

VEREINIGUNG EHEMALIGE FEUERWEHR INSTRUKTOREN DES KANTON ZÜRICH

Besichtigung Durchmesserlinie, Freitag, 4. November 2011 Zürich

35 Ehemalige finden sich beim Treffpunkt im HB Zürich zur Besichtigung ein. Ein kurzer Fussmarsch durch die Bahnhofhalle zur Passage Landesmuseum muss absolviert werden, ehe wir den Vortragssaal unter Tag erreichen.



Herr Altwegg begrüsst uns und stellt sich als Pensionär mit besonderen Aufgaben vor, dann beginnt er mit einer professionellen Erklärung des SBB Neubaus.

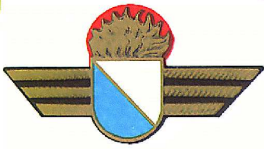
Die Planung dieses grossen Bauwerkes geht in die Jahre 1980 zurück und wird 2015 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Wir erfahren nun was alles dazwischen liegt, warum der Name Durchmesserlinie in Erscheinung tritt und welche gewaltigen Kosten (ca. 2 Mrd

Franken) sich ergeben, aber auch welcher Nutzen erwartet wird..

Das Bauwerk erschliesst den Bahnhof Altstetten mit dem Zentrum HB und dem Bahnhof Oerlikon mit Doppelspur. Im unterirdischen Bahnhof Löwenstrasse sind vier Geleise geplant, so dass der HB Zürich über eine Kapazitätserweiterung von ca. 30 % verfügen wird. Da nicht gleichzeitig überall gearbeitet werden kann, ist das Vorhaben in 4 Abschnitte unterteilt; im Tagebau die Strecke Altstetten bis HB, im Grubenbau der neue Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, im klassischen Tunnelbau der Weinbergtunnel und zuletzt wieder im Tagebau die Anpassungen in Oerlikon. Es ist interessant zu vernehmen, dass unter dem Flusslauf der Limmat und der Sihl gebaut wird, dass mit komplizierten Bauarbeiten der HB Zürich bei vollem Betrieb untergraben wird, was aber ein Stockwerkbauen in die Tiefe forderte. Der Flusslauf musste gesichert und auch hochwassertauglich bereitgestellt werden. Mit Videos werden die einzelnen Phasen der Erstellung vorgetragen und modernste Visionen für die Zukunft sichtbar gemacht.



Nach der Präsentation der Durchmesserlinie begeben wir uns nun in zwei Gruppen auf die Erkundung, wir sehen die Problembaustelle HB wo ZugsWC für Aufruhr sorgten, bestaunen die gewaltigen Bauabstützungen beim historischen Postgebäude, dort wo die einzige Materialanlieferung stattfinden kann mit einem Schacht bis auf die Sohle des neuen Bahnhofes. Riesig dimensionierte Ab- und Zuluftkamine sorgen für Frischluft im Untergrund, führen die Abluft aus den Baustellen, sind für Be- und Entlüft-



VEREINIGUNG EHEMALIGE FEUERWEHR INSTRUKTOREN DES KANTON ZÜRICH

ung im Brandfall nötig und nehmen die Druckwellen der einfahrenden Züge auf. Dass der erwartete Personenansturm nicht mit Treppen bewältigt werden kann ist verständlich und so werden auf allen Ebenen grosse Rolltreppenanlagen erstellt welche von den Geleisen 1 bis 18 hinunter zu den Geleisen 31 bis 34 führen. Beeindruckend sind die Schräglifte welche eingebaut werden um seitlich versetzte Perrons zu erreichen. Förderanlagen bringen das Aushubmaterial ins Bahnhofsvorfeld, hier wird dieses auf Züge verladen und ins Rafzerfeld abgeführt. Das Betonmischwerk steht ebenfalls hier und der



Beton wird mit Druck über ein Röhrensystem an den Bedarfsort gepumpt. Es wird im 9 Stundentag gearbeitet und nicht im Schichtbetrieb, den Mitmenschen und der Umwelt zuliebe. Das Ausmass und die fortgeschrittenen Arbeiten sind beeindruckend und es wird ganz sicher so sein, dass der erste Zug diesen unterirdischen Bahnhof zum anvisierten Datum durchfahren wird.

Wir bedanken uns für die interessante Präsentation und Führung bei den beiden Herren Altwegg und Caviezel und

verlassen nun den Untergrund und begeben uns ins Restaurant Da Capo um unseren kleinen Imbiss einzunehmen.



Es bleibt aber genügend Zeit um zu Plaudern und zu Diskutieren und darob vergeht die Zeit nur allzu schnell.

