



Durchmesserlinie. Altstetten – Zürich HB – Oerlikon.



Eine neue Doppelspur für Zürich.



Mehr Zug für Zürich.

Durchmesserlinie Altstetten – Zürich HB – Oerlikon.

Ab 2014 bringt die Durchmesserlinie mehr und bessere Verbindungen in und um Zürich. Vom ausgebauten Angebot werden über 400 000 Personen profitieren, die täglich im Hauptbahnhof Zürich ankommen oder umsteigen.

Im Minutentakt verkehren die Züge im Zürcher Hauptbahnhof. Knapp 400 000 Reisende steigen hier täglich ein, aus und um. Der Hauptbahnhof Zürich ist der Dreh- und Angelpunkt des Schweizer Schienenverkehrs. Die Pendlerströme nehmen stetig zu: Im Jahr 2020 werden voraussichtlich über eine halbe Million Passanten und Reisende den Zürcher Hauptbahnhof benutzen. Damit gelangt der Bahnhof an die Grenzen seiner Kapazität.

Doppelspur durch Zürich.

Die Durchmesserlinie als Kapazitätssteigerung für den Hauptbahnhof Zürich bietet ab Mitte 2014 die Lösung für diesen Engpass: Sie durchquert als doppelspurige Linie die Stadt Zürich von Altstetten über den Hauptbahnhof bis nach Oerlikon in einem grossen Bogen. Das Herzstück der Durchmesserlinie ist der zweite unterirdische Durchgangsbahnhof Löwenstrasse. Richtung Westen führen die Gleise über zwei neue Brückenbauwerke bis Altstetten. Richtung Osten verbindet der Weinbergtunnel den Hauptbahnhof mit Oerlikon. Die erste Etappe der 9.6 Kilometer langen Durchmesserlinie kann Mitte 2014 eröffnet werden. Diese umfasst die Strecke von Zürich Oerlikon bis zum Durchgangsbahnhof Löwen-

strasse und weiter in Richtung Wiedikon. 2015 folgt der Anschluss nach Altstetten. Im Rahmen der Bauarbeiten für die Durchmesserlinie baut die SBB auch den Bahnhof Oerlikon aus. Diese Arbeiten dauern bis 2016.

Mehr Angebot.

Mit den dadurch entstehenden Mehrkapazitäten kann die SBB den S-Bahn- und den Fernverkehr weiter ausbauen. Die Bahnkunden profitieren von noch besseren Anschlüssen und neuen Verbindungen. Mit der Durchmesserlinie entstehen im Hauptbahnhof und im Bahnhof Oerlikon auch neue Verkaufsflächen. Im HB Zürich bietet die neue Passage Gessnerallee den Reisenden eine zusätzliche Umsteigeachse und noch mehr Einkaufsmöglichkeiten, ebenso die Halle Löwenstrasse, welche die bestehende Passage Löwenstrasse und die neue Passage Gessnerallee verbindet.

Die Durchmesserlinie schafft die Voraussetzung dafür, dass Zürich auch zukünftig ein modernes und attraktives öffentliches Verkehrsangebot in und um die Stadt garantieren kann.

Ein neuer Stadtteil.

In unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs Zürich entsteht mit der Europaallee ein neuer Stadtteil. Er bietet Platz für rund 1800 Studienplätze an der Pädagogischen Hochschule, über 6000 Arbeitsplätze, 400 Wohnungen, vielfältige Einkaufsmöglichkeiten und Restaurants.

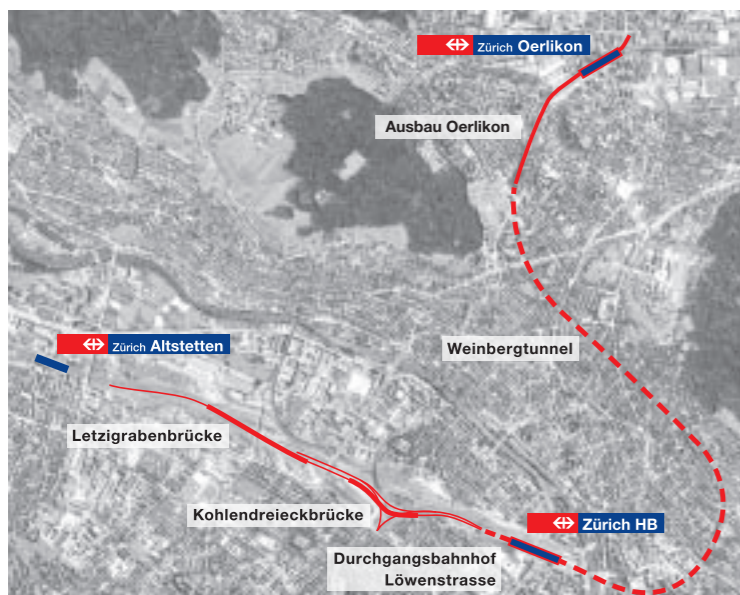
Die Bauarbeiten.

Hier entsteht die Durchmesserlinie.



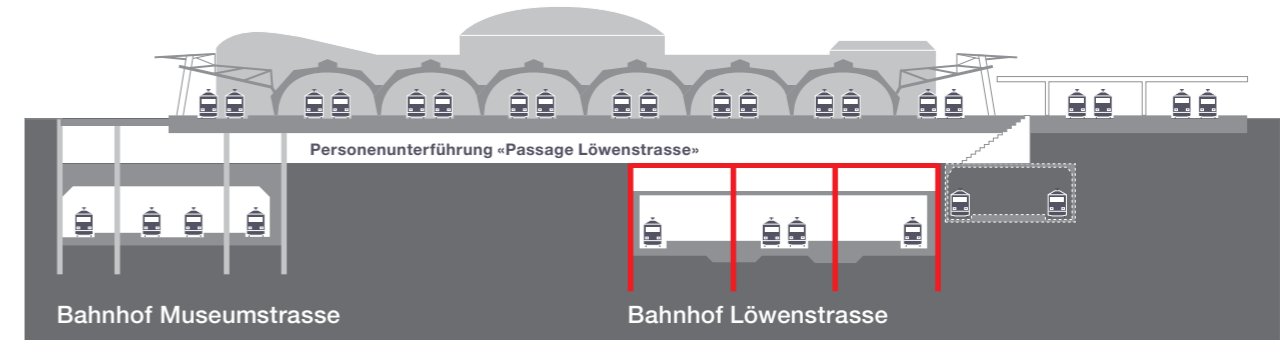
Augenmass ist gefragt.

In einem grossen Bogen durchquert die Durchmesserlinie die Stadt Zürich von Altstetten über den Hauptbahnhof Zürich bis nach Oerlikon. Bis 2015 steht viel Arbeit an, um die neue Doppelspur und den Durchgangsbahnhof Löwenstrasse zu realisieren.



Verlauf der Durchmesserlinie.

Zwischen Altstetten und dem Zürcher Hauptbahnhof entsteht mit der Durchmesserlinie eine Linie mit zwei neuen Brücken, die die Kapazität des Schienenverkehrs vom Hauptbahnhof Richtung Westen erhöht. Die Kohlendreieckbrücke reicht von der Unterführung Langstrasse bis zur Hardbrücke. Dort beginnt die Letzigrabenbrücke, die alle bestehenden Gleise bis nach Altstetten überquert. Die beiden Brücken weisen zusammen eine Länge von 1.7 Kilometern auf.



Der neue Bahnhof Löwenstrasse liegt unter den Gleisen 4-9.

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 Hauptbahnhofes Zürich. Mit dem Bau der Durchmesserlinie wird der Hauptbahnhof Zürich grosszügiger und bietet zukünftig noch mehr Sicherheit und Komfort. Verglichen mit den heutigen Perronanlagen im unterirdischen Bahnhof Museumstrasse verfügt der neue Bahnhof Löwenstrasse über mehr und breitere Aufgänge und modernste Brandschutzeinrichtungen. Die neue Passage Gessnerallee erfüllt gleich mehrere Funktionen: sie ist Ladengeschoss und neue Verbindung zwischen den beiden unterirdischen Durchgangsbahnhöfen Museumstrasse und Löwenstrasse

und den Perrons im Erdgeschoss. Nebst der bestehenden Halle Landesmuseum verbindet auch die neue, mit Läden bestückte Halle Löwenstrasse den alten und neuen Shoppingbereich.

Unterirdisch nach Oerlikon.

Die Züge verlassen den Durchgangsbahnhof auf zwei Spuren in den Weinbergtunnel. Dieser unterquert die Limmat und den Zürichberg und mündet nach knapp fünf Kilometern in den Bahneinschnitt Oerlikon. In Oerlikon selbst wird das Gleisfeld zwischen dem Tunnelportal und dem Bahnhof Oerlikon erweitert, um Platz für die zwei neuen Gleise zu schaffen. Auch der Bahnhof Oerlikon erfährt einen Umbau: Er wird um zwei Gleise und Perrons erweitert und erhält eine neue unterirdische Einkaufsmeile.

Gesamtkosten

Total: 2,031 Milliarden Franken (Preisbasis 2005)

Anteil Kanton Zürich: 1/3 der Kosten

Anteil Bund/SBB: 2/3 der Kosten

Bauzeiten

2005-2008	Behindertengerechter Ausbau Passage Sihlquai
2007-2014	Durchgangsbahnhof Löwenstrasse
2007-2014	Weinbergtunnel
2007-2014	Erweiterung Bahneinschnitt Oerlikon
Mitte 2014	Inbetriebnahme der Durchmesserlinie von Wiedikon über den Bahnhof Löwenstrasse nach Oerlikon
2008-2015	Letzigraben- und Kohlendreieckbrücke
2015	Inbetriebnahme der Letzigraben- und Kohlendreieckbrücke
2011-2016	Ausbau Bahnhof Zürich Oerlikon

Für Mensch und Umwelt.

Unsere Massnahmen gegen Lärm und für den Schutz der Umwelt.



Lärmschutzwände in Zürich Oerlikon entlang der neuen Stützmauer und des Birchstegs.

Die SBB berücksichtigt bei allen Bauvorhaben die Umwelt und deren Schutz. So auch bei der Durchmesserlinie. Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm und Erschütterungen, Materialtransport per Bahn und der Schutz des Grundwassers sind die wichtigsten Themen dabei.

So werden die Anwohnerinnen und Anwohner in Oerlikon vor Lärm geschützt.

Die Strecke zwischen den Tunnelportalen und dem Bahnhof Oerlikon ist zu beiden Seiten von Wohnhäusern gesäumt. Dieses Quartier gehört seit längerem zu den lärmbelasteten Gebieten mit Lärmwerten über den gültigen Grenzwerten. Deshalb setzt die SBB mit den Bauarbeiten der Durchmesserlinie Lärmschutzmassnahmen um.

Auf beiden Seiten des Bahneinschnittes entstehen auf 700 Metern Länge rund vier Meter hohe Lärmschutzwände, um die Anwohnerinnen und Anwohner vor dem Bau- und Bahnlärm zu schützen. Zudem werden die hohen Stützwände im unteren Bereich, dort, wo der Zuglärm zwischen Rad und Schiene entsteht, mit zwei Meter hohen, Lärm absorbierenden Platten verkleidet. Werden die Grenzwerte trotz Lärmschutzwänden überschritten, erhalten die Anwohnerinnen und Anwohner Schallschutzfenster. Diese wurden bereits zu Beginn der Bauzeit eingebaut, um die Menschen auch vor Baulärm zu schützen.

Unter dem Grundwasserspiegel.

Die gesamte Durchmesserlinie unterquert zwei Flüsse: Unter der Sihl entsteht der Bahnhof Löwenstrasse, der Weinbergtunnel unterquert die Limmat. Der gesamte unterirdische Bahnhof Löwenstrasse wird zukünftig im grössten Grundwasservorkommen des Kantons Zürich, im Limmattal-Grundwasserstrom, liegen.



Täglich verlassen zwei Züge mit Aushubmaterial den Hauptbahnhof Zürich.

Um die neue Bahnhofhalle unter der Sihl ausbaggern zu können, muss das Grundwasser unter dem Hauptbahnhof während vier Jahren abgesenkt werden. Mit 12 000 bis 18 000 Litern pro Minute wird das Wasser von der Baustelle weggepumpt und anschliessend wieder dem Grundwasser zugeführt. Mit diesem System garantiert die SBB die Sicherheit beim Bau des Bahnhofs Löwenstrasse und sorgt dafür, dass während der ganzen Bauzeit genügend Grundwasser für Brauch- und Trinkwasser verfügbar ist.

Damit der Grundwasserstrom auch nach Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs frei zirkulieren kann, werden drei unterirdische Kanäle, so genannte Düker, durch das neue Bauwerk hindurch gebaut. Dies sichert den Querdurchfluss des Wassers.

Umweltverträgliche Baustellenlogistik.

Eine Million Kubikmeter Fels- und Lockermaterial werden beim Bau der Durchmesserlinie,

insbesondere des Weinbergtunnels und des unterirdischen Bahnhofs Löwenstrasse, ausgehoben. Gleichzeitig benötigen die Bauarbeiten 350 000 Kubikmeter Kies und Zement für die Betonherstellung, 250 000 Kubikmeter Auffüllkies, 50 000 Tonnen Stahl und weiteres Baumaterial. Ein ausgeklügeltes Transportkonzept sorgt dafür, dass dieses Material umweltverträglich zur Baustelle gelangt und wieder weggeführt werden kann.

Die SBB richtet dazu drei Bahnverladeanlagen ein: eine beim Güterbahnhof in der Aussersihl, eine weitere hinter dem Hauptbahnhof an der Zollstrasse und die grösste beim Bahnhof Oerlikon. So kann ein Grossteil des Materials per Bahn zu- und abgeführt werden.

Der Rest wird per Lastwagen mit modernster Technik transportiert. Um dabei möglichst wenige Wohngebiete zu stören, benutzen die Bauunternehmen kurze innerstädtische Strecken und direkte Anbindungen an die Autobahnen.

S-Bahn im Takt.

Eine S-Bahn weit über die Grenzen des Kantons Zürich hinaus.

Die Durchmesserlinie ist eine Voraussetzung, um den Regionalverkehr noch weiter auszubauen. Zusammen mit weiteren Ausbauprojekten ermöglicht die Durchmesserlinie ein S-Bahn-Netz von Aarau bis Winterthur und Schaffhausen bis Ziegelbrücke.

Zusätzliche und bessere Verbindungen auf dem S-Bahn-Netz.



Seit der Inbetriebnahme der S-Bahn Zürich im Jahr 1990 hat sich die Anzahl Pendler bereits mehr als verdoppelt. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und die SBB erwarten eine weitere Zunahme der Pendlerströme bis 2015 um rund 50 Prozent. Damit ergeben sich Kapazitätsengpässe auf gewissen Strecken des S-Bahn-Netzes. Die Durchmesserlinie und die 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich sind die Voraussetzungen für weitere Angebotsverbesserungen auf dem Streckennetz.

Bessere und schnellere Verbindungen.

Bereits ab Mitte 2014 profitieren die Fahrgäste von einem neuen Fahrplan zwischen dem linken Seeufer und Zürich-Nord sowie einer schnelleren S8 zwischen Zürich und Winterthur. Ab diesem Zeitpunkt verkehren die S-Bahn-Linien S2, S8 und S14 durch den Bahnhof Löwenstrasse und den Weinbergtunnel direkt nach Oerlikon. Zudem verkehrt der Glarner Sprinter stündlich und mit Halt in Wädenswil. Damit erhalten Wädenswil und Pfäffikon neu einen Viertelstundentakt nach Zürich. Die Fahrzeiten verkürzen sich mit der Inbetriebnahme des Bahnhofs Löwenstrasse zwischen Zürich HB und Oerlikon um zwei bis drei Minuten. Auf der Strecke Zürich Enge bis Oerlikon wird ein Fahrzeitgewinn von bis zu sechs Minuten erwartet.

Ab Ende 2015 streben der ZVV und die SBB folgende Angebotsverbesserung an:

- Aus dem Knonauer Amt ergibt sich mit der Durchmesserlinie die Möglichkeit für eine Direktverbindung nach Zürich Nord.
- Eine neue S-Bahn-Linie soll zur Entlastung der bestehenden Angebote vom Limmattal über den Bahnhof Löwenstrasse nach Oerlikon und Effretikon fahren.
- Das Unterland und das Wehntal erhalten voraussichtlich halbstündliche umsteigefreie Verbindungen nach Zürich.
- Zwischen Zürich und Regensdorf verkehren in der Hauptverkehrszeit zusätzliche, beschleunigte Züge.
- Am rechten Zürichseeufer sollen zusätzliche Züge in den Hauptverkehrszeiten zur Entlastung der S7 angeboten werden.

Die aufgeführten Angebotsverbesserungen erfordern nicht nur im Zentrum, sondern auch um Zürich herum Ausbauten der Infrastruktur. Die erforderlichen finanziellen Mittel sind durch die zuständigen Gremien grösstenteils gesprochen.

Ferne Ziele sind nicht mehr weit...

Die Durchmesserlinie bringt die Schweiz näher zusammen.



Bequem und schnell von West nach Ost.

Nicht nur die S-Bahnen werden den neuen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse nutzen, auch Fernverkehrszüge profitieren ab 2015 von der Durchmesserlinie. Dank zusätzlichen Verbindungen und besseren Anschlüssen rückt die ganze Schweiz näher zusammen.

renen Massnahmen, mit denen der Fernverkehr weiter ausgebaut werden kann. Um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, sind aber weitere Ausbauten zwischen Bern und St. Gallen und zusätzliche finanzielle Mittel notwendig.

Schneller von West nach Ost.

Auch im Fernverkehr bringt die Durchmesserlinie grosse Verbesserungen. Das Fernverkehrsnetz der Schweiz ist auf der West-Ostachse, sowie der Nord-Südachse stark ausgelastet. Vor allem die Zentren Bern, Basel und Zürich, in denen jeweils kurz vor und nach jeder halben Stunde die Züge ein- und ausfahren, stellen Engpässe im Bahnnetz dar. Die Durchmesserlinie ist eine von meh-

Dank der Durchmesserlinie und geschickter Fahrplankonstellationen können die Reisenden im Fernverkehr zukünftig von neuen Anschlüssen, wesentlich kürzeren Aufenthaltszeiten im Hauptbahnhof Zürich und somit spürbaren Reisezeitgewinnen von bis zu einer Viertelstunde profitieren. Die Reisezeit zwischen der West- und Ostschweiz soll sogar um bis zu 30 Minuten verkürzt werden.

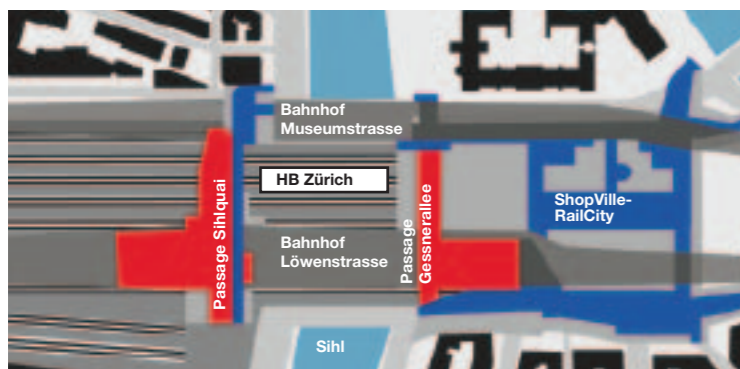
Schöner Einkaufen.

Das grösste Einkaufszentrum der Schweiz mit eigenem Hauptbahnhof.



Einkaufen im ShopVille-RailCity Zürich.

Der Hauptbahnhof Zürich besitzt bereits heute ein attraktives Dienstleistungs- und Einkaufsangebot. Dieses wird mit dem Bau der Durchmesserlinie weiter ausgebaut. In der neuen Passage Gessnerallee und Halle Löwenstrasse entstehen rund 2500 m² neue Ladenfläche. Gleichzeitig nutzt die SBB die Bauarbeiten im Hauptbahnhof und modernisiert die ganze RailCity Zürich.



■ Bestehende Passagen und ShopVille-RailCity.

■ Neue Ausbauten Passagen und ShopVille-RailCity.

Mit dem Bau des zweiten Durchgangsbahnhofes Löwenstrasse wird die Ladenfläche des ShopVille-RailCity Zürich vergrössert und der bestehende Teil bekommt ein neues Gesicht. Die Ladengeschosse werden übersichtlicher gestaltet und die Einkaufsflächen teilweise nach Themen strukturiert. Die Einkaufsatmosphäre wird unter anderem durch die Erneuerung des Branchenmixes und die Überarbeitung des Gastronomieangebotes verbessert. Weiter werden die Anlieferungs- und Logistikwege optimiert. So entsteht ein einladendes und freundliches Einkaufszentrum im Herzen der Stadt Zürich.

Willkommen in Zürich.

Mitten in Zürich entsteht ein neuer Stadtteil.

Zeitgleich mit dem Bau der Durchmesserlinie erhält die Stadt Zürich rund um den Hauptbahnhof Zürich ein neues Gesicht. Im Rahmen des Projektes «Europaallee Zürich» entsteht ein neuer Stadtteil. Auch entlang der Zollstrasse bestehen neue Nutzungsabsichten.

Nicht nur im Hauptbahnhof Zürich wird gebaut, auch rund um den Hauptbahnhof entsteht bis 2020 ein attraktives und modernes Stadtquartier. Pendler und Reisende sollen sich in der Stadt Zürich vom ersten Schritt an willkommen und sicher fühlen. Deshalb haben sich die Stadt Zürich, die SBB und die Post gemeinsam für das damals «Stadtraum HB Zürich» genannte Projekt eingesetzt. Gestartet wurde der Entwicklungsprozess 2003 mit einem Ideenauftrag an drei Stadtplanerteams. Bis 2006 wurde in zahlreichen Gesprächen mit Politik, Experten, Quartiervereinen und anderen Interessensgruppen ein mehrheitsfähiger Gestaltungsplan entwickelt, der zuerst vom Zürcher Gemeinderat und dann auch vom Zürcher Stimmvolk gutgeheissen wurde. Es folgte die Projektentwicklung bis zur Baureife.

Mehr Platz für Zürich.

Der Zusammenhang zwischen der Entwicklung Europaallee und der Durchmesserlinie ist durch den heutigen Bahnhof Sihlpost mit seinen vier Gleisen (51–54) gegeben: Dieser war 2002 von der SBB als Übergangslösung unter der Bedingung gebaut worden, ihn 2014 mit der Inbetriebnahme des Bahnhofes Löwenstrasse, dem Kernstück der Durchmesserlinie, wieder abzubauen. Der dadurch frei werdende Raum neben den Gleisen ist Teil des Gestaltungskonzeptes Europaallee.

Erste Umbauschritte.

Anfang Januar 2009 haben die Arbeiten mit dem Rückbau der neuen Sihlpost begonnen. Im Juni 2009 ist mit dem Spatenstich für die Pädagogische Hochschule Zürich (PHZH) der offizielle Start zum Bau des neuen Stadtteils erfolgt. 1800 Studienplätze, über 6000 Arbeitsplätze, 400 Wohnungen, vielfältige Einkaufs- und Gastronomieangebote sowie Freizeiteinrichtungen machen die Europaallee mit ihren Plätzen und ihrem attraktiven Umfeld zu einem neuen, lebendigen Teil Zürichs.

Weitere Informationen unter:
www.europaallee.ch



Europaallee mit Le Corbusier Platz, links Sihlpost, rechts HB

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Infrastruktur Grossprojekt Durchmesserlinie
Kasernenstrasse 95 | Postfach | CH-8021 Zürich
Tel 051 222 24 01
E-Mail: info.dml@sbb.ch
www.durchmesserlinie.ch

Stand: Juni 2011