



12. und letzte Anwohnerinfo A1 Zürich-Ost – Effretikon

Das Grossprojekt steht kurz vor dem Abschluss



Liebe Leserinnen
Liebe Leser

Bauarbeiten unter Betrieb sind überall grosse Herausforderungen. Dies gilt in besonderem Mass für den Abschnitt der A1 im Raum Wallisellen. Dort lastet der Verkehr die Kapazität der Infrastruktur praktisch rund um die Uhr aus. Projektbeteiligte, Verkehrsteilnehmende und Betreiber sind gleichermassen gefordert.

Termingerecht wird im Sommer 2021 das Projekt «A1 Zürich-Ost – Effretikon» fertig. Die Anwohner profitieren bereits jetzt vom baulichen Lärmschutz. Parallel dazu ist das Grundwasser besser geschützt. Dank der modernen, flexiblen Signalisation fliesst der Verkehr besser, und der Betreiber kann schneller reagieren, wenn die Umstände es erfordern.

Auf Basis dieser baulichen Massnahmen werden in einem künftigen Schritt zusätzliche Verbesserungen umgesetzt. Dann entfalten alle Massnahmen ihre volle Wirkung: Lärmschutz, Gewässerschutz und Verkehrssicherheit entsprechen den modernsten Standards und sichern in den nächsten Jahrzehnten einen verbesserten Verkehrsfluss sowie eine baustellenfreie Zeit.

Das ASTRA als Bauherr spricht allen Projektbeteiligten ein grosses Dankeschön aus. Die herausfordernde Aufgabe wurde erfolgreich und termingerecht gelöst. Auch den Verkehrsteilnehmenden und den Anwohnerinnen und Anwohnern gebührt ein Dank für ihr Verständnis und ihre Geduld während der Bauzeit.

Ein Blick über den Tellerrand zeigt, dass auch die umliegenden Baustellen (Einhausung Schwamendingen, Nordumfahrung Zürich sowie die A1 Richtung Effretikon) grosse Fortschritte machen. Mit diesen Projekten leistet das ASTRA einen wichtigen Beitrag für das gesamte Verkehrssystem in der Agglomeration Zürich.

Ernst Weber
Bereichsleiter Projektmanagement II, ASTRA



Zwischen der Verzweigung Zürich-Ost und dem Anschluss Effretikon werden noch bis voraussichtlich Sommer 2021 umfangreiche Instandsetzungsarbeiten umgesetzt. Zurzeit wird die neue Verkehrslenkung getestet.

Bereits seit Sommer 2020 sind die Hauptbauarbeiten des Projekts beendet. Seither wird intensiv an der neuen Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) gearbeitet. Dabei handelt es sich um alle elektrotechnischen Anlagen, die zu einem sicheren Betrieb der Autobahn nötig sind, darunter Energieversorgung, Beleuchtung, Signalisation, Überwachungsanlage, Kommunikation und Leittechnik oder Verkabelungen.

Herzstück der neuen BSA sind die 42 Signalportale, die bereits errichtet wurden und von denen die meisten bereits mit Signalen bestückt worden sind. Letzte Signalmontagen sind im Juni geplant. Zu diesem Zeitpunkt kommt es zu letzten einzelnen Spersperrungen in der Nacht.

System verstetigt Verkehrsfluss und warnt vor Gefahren

Parallel dazu wird in diesen Wochen die neue Verkehrslenkung getestet, darunter das System zur Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnung. Dieses System reduziert je nach Verkehrs- oder Wetterlage die Höchstgeschwindigkeit und verstetigt so den Verkehrsfluss. Bei Verkehrsstörungen, Unfällen oder sonstigen Gefahren warnt es die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig.

Im Anschluss an die schrittweise Inbetriebnahme der BSA ist ein integraler Gesamttest vorgesehen. Voraussichtlich im Sommer 2021 wird das Projekt dann mit einer letzten werkvertraglichen Abnahme abgeschlossen. Abgesehen von den erwähnten nächtlichen Spersperrungen kommt es zu keinen verkehrlichen Einschränkungen mehr.

Was wurde gemacht?

- Der Belag der Fahrbahn wurde durch einen lärmarmen Belag ersetzt. Die Deckschichten wurden ausgetauscht, die Fundationen lokal ertüchtigt.
- Kunstbauten (Brücken, Überführungen und Rampen) sowie kleinere Bauwerke wurden saniert und verstärkt.
- Die Überführung Neugutstrasse wurde zugunsten des Langsamverkehrs verbreitert.
- Für Werkleitungen wurden zwei grabenlose Querungen der A1 erstellt.
- Im Interesse des Grundwasserschutzes wurden zwei neue Stützmauern gebaut.
- Die Entwässerungs- und Sickerleitungen sowie Schachtanlagen wurden ersetzt und erneuert.
- Eine neue Betriebs- und Sicherheitsausrüstung mit 42 Signalportalen wurde erstellt und ein System für die Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnung eingebaut.
- Alte Schächte und Portale wurden rückgebaut.

Welchen Nutzen hat das Projekt?

- Die Anlagen sind soweit instand gesetzt und erneuert, dass mindestens in den nächsten 15 Jahren keine grösseren Unterhaltsarbeiten mehr nötig sind.
- Die Zahl der (bislang jährlichen) Interventionen für den baulichen Unterhalt kann reduziert werden, was zu weniger Sperrungen führt.
- Die Massnahmen zur Verkehrsoptimierung helfen massgeblich mit, den Verkehr zu verflüssigen und Stau zu vermeiden.
- Die Unfallgefahr sowie die Zahl der Zwischenfälle auf dem Strassenabschnitt werden verringert.
- Der Umweltschutz wird verbessert, indem die Grundwasserschutzzonen besser geschützt sind.
- Das Projekt trägt zur lokalen Entwicklung des Langsamverkehrs bei.

Menschen hinter dem Projekt



- | | | | | |
|--|---|--|--|---|
| 1 Sander van Leusden
Chefbauleiter
dsp Ingenieure + Planer | 5 Dario Dedic
Bauleiter Signalportale
Ingenieurbureau Heierli | 9 Uta Morgenstern
Investitionscontrolling
ASTRA Filiale Winterthur | 13 Stephan Vögeli
Projektleiter Signalisation
Siemens | 17 Dr. Thomas Eisenlohr
Hydrogeologie/Naturgefahren
Jäckli Geologie |
| 2 Beat Städler
Betriebsleiter Werkhof W'thur
Gebietseinheit VII Kt. ZH | 6 Martin Bänziger
Federführung ARGE ZOE-IC
Cellere (eh. Implenia) | 10 Claudio Ferrari
Teilprojektleiter Signalportale
Ingenieurbureau Heierli | 14 Peter Schär
Oberbauleiter
IUB Engineering | 18 Lukas Oswald
Stv. Projektleiter BSA
AFRY |
| 3 Matthias Ernst
Projektleiter BSA
AFRY | 7 Daniel Saxer
Verkehrsplanung
Kantonspolizei Zürich | 11 Florian Mehnert
Gesamprojektleiter
ASTRA Filiale Winterthur | 15 Thomas Broger
Bauherrenunterstützung
Techdata | 19 Hendrik Werdin
Projektleiter Verkehr
Yaver |
| 4 Markus Wüthrich
Stv. Projektleiter Bau
B+S Ingenieure und Planer | 8 Thomas Schirmer
Umweltbaubegleitung
Sieber, Cassina + Partner | 12 Matthias Dörig
Information+Kommunikation
Leuzinger & Benz | 16 Martin Scherrer
Projektleiter Vermessung
Gosswiler Ingenieure | 20 Roland Leimer
Projektleiter Bau
B+S Ingenieure und Planer |



Erstellung der Leitmauer in der Nähe der Raststätte Baltenswil Nord (Mai 2018).



Brückeninstandsetzung bei der Verzweigung Brüttisellen (Oktober 2018).



Asphaltierung der Fahrbahn im Bereich Wallisellen in Fahrtrichtung Zürich (März 2019).



Überführung Neugutstrasse in Wallisellen: Abbruch des Konsolkopfes auf der Westseite der Brücke (Juli 2019).





Einschwenkung der Signalportale in Fahrtrichtung St. Gallen (Juni 2019).





Montage von Prismenwechsel-Signalen auf Höhe Ausfahrt Wallisellen (Juli 2020).


Zahlen und Fakten


100 x  700'000m² Belagsfläche wurden gefräst. Das entspricht der Grösse von rund 100 Fussballfeldern.

 Die Gesamtlänge der Kabel, die zum Betrieb aller Signale nötig sind, beträgt 160 km – so lange wie die Luftlinie Zürich–Lausanne.

4,5 x  Zusammen sind alle 42 Signalportale im Projektperimeter 900 Tonnen schwer – 4,5-mal so viel wie die Freiheitsstatue in New York.

9 x  87'000 Tonnen Belag wurden eingebaut. Das entspricht rund neun Mal dem Gewicht des Eiffelturms.

 An einem Signalportal dürfen max. 6 Tonnen Signale hängen, was dem Gewicht eines ausgewachsenen Elefantenbullen entspricht.

 Die längste Spannweite eines Signalportals misst 54 Meter – beinahe so viel wie die Spannweite eines Airbus A340.



Bundesamt für Strassen ASTRA



Florian Mehnert
ASTRA, Verantwortlicher
Gesamtprojektleiter

Nach einem Bauingenieurstudium in Deutschland zog es Florian Mehnert 2002 beruflich in die Schweiz. 2007 stiess er als Projektleiter zum ASTRA, wo er unter anderem den Ausbau Sicherheitsstollen Tunnel Milchbuck verantwortete. Er lebt mit seiner fünfköpfigen Familie in Thal am Bodensee und hält sich gerne laufend, rudern und schwimmend fit.

Ein knapp fünfjähriges Projekt geht zu Ende. Erfüllt das Projekt alle Ziele?

Es ist eine positive Bilanz zu ziehen, ja! Der Autobahnabschnitt wurde verkehrsträgig für mindestens die nächsten 15 Jahre saniert. Das Grundwasser unter und seitlich der Autobahn wird nachhaltig geschützt. Das Verkehrsmanagementsystem zeigt in der aktuellen Testphase erste positive Wirkungen zugunsten der Autobahnutzer. Und dies sind nur einige der erreichten Zielsetzungen.

Welches waren Ihre persönlichen Highlights während des Projektverlaufs?

Lange in Erinnerung bleiben mir das nächtliche Einschwenken eines 54 Meter langen und 40 Tonnen schweren Signalportals innert 15 Minuten oder der Durchstich eines 100 Meter langen Pressbohrvortriebs unter der A1. Auf der menschlichen Ebene sind es vor allem die verschiedenen Projektteams mit ihren diversen Fach- und Schlüsselpersonen. Diese haben meinen Horizont als «Generalist» über die Jahre stetig erweitert und bereichert. Eine prägende Erfahrung!

Die Bauarbeiten waren mit Beeinträchtigungen verbunden. Wie kooperativ waren Anwohnende, Verkehrsteilnehmende, Behörden etc.?

Dank einer guten Zusammenarbeit und Arbeitsvorbereitung auf allen Ebenen konnten wir die Beeinträchtigungen zeitlich wie auch örtlich bestmöglich eingrenzen. Ich habe hier von offizieller Ebene der betroffenen Gemeinden bis hin zu unserer eigenen Amtsdirektion nur lobende Worte vernommen. Auch die diversen Bürgeranfragen waren bis auf ein paar Ausnahmen konstruktiv und auf Augenhöhe verfasst.



Roman Wyler
Gebietseinheit VII,
Leiter betrieblicher
Unterhalt Wallisellen

Der gelernte Strassenbauer hat sich zum Vorarbeiter, eidg. dipl. Strassenunterhaltspolier und Techniker HF Bauführung weitergebildet. Seit 2012 ist er für den Kanton Zürich tätig. Der Vater von zwei kleinen Buben wohnt in Illnau und geniesst seine Freizeit mit Wandern, Biken und Familienausflügen.

Die Gebietseinheit VII ist unter anderem für Sperrungen und temporäre Signalisationen zuständig. Wie erlebten Sie die letzten fünf Jahre?

Die letzten fünf Jahre waren herausfordernd. Die Koordination der Sperrungen ist sehr aufwendig und komplex, da die Kapazität der Nationalstrasse möglichst beibehalten werden muss. Die meisten Sperrungen wurden deshalb auf den Abend oder in die Nacht gelegt. Dabei mussten sie jeweils bis 21 Uhr auf- und bis 5 Uhr wieder abgebaut sein. Dank der guten Zusammenarbeit mit den Werkhöfen Urdorf und Winterthur funktionierte die Umsetzung bestens.

Was war für Ihr Team die grösste Herausforderung im Projekt?

Die Gesamtkoordination der vier Grossbaustellen in der Region, die alle in den Bereich des Stützpunkts Wallisellen fallen. Pro Projekt gab es von verschiedenen Parteien unterschiedliche Bedürfnisse – fast täglich wurden Anfragen für Sperrungen, Signalisationsänderungen oder das Verlegen von Fahrspuren gestellt. Diese mussten wir exakt und so effizient wie möglich umsetzen und dabei versuchen, Synergien von mehreren Sperrungen zu erreichen.

Inwiefern verändert sich Ihre Arbeit nun mit der instand gesetzten Strasse?

Sicherlich werden wir dank der neuen Verkehrslenkung einfacher in den Verkehr eingreifen können, was uns gerade bei Unfällen sehr entgegen kommt. Im Unterhalt werden die Aufwendungen ungefähr gleich bleiben. Ein Beispiel: Die neuen Beläge sind in den nächsten Jahren weniger intensiv in der Instandhaltung, dafür haben die elektrotechnischen Anlagen stark zugenommen. Hier sind wir vom Werkhof und unsere Kollegen von der Instandhaltung BSA künftig stärker gefordert.

Ergänzende Informationen

www.autobahnschweiz.ch

Juni 2021

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strasseninfrastruktur Ost
Infrastrukturfiliale Winterthur

Grüzefeldstrasse 41, 8404 Winterthur
Telefon +41 58 480 47 11
winterthur@astra.admin.ch