

Kommentar

Es sind zu viele Köche am Werk

Von Raphael Suter



Im vergangenen Dezember, kurz vor Weihnachten, wurden in der Ausschreibung von Freiflächen für Zwischennutzungen im

Hafenareal Klybeck «Pioniere der ersten Stunde» gesucht. Daraufhin gingen 60 «grösstenteils sehr gute Projekte» bei einem Auswahlgremium ein, das dann acht Zwischennutzungen auswählte, die weiterverfolgt und umgesetzt werden sollten. «Der Klybeckquai bekommt ein neues Gesicht», frohlockten im März das Bau- und Verkehrsdepartement, das Präsidialdepartement und die Schweizerischen Rheinhäfen in einer gemeinsamen Medienmitteilung. Ab Sommer 2012 könnten die Zwischennutzungen am Klybeckquai realisiert werden, versprachen die zwei kantonalen Departemente und die Rheinhäfen, die alle auf dem Areal mitmischen.

Jetzt ist es Sommer, doch im Hafenareal ist noch kein einziges Projekt realisiert worden. Dabei konnte es anfänglich nicht schnell genug gehen. Den Interessierten blieb nur wenig Zeit, um ihre Projekte fundiert auszuarbeiten. Da floss in etlicher Nacharbeit nicht nur viel Schweiss, die meisten Bewerber leisteten auch bereits beträchtliche Vorinvestitionen in ihr Projekt. Und nun, da der Ball bei den Amtsstellen liegt, zeigen diese überhaupt keine Eile. Im Gegenteil. Dem Schnecken tempo wird sogar noch der positive Aspekt abgewonnen, dass sich die Projekte

Die Verantwortlichkeiten für die Verzögerungen werden munter hin und her geschoben.

langsam besser entwickeln können. Diese Schlussfolgerung teilen offenbar nicht alle ausgewählten Bewerber. Die Initianten des Vorzeigeprojekts «F(r)ischer Village» haben jedenfalls bereits enerviert das Handtuch geworfen. Es habe immer wieder neue Auflagen vom Hafen und Kanton gegeben, beklagten die frustrierten Zwischennutzer. Tatsache ist, dass in diesem Sommer allenfalls drei von acht Zwischennutzungen umgesetzt werden können. Und dies, optimistisch geschätzt, wohl auch erst frühestens Ende Sommer oder Anfang Herbst. Die Weisheit, dass zu viele Köche den Brei verderben, bewahrt sich hier einmal mehr. Die Verantwortlichkeiten und die Ursachen für die Verzögerungen werden zwischen der Hafendirektion, dem Präsidialamt und dem Baudepartement munter hin und her geschoben. Da fällt es immer schwerer, an einen visionären Wurf zu glauben, wie dies im Zusammenhang mit der Zwischennutzung des Hafenareals ständig betont worden war. Was in diesem Stadium der Projektumsetzung fehlt, ist eine einzige ordnende Instanz, beispielsweise im Präsidialdepartement, die den Zwischennutzern den Weg für ihre Projekte unkompliziert ebnet, statt sie in den Irrgarten des Basler Verwaltungsapparates zu führen.

Ein Auf und Ab und ein Untendurch

Die Durchmesserlinie verändert den Zugverkehr in Zürich grundlegend – für rund zwei Milliarden Franken

Von Markus Wüest

Zürich. Zuerst sah man nur Stelzen aus dem Boden wachsen. Immer schön im gleichen Abstand. Dann wurden Gleise gesperrt und beim Bahnhof Oerlikon fuhren die grossen Baumaschinen auf. Das sind die sichtbaren Zeichen einer Riesenbaustelle; in den letzten Monaten ergänzt durch eine merkwürdige, gelb bemalte Stahlkonstruktion, die sich langsam von Pfeiler zu Pfeiler vorwärtsbewegt. Dass gleichzeitig unterirdisch Tunnel vorangetrieben werden, war höchstens am Aushubmaterial zu erkennen, das weggeführt werden musste.

Hier ist Grosses im Entstehen, ohne Zweifel. Im Untergrund ein neuer, vier-spuriger Bahnhof und ein S-förmiger Tunnel. Oberirdisch zwei neue Brücken in der Anfahrt zum Hauptbahnhof Zürich und ein Bahnhof in Oerlikon, der zu grossen Teilen neu gebaut und dabei verbreitert wird. Er beansprucht derart viel Platz, dass Ende Mai ein 6200 Tonnen schweres, historisches Gebäude verschoben wurde. Das ehemalige Direktionsgebäude der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) musste 60 Meter in Richtung Südosten weichen, um neuen Geleisen Platz zu machen. Ein Spektakel – auch dank Sondersendungen des Fernsehens.

Das ganze Projekt heisst «Durchmesserlinie Zürich» (DML). Es ist derzeit die grösste Baustelle der SBB neben dem Gotthard-Basistunnel, der aber formell von der Tochterfirma Alptransit ausgeführt wird. Die Kosten insgesamt werden mit 2,031 Milliarden Franken angegeben. Davon übernimmt der Kanton Zürich ein Drittel, Bund und SBB den Rest. Zum Vergleich: Ein neuer Juradurchstich – zum Beispiel am Wisen-

berg im Baselbiet – würde heute geschätzte fünf Milliarden kosten.

Ziel der 9,6 Kilometer langen Durchmesserlinie: ein Kapazitätsausbau im Bahnhof Zürich, und zwar mittels einer Vereinfachung des Betriebs. Statt im Kopfbahnhof Zürich eine Spitzkehre machen zu müssen, können Züge auf der DML in derselben Richtung weiterfahren. Direkt unter dem Zentrum der Stadt, unter Limmat, Uni und ETH, machen sie einen grossen Bogen (siehe Grafik) – einen Halbkreis –, fahren ein kurzes Stück geradeaus und machen dann nochmals einen Viertelkreis nach rechts, um beim Bahnhof Oerlikon wieder ans Tageslicht zu kommen.

Die Bauarbeiten für die Durchmesserlinie begannen im Jahr 2007. Das Bauende und die Inbetriebnahme sind für den Fahrplanwechsel Mitte 2014 (S-Bahn) und im Dezember 2015 (Fernverkehr) vorgesehen.

Über alle Geleise hinweg

Im Prinzip kann man sich die DML als neue Bahnstrecke vorstellen, die vom Bahnhof her gesehen in Richtung Zürich Altstetten geführt wird. Dabei werden die Geleise zuerst einspurig über die Kohlendreieckbrücke geführt und anschliessend ebenfalls einspurig über die Letzigrabenbrücke. Die Letzigrabenbrücke ist 1156 Meter lang und steht auf 23 Pfeilern, die Kohlendreieckbrücke ist 394 Meter lang und steht auf sieben Pfeilern. Die Letzigrabenbrücke überquert alle bestehenden Geleise von links nach rechts, wenn man von Basel her kommt. Sie wird nach ihrer Fertigstellung die längste Eisenbahnbrücke der SBB sein.

In der unmittelbaren Anfahrt zum Hauptbahnhof senken sich die Geleise

ab, um schliesslich 16 Meter unter dem Hauptbahnhof den Bahnhof Löwenstrasse zu erreichen. Dieser völlig neu gebaute Durchgangsbahnhof liegt unter den jetzigen Geleisen 4 bis 9 des Hauptbahnhofs.

Er ist das Kernstück des Riesenbauwerks. Die Aufgänge zum ebenerdigen Hauptbahnhof werden grosszügiger gestaltet als beim Tiefbahnhof Museumstrasse. Der Brandschutz ist hochmodern. In der Passage Gessnerallee, die den Bahnhof Löwenstrasse mit dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Museumstrasse verbindet, entstehen unter anderem auch Läden. Die Halle Löwenstrasse wird zum eigentlichen Shoppingbereich.

Grundwasser Absenkung

Um die neue Bahnhofhalle unter der Sihl ausbaggern zu können, muss das Grundwasser unter dem Hauptbahnhof während vier Jahren abgesenkt werden. «Mit 12000 bis 18000 Litern pro Minute wird das Wasser von der Baustelle weggepumpt und anschliessend wieder dem Grundwasser zugeführt», schreiben die SBB. Mit diesem System werde die Sicherheit beim Bau des Bahnhofs Löwenstrasse garantiert und zudem dafür gesorgt, «dass während der ganzen Bauzeit genügend Grundwasser für Brauch- und Trinkwasser verfügbar ist». Damit der Grundwasserstrom auch nach Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Löwenstrasse frei zirkulieren kann, werden drei unterirdische Kanäle, sogenannte Düker, um das neue Bauwerk herum gebaut. Dies sichert den Querdurchfluss des Wassers.

Da Züge aus Basel in Zürich entweder ihren Zielbahnhof haben oder allen-



Von Pfeiler zu Pfeiler. Die gelbe Plattform, mit

falls in Richtung Chur weiterfahren, sind die Vorzüge der DML für Pendler oder Ferienreisende aus der Nordwestschweiz gering, es sei denn, man steigt im Hauptbahnhof um. «Dank der Durchmesserlinie und geschickter Fahrplankonstellationen können die Reisenden im Fernverkehr zukünftig von neuen Anschlüssen, wesentlich kürzeren Aufenthaltszeiten im Hauptbahnhof Zürich und somit spürbaren Reisezeit-

«Der unterirdische Bahnhof, das kürzeste Teilprojekt, ist

Projektleiter Roland Kobel über die ungewöhnlichen Herausforderungen beim Projekt Durchmesserlinie

Von Markus Wüest

Zürich. Neben dem Jahrhundertbauwerk Gotthard-Basistunnel ist die Durchmesserlinie (DML) in Zürich im Moment die grösste Baustelle der SBB. Zwischen 500 und 700 Arbeiter, planende und ausführende Ingenieure sowie Projektleitende sind seit Baubeginn 2007 täglich im Einsatz. Koordiniert werden die Arbeiten an Tunnel, Brücken und unterirdischem Bahnhof von Roland Kobel, er ist der Gesamtprojektleiter. Der Bauingenieur HTL führte vorher ein Bauunternehmen. Die DML ist die bisher grösste Herausforderung seines Arbeitslebens.

BaZ: Herr Kobel, was ist die grösste technische Herausforderung der DML?

Roland Kobel: Das Bauen in der Stadt. Die Durchmesserlinie ist unter historischen Gebäuden, hochfrequentierten Strassen und potenziell Hochwasser führenden Flüssen entstanden. Wir bauen in und unter dem Hauptbahnhof, in dem täglich 3000 Züge



verkehren und rund 350 000 Menschen unterwegs sind. Ohne dass der Verkehr auf den Strassen oder der Fahrplan gestört werden, entstehen die Bauten.

Das scheint aber bis auf den Zwischenfall am Bahnhofplatz vor drei Jahren geglückt zu sein?

Das ist richtig. Damals hat es bei einer sogenannten Druckprüfung eine Mikro-Tunnelbohrmaschine auseinandergelassen. Somit konnte Erdmaterial eindringen und es entstand ein Hohlraum. Aber selbst diesen Zwischenfall hatten wir rasch unter Kontrolle, ohne dass es langwierige Verzögerungen gab.

Wie gross sind die Sicherheitsmassnahmen bei Baustellen, die teilweise sehr nahe an befahrenen Geleisen sind?

Die Sicherheit geht über alles. Wenn die Bauarbeiten teurer werden oder sich verzögern, ist das unangenehm.

Aber der Verlust eines Menschenlebens ist irreversibel. Und wir hatten bis jetzt glücklicherweise keinen schweren Unfall zu verzeichnen. Unter diese Kategorie zähle ich Unfälle, bei denen die Betroffenen nicht mehr ins Arbeitsleben zurückkehren können.

Verbaut werden insgesamt über zwei Milliarden Franken. Welches ist das teuerste Teilprojekt?

Der Bahnhof Löwenstrasse mit Kosten von rund 700 Millionen Franken. Das räumlich gesehen kürzeste Teilprojekt ist gleichzeitig das anspruchsvollste pro Laufmeter.

Aber dort sind die grössten Hürden bereits genommen.

Das stimmt. Der neue Bahnhof ist bereits mit Materialzügen zugänglich. Wir haben provisorisch die Geleise verlegt und alle Decken sind geschlossen.

Weshalb hat man die Letzigrabenbrücke und die Kohlendreieckbrücke nur einspurig gebaut?

Weil das, was die Kapazität für die nächsten 50 Jahre anbetrifft, reicht.

Aber der Einbau einer zweiten Spur wäre möglich?

Nein, die Pfeiler sind nur für eine Spur dimensioniert. Aber die beiden Brücken werden auch nur in einer Fahrtrichtung genutzt: Nur die Züge, die aus dem Bahnhof Löwenstrasse in Richtung Westen unterwegs sind, werden über die Brücken geführt. Die Züge, die aus Basel oder Bern in Richtung Bahnhof Löwenstrasse fahren,

«Wir haben bei den Bauarbeiten Briketts gefunden. Sie trugen den Stempel der SBB.»

werden durch das bereits existierende Gleisfeld geführt. Dessen Kapazität wurde in den letzten Jahren unter anderem im Hinblick auf die Durchmesserlinie erweitert.

Wird nicht halb Zürich beschallt, wenn die Züge auf den Brücken in bis zu 25 Meter Höhe vorbeifahren?



Einer oben, zwei unten. Der neue Bahnhof Löwenstrasse ist unter dem Hauptbahnhof und ein paar Dutzend Meter neben dem Bahnhof Museumstrasse. Grafik SBB