



DurchmesserLinie



Ein Bahnhof entsteht neu, einer wird umgebaut.

Ein neuer Bahnhof ist immer spektakulär und toll. Aber ein umgebauter Bahnhof kann genauso faszinieren. Die SBB bietet gleich beides: Unter dem Hauptbahnhof Zürich den neuen Bahnhof Löwenstrasse. Nur einen «Tunnelwurf» entfernt den umgebauten Bahnhof Oerlikon. Max Bösch ist als Projektleiter für den Bahnhof Löwenstrasse seit 2002 hautnah dran.



DER BAHNHOF UNTER DEM BAHNHOF

Ohne Bahnhof Löwenstrasse keine Durchmessertlinie. Gleise, Treppen, Rampen, Perrons, Wände – die Liste ist unendlich lang und interessant: Was sich da unter dem Hauptbahnhof abspielt, fasziniert nicht nur die Fachleute. Der neue Bahnhof Löwenstrasse wird gebaut – und oben merkt man fast nichts. Max Bösch, Projektleiter bei der SBB, zeigt uns «seine» Baustelle.



1 Eine Säulenhalle auf Zeit

Dieses Bild macht neugierig. Und weckt die Lust, zwischen den Säulen zu wandeln, umhüllt von warmem Licht. Was aussieht wie ein Tempel, ist Teil des Bahnhofs Löwenstrasse.

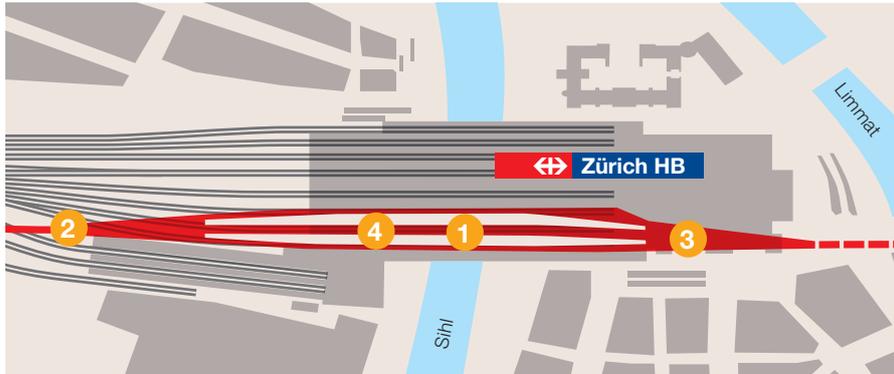
Max Bösch erklärt, was es mit der so genannten Säulenhalle auf sich hat: «Wir bauen den Bahnhof Löwenstrasse unter der Sihl hindurch. Die Säulenhalle liegt direkt unter dem Fluss, ist also Teil des Bahnhofs, und die Säulen stützen Boden und Decke.» Max Bösch muss alle enttäuschen, die jetzt hoffen, dass die Säulen in der Halle so bleiben. «Das ist ein provisorischer Bauzustand. Die jetzigen

Säulen werden ersetzt durch Stahlsäulen. Und dann sieht alles anders aus.»

Erlebt er – als Baufachmann – diese Halle jetzt auch als mystisch? «Ja, der Raum erscheint hoch und leer. Die Erdfarben und das künstliche Licht verleihen ihm einen mystischen Charakter – fast wie in einem Tempel.» Da kommt also auch der erfahrene Techniker ins Schwärmen – bevor er zur Realität zurückkehrt: «Die Halle ist 45 Meter breit und 75 Meter lang, also ungefähr halb so gross wie ein Fussballfeld. Bald kommen Bodenplatten rein, Perrons und Stahlstützen und das Licht

wird sich verändern.» Dann sei wohl auch der Zauber der Säulenhalle vorbei.

Der Aushub ist bis Sommer 2011 geplant; dann beginnen die Betonarbeiten. Und wenn der Bahnhof fertig gebaut ist, liegen hier, wo jetzt die Säulen faszinieren, vier Gleise, zwei Mittelperrons und über den Mittelperrons die Werkleitungen. Max Bösch bezeichnet die Säulenhalle als «Spezialität» im Leben eines Baufachmanns: «Diesen Ort dürfen wir für ein paar Monate exklusiv geniessen und bearbeiten.» Was bleibt, sind Bilder und Erinnerungen.



■ Bahnhof Löwenstrasse

2 Die Rampe zum Tageslicht



Züge, die ab Bahnhof Löwenstrasse Richtung Westen nach Bern oder Basel fahren, überwinden eine Steigung von 37 Promille, bevor sie ans Tageslicht gelangen. Das passiert auf einer 400 Meter langen Rampe. Max Bösch erklärt, warum es diese braucht: «Der neue Bahnhof Löwenstrasse liegt 16 Meter unter der Oberfläche und wir müssen ihn an die oberirdischen Gleise anschliessen.» 37 Promille seien im Bahnbetrieb ein Spitzenwert; an der Gotthardrampe habe es Steigungen bis 28 Promille. Es funktioniert hier gut, weil die Rampe kurz sei: «Ein Zug ist gleich lang wie die Rampe. Wenn der Zug im Spitzenbereich der Steigung ist, fährt ein Teil schon wieder auf dem Flachen.» Die Rampe muss Ende 2011 im Rohbau fertig sein. Ab dann wird die Bahntechnik im Bahnhof und im Weinbergtunnel eingebaut.

3 Aus vier Gleisen werden zwei

Bei der Einfahrt in den Weinbergtunnel, der nach Oerlikon führt, werden die vier Gleise des Bahnhofs auf zwei reduziert. Im Bahnhof selber braucht es die vier Gleise, damit die vielen S-Bahn- und Fernverkehrszüge einfahren, zwischenhalten und weiterfahren können. Hier, wo sie auf zwei reduziert werden, gibt Max Bösch Orientierung: «Über uns ist der älteste Teil des HB Zürich, das historische, denkmalgeschützte Bahnhofgebäude, auch bekannt als Südtrakt.» Um dieses sensible Gebäude zu untergraben, bedarf es einer massiven Abstützung. Diese Abstützung besteht aus 29 ausbetonierten Stollen. Aneinandergereiht bilden sie einen Rost, der auf den Tunnelwänden aufliegt.



Eindrücklich, was an einem so zentralen Ort in der Stadt unterirdisch entsteht, und fast alles unbemerkt.

4 Von Bahnhof zu Bahnhof

Der neue Bahnhof Löwenstrasse ist 420 Meter lang, hat vier Gleise und zwei Mittelperrons. Verteilt über diese ganze Länge gibt es – auf jedem Perron – sechs Treppen, total 14 Rolltreppen und zwei Lifte bis ins Erdgeschoss. Dazu Max Bösch: «Auf all diesen Wegen kommen die Passantinnen und Passanten schnell zum nächsten Zug, in die Bahnhofshalle, ins Freie, in eine der drei Passagen Löwenstrasse, Sihlquai oder Gessnerallee – oder bequem zum neuen Ladengeschoss, das mit 2500 m² grösser ist als der Bundesplatz in Bern.»



Man bewegt sich also über drei Etagen: Vom Bahnhof Löwenstrasse zur Ladenpassage und weiter zur alten ebenerdigen Haupthalle. Die Reisenden werden in Zukunft ohne grossen Aufwand und nach ihrem Gusto den Standort wechseln können. Alle diese Verbindungen sind so konzipiert, dass sie auch den für 2020 prognostizierten Passantenzahlen von 500 000 pro Tag am Hauptbahnhof Zürich mühelos gewachsen sind. Die jetzigen Gleise 51-54 kommen weg, der S-Bahnhof Sihlpost wird nach der Inbetriebnahme des Bahnhofs Löwenstrasse im Jahr 2014 abgebrochen und macht der Überbauung Europaallee Platz.

→ IN DIE ZUKUNFT MIT EINEM GROSSEN UND MODERNEN BAHNHOF

Oerlikon ist der Zeit voraus. Wenn Sie schon immer mal wissen wollten, was in Zukunft sein wird, kommen Sie jetzt voll auf Ihre Rechnung: Beat Bürgin, Projektleiter bei der SBB, nimmt Sie mit auf einen Rundgang durch den Bahnhof Zürich Oerlikon im Jahr 2016. Mit neuen Plätzen und Gleisen, modernen Shops, breiten Unterführungen und einem grossen Veloraum.



1 Die neuen Perronanlagen: länger, schöner und zwei neue Gleise.



Mein Name ist Beat Bürgin. Ich heisse Sie willkommen im Jahr 2016 am Bahnhof Oerlikon!

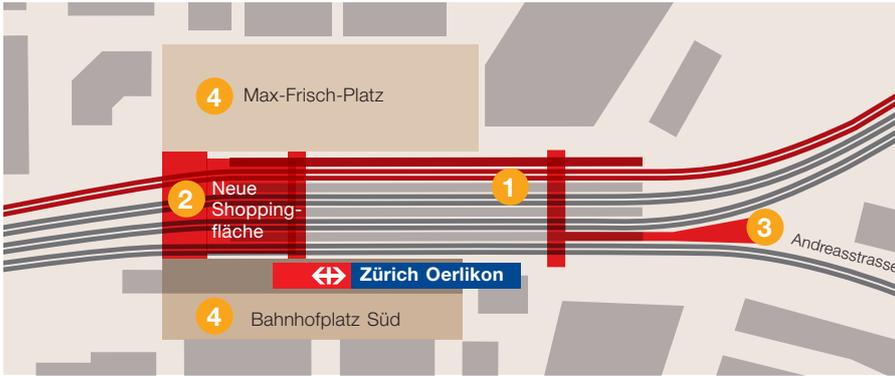
Wir stehen auf dem Zwischenperron der Gleise 6 und 7 und schauen Richtung Zürich. Links sind die «alten» Gleise 1 bis 6 und rechts die neuen Gleise 7 und 8. Die bestehenden Perronanlagen wurden erneuert und um zwei Gleise erweitert. Alle Perrons haben neue

Dächer erhalten und sind breiter und länger. Neu messen die Perrons eine Länge von 420 Metern. Somit haben auch die längeren Fernverkehrszüge genügend Platz, um am Perron zu halten. Auf dem Gleis 8 verkehren am meisten Züge – auch alle S-Bahnen, die von der Hardbrücke her kommen und zum Flughafen fahren, nach Seebach und Opfikon. Auf Gleis 7 fahren vorwiegend Züge von St. Gallen bzw. vom Flughafen zum Hauptbahnhof Zürich.

Auf dem Perron hat es Anzeigetafeln, Au-

tomaten und eine Wartehalle als Schutz bei Wind und Regen. Apropos Wartehalle: Lange Wartezeiten gibt's hier nicht, weil die Frequenz so hoch ist, dass niemand lange stehen bleibt.

Wenn Sie vom Aussenperron des Gleis 8, wo wir jetzt stehen, zum Shopping, zu einem anderen Zug oder zum Veloraum wollen: Zwei Treppen und ein Lift führen direkt in die neue Unterführung, und über eine Treppe kommen Sie zur Quartierverbindung oder ins Freie.



■ Ausbauten

2 Für Shopper, Velofahrerinnen und Pendler



Für mich ist das hier ein monumentales Bauwerk, eine riesige Halle. Finden Sie nicht auch? Wenn ich nämlich alles einrechne, also die ganze unterirdische Fläche hier, komme ich auf 70 x 70 Meter. Allein die neue Personenunterführung ist 11,5 Meter breit. Weil der Lift auch Platz braucht, bleiben für den Personenstrom 7,5 Meter – früher waren es nur 4,5. Was die Herzen der schnellen Shopperinnen höherschlagen lässt: 2500 m² Läden! Wer unkompliziert einkaufen will, findet hier an sieben Tagen die Woche Brot, Blumen, Hosen – und was man sonst so braucht.

3 Der schöne, breite Ostzugang

Wir stehen jetzt am Ende des Bahnhofs, direkt zwischen den zwei neuen Eisenbahnbrücken. Erinnern Sie sich noch an den engen, dunklen Durchgang von früher? Jetzt können Fussgängerinnen und Velofahrer hier gediegen flanieren und fahren. Und von der Bushaltestelle Oerlikon Ost, da vorne vor den Brücken, kommen die Leute direkt zum Bahnhof. Wechseln wir die Strassen-seite, hin zur Andreasstrasse. Was früher eng und grau war, ist heute weit und hell: Jetzt können Sie direkt über einen attrakti-



ven Zugang in die neue Personenunterführung gehen – und von dort zu allen Gleisen. Eine gute Investition, weil in Seebach und Leutschenbach Tausende Ausbildungs- und Arbeitsplätze entstehen. Der Zugang Ost wird also den Bedürfnissen vieler Menschen gerecht – als gut gestalteter Verbindungsraum zwischen den Quartieren, dem Bahnhof sowie den Tram- und Bushaltestellen.

4 Südliches Flair in Oerlikon

Wir sind jetzt auf dem Bahnhofplatz Süd, im alten Teil von Oerlikon. Das waren noch Zeiten, als hier Autos fuhren. Jetzt wirkt dieser Platz viel ruhiger und mit seinen Cafés im Freien fast schon mediterran. Die flanierenden Menschen fühlen sich offensichtlich wohl und sicher, weil sie den Platz nur mit dem öffentlichen Verkehr teilen müssen. Die Haltestelle der Tram- und Buslinien ist jetzt an einem Ort zusammengefasst. Entsprechend imposant und übersichtlich ist die neue Warthalle.



Der Max-Frisch-Platz ist der zweite neue Platz in Oerlikon. Er liegt auf der anderen Seite des Bahnhofs. Entlang dem neuen Perron für Gleis 8 sind die Bushaltestellen angeordnet. Wer dort auf den Bus wartet, kann sich an den Bäumen und dem Wasserbecken vis-à-vis freuen. Ein Besuch lohnt sich.



PORTRAIT

Engagierte Menschen am Bau. Grosse Projekte gelingen nur, wenn Menschen zusammenarbeiten. Das gilt erst recht für ein Bauwerk wie die Durchmesserlinie. Fachleute aus verschiedenen Bereichen entwerfen, planen, bauen und organisieren; zwei stellen wir Ihnen heute vor.



Es ist schon ein wenig speziell, für die SBB zu arbeiten. Das merken wir zum Beispiel, wenn wir im Gleisfeld stehen – mit den vielen Sicherheitsvorschriften, die eingehalten werden müssen. Die eigentliche Bauarbeit ist wie anderswo auch.

«Mir ist es wichtig, dass sich die Leute im Team wohl fühlen»

Was machen Sie als Nächstes?

Mit meiner Gruppe bauen wir mehrere Lüftungskamine vom Bahnhof Löwenstrasse hinauf zu den Gleisen in der Perronhalle.

Ist die Arbeit körperlich streng?

Klar ist es streng, aber gleichzeitig auch ganz normal. Ich mache das seit 30 Jahren, kenne nichts anderes. Ich habe mich für diesen Beruf entschieden und möchte, wie schon gesagt, nichts anderes tun. Auch wenn's mir nicht gefällt, bei Regen draussen zu sein.

Wie sieht Ihr Arbeitstag aus?

Um 6.30 Uhr treffen wir uns zum Umziehen in der Baracke. Dann gibt's einen schnellen Kaffee, bevor wir mit dem Polier 15 Minuten lang den Tagesablauf besprechen. Dann geht's an die Arbeit. Um 9 Uhr gibt's 30 Minuten Pause, um 12 Uhr sind es 45 Minuten. Und um 17 Uhr ist Feierabend.

Denken Sie oft an Italien?

Meine Geschwister leben dort. Mein Leben ist hier – mit Familie und Arbeit. Aber das Heimweh bleibt.

Was wünschen Sie sich für die restliche Bauzeit?

Dass keine Unfälle passieren. Und dass meine Kollegen jeden Abend zufrieden nach Hause gehen können.

Ich wollte nie etwas anderes werden. Giovanni Belperio, 49, möchte keinen anderen Beruf ausüben: Der Vorarbeiter bei der Firma Marti ist am Bahnhof Löwenstrasse in Aktion. Der Italiener mag seine Arbeit, zählt auf sein Team und hat ein bisschen Heimweh nach dem Süden.

Warum arbeiten Sie auf dem Bau?

Weil ich das so gewählt habe. Ich wollte nie etwas anderes werden. Die Arbeit gefällt mir, sie passt zu mir. Und jetzt als Vorarbeiter habe ich auch mehr Verantwortung zu tragen.

Was muss ein Vorarbeiter können?

Er muss Pläne lesen können – und Arbeitserfahrung muss er auch haben. Und er muss selber gerne arbeiten und anpacken. Mir ist es zum Beispiel sehr wichtig, dass sich die Leute in meinem Team wohl fühlen.

Was machen Sie als Vorarbeiter?

Ich führe auf der Baustelle ein kleines Team – nach Anweisungen vom Polier. Im Moment bin ich mit meinen Leuten am Betonieren für den Bahnhof Löwenstrasse.

Betonieren? Wie geht das?

Nachdem Schalung und Armierung fertiggestellt sind, wird der Beton über eine bis 600 Meter lange Pumpleitung zur Baustelle transportiert und eingefüllt.

Ist der Bahnhof Löwenstrasse für Sie eine ganz normale Baustelle?

Von langer Hand geplant. Er kalkuliert und organisiert und plant am Schreibtisch, was den Bahnhof Oerlikon zu einem neuen Zentrum macht: Die Quartierverbindung und die Personenunterführung. Oliver Kurz, 35, Bauingenieur bei der Firma Locher Ingenieure.

Oliver Kurz, wie verläuft ein typischer Arbeitstag bei Ihnen?

Ich beginne um 7.30 Uhr. Zuerst plane ich den Tag: Was muss ich erledigen? Was hat Priorität? Wen brauche ich dazu? Das gibt eine kurze To-do-Liste. Und die Mails checke ich natürlich auch.

Was machen Sie ganz konkret?

Dieses grosse Projekt erfordert von mir vor allem Koordination, wie Sitzungen, Absprachen, Protokolle, Administration. Ich muss die Arbeit intern und extern sehr gut strukturieren, um den Überblick zu behalten.

Oliver Kurz, was sind Sie für ein Typ?

Geduldig, ruhig, zielorientiert und qualitätsbewusst. Ich bin nicht impulsiv, plane frühzeitig und kann dadurch meine Kollegen und Mitarbeiter meist vor unnötigem Stress bewahren.

vorbereitung im Griff haben. Ich muss frühzeitig erkennen, welche Arbeit wann anfällt oder abgegeben werden muss: Was muss mir die SBB liefern, was der Geologe, der Vermessungstechniker? Ich bin froh um mein breites Fachwissen; so kann ich bei vielen Themen einen zielgerichteten Input geben.

Sind Sie selber auf der Baustelle?

Ab 2012, wenn die Bauarbeiten starten, werde ich einen Tag pro Woche dort sein. Die Bauleitung vor Ort liegt nicht bei mir.

Ist der Bahnhof Oerlikon für Sie ganz normale Arbeit?

Nein, das ist kein 08/15-Bauwerk. Das Projekt erfüllt hohe architektonische Ansprüche und muss parallel als Verkehrsinfrastruktur-Bauwerk funktionieren. Wir bauen für die nächsten 100 Jahre. Wenn die Leute das fertige Bauwerk sehen, sollen sie sagen: Wow, es hat sich gelohnt!

Warum hat es sich dann gelohnt?

Man wird den Bahnhof Oerlikon nicht wiedererkennen. Heute ist er kein attraktiver Ort; mit dem Umbau wird er zum schönen neuen Zentrum von Oerlikon.

Es ist 2016, der Bahnhof ist fertig. Sie stehen auf dem Bahnhofplatz Süd in Oerlikon. Wie fühlen Sie sich dann?

Dann stelle ich mich stolz mit ein paar Freunden auf den Bahnhofplatz, öffne eine Flasche Bier und sage: Schaut her, das haben wir in fünf Jahren realisiert. Es war eine vielseitige und schöne Herausforderung.

«Wir bauen für die nächsten 100 Jahre»

Hat Sie das Projekt schon an Ihre Grenzen gebracht?

Nein, es läuft trotz der hohen Komplexität sehr gut. Unsere Auftraggeber – Stadt und SBB –, das Planerteam und wir ziehen am gleichen Strick.

Was muss ein guter Bauingenieur können?

In der Projektleitung muss ich die Arbeits-



Wettbewerbsauflösung

Der Weinbergtunnel ist 4,5 Kilometer lang.

Über 800 Leserinnen und Leser nahmen am Wettbewerb im letzten InfoMagazin «DurchmesserLinie» vom Oktober 2010 teil. Mehr als 93 Prozent der Teilnehmenden wussten die richtige Antwort auf die Frage: Wie lang ist der Weinbergtunnel? Er ist 4,5 Kilometer lang.

Unter allen richtigen Einsendungen wurden drei Preise in Form von Reisegutscheinen, Eventtickets und Einkaufsgutscheinen verlost. Die glücklichen Gewinnerinnen und Gewinner der Ziehung von Ende Dezember 2010 sind:

1. Preis: Christian Gertsch aus Thun
2. Preis: Michael Jenni aus Thalwil
3. Preis: Sieglinde Vaas aus Zürich

Herzliche Gratulation!

HB Zürich

Schritt für Schritt zum neuen Shopping-Erlebnis im Hauptbahnhof Zürich.

Seit Januar 2010 erneuert die SBB den Bereich des ehemaligen Marktplatzes in ShopVille-RailCity Zürich vollständig. Die Geschäfte werden neu angeordnet und eine neue Fassade steigert die Attraktivität des Bereichs zwischen der Halle Landesmuseum und dem Zentrum Plaza.

Im Oktober 2010 wurde die Eröffnung der neuen Migros und des Migros Take-Away gefeiert. Hinter den Bauwänden gehen die Arbeiten aber weiter. Bis im Sommer öffnen weitere umgebaute Geschäfte etappenweise ihre Türen.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

 Mehr Infos

www.sbb.ch/railcity

Die Durchmesserlinie

Alles auf einen Blick.



Die Durchmesserlinie durchquert ab 2014 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
2007–2014/2015

Wichtigste Bauetappen

Ab 2014: Die ersten S-Bahn-Züge verkehren über den Bahnhof Löwenstrasse nach Zürich Oerlikon.

2014: 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

 Mehr Infos

www.durchmesserlinie.ch >

> Informationen > Ausstellung

Die Durchmesserlinie in Oerlikon

Spektakulärer Brückenabbruch in Zürich Oerlikon.

Ungewöhnliches spielte sich Ende Januar in Zürich Oerlikon ab. Die rund 100 Jahre alte Regensbergbrücke beim Bahnhof Zürich Oerlikon wurde abgebrochen. Dies war nur mit Hilfe des zweitgrössten in der Schweiz verfügbaren Raupenkrans möglich. In drei Nachtetappen wurden die rund 120 Tonnen schweren Teilstücke aus ihren Verankerungen gehoben und weggezogen. Eine minutiöse Arbeit war nötig, denn der Zugverkehr durfte nicht tangiert werden. Vier Stunden hatte der Bautrupps jeweils Zeit, um im Flutlicht die Arbeiten durchzuführen.

Nötig wurde der Abbruch der bestehenden Brücke, weil mit der Durchmesserlinie zwei zusätzliche Gleise erstellt werden. Für die Erweiterung des Gleisfeldes wäre die alte



Brücke zu kurz gewesen. Bereits im Dezember 2011 sollen die VBZ-Busse über die neue Brücke rollen. Anfang 2012 wird sie für den übrigen Verkehr freigegeben.

 Mehr Infos

www.durchmesserlinie.ch

Impressum InfoMagazin DurchmesserLinie

Erscheint 2 x jährlich

Auflage: 55 000 Exemplare

Redaktionsadresse:

SBB Infrastruktur Kommunikation

Postfach, 8021 Zürich

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: textcontrol.ch