



DurchmesserLinie



Sie leben, wo sie bauen. 88 Tunnelbauer und eine Köchin wohnen auf der Baustelle für den Weinbergtunnel mitten in Zürich. Im Containerdorf haben sie ihre vorübergehende Heimat gefunden. Lesen Sie von starken Freundschaften, harter Arbeit und kulinarischen Vorlieben.

Seite 2–5



«Ich gebe den Leuten von Herzen gern. Auch zwei Stück Fleisch anstatt nur eines.»



Von Kalorien, Österreichern und Omeletten.

Ihre Freunde nennen sie Ziza: Zvjeta Boscovic, 48, Köchin in der Baustellenkantine vom Weinbergtunnel beim Bucheggplatz in Zürich. Seit 14 Jahren kocht sie gute Kost für starke Männer – dort, wo grosse Tunnels gebaut werden. Für kein Erstklassrestaurant dieser Welt würde sie die Kantine verlassen.

Sie wirken leicht, hell und freundlich – wie grosse, weisse Schachteln. Die 96 Wohncontainer aus Stahlblech beherbergen 88 Tunnelbauer der Arbeitsgemeinschaft Weinbergtunnel und 8 weitere Mitarbeitende. Seit 2008 leben sie zeitweise auf der Baustelle. Die meisten kommen aus Österreich und Deutschland, einige aus der Schweiz, Italien, Portugal, dem ehemaligen Jugoslawien und Spanien. Jede Person hat 28 m³ Privatsphäre – mit Bett, Schrank, Tisch, Kommode und TV. Und mit Etagedusche. Andreas Glaus ist – als Bau-

kaufmann – sozusagen der Hotelier vom Containerdorf. Er vermietet die Zimmer, rechnet ab und ist auch Ansprechperson, wenn's mal Ärger gibt: «Ab 22 Uhr sollte Ruhe herrschen – wie in einem Mehrfamilienhaus. Wenn jemand in der Nacht zu laut ist, bitten wir um Rücksicht gegenüber den Schichtarbeitern. Aber das kommt sehr selten vor.» Es brauche keine Aufsicht, die Leute seien sich gewohnt, auf engem Raum zu leben. Die Arbeiter können wählen zwischen einem Zimmer im Containerdorf oder einer eigenen, privaten Unterkunft in der

Stadt. Fast alle entscheiden sich für das Dorf: weil sie da zu günstigen Konditionen anscheinend alles bekommen, was sie brauchen. Auch währschafte Kost – zubereitet von Zvjeta Boscovic.

Frau Boscovic, warum kochen Sie in einer Kantine und nicht in einem Restaurant?

Hier kann ich mit den Leuten ganz unkompliziert sprechen – mit ihnen lachen und Spass haben. Das passt einfach besser zu mir.

Was sind Sie denn für ein Mensch?

Eine einfache Frau. Fast nie wütend, meistens fröhlich. Ich spreche mit allen, ich liebe meine Mitmenschen. Und ich rede nicht schlecht über die Leute.

Dann kommen Sie gut klar mit verschiedenen Nationalitäten.

Ja, ich mag alle Menschen, die mich respektvoll behandeln – ohne Grenzen. Wir sind hier eine grosse Familie.

Für wie viele Leute kochen Sie?

Am Mittag für ungefähr 60, am Abend für 30.

Ist die Kantine täglich geöffnet?

Eigentlich schon – auch am Wochenende, wenn jemand im Dorf ist. Unter der Woche haben wir von 5 Uhr 30 bis 23 Uhr offen. Meine Mitarbeiterinnen Stana, Stania, Maria und Rosa helfen mir. Sie waschen das Geschirr, rüsten Salat, bereiten vor. Und sie reinigen die Zimmer und machen die Wäsche.

An die Kochtöpfe dürfen sie nicht?

Nein, das ist meine Sache.

Sie kochen bestimmt grosse Mengen.

Bei Spaghetti sind es 5 Kilo pro Mahlzeit, beim Fleisch 12 Kilo.

Tunnelbauer arbeiten schwer. Kochen Sie besonders kalorienreich?

Einige möchten viele Kalorien, andere achten auf die schlanke Linie. Ich koche nicht zu fettig, nicht zu leicht, mit frischem Gemüse und Salat. Die Leute sollen gesund und stark bleiben.

Was essen Ihre Gäste am liebsten?

Panierte Schweinsschnitzel. Und Tagliatelle con Funghi e Panna.

Und Sie persönlich?

Pizzoccheri; das mögen auch meine Gäste.

Was mögen denn zum Beispiel die Österreicher?

Speck und Schweinebraten, wie die Deutschen. Die Portugiesen bevorzugen Stockfisch, die Italiener Pasta und Bistecca.

Und die Schweizer?

Die essen alles und bedanken sich.

Was gibt's zum Frühstück?

Der Hit sind Omeletten mit Schinken. Aber es gibt auch Butter, Konfi, Käse, Honig,

Eier, Cornflakes – und jeden Tag frisches Schwarzbrot, Weissbrot und Schoggigipfel. Dazu Kaffee, Milch und Orangensaft.

Frau Boscovic, wo wohnen Sie?

Hier im Containerdorf. Aber ich suche eine Wohnung in Zürich, damit meine Kinder aus dem Wallis zu mir ziehen können.

Sind Sie auch die Psychologin der Kantine?

So würde ich das nicht sagen. Klar erzählt mir ab und zu einer von seinen Sorgen oder seinem Ärger. Wie das so ist unter Kollegen – nicht mehr.

Wie erholen Sie sich?

Ich spaziere durch den Wald, höre die Vögel zwitschern, trinke Kaffee, grilliere im Garten, gehe ins Bad Allenmoos – oder zum Shoppen. Das alles entspannt.

Woher haben Sie diese positive Energie für die Arbeit und das Leben?

Das ist angeboren, ich war immer so. Ich gebe den Leuten von Herzen gern. Auch zwei Stück Fleisch anstatt nur eines. Das macht sie glücklich – und mich auch.

Sie leben im Containerdorf mitten in Zürich – die Arbeiter des Weinbergtunnels.



Hilmar Spillmann, 35, Schlosser, D-Dortmund

Arbeitet in der Werkstatt auf der Baustelle beim Bucheggplatz und erstellt Stahlkonstruktionen.

« Um 5 Uhr stehe ich auf, die Arbeit beginnt um 7 Uhr. Ich brauche am Morgen einfach viel Zeit, um in die Gänge zu kommen. Deshalb gönne ich mir zwei Stunden, um in aller Ruhe Kaffee zu trinken und Nachrichten zu schauen. Meine Schicht im Tunnel dauert bis 17 Uhr.

Manchmal reicht die Energie dann noch für einen Einkaufsbummel in Zürich. Mir gefällt vor allem die Altstadt; aber auch die Diskotheken sind toll.

Ich erledige im Tunnel alle Schlosser- und Mechanikerarbeiten, repariere, was kaputtgeht, und sehe am Abend konkrete Resultate. Irgendwann kann ich sagen: «Hei, ich war beim Weinbergtunnel dabei.» Das finde ich toll, genauso wie das Leben im Container. Ich habe hier alles, was ich brauche. Es wird für mich gekocht und geputzt. Die

Wäsche mache ich selber. Eigentlich ist es fast wie im Militär – nur viel interessanter.

Klar vermisse ich meine Familie, die in Deutschland wohnt. Deshalb fahre ich alle zwei Wochen nach Dortmund, wo ich noch eine Wohnung habe. Meine grösste Schwäche? Dass ich am Morgen nicht aus dem Bett komme! »

«Ich sehe am Abend die konkreten Resultate meiner Arbeit.»



Franz Huemer, 42, Polier, A-Frastanz/Vorarlberg

Ist für den Pistenbau unter der Tunnelbohrmaschine zuständig; verantwortlich für Qualität und Arbeitssicherheit.

« Es ist ein Reiz, eine Sucht – wer mal mit Freude im Tunnel arbeitet, möchte nicht mehr weg. Das gilt auch für mich.

Der Zusammenhalt unter den Leuten ist genial. Da gibt es richtig starke Freundschaften. Wir arbeiten nicht nur zusammen, wir leben auch zusammen. Auseinandersetzungen sind selten. Und wir helfen einander auch privat.

Trotzdem steige ich am Freitagabend ins Auto und fahre in anderthalb Stunden nach Österreich, um meine Kinder zu sehen und mein schönes Haus zu geniessen. Eigentlich ist das ja jetzt ein Wochenendhaus. Es macht aber Sinn, unter der Woche auf der Baustelle zu wohnen – 24 Stunden und direkt vor Ort.

Nach Zürich gehe ich selten, bin am Abend einfach zu müde und geniessen mein Zimmer im Container mit Lesen, Recherchen im Internet oder vor dem TV. »

« In meinem Zimmer stehen ein Bett, ein Nachttisch, ein Tisch, ein Fernseher und ein Kasten – für einen Mann genau richtig. Meine Möbel von früher habe ich verkauft und verschenkt; was soll ich damit auf der Baustelle? Ich wohne gerne und günstig im Container, mache das auch schon seit 17 Jahren.



Alfred Stranig, 58, Maschinist, A-Kärnten

Wird als Maschinist mit langjähriger Erfahrung auf verschiedensten Geräten im Tunnelbau eingesetzt.

Auch mit dem Essen von Ziza bin ich sehr zufrieden – obwohl ich den Schweinebraten mit Knödeln und Sauerkraut vermisse. Das hole ich mir dann privat.

Hier habe ich immer Kollegen um mich rum; die Kameradschaft und der Zusammenhalt bedeuten mir viel. Ein paar kenne ich schon seit 12 Jahren – habe auf anderen Baustellen mit ihnen gearbeitet. Hier im Dorf spielt es keine Rolle, woher jemand kommt – alle sind gleich. Am Abend trinken wir zusammen ein Bier und reden über dies und jenes.

Ab und zu gibt es Meinungsverschiedenheiten, das ist ganz normal. Aber wir verzeihen einander schnell wieder. Am Wochenende bin ich mal hier, mal dort – oft bei einer Freundin in Herzogenbuchsee. Der Gedanke, dass ich 2011 in Pension gehe, ist schon komisch und fällt mir schwer. Dann muss ich wohl irgendwo sesshaft werden. »

« Ich arbeite schon seit 35 Jahren im Tunnel; das ist meine absolute Leidenschaft. Hier habe ich gute Kollegen und eine interessante Arbeit. Im Weinbergtunnel bin ich verantwortlich für die ganze Vortriebsmannschaft, für Qualität, Sicherheit und Organisation. Mit meiner Familie in Österreich lässt sich das gut vereinbaren; immerhin bin ich schon seit 32 Jahren glücklich verheiratet. Am Wochenende fahre ich zu meiner Frau nach St. Anton. Wir haben dort eine Eigentumswohnung. Der Wechsel macht mir keine Mühe, ich kenne ja nichts anderes. Im Containerdorf bin ich gut aufgehoben. Ich brauche keinen Luxus.

Am Abend bin ich müde, weil ich auch noch Büroarbeit erledigen muss. Da genügen mir ein gutes Buch oder ein bisschen TV. Warum ich das alles auf mich nehme? Der Lohn ist sicher entscheidend – und die Arbeitsbedingungen sind gut. Es passt einfach. Mir käme es nicht im Traum in den Sinn, etwas anderes zu machen – obwohl ich die früheren Zeiten manchmal vermisse.

Ist zuständig für den Hauptvortrieb und verantwortlich für die Qualität und die Arbeitssicherheit.

Heinz Mark, 58, Vortriebspolier, A-St. Anton



se. Da musste ich meine Leute am Morgen oft aus dem Bett holen, weil sie zu lange gefeiert hatten. Jetzt gilt ein strenges Alkoholverbot. Das ist sicher richtig so.

Die Jungen sind heute seriöser und zielstrebig. Das sehe ich auch an meinem Sohn Marcel. Von wegen Ziele: Mir wird's auch nach der Pensionierung nicht langweilig. Ich bin ein passionierter Krippenbauer, werde Pilze sammeln, Ski fahren, fischen – und mein Enkelkind hüten. »

« Mein Vater hat es mir vorgelebt – und jetzt arbeite ich auch im Tunnel und wohne im Container. Ja, ich kann mir weiterhin vorstellen, mein Leben so zu verbringen: unter der Woche auf der Baustelle, am Wochenende in Österreich bei meiner Frau. Das haben wir natürlich schon vor der Hochzeit geklärt, und meine Frau war zum Glück einverstanden mit der Wochenendbeziehung. Ich denke, es hat auch Vorteile für die Beziehung, weil der ganz normale Alltag nicht so schnell kommt.

Vielleicht sehe ich das anders, wenn mal Kinder da sind. Hier im Dorf fühle ich mich total wohl und akzeptiert; von den älteren Arbeitern kann ich viel lernen, beruflich und persönlich. Mein nächstes Ziel ist die Vorarbeiterschule. »

Versetzt die so genannten Tübbinge (Beton-elemente), die den Hohlraum im Tunnel auskleiden.

Marcel Mark, 30, Erektorfahrer, A-St. Anton





AKTUELLE BAUARBEITEN

Leitungen in den Boden. Die 132-kV-Leitung, die den Grossraum Zürich mit Bahnstrom versorgt, wird in die Erde verlegt. Die Bauarbeiten dazu werden im November 2009 abgeschlossen.



In luftiger Höhe: Vorarbeiten für die Verlegung der 132 kV-Leitung.

Zwischen Zürich Altstetten und dem Hauptbahnhof Zürich entstehen zwei neue Brückenbauwerke. Sie dienen ab 2015 der Ausfahrt der Züge aus dem neuen, unterirdischen Bahnhof Löwenstrasse. Die Kohlendreieckbrücke überquert das Gleisfeld von der Strassenunterführung Langstrasse bis zur Hardbrücke. Daran anschliessend entsteht die Letzigrabenbrücke, die bis zum Bahnhof Altstetten reicht. Die Kohlendreieckbrücke entsteht dort, wo heute die 132-

kV-Leitung verläuft, die den Strom liefert für den Bahnverkehr im Grossraum Zürich. Die SBB hat sich deshalb entschieden, die Stromleitung im Bereich Geroldstrasse bis kurz vor den Hauptbahnhof in den Boden zu verlegen. «Damit verhindern wir, dass bei einer weiteren Veränderung des Gleisfeldes die Freileitung wieder verschoben werden muss», erklärt Markus Hongler, zuständiger Projektleiter der Durchmesserlinie.

Für die Verlegung der Stromleitung unter den Boden erstellte die SBB zuerst einen Mikrotunnel. Dieser hat einen Durchmesser von 80 Zentimetern. Darin werden die Kabel eingezogen. Die Freileitungen braucht es somit nicht mehr. Die Masten im Gleisfeld werden zurückgebaut.

Die Bauarbeiten begannen im August 2008 und dauern bis Ende November 2009. Der Bahnbetrieb ist von den Bauarbeiten nicht betroffen. Die Anwohnerinnen und Anwohner müssen mit geringen Lärmemissionen rechnen. ←

Europaallee Zürich.

Mit dem Spatenstich für die Pädagogische Hochschule Zürich (PHZH) fiel am 22. Juni der offizielle Startschuss für den Bau der Europaallee Zürich (ehemals Stadtraum HB).

Mitten in Zürich entsteht bis 2019 in Etappen ein neuer Stadtteil. Geprägt von einer urbanen Architektur und einem grosszügig

gestalteten öffentlichen Raum mit neuen Plätzen und der Europaallee, werden in den nächsten 10 Jahren über 6000 Arbeitsplätze, 400 Wohnungen, vielfältige Einkaufs- und Gastronomieangebote sowie Freizeiteinrichtungen geschaffen. Mit rund 200 Gästen aus Politik und Wirtschaft sowie Stadt und Kanton feierten die Verantwortlichen der SBB den Spatenstich für die PHZH. ←

Haben Sie gewusst ...?

In der seit Dezember 2008 neu eröffneten Passage Sihlquai befinden sich Lifte wie in jeder Passage. Von der Haupthalle in die unterirdische Passage, doch zwei Lifte sind anders: Sie wurden schräg gebaut.

Kunst, Baupfusch oder Spielerei der Ingenieure – haben Sie sich auch schon gefragt, warum zwei Lifte in der Passage Sihlquai schräg verlaufen? Tatsächlich ist es so, dass die zuständigen Ingenieure alles richtig berechnet haben. Denn die beiden Perrons des neuen unterirdischen Bahnhofs Löwenstrasse liegen leicht verschoben unter den heutigen Perrons der Gleise 4/5 und 6/7 des Hauptbahnhofs Zürich. Damit die Lifte dereinst die heutigen mit den zukünftigen Perrons verbinden können, wurden die Lifte mit der entsprechenden Schräge gebaut.



Schon 2012 werden hier rund 2000 Studierende ein und aus gehen. Für Andreas Meyer, CEO der SBB, ist die Europaallee ein Musterbeispiel für die moderne Arealentwicklung der SBB. «Der Standort direkt beim Hauptbahnhof ist eine grosse Chance für die Stadt, für die Bevölkerung und für die SBB.» Die Entwicklung eines Grossprojekts wie der Europaallee Zürich ist nur möglich dank einer engen und weit reichenden Zusammenarbeit von Architekten, Planern, Baufirmen und Behörden. ←



S-BAHN ZÜRICH: 4. TEILERGÄNZUNGEN

Darauf freuen sich 400 000 Leute und mehr. Die Durchmesserlinie ist wie ein fahrender Zug: Wer aufspringt, ist auch in Zukunft dabei. Die S-Bahn Zürich will diese Chance packen und mit den 4. Teilerergänzungen den Anschluss an eine schnelle Zukunft schaffen.



Die neuen S-Bah-Züge werden bis 2015 in Betrieb genommen.

Was passiert, wenn die Durchmesserlinie schnelle Verbindungen bringt – und die S-Bahn das Tempo nicht aufnimmt? Engpässe bleiben, Synergien sind ungenutzt, die Reisenden ärgern sich. Um das zu verhindern, werden die 4. Teilerergänzungen aufgelegt – und damit im Grossraum Zürich das Angebot der S-Bahn erweitert. Für Markus Frischknecht, stv. Gesamtprojektleiter, ist das absolut notwendig: «Die Passagierzahlen haben seit Inbetriebnahme der S-Bahn 1990, gemessen an der Stadtgrenze Zürich, um über 120 Prozent zugenommen. Die S-Bahn ist in den Hauptverkehrszeiten auf den meisten Zufahrtslinien zum Hauptbahnhof Zürich überlastet; Sitzplätze sind Mangelware.»

Vorfreude für Zugreisende Die 4. Teilerergänzungen versprechen Abhilfe: Es gibt neue S-Bahn-Linien, bestehende Linien werden verlängert, häufiger oder

ganztägig betrieben – sie werden neu verknüpft und teilweise anders geführt. Markus Frischknecht möchte die ÖV-Nutzer mit seiner Vorfreude anstecken: «Das Taktintervall wird erhöht, das Angebot verdichtet. Es gibt mehr Sitzplätze durch mehr doppelstöckige und längere Züge. Vorgehen sind in Zürich und Winterthur mehr Durchverbindungen, um das Umsteigen zu vermeiden.» Die SBB hat bereits 50 Züge einer dritten Generation von Doppelstocktriebzügen bestellt. Diese sind auf einen schnellen Fahrgastwechsel ausgelegt.

Countdown läuft Die S-Bahn wurde 1990 eingeführt; seither sind bereits Teilerergänzungen realisiert worden. Die letzte wurde 2007 fertig; die 4. Teilerergänzungen soll in Etappen bis 2018 abgeschlossen sein.

Knifflig bis in die Zahlen Der Kanton Zürich (vertreten durch den ZVV) ist

Fakten zu den 4. Teilerergänzungen

KOSTEN

Infrastruktur: ca. 470 Mio. CHF
Rollmaterial: ca. 1 Mia. CHF (für 50 Kompositionen à 150 m Länge)

FAHRGÄSTE

2009: ca. 400 000/Tag
2018: ca. 600 000/Tag

ROLLMATERIAL

2009: ca. 190 S-Bahn-Züge
2015: ca. 240 S-Bahn-Züge

TERMINE

Etappe 1 Linkes Ufer–Zug, March-Glarnerland: Dezember 2013
Etappe 2 Knonaueramt, Limmattal, Furttal, Unterland, Rechtes Ufer, Pfäffikon ZH: Dezember 2015
Etappe 3 Zürich–Winterthur, Winterthur und Umgebung: ca. 2018

der Besteller der Leistungen der S-Bahn. Die Infrastrukturausbauten werden durch die SBB realisiert, finanziert durch Beiträge der Kantone und des Bundes. An den Investitionen beteiligen sich die Kantone Zürich, Schwyz, Glarus, St. Gallen, Zug, Schaffhausen und Thurgau. Die 4. Teilerergänzungen sind also auch finanziell eine knifflige Sache: «Eine Herausforderung für uns sind vor allem die politischen Entscheide auf Bundes- und Kantonsebene, wenn es um die termingerechte Freigabe der finanziellen Mittel geht.» Am grossen Ziel wird trotzdem nicht gerüttelt: Ab 2018 wird in und um Zürich der öffentliche Verkehr noch häufiger, schneller und bequemer rollen. ←

Mehr Informationen zu den 4. Teilerergänzungen:
www.4-teilergaenzungen.ch

Ihre Meinung zählt!

Sagen Sie uns, wie Ihnen das Infomagazin gefällt und gewinnen Sie einen Familienausflug im Kanton Zürich.

- Preis Freie Fahrt für die ganze Familie im ZVV-Netz:
4 Tageskarten 1. Klasse**
- Preis Halbtax-Abo mit Visakarte im Wert von 125 Franken**
- Preis Einkaufsgutschein für das gesamte ShopVille-RailCity Zürich im Wert von 100 Franken**

Über welchen Kanal erhalten Sie das InfoMagazin der Durchmesserlinie?

- Ich bin AnwohnerIn der Durchmesserlinie und erhalte das InfoMagazin per Post.
- Mir wird das InfoMagazin per Post zugestellt.
- Ich habe das InfoMagazin von der Schalterhalle des Hauptbahnhofs Zürich.
- Ich habe das InfoMagazin bei meinem Besuch der Ausstellung Durchmesserlinie mitgenommen.
- Mir wurde das InfoMagazin bei der Verteilaktion im Hauptbahnhof Zürich abgegeben.
- Ich habe das InfoMagazin im Internet gelesen.
- Andere.

Wie finden Sie den Informationsgehalt des InfoMagazins zum Projekt Durchmesserlinie?

- Sehr gut
- Gut
- Mässig
- Schlecht

Welche Inhalte interessieren Sie im InfoMagazin?

- Informationen zu den aktuellen Bauarbeiten
- Hintergrundgeschichten
- Technische Details
- Interviews mit Beteiligten und Betroffenen

Zu welchen Themen wünschen Sie sich mehr Informationen?

Bemerkungen:

Talon ausfüllen, ausschneiden und einsenden an:
SBB Infrastruktur Kommunikation, Postfach, 8021 Zürich

Einsendeschluss: 15. Dezember 2009

Absender

Name _____ Vorname _____

Adresse _____

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

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, gleichzeitig wird die gesamte RailCity Zürich modernisiert.

Dauer der Bauarbeiten

2007–2013/2015

Wichtigste Bauetappen

2010: Durchstich der Tunnelbohrmaschine beim Hauptbahnhof Zürich.

Ab 2013: Die ersten S-Bahn-Züge verkehren über den Bahnhof Löwenstrasse nach Zürich Oerlikon.

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

Ab 2015: Abschluss der Bauarbeiten für die Brückenbauwerke Richtung Zürich Altstetten. Nun verkehren auch Fernverkehrszüge über den Bahnhof Löwenstrasse.

Ausstellung

Die Durchmesserlinie erleben: Halle Sihlquai beim Abgang Gleis 18, Sektor C.

Öffnungszeiten:

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

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 /
Tobias Gerber, SBB
Konzept, Gestaltung, Layout:
David Bienz, designport.ch
Fotos: Dorothea Müller, fotodom.ch
Korrektorat: text control