



# DurchmesserLinie



## Bauarbeiten und ihre Standorte 3

Baustellen wandern, stehen auf Pfählen oder liegen unter Denkmälern.

## Förderbänder und ihre Leistung 4

Jeden Tag kommen 8000 Tonnen Material ans Licht.

## Oerlikon und seine Zukunft 5

Auch die Stadt Zürich investiert in den Bahnhof Oerlikon und seine Umgebung.

## Menschen und ihre Meinungen 6

Der Ausbau des Bahnhofs Oerlikon weckt Emotionen, Hoffnungen und Ärger.

## Viele Züge führen nach Oerlikon.

Der öffentliche Verkehr im Raum Zürich wächst stark. Das ist gut so, kann aber nur mit der richtigen Infrastruktur bewältigt werden. Dazu gehört ein leistungsfähiger Bahnhof Oerlikon.

Wer eine richtig grosse und eindruckliche Baustelle sehen will, sollte nach Oerlikon fahren: Dort wird der Bahnhof fit gemacht für den Anschluss an die Durchmesserlinie und für die steigende Nachfrage nach mehr Zügen, besseren Verbindungen und schnelleren Anschlüssen. Die Verantwortung für den Ausbau liegt bei Beat Bürgin. Wer mit dem 41-jährigen Projektleiter über «sein Projekt» spricht, spürt seine grosse Begeisterung:

«Die Arbeit ist anspruchsvoll und kompliziert, und genau darin liegt für uns alle die Herausforderung. Das Umfeld hat hohe Erwartungen an uns; aber die Aufgabe ist so interessant, dass wir uns dem gerne stellen.»

**Alles hängt zusammen.** Der Anschluss der Durchmesserlinie an den Bahnhof Oerlikon kostet 240 Millionen Franken. Beat Bürgin →

zu den konkreten Bauarbeiten: «Damit der Weinbergtunnel ans Gleisnetz angeschlossen werden kann, schaffen wir zuerst Platz für die zusätzlichen zwei Streckengleise. Die Stützmauer längs der Hofwiesenstrasse ist im Bau, der neue Birchsteg ist bereits fertig gestellt, und auch die Unterquerungsbauwerke beim Portal und bei der Regensbergbrücke werden samt Brücke neu gebaut.»

**Enttäuschung ist verständlich.** Eine grosse Herausforderung ist der Kontakt zu den Anwohnerinnen und Anwohnern. Meistens werde sachlich diskutiert; aber es gebe schon Leute, die wütend und enttäuscht seien: «Klar habe ich Verständnis für die Anliegen dieser Leute; darauf müssen wir eingehen. Aber wir haben einen klaren Auftrag, und das ist das Bauen.» Eine Ursache für die Frustration sieht Bürgin in der Kommunikation zwischen Eigentümern und Mietern: «Wir haben im Vorfeld der Bauarbeiten intensiv mit den meisten Eigentümern verhandelt. Es wurden Entschädigungen vereinbart und von der SBB bezahlt. Dann hätten die Mieter offen und ehrlich informiert werden sollen, was mit dem Bau auf sie zukommt. Das ist nicht in allen Fällen geschehen.» Beat Bürgin sieht die SBB als fairen Partner – auch in Härtefällen: «Wenn wir einen Schaden verursachen, bezahlen wir dafür; aber das hat natürlich seine Grenzen.»

**Umfeld schaffen.** Und welche Rolle spielt der Abschnittsleiter? «Meine Aufgabe ist es, aktiv ein Umfeld zu schaffen, in dem sich ein Projekt den Zielen entsprechend entwickeln kann.» Er habe an sich den Anspruch, die Arbeit der Projektbeteiligten und die Produkte zu verstehen. Nur so könne er Denkanstösse liefern für Ideen und Varianten, kritische Beiträge leisten und Optimierungen in der Projektierung ermöglichen. Ein umfassendes Verständnis vom Bau, der Bahntechnik und von den Betriebsabläufen sei substanziell. Das bringt Bürgin nach sieben Jahren SBB mit.

**Mit Spass an die Arbeit.** Viele Leute, viel Geld und viel Verantwortung. Was treibt Beat Bürgin an, das alles zu managen? «Es war mein Ziel, für die Durchmesserlinie zu arbeiten. Ich arbeite gern, und es macht mir einfach Spass, so etwas Grosses mitzugestalten. Hier kann ich mit meinen Ideen wirklich etwas bewirken. Das ist doch toll, oder?»

Energie für die Arbeit holt sich Beat Bürgin bei seiner Frau, den vier Kindern – und beim Joggen und Rudern. Damit er mit seinen Leuten den Ausbau des Bahnhofs Oerlikon bis 2015 umsetzen kann – ohne Personenunfall, kosten- und zeitgerecht. «Wenn wir das schaffen, dann haben wir gute Arbeit geleistet.»

## Die Baustelle in Zahlen.

Die unglaublichen Dimensionen der Grossbaustelle in Oerlikon.

- 650 m Länge der Stützmauer
- bis zu 30 m Höhe der Stützmauer
- 600 m Länge der Lärmschutzwände
- 1700 m<sup>2</sup> Lärmschutzwände aus Glas = 2 Handballfelder
- 1400 m<sup>2</sup> schallabsorbierende Betonelemente
- 145 000 m<sup>3</sup> Aushub = 70 Einfamilienhäuser
- 6000 m<sup>3</sup> Spritzbeton
- 6200 m<sup>3</sup> Beton
- 1300 t Stahl
- 31 000 m<sup>2</sup> Schalungen = 4 Fussballfelder
- 3000 Stück Anker und Nägel = 34 km
- 500 Bohrungen für Felsentwässerung
- 7 Bagger
- 3 Raupentrax
- 7 Bohrgeräte
- 80 Bauarbeiter und Maschinisten
- 10 Bauführer
- 20 Projekt- und Bauleiter

## Wenn schon, denn schon.

Der Bahnhof Oerlikon bekommt zwei neue Gleise: die Nummern 7 und 8. Damit kann das Potenzial der Durchmesserlinie auch in Oerlikon ausgeschöpft werden. Ohne die neuen Gleise wäre der Bahnhof Oerlikon wie ein Flaschenhals; denn die Passagierzahlen haben sich seit der Einführung der S-Bahn 1990 fast verdreifacht. Dieser riesigen Nachfrage möchte die SBB gerecht werden – unter anderem mit den neuen Gleisen. Heute fahren pro Tag rund 800 Züge durch den Bahnhof Oerlikon; die Gleise 7 und 8 ermög-

lichen zusätzliche Verbindungen und eine Steigerung der Angebote um 25 Prozent. Ein Beispiel: Selbst wenn die Gleise 1 bis 6 besetzt sind, kann ein Zug Richtung Flughafen auf Gleis 7 halten, weil es die entsprechende Weichenverbindung gibt. Das ganze Netz wird also effektiver und flexibler.

Die neuen Gleise kommen im Anschluss an Gleis 6 Richtung Max-Frisch-Platz zu liegen. Die bestehenden Unterführungen werden verlängert und im Ausbaubereich verbreitert.



## AKTUELLE BAUARBEITEN

**Baustelle auf Wanderschaft.** Seit bald vier Jahren sind im Hauptbahnhof Zürich jeweils zwei Gleise wegen Bauarbeiten gesperrt. Die Baustelle wandert alle paar Wochen von einem Gleispaar zum nächsten.



Die Baustelle wechselt das Perron.

Im Hauptbahnhof Zürich fahren täglich rund 3000 Züge ein und aus – gleichzeitig entsteht unter den Gleisen 3 bis 9 der neue

unterirdische Bahnhof Löwenstrasse. Damit sich Zugverkehr und Bauarbeiten nicht in die Quere kommen, werden die Gleise verkürzt, da eine Sperrung nicht möglich ist. Die Züge halten schon im Sektor B.

**Unter dem gesperrten Gleisbereich entsteht der neue, unterirdische Durchgangsbahnhof.** Die Baumaschinen sind bis 60 Tonnen schwer. Mit ihnen werden die seitlichen Wände und die Decke des Bahnhofs Löwenstrasse erstellt. Sobald diese Bauarbeiten abgeschlossen sind, werden Baumaschinen und Hilfsmaterialien wieder aus der Baustelle gehoben, die Gleise verlängert und die Fahrleitungen montiert. Dann wechselt die Baustelle zum nächsten Gleispaar – bis sie voraussichtlich Ende 2010 beim Gleis 10 ankommt. ←

## Bauplatz über der Limmat.

Die Bauarbeiten für den Weinbergtunnel benötigen Platz und dieser ist bekanntlich im und um den Hauptbahnhof Zürich sehr knapp. Passanten, Tram- und Strassenverkehr müssen trotz Baustelle möglichst ungestört zirkulieren können.

**Um Platz für die Installationsarbeiten zu schaffen, muss die SBB auf die Limmat ausweichen.** Von November 2008 bis März 2009 wurde über der Limmat – gleich neben dem Globus-Provisorium – eine Installationsplattform gebaut. «Auf dieser rund 400 Quadratmeter grossen Plattform lagern wir Maschinen und Material für die Bauarbeiten am Weinbergtun-

nel», erklärt Rahel Macina, Projektleiterin für den Weinbergtunnel. Eine 120 Meter lange Logistikverbindung führt von dort zum Bauschacht beim Südtrakt des Hauptbahnhofs. Über sie werden Strom, Wasser und Bentonit, die Stützflüssigkeit für den Tunnelvortrieb, transportiert.

Die Plattform steht auf 90 Holzpfählen, die rund fünf Meter in den Limmatgrund gerammt wurden. Ein Rost aus Stahlträgern bildet die Tragfläche. Der drei Meter hohe Sichtschutz um die Plattform besteht aus Holzplatten und Stahlträgern. Der Installationsplatz bleibt bis Ende 2012 in Betrieb und wird im Anschluss wieder rückgebaut.



## TECHNIK

### Tunnelbau im Stadtzentrum.



Der Teilabschnitt des Weinbergtunnels vom neuen Bahnhof Löwenstrasse bis kurz vor die Limmat verläuft nur 3 bis 5 Meter unter dem denkmalgeschützten Südtrakt des Hauptbahnhofs Zürich. Der Untergrund dieses historischen Gebäudes wird regelrecht ausgehöhlt: Rund 20 000 Kubikmeter Gestein werden für den Tunnelabschnitt ausgebrochen. Mit einer ausgeklügelten Baumethode stellt die SBB sicher, dass der Südtrakt des Hauptbahnhofs Zürich auch während der Bauarbeiten jederzeit nutzbar ist – und dass an diesem geschützten Gebäude keine Schäden entstehen. Ausgangspunkt der Ausbrucharbeiten ist ein 550 Quadratmeter grosser Bauschacht beim Südtrakt, von dem sich die Baumaschinen Richtung Bahnhof Löwenstrasse vorwärtsarbeiten.

Schritt für Schritt werden 130 Meter des Weinbergtunnels ausgebrochen. Der Weinbergtunnel wird auf dieser Länge von 15 auf 30 Meter verbreitert. Oder mit anderen Worten: von zwei Gleisen im Weinbergtunnel auf vier Gleise im Bahnhof Löwenstrasse. Diese Erweiterung ist eine weitere bauliche Herausforderung – neben dem Schutz des historischen Südtrakts. Der kurze Abschnitt von 130 Metern des insgesamt rund 5 Kilometer langen Weinbergtunnels verschlingt denn auch ein Viertel der Gesamtkosten für den Tunnel. Im Februar 2009 wurden diese Bauarbeiten aufgenommen. Voraussichtlich Mitte 2012 sind die Ausbrucharbeiten und der Rohbau fertig. Der Bauschacht beim Südtrakt wird dann wieder rückgebaut.



«Über unsere Förderanlage in Oerlikon wird das Ausbruchmaterial des Weinbergtunnels und des Flucht- und Rettungsstollens auf die Schiene gebracht. Wir beladen einen 16 Wagen langen Zug vollautomatisch mit rund 1000 Tonnen Material in weniger als einer halben Stunde».

Ernst Kuster, verantwortlich für Logistik und Verladeanlage

## AUSHUB AUS DEM WEINBERGTUNNEL

**Aus dem Tunnel in die Kiesgrube und zurück. Das Material, das im Weinbergtunnel ausgebrochen wird, muss laufend abtransportiert werden – und zwar schnell und ökologisch. Förderbänder machen's möglich.**

Marco Ceriani, SBB, ist Abschnittsleiter der Baustelle des Weinbergtunnels.

**Herr Ceriani, das Förderband sieht kompliziert aus. Warum hat man nicht Lastwagen eingesetzt?**

Die Förderbandanlage ist tatsächlich sehr aufwändig, weil sie so installiert werden musste, dass im Bahneinschnitt Oerlikon weitergebaut werden kann. Der Transport der Ausbruchmassen per LKW hätte pro Tag rund 150 Fahrten mit fünffachsignen und 40 Tonnen schweren LKW bedeutet – eine unzumutbare Belastung für Umwelt und Anwohner.

**Weshalb sprechen Sie von Förderbändern? Es ist doch nur eines.**

In diesem Gehäuse befinden sich zwei Förderbänder. Das eine bringt Ausbruchmaterial vom Weinbergtunnel zum Bahnhof Oerlikon. Auf dem anderen wird Kies vom Bahnhof auf die Baustelle beim Brunnenhof gebracht. Mit dem Kies wird Beton hergestellt für den Tunnelbau.

**Wie viele Meter bzw. Kilometer sind es?**

Vom Tunnel bis zum Puffersilo sind es rund 700 Meter; im Weinbergtunnel werden es am Schluss zusätzliche 5 Kilometer sein.

**Wie lange sind die Förderbänder im Einsatz?**

Bis voraussichtlich Dezember 2010.

**Wohin kommt das Ausbruchmaterial aus dem Weinbergtunnel?**

Es wird mit Aushubzügen nach Wilchingen (SH) transportiert und füllt dort eine Kiesgrube auf.

**Ist diese «Entsorgung» ökologisch?**

Das Auffüllen von ausgeschöpften Kiesgruben ist eine ökologische Pflicht und der Transport mit der Bahn umweltschonend. ←



Die Förderbänder transportieren pro Tag 8000 Tonnen Material.

## Wer das Fahrplanloch verpasst ...

**Das Schienennetz der SBB ist voll ausgelastet. Wie ist es da möglich, zusätzliche Züge einzuplanen, die pro Tag bis zu 8 000 Tonnen Material von Oerlikon nach Wilchingen transportieren?**

Die Züge kommen leer aus dem Kanton Schaffhausen und werden im ehemaligen Güterverladegelände des Bahnhofs Oerlikon mit Tunnelausbruchmaterial beladen. Pro Werktag sind es bis acht Züge. Daniel Anderer ist bei der SBB zuständig für die Logistik dieser Transporte. Auf die Frage, wo er diese Züge denn noch unterbringe, meint er: «Das ist wirklich Sekundenarbeit. Die Züge aus/nach Schaffhausen und zur/ab der Verladeanlage queren den ganzen Bahnhof in Oerlikon. Wir haben pro Stunde nur eine einzige Einfahrmöglichkeit für den Leerzug. Ist dieser zu spät, muss er im Raum Glattbrugg auf das nächste Fahrplanloch warten.» In nur gerade 30 Minuten werden die Züge mit rund 1000 Tonnen Ausbruchmaterial beladen. Dann geht's zurück nach Wilchingen. Abfahrten direkt Richtung Schaffhausen sind wegen des engen Fahrplans gar nicht möglich; die Züge müssen deshalb den Umweg über Wallisellen–Winterthur nehmen. ←



## RUND UM DEN BAHNHOF OERLIKON

### Vom neuen Bahnhof profitieren alle.

**Auch die Stadt Zürich investiert in Oerlikon: Max-Frisch-Platz, Quartierverbindung und Bahnhofplatz Süd.**

«Die Entwicklung der Region Zürich Nord gewinnt mit einem leistungsfähigen und attraktiven Bahnhof. Die heute engen und unübersichtlichen Wegverbindungen in und um den Bahnhof werden mit dem Ausbau der Vergangenheit angehören.» Das ist die Antwort von Rudolf Steiner auf die Frage, ob die Stadt Zürich vom neuen Bahnhof Oerlikon profitiere. Steiner ist bei der Stadt Zürich Projektleiter und Gebietsmanager für den Bahnhof Oerlikon. Bis 2015 will die Stadt drei Bauvorhaben realisieren: Quartierverbindung, Bahnhofplatz und Max-Frisch-Platz. Dafür sind Investitionen von rund 75 Mio. Franken geplant.

**Neue Quartierverbindung.** Die jetzige schmale zentrale Unterführung soll mit einer zusätzlichen, grosszügigen Verbindung zwischen den Quartieren Neu-Oerlikon und Zentrum Oerlikon ergänzt werden – einer Quartierverbindung für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende. Im September 2009 gibt es dazu eine Volksabstimmung.

**Bahnhofplatz Süd.** Die heute über den Platz verteilten Haltestellen sollen an einen zentralen Ort verschoben werden – mit Wetterschutzdächern für wartende Fahrgäste und erhöhten Haltekanten für den ebenerdigen Einstieg in die Cobra-Trams. Niedrige Randsteine und das Sperren des Platzes für den Durchgangsverkehr ermöglichen ein besseres Überqueren des Platzes.

**Max-Frisch-Platz.** «Der Max-Frisch-Platz ist der künftige nördliche Bahnhofplatz. In den Sonderbauvorschriften für das Quartier Neu-Oerlikon hat sich die Stadt verpflichtet, einen attraktiven Platz zu realisieren»,



Der Max-Frisch-Platz wird künftig das Eingangstor zu Neu-Oerlikon sein.



Die geplante Unterführung verbindet Neu-Oerlikon mit dem Zentrum.

erklärt Rudolf Steiner: «Mit dem Bahnhofsbaus wird auch die Realisierung des Max-Frisch-Platzes nötig. Die Buslinien, die jetzt an der Affolternstrasse halten, bekommen am neuen Platz ihre Haltestellen. Der Max-Frisch-Platz wird das Eingangstor zum Quartier Neu-Oerlikon.» 2009 gibt es einen internationalen Projektwettbewerb für die Gestaltung des Platzes. ←

www.stadt-zuerich.ch/quartierverbindung  
www.stadt-zuerich.ch/oerlikon



Ruth Genner, Vorsteherin Tiefbau- und Entsorgungsdepartement der Stadt Zürich

## Überregionales Zentrum.

Oerlikon ist auch das Zentrum der Region Glatttal – und mit täglich 110 000 Reisenden der 6. grösste Bahnhof der Schweiz. Stadträtin Ruth Genner zu Trends und Investitionen.

«Oerlikon ist ein wichtiger Standort für Messen, Bildung, Sport und Kultur; das benachbarte Leutschenbach ist ein gesamtschweizerischer Medienplatz. Der Bau der Durchmesserlinie verstärkt diese Zentrumsfunktion, und der Ausbau des Bahnhofs macht das Quartier attraktiver. In Oerlikon und den Nachbarquartieren entstehen neue Wohnungen und Arbeitsplätze, die mit dem öffentlichen Verkehr optimal erschlossen sein wollen.

Der heutige Bahnhof Oerlikon genügt den Anforderungen nicht mehr; der öffentliche Verkehr ist nur attraktiv, wenn investiert wird. Ich bin froh, dass die Stadt Zürich zusammen mit der SBB in die Erweiterung der Infrastruktur investiert. In der Region Zürich Nord/Glatttal werden Milliarden in Hoch- und Tiefbauten investiert. Man muss die Tätigkeiten am Bahnhof Oerlikon auch in diesem Zusammenhang sehen. Meine Vision für Oerlikon in 10 Jahren? Ein moderner Stadtteil von überregionaler Bedeutung mit Arbeitsplätzen in unterschiedlichsten Branchen, einer durchmischten Bevölkerung und interessanten Kulturangeboten.» ←



**Manuela Linder, Verkäuferin Valora-Shop Oerlikon:**  
**«Hier ist immer viel los.»**

und dann finden sich die Leute nicht mehr zurecht. Sie müssen sich zuerst umgewöhnen.

**Reklamieren die Leute bei Ihnen wegen der Bauarbeiten?**

Bis jetzt nicht, zumindest nicht bei mir.

**Was sind Ihre Wünsche an den neuen Bahnhof Oerlikon?**

Ich glaube, unser Shop wird auch ausgebaut. Das finde ich toll; ein neues Geschäft macht Freude. Damit bin ich dann schon zufrieden.

**Was wünschen Sie sich vom Bahnhof der Zukunft?**

Weniger Leute mit Alkoholproblemen. Aber Bahnhof ist halt Bahnhof.

**Hat der Ausbau des Bahnhofs Oerlikon Ihre Arbeit verändert?**

Nein, eigentlich nicht. Hier ist immer viel los. Insofern ist bei uns alles gleich geblieben.

**Was bekommen Sie konkret mit vom Ausbau?**

Nicht viel. Klar, ab und zu fragen Kunden, wo ein bestimmter Automat oder Schalter ist. Manchmal werden die Sachen ja verschoben,

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

**João Manuel Leite Ramalho, Bauarbeiter Specogna:**  
**«Ich schale sehr gern.»**

**Was machen Sie auf der Baustelle im Bereich vom Birchsteg?**

Ich schale die Stützmauer. Das sind spezielle Schalarbeiten, weil es eine schräge, aufgehängte Wand ist. So etwas macht man wohl nur einmal im Leben.

**Und warum ist die Stützmauer so?**

Sie wurde aufgehängt, um die Anwohner so rasch wie möglich vor dem Bahn- und Baulärm zu schützen. Und damit die Förderbänder für das Ausbruchmaterial vom Weinbergtunnel ohne grosse Störungen unserer Baustelle montiert werden können. In einer zweiten Bauphase wird die Mauer konventionell von unten her gebaut.

**Mögen Sie diese Arbeit?**

Ich schale sehr gern, bin auch schon seit anderthalb Jahren auf dieser Baustelle.

**Ist es speziell, an einem Bahnhof zu arbeiten?**

Für mich ist das eine ganz normale Baustelle.



**Haben Sie schon Reklamationen bekommen von Passanten oder Anwohnern?**

Ab und zu. Die meisten wollen wissen, wie lange die Bauarbeiten noch dauern.

**Und was sagen Sie dann?**

Zwei Jahre. Damit sind die meisten zufrieden.

**Matthias Hodapp, Zugverkehrsleiter Bahnhof Oerlikon:**  
**«Wir bekommen ein elektronisches Stellwerk.»**

**Was machen Sie als Zugverkehrsleiter?**

Ich stelle Signale und Weichen, bin also verantwortlich für Sicherheit, Pünktlichkeit und die einwandfreie Kundeninformation.

**Verändert der Ausbau des Bahnhofs Oerlikon Ihre Arbeit?**

Im Moment sind es vor allem die Bauarbeiten nachts und die dadurch eingeschränkte Gleisbenützung. Was jetzt dazukommt, sind die Aushubzüge. Das sind pro Tag bis acht zusätzliche Züge, die den Aushub wegführen und leer zurückkommen. Meine Kollegen und ich sorgen dafür, dass diese zusätzlichen Fahrten die Reisezüge nicht tangieren. Aber an meiner eigentlichen

Tätigkeit verändert der Ausbau nichts.

**Ist die Arbeit denn jetzt nicht mühsamer oder chaotischer?**

Nein, sie ist wegen der Durchmesserlinie und ihren Bauarbeiten sogar spannender.

**Was ist spannender?**

Es gibt viel mehr ungewohnte Situationen, weil die Zuglage in jeder Bauphase wieder ändert, wenn etwas gesperrt ist oder wir im Tunnel von Wipkingen nur ein Gleis benutzen dürfen. Dann gibt das Gleisänderungen und andere Entscheidungen, die man fällen muss.

**Was wird konkret neu gebaut am Bahnhof Oerlikon?**

Die Gleise 7 und 8, der Weinbergtunnel,



eine Unterwerfung bei der Regensbergbrücke, und der Einschnitt wird breiter.

**Eine Unterwerfung?**

So sagt man, wenn ein Gleis ein anderes unterquert, so dass die Züge kreuzungsfrei in den Weinbergtunnel fahren können.

**Was erwarten Sie vom neuen Bahnhof Oerlikon?**

Zum Beispiel moderne Technik: Wir bekommen ein elektronisches Stellwerk. Es gibt dann natürlich auch mehr Zugverkehr, den das Stellwerk bewältigen muss. Und wir werden mit der PC-Maus arbeiten – und nicht mehr mit der Tastatur.

**Julia Pischel, Lehrerin:**  
**«Einmal war der Steg gesperrt, aber das war nachts und wurde angekündigt.»**

**Wie nutzen Sie den Birchsteg?**

Ich gehe jeden Tag darüber. Und ab und zu fahre ich mit dem Velo über den Steg.

**Für die Bauarbeiten wurde ein provisorischer Steg erstellt. Wie war das für Sie?**

Kein Problem. Es war gut gelöst, man musste ja nie viel weiter laufen. Und ich hatte immer das Gefühl, gut informiert zu werden. Gestört hat mich das alles nicht, weil ich ja trotzdem die Gleise überqueren konnte – mal ein bisschen weiter rechts, dann ein bisschen weiter links. Einmal war der Steg ganz gesperrt, aber das war nachts und wurde von der SBB so angekündigt.

**Wohnen Sie hier?**

Nein, ich arbeite ganz in der Nähe und bin täglich hier.

**Können Sie sich vorstellen, wie es ist, in der Nähe der Baustelle zu wohnen?**

Ich glaube schon, dass das anstrengend ist und nerven kann – obwohl die Bauzeiten geregelt sind. Einmal habe ich etwas gehört von Häusern, die sich leicht gesenkt haben; die SBB habe sich da mächtig ins Zeug legen müssen. Keine Ahnung, ob das wahr ist. Aber zurück zu den Anwohnerinnen und Anwohnern: Eigentlich weiss ich nicht wirklich, wie es für sie ist. Ich habe ja gut reden. Für mich ist das alles kein Ärger, weil ich nicht hier wohne. Und meine Arbeit ist von den Bauarbeiten überhaupt nicht tangiert.

**Wie nutzen Sie den Bahnhof Oerlikon?**

Sehr regelmässig, eigentlich täglich. Ich wohne am Berninaplatz, Oerlikon ist also der nächste Bahnhof von meinem Wohnort. Ich kaufe auch oft am Bahnhof ein.

**Was wird besser durch den Ausbau des Bahnhofs Oerlikon?**



Ehrlich gesagt weiss ich gar nicht so genau, was umgebaut oder neu gebaut wird. Da sollte ich mich vielleicht mal informieren.

**Was muss ein Bahnhof Ihnen bieten, damit Sie zufrieden sind?**

Er sollte übersichtlich sein, einen guten Zugang haben zu den Gleisen, einen Postomat und einen Kiosk. Was ich wirklich auch sehr schätze: Wenn es einen Laden gibt, der 24 Stunden offen ist.

## Wettbewerb

### And the winner is ...

Über 1400 Leserinnen und Leser nahmen am Wettbewerb im letzten InfoMagazin vom Oktober 2008 teil. Rund 1300 Teilnehmende kreuzten die richtige Antwort an.

Diese lautete: Um 2500 m<sup>2</sup> vergrössert sich die Verkaufsfläche im Hauptbahnhof Zürich dank der Durchmesserlinie.

Die glücklichen Gewinnerinnen und Gewinner der Ziehung vom 1. Februar 2009 heissen:

Astrid Bruderer, Martha Müllmann und Xaver Waldispühl

Herzliche Gratulation!

Die neusten Informationen finden Sie jederzeit unter:

[www.durchmesserlinie.ch](http://www.durchmesserlinie.ch)

## Lange Reise

### Die Tunnelbohrmaschinen.

Seit Oktober 2008 sind die zwei Tunnelbohrmaschinen für den Weinbergtunnel und den Flucht- und Rettungsstollen auf der langen Reise Richtung Hauptbahnhof Zürich. Von Oerlikon her kommend unterqueren sie das Radiostudio, das Schulhaus Guggach, das Universitätsspital und die ETH Zürich. Es ist möglich, dass Anwohnerinnen und Anwohner in unmittelbarer Nähe der Tunnelbohrmaschinen ein leichtes Rumpeln oder Brummen wahrnehmen. Geringe Erschütterungen können nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Der Verlauf des Weinbergtunnels und des Flucht- und Rettungsstollens sowie die aktuellen Standorte der Bohrmaschinen sind auf einer interaktiven Karte im Internet abrufbar. Zudem publiziert die SBB monatlich eine Information auf [www.durchmesserlinie.ch](http://www.durchmesserlinie.ch), welche Quartiere die Tunnelbohrmaschinen in den kommenden Wochen unterqueren werden.

## 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 m<sup>2</sup> 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.

## Baustellenführungen

### Bauarbeiten hautnah erleben!

Die Baustellen der Durchmesserlinie sind grösstenteils hinter Bauwänden verborgen. Wer hautnah miterleben will, wie die Durchmesserlinie entsteht, für den oder die bietet die SBB Gruppen-Baustellenführungen an.

Die Rundgänge beginnen in der Ausstellung im Zürcher Hauptbahnhof und führen durch die Baustellen im Hauptbahnhof. Eine Führung dauert maximal zwei Stunden. Gruppen ab 10 Personen können sich ganz einfach im Internet anmelden.

[www.durchmesserlinie.ch](http://www.durchmesserlinie.ch)

> Informationen > Besucherführungen



#### Impressum InfoMagazin DurchmesserLinie

Erscheint halbjährlich  
Auflage: 56 000 Exemplare  
Redaktionsadresse:  
SBB Infrastruktur Kommunikation  
Postfach, 8021 Zürich  
Telefon 051 222 22 40  
[durchmesserlinie@sbb.ch](mailto:durchmesserlinie@sbb.ch)  
Herausgeber:  
SBB Infrastruktur Kommunikation

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

#### 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