



N°14/2022 Nordumfahrung ZH

Newsletter zum Ausbau der Nordumfahrung Zürich | Ausgabe 14 | Dezember 2022



Liebe Leserin, lieber Leser

Beim Bau ist die Planungs- oft länger als die Realisierungsphase. Für die Arbeiten in Weiningen gilt dies ganz besonders. Umso schöner, wenn die über lange Jahre auf dem Papier projektierte Lösung zur Realität wird. Während die Hauptarbeiten bereits im Sommer 2016 starteten und die dritte Gubiströhre seit Herbst 2017 im Bau war, befanden sich die Arbeiten in Weiningen erst in der Planungsphase.

Umso erfreulicher ist es, dass im Jahr 2022 die Bauarbeiten in Weiningen gut und ohne Verzögerung vorankamen. So können wir trotz der anfänglichen Verzögerungen die neue Fahrbahn in Richtung Bern nahezu gleichzeitig wie die dritte Gubiströhre Ende April 2023 in Betrieb nehmen.

Bei den Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen der dritten Röhre sind wir auf der Zielgeraden. Anfang 2023 sind umfangreiche Sicherheitstests geplant. Mit der Instandsetzung der ersten und zweiten Tunnelröhre steht die Meisterprüfung an: Die Arbeit an bestehenden Tunnelröhren ist aufwändiger als Neubauten. Wenn am Schluss alles funktioniert, dann ist dies der schönste Lohn für uns Ingenieure.

Marco Knecht, Projektleiter Los1 und BSA beim Projekt A1 Nordumfahrung Zürich

In der Mitte wird gebaut

Nach der Fertigstellung der Fahrbahn für die 3. Röhre Gubrist in Weiningen baut das ASTRA auf der Mittelspur zwischen den Fahrbahnen Richtung St.Gallen und Bern. Diese Verkehrsführung bleibt bis zur Inbetriebnahme der 3. Röhre Ende April 2023 bestehen.



Belagseinbau auf der Mittelspur in Weiningen.

Die Einrichtung des Baufelds auf Weiningener Seite wurde Ende Oktober 2022 abgeschlossen. Die Bauarbeiten sind gut sichtbar, befindet sich das Baufeld doch in der Mitte zwischen den beiden anderen Fahrbahnen. Gebaut werden aktuell die erste und zweite Fahrspur der Fahrbahn in Richtung Bern zwischen der Ausfahrt Weiningen und dem Anschluss an das Limmattaler Kreuz. Bis zur Inbetriebnahme der dritten Gubiströhre Ende April bleibt diese Verkehrsführung bestehen.

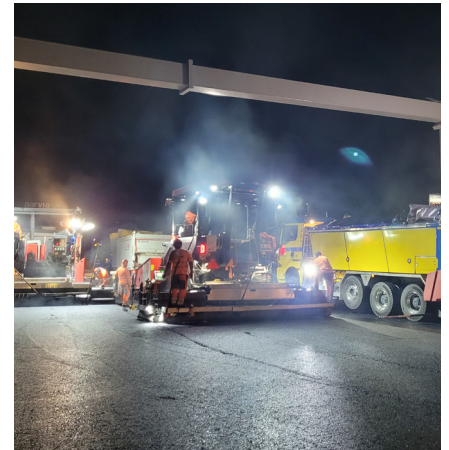
Rechts neben der Fahrbahn Richtung Bern wird an den Widerlagern der neuen Brücken Klosterweg und Einfahrt Weiningen sowie an der Stützmauer Wolfgalgen gearbeitet.

Baufortschritt mitverfolgen

Dieses Baufeld befindet sich zwischen dem Installationsplatz Bifang und der Umfahrungsstrasse auf der Fahrbahnseite Bern. Auch dort kann der Baufortschritt gut mitverfolgt werden, da die Mauerkrone und das Widerlager in etwa



Bagger heben die Baugrube beim Chriesihoger aus.



Nachts wird der Belag eingebaut.



Bei der Überführung Klosterweg wurde die Widerlagerwand Nord betoniert.

so hoch sind wie die bestehende Klosterwegbrücke. Sie stehen prominent und ziemlich frei im Felde.

Stützwand sichert Einfahrtsspur

Auf der Fahrbahnseite Richtung St.Gallen laufen vor dem Gubrist-Portal die letzten Arbeiten für die Baugrubensicherung am Chriesihoger. Diese Baugrube wird in der zweiten Hauptbauphase ab etwa Sommer 2025 für den Bau der Stützwand neben der neuen Einfahrtsspur benötigt. Die Arbeiten an der Baugrube wurden Ende November 2022 abgeschlossen.

Für Verkehrsteilnehmende nicht einsehbar sind die laufenden Vorbereitungen

für die Instandsetzung der bestehenden beiden Gubriströhren und die Inbetriebnahme der dritten Röhre.

Zur Sicherstellung der Entwässerung im Betrieb und für den Unterhalt während der Bauzeit wurde ein provisorisches Stapelbecken am Fuss der Spiralrampe beim Gewerbehauus Gubrist aufgestellt. Das definitive Stapelbecken kann erst im Spätsommer oder Herbst 2025 erstellt und in Betrieb genommen werden.

Überdrucklüftung bietet Sicherheit

Bis zum Abschluss des Projektes muss während der Bauzeit aus Sicherheitsgründen eine Überdrucklüftung installiert

werden. Der Zugang zu dieser Lüftung wird von den Baufachleuten von Weiningen her eingerichtet und sichergestellt. Die Spezialisten der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) sind für die Energieversorgung und Steuerung des Aggregates zuständig. Die Bereitstellung für den Betrieb ist für Ende Jahr 2022 vorgesehen.

Rodungen nötig, um Mauern zu bauen

Ab Anfang 2023 sind die Rodungsarbeiten für den Weiterbau der Stützmauern Wolfgalgen und Büel sowie des Widerlagers für die Einfahrtsrampe in Richtung St.Gallen vorgesehen. Danach folgt der Betonbau.

Vorarbeiten Instandsetzung laufen auf Hochtouren

Parallel zu den letzten Arbeiten an der dritten Röhre, wie der Montage der Lärmschutzelemente, laufen bereits die Vorarbeiten für die Instandsetzung der bestehenden Tunnelröhren an. Auf Seite Affoltern ist dies neben der Einrichtung des Installationsplatzes vor allem der Bau der Logistikbrücke.

Der Wechsel auf dem Installationsplatz vom Unternehmer der 3. Röhre zum Unternehmer der Instandsetzung der bestehenden Röhren, inklusive der Übernahme der beiden Baubüros für Bauherr und Bauleitung, verlief trotz Überlappung problemlos. Das Baubüro ist erstellt und in Betrieb.

WELK-Elemente vor Ort hergestellt

Neben den bereits erfolgten Belagsergänzungen auf dem Installationsplatz laufen derzeit diverse Ergänzungsarbeiten im Bereich Infrastruktur und Absperrungen. Unter anderem wird eine Produktionshalle zur Herstellung von Beton-Elementen für die Werkleitungskanäle (WELK) auf der Baustelle eingerichtet. Bis Ende Jahr

werden zwei Testelemente produziert. Ab dem 9. Januar 2023 werden täglich vier WELK-Elemente erstellt.

Logistikbrücke für Baumaterial

Der Bau der Logistikbrücke auf der Seite Affoltern ist das wichtigste Teilprojekt der Vorarbeiten. Die Brücke ist notwendig, um das Baumaterial für die mittlere Röhre ab April 2023 auf die Baustelle zu bringen.

Dadurch kann der Verkehr durch die erste und dritte Röhre weiterhin ungestört fließen.

Die Pfahlfundationen für die Brückenpfeiler sind mittlerweile erstellt. Derzeit laufen Aushub- und Betonarbeiten für die Brückenfundamente. Auch die ersten Pfeiler für die Logistikbrücke sind bereits in Ausführung.



Der Bau der Logistikbrücke startete im Oktober mit den Mikropfahlarbeiten.

Drei Fragen an Roland Hug: «Übergabe erfolgte zum idealen Zeitpunkt»



Roland Hug
Neuer Gesamtprojektleiter
A1 Nordumfahrung Zürich

Ueli Weidmann, dein Vorgänger als Gesamtprojektleiter A1 Nordumfahrung Zürich, ging Ende Oktober 2022 in Pension. Wie hast du dich in der neuen Rolle eingelebt? Als Projektleiter für die 3. Röhre sowie für die Instandsetzung 1. und 2. Röhre war ich bereits im Team. Da die Pensionierung lange im Voraus bekannt war und Ueli seine Pensionierung «gut geplant hat» auf den Abschluss der Arbeiten an der 3. Röhre, konnte die Übergabe zum idealen Zeitpunkt und reibungslos stattfinden.

Im Sommer fand die Stabsübergabe des Unternehmers für die 3. Röhre zum Unternehmer für die Sanierung der 1. und 2. Röhre statt. Wie ging das über die Bühne? Auch hier erfolgte eine nahtlose Übergabe des geräumten Installationsplatzes in Regensdorf Mitte September 2022. Dies erleichterte der für die Instandsetzung der 1. und 2. Röhre verantwortlichen ARGE Gubri die Installation ihrer Baustellen-Einrichtungen, mit denen sie gleich nach der Übergabe starteten.

Ende April 2023 wird die 3. Röhre eröffnet. Was für Arbeiten stehen noch an? Es gab Lieferverzögerungen wegen blockierter Waren aus China. Nun sind alle Komponenten auf Platz. Zuerst werden die letzten Arbeiten an den Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) fertiggestellt. Anfang 2023 folgen umfangreiche Funktions- und Sicherheitstests, bevor der Tunnel Ende April 2023 in Betrieb geht.



Durch den Bewirtschafter erfolgte eine Ansaat mit einer Rekultivierungsmischung.

Fruchtfolgeflächen bei Verladebahnhof angelegt

Der Abtransport des Ausbruchsmaterials aus der 3. Röhre erfolgte mit dem Zug statt mit Lastwagen. Dafür erstellte das ASTRA einen Verladebahnhof. Im Jahr 2022 wurden die beiden Parzellen rekultiviert, auf denen dieser stand. Mit der nun laufenden, sorgfältigen Nachfolgebewirtschaftung erhält die Fläche wieder die geforderte Qualität als Fruchtfolgefläche für die Landwirtschaft.

Der Verladebahnhof in Regensdorf wurde vollständig zurückgebaut. Während vor dem Bau die Qualität der Landwirtschaftsfläche unterschiedlich ausfiel, wurde im Zuge der Rekultivierung die gesamte Fläche als landwirtschaftlich wertvolle Fruchtfolgefläche (FFF) erstellt. Hierzu diente unter anderem Bodenma-

terial, das im Gebiet Griebuck beim Anschluss Zürich-Affoltern für die dortige Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen abgetragen wurde.

Rekultivierungsarbeiten abgeschlossen

Die Rekultivierungsarbeiten konnten im September 2022 abgeschlossen werden.

Nun werden die Flächen in die Nachfolgebewirtschaftung überführt. Dies gilt auch für die ehemaligen Bodendepotflächen, die in die Nachfolgebewirtschaftung überführt werden. Zusätzlich wurden die Böschungen an den noch vorhandenen Bodendepots instand gestellt und angesät.



Der Bereich des Verladebahnhofs wird wieder als Landwirtschaftsfläche verwendet.

Letzte Arbeiten an der 3. Röhre

Die 3. Röhre Gubristtunnel ist weitgehend fertiggestellt. Jetzt folgen noch Markierungsarbeiten im Tunnel, die Bepflanzung auf dem Tagbau Weiningen mit Obstbäumen und die Wiederaufforstung neben dem ehemaligen Verlade-

bahnhof (siehe Text oben). Diese Arbeiten begannen im Verlauf des Novembers.

Die Baumpflanzungen können nur ausserhalb der Wachstumszeit erfolgen, um die Bäume vor Schäden zu schützen.

Impressum

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strasseninfrastruktur Ost
Filiale Winterthur
Grüzefeldstrasse 41
8404 Winterthur

Tel. +41 58 480 47 11
Fax +41 58 480 47 90
winterthur@astra.admin.ch
www.nordumfahrung.ch
www.infopavillon.ch
www.autobahnschweiz.ch



© 2022 Bundesamt für Strassen ASTRA, Winterthur
Alle Rechte vorbehalten

Bestellen Sie den Newsletter als
PDF-Datei unter
www.nordumfahrung.ch