat, stellte sich diese Frage gar nicht. Es gab ja nur die Linie Baden – Zürich.» Der Wunsch, die Gleise in Richtung See durch den Hauptbahnhof weiterzuführen, bestand schon lange. Aber erst 1990 – mit dem Bau des ersten Durchgangsbahnhofs Museumstrasse für die S-Bahn – wurde dieser Wunsch Wirklichkeit.

Erhöhte Kapazitäten. Die Vorteile durchgehender Gleise liegen eigentlich auf der Hand: Rangiermanöver mit der Lokomotive entfallen, und die Frequenz ein- und ausfahrender Züge ist dadurch

viel höher. Schon heute fahren rund 2 000 Züge pro Tag durch den Hauptbahnhof Zürich. Davon sind rund 650 S-Bahn-Züge, die unterirdisch über die Gleise 21 bis 24 verkehren. Bei voller Auslastung des neuen Bahnhof Löwenstrasse wird dieser bei 20 Betriebsstunden ebenfalls 600–700 Züge zusätzlich aufnehmen können.

Rasante Zukunft. Damit diese vielen Vorteile zum Zug kommen, müssen – neben dem Bau der Durchmesserlinie – die Zufahrtsstrecken von und nach Zürich ausgebaut werden. Wenn sich der öffentliche Verkehr weiter so entwickelt wie bisher – in den letzten 30 Jahren hat sich die Anzahl Züge verdoppelt – sollten die jetzt zusätzlich geschaffenen Kapazitäten für die nächsten 20 bis 30 Jahre reichen. ←



Fredi Hobi, 41, Rangierspezialist.

Wenn ein Zug im HB ankommt, muss ich die Lokomotive hinten ab- oder vorne anhängen – oder den ganzen Zug wegstellen. Manchmal müssen in wenigen Minuten mehrere Züge umgehängt werden, das ist etwas stressig; normalerweise reichen drei Minuten pro Zug.

Gefährlich ist die Arbeit nicht, man muss einfach den Kopf bei der Sache haben; wenn ich zwischen die Wagen gehe oder ein Gleis überquere, passe ich einfach gut auf. Ich liebe meine Arbeit und hoffe, dass ich gesund bleibe und den Job noch lange machen kann. Ich werde im Kopfbahnhof bleiben, weil der neue Bahnhof Löwenstrasse ein Durchgangsbahnhof ist und keine Rangierspezialisten braucht. Trotzdem bin ich für den neuen Bahnhof. Wie soll der Mehrverkehr sonst bewältigt werden?



Der Kopfbahnhof Zürich. Unterirdisch entsteht der neue Durchgangsbahnhof.



Auf welcher Baustelle am Bahnhof Zürich arbeiten Sie?

Wir bauen seit dem 1. Juli die zweite Phase der Passage Sihlquai. Diese dauert bis Dezember 2008.

Ist ein Bahnhof für Sie eine besondere Baustelle?

Es ist sehr interessant hier, obwohl ich lieber mit Kränen an der

Vincenzo Verbicaro, Vorarbeiter Marti AG: «Mir bringt der neue Bahnhof vor allem Arbeit und Aufträge für die Firma.»

frischen Luft arbeite. Hier im Bahnhof arbeiten wir unter Tag, können nur Bagger einsetzen; das finde ich etwas mühsam. Die Arbeit ist schwieriger so.

Was wissen Sie vom neuen Bahnhof Löwenstrasse?

Mir bringt der neue Bahnhof vor allem Arbeit und Aufträge für unsere Firma. Das ist gut so.

Was muss ein guter Bahnhof bieten?

Sicherheit für alle.



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.

Alice Born, Journalistin: «Ich fühle mich nicht unbedingt belästigt – die Umtriebe gehören doch einfach dazu.»

Sind Sie als Pendlerin zufrieden mit dem Bahnhof Zürich?

Zürich ist einer der besten Bahnhöfe. Ich habe immer schnell einen Anschluss.

Haben Sie schon vom Bahnhof Löwenstrasse gehört?

Nein, sollte ich?

Wissen Sie, dass Zürich einen neuen Bahnhof bekommt?

Ja, davon habe ich gehört. Und auch von den ganzen Bauarbeiten. Ich habe schon gemerkt, dass ich immer wieder anders laufen muss, wenn ich ankomme. Aber ich glaube, es wird recht schön. Ich fühle mich nicht unbedingt belästigt, die Umtriebe gehören doch einfach dazu. Das ist so, wenn etwas Neues entsteht. Aber wenn's fertig ist, vergisst man das alles.

Warum braucht es einen neuen Bahnhof?

Ich denke, es geht um die Kundenzufriedenheit. Irgendwann ist wohl auch die Kapazität an der Grenze. Das haben wir ja vor ein paar Jahren erlebt: Wenn etwas nicht klappt, kollabiert gleich



alles. So hat man mehr Ausweichmöglichkeiten.

Was erwarten Sie vom Bahnhof Zürich – jetzt und in Zukunft?

Gute Anschlüsse, schnelle Verbindungen – und in Zukunft werden hoffentlich auch die Randregionen noch besser mit der Stadt verbunden sein. Ich kann mich aber wirklich nicht beklagen, weil ich sehr zentral wohne.



Thomas Keller, Mitglied der Geschäftsleitung Candrian Catering AG:
«Der Bahnhof Zürich wird gewinnen – und unsere Firma auch.»

Was wissen Sie vom neuen Bahnhof Löwenstrasse?

Als grösster Mieter im Hauptbahnhof Zürich haben wir uns natürlich gut informiert über die Bauarbeiten und ihre Immissionen. Wir müssen ja wissen, was mit unseren 19 Restaurants und Take-outs passiert.

Merken Sie schon jetzt etwas von den Bauarbeiten?

Ja, wenn zum Beispiel die Gleise 15 und 16 gesperrt sind, fällt der Umsatz in der nahen Snackbar zusammen. Wir merken also ganz direkt, welche Züge wo ankommen und was verschoben wird. Und

gewisse Verkehrswege für unsere Anlieferungen dürfen wir wegen der Bauarbeiten nicht mehr benützen.

Ist der neue Bahnhof für Sie mehr Freude oder mehr Ärger?

Unsere Kunden werden sich über den Lärm ärgern, und wir rechnen mit Umsatzeinbussen. Kurzfristig machen wir also die Faust im Sack und holen das Bestmögliche heraus, langfristig ist es eine Chance. Der Bahnhof Zürich wird gewinnen – unsere Firma auch.

Was motiviert Sie, mitzumachen?

Der Bahnhof Zürich ist jetzt schon einer der schönsten Bahnhöfe der Welt. Nachher ist



er noch besser und bringt noch mehr Passanten. Das ist die Motivation.

Was bedeutet der Umbau für Ihre Angestellten?

Wir müssen wegen der Bauarbeiten 2008 zwei Lokale aufgeben: das Transit und die American Bakery. Aber wir bekommen von der SBB ein Ersatzlokal in der Haupthalle. Es verliert also niemand den Job. Stark betroffen ist unsere grosse unterirdische Hauptküche. Da wird ziemlich umgestellt und umgebaut. Aber die Leute nehmen es gelassen. Die meisten finden es spannend, dass etwas läuft und etwas Neues entsteht. ←

Silvio Heer, SBB Personenverkehr, Stv. Team-Coach InfoPoint: «Das Informationsbedürfnis der Leute steigt mit der Anzahl Züge.»

Was ist der InfoPoint?

Den InfoPoint gibt es seit dem 21. Mai 2007 als zentrale Anlaufstelle für unsere Kunden im Zürcher Hauptbahnhof.

Welche Frage wird am häufigsten gestellt?

Das sind ganz klar Fragen zu den Gleisänderungen wegen der Bauarbeiten, Abfahrtszeiten und Verspätungen; ab und zu sucht jemand ein bestimmtes Geschäft in ShopVille-RailCity Zürich.

Reagieren die Leute mit Verständnis auf die Gleisänderungen?

Meistens schon. Ausländische Gäste erwarten zwar, dass sie eine Stunde vorher wissen, auf welchem Gleis ihr Zug abfährt; aber wir wissen das häufig wirklich erst zehn oder fünf Minuten vorher, weil die Züge in hoher Kadenz ankommen und abfahren. Das müssen wir den Leuten dann halt erklären.

Rechnen Sie mit mehr Fragen und Reklamationen während der Bauarbeiten?

Fragen sicher, Reklamationen nicht unbedingt. Die Schweizer regen sich zwar schnell auf; aber wenn man ihnen die Hintergründe und den Nutzen aufzeigt, haben sie meistens Verständnis. Irgendwie merkt man, dass sie auch ein bisschen Eigentümer der SBB sind.

Wird sich Ihre Arbeit mit dem Bahnhof Löwenstrasse verändern?

Wir werden noch mehr zu tun haben. Es gibt mehr Gleise, mehr Änderungen. Das Informationsbedürfnis der Leute steigt mit der Anzahl Züge.

Welche Hoffnungen verbinden Sie persönlich mit dem neuen Bahnhof Löwenstrasse?

Ich bin froh, dass die Kapazität erhöht wird. Seit der Einführung von Bahn 2000



im Dezember 04 habe ich das Gefühl, dass unser Netz bereits im Regelbetrieb am Anschlag ist, so dass sich jede Unregelmässigkeit extrem auswirkt. Ich hoffe, dass die zusätzlichen Gleise und der Durchgangsbahnhof Entspannung bringen.

Gibt es auch Ängste?

Nein, ich habe keine Bedenken. Wenn man längerfristig denkt, lohnt sich der Aufwand bestimmt. ←

↘ In eigener Sache

Seite für Seite Informationen aus erster Hand

Das Informationsmagazin DurchmesserLinie berichtet zwei Mal jährlich über aktuelle Themen zur Durchmesserlinie. Lassen Sie sich von den imposanten Zahlen und Fakten zum Projekt überraschen, lernen Sie einige jener zahlreichen Menschen kennen, die an diesem grossen Projekt arbeiten, und informieren Sie sich über die bevorstehenden Arbeiten.

Die nächste Ausgabe erscheint im Frühling 2008.

Die neusten Informationen finden Sie jederzeit unter:

www.durchmesserlinie.ch

Impressum InfoMagazin DurchmesserLinie

Erscheint halbjährlich

Auflage: 80 000 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 | Birgit Elsener

Martina Wyss

Konzept, Gestaltung und Layout:

modul-grafikdesign

Fotos: Dorothea Müller | modul-grafikdesign

Korrektorat: text control

↘ Ausstellung

Erleben Sie die Durchmesserlinie hautnah

Auf den offiziellen Baustart der Durchmesserlinie Altstetten – Zürich HB – Oerlikon hin wurde die Ausstellung zum Projekt im Hauptbahnhof aktualisiert und neu gestaltet. Reisen Sie mit der SBB von Altstetten über zwei imposante neue Brücken, unter dem Hauptbahnhof hindurch und weiter unterirdisch nach Oerlikon. Auf dieser Reise erfahren und erleben Sie, wie es möglich ist, am und um den grössten SBB Bahnhof zu bauen, ohne den Zugverkehr zu behindern. ←

Ausstellung:

Hauptbahnhof, Halle Sihlquai.

Öffnungszeiten:

Mittwoch–Freitag 14.00 – 20.00 Uhr

Samstag 11.00 – 17.00 Uhr

Anmeldungen für Gruppenführungen:

www.durchmesserlinie.ch

Wettbewerb

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

1. Preis: Reisegutschein im Wert von CHF 250.–

2. Preis: Eventgutschein im Wert von CHF 100.–

3. Preis: Eventgutschein im Wert von CHF 50.–

Wie viele Menschen frequentieren zurzeit täglich den Hauptbahnhof Zürich?

50 000 – 100 000

150 000 – 200 000

250 000 – 350 000

Richtige Antwort ankreuzen, Talon ausschneiden und einsenden an:

SBB Infrastruktur Kommunikation, Postfach, 8021 Zürich.

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

↘ Hörspiel an der Sihl

Eifersuchtsdrama am Bahnhof

Alexander will mit dem Zug in die Ferien reisen. Kurz vor der Abfahrt ruft er vom Bahnhof aus seine Freundin Pia an, um sich von ihr zu verabschieden. Ein fremder Mann nimmt ab. «Hat Pia einen Liebhaber?», fragt sich Alexander und macht sich sofort auf den Weg zu seiner Freundin. Der Zug fährt ohne ihn ab.

Mit Boni Kollers Hörspiel «Tantra für Anfänger» entdecken Sie die vielen Gesichter der Sihl und werden in ungeahnte Abgründe und kriminelle Verwicklungen geführt. Bei Zürich Tourismus erhalten Sie für den stündigen Stadtspaziergang kostenlos einen MP3-Player mit Hörspiel und Stadtplan. ←

www.mobilitaetskultur.ch