



N°2/2016 Nordumfahrung ZH

Newsletter zum Ausbau der Nordumfahrung Zürich | Ausgabe 2 | Oktober 2016



Liebe Leserin,
lieber Leser

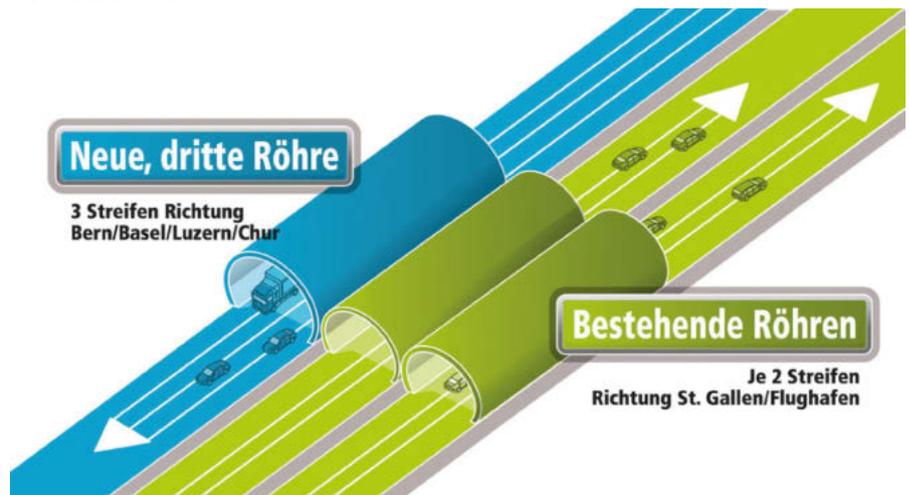
Es geht vorwärts mit dem Ausbau der Nordumfahrung Zürich! Auf und neben der A1 konnten wir die ersten Massnahmen konsequent umsetzen. Aber auch bei der Neuprojektierung des Autobahnanschlusses Weiningen sind wir einen Schritt weitergekommen: An einer Informationsveranstaltung im Juli 2016 präsentierten wir gemeinsam mit der Gemeinde Weiningen die aktuelle Lösung. Das sogenannte «Generelle Projekt» wird voraussichtlich im Frühjahr 2017 beim Bundesrat zur Genehmigung eingereicht. Ich freue mich sehr, dass wir damit den Ausbau der Nordumfahrung weiter vorantreiben können. Ich lade Sie herzlich ein, sich in der aktuellen Ausgabe unseres Newsletters über die laufenden und geplanten Arbeiten zu informieren.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Otto Noger, *Filialchef Winterthur,*
Bundesamt für Strassen ASTRA

Dritte Röhre Gubristtunnel: Am 21. November 2016 starten die Vorarbeiten

Ende November 2016 beginnen die Vorarbeiten zum Bau einer neuen, dritten Röhre für den Gubristtunnel. Dazu gehören die Einrichtung von Plätzen zur Installation von Geräten und Material sowie der Bau eines provisorischen Verladebahnhofs.



Anordnung der drei Röhren

Der Bau der neuen Röhre am Gubrist erfordert eine Grossbaustelle, die über mehrere Monate eingerichtet werden muss. Die entsprechenden Arbeiten starten voraussichtlich am 21. November 2016 und dauern bis Herbst 2017. Erforderlich sind Plätze zur Installation von Geräten und Material. Besonders aufwendig ist die Einrichtung eines provisorischen Verladebahnhofs. Das im Zuge der Bauarbeiten ausgebrochene Gestein wird per Bahn abtransportiert. Rund 65'000 Lastwagen-Fahrten können dadurch vermieden

werden. Der an die Strecke Regensdorf-Zürich-Affoltern angeschlossene Bahnhof wird nach Abschluss der Bauarbeiten wieder zurückgebaut.

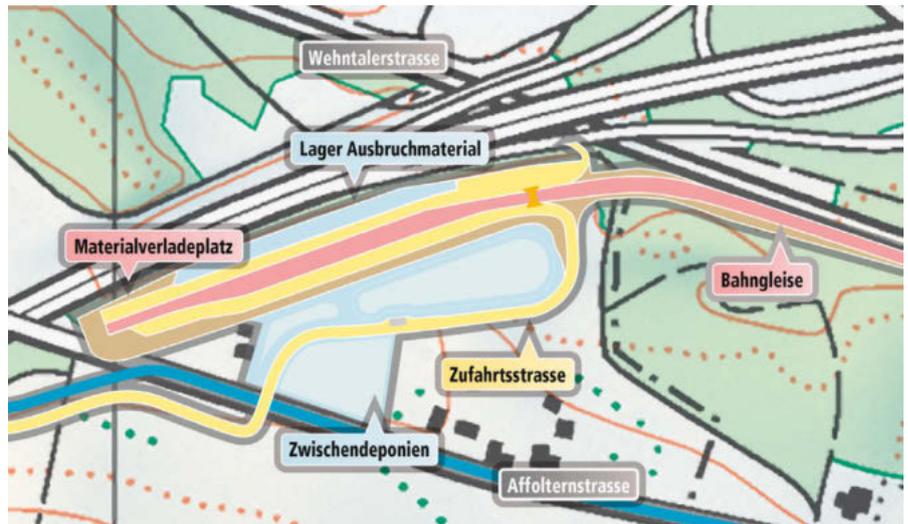
Tunnelbaumethode offen

Mit seinen über 15 Metern ist der Querschnitt der neuen Tunnelröhre ausgesprochen gross. Ein gängiges Einfamilienhaus liesse sich (bildlich gesprochen) leicht in den Tunnel hineinschieben. Rund drei Kilometer des Tunnels werden «bergmännisch» – also unterirdisch – gebaut. →

→ Zur Auswahl stehen verschiedene Baumethoden: der Vortrieb mittels Tunnel-Bohrmaschine oder der sogenannte konventionelle Vortrieb (maschinell oder durch Sprengungen). Welche Methode zum Einsatz kommt, entscheidet sich mit der Wahl des beauftragten Unternehmers. Die Tunnelenden werden an beiden Seiten im «Tagbau» realisiert. Das heisst, die beiden Tunnelportale werden in offenen Baugruben erstellt.

Sanierung bestehender Röhren

Wo der Verkehr heute auf vier Fahrstreifen fährt (zuweilen auch stockt), wird er in Zukunft auf insgesamt sieben Streifen rollen. Ähnlich wie beim Bareggunnel wird die neue Röhre am Gubrist den Verkehr von St. Gallen in Richtung Bern bzw. Basel auf drei Fahrstreifen führen. Das Bauwerk soll 2022 in Betrieb gehen. Sobald es genutzt werden kann, schliesst das ASTRA die beiden bestehenden Röhren abwechselungsweise, um diese von Grund auf zu sanieren. In dieser Phase stehen für den Verkehr



In der Nähe des Autobahnanschlusses Zürich-Affoltern entsteht ein provisorischer Verladebahnhof mit Lager, Deponien und Verladeplatz für den Abtransport des Ausbruchmaterials.

in Richtung St. Gallen – wie heute – zwei Fahrstreifen zur Verfügung. Ab etwa 2025 werden es vier sein, nämlich in den beiden heutigen, bis dahin instand gesetzten Röhren des Gubrist, sodass am Gubrist total

sieben statt vier Fahrstreifen zur Verfügung stehen. Der gesamte Ausbau der Nordumfahrung Zürich kostet rund 1,55 Milliarden Franken (Preisbasis 2006). Die dritte Röhre macht davon gut einen Drittel aus. •

Drei Fragen an Roland Hug, der das Tunnelbauprojekt leitet



Roland Hug ist Projektleiter beim Bundesamt für Strassen ASTRA.

Die neue dritte Röhre am Gubrist hat mit über 15 Metern einen beeindruckend grossen Querschnitt. Erfordert dieser Ausbruch besondere Massnahmen?

Die Sicherung des ausgebrochenen Hohlraumes ist nur bedingt vom Querschnitt abhängig. Beim Gubrist befinden wir uns geologisch in der Süsswassermolasse. Dabei handelt es sich um ein Sedimentgestein, das als Sandstein erkennbar ist. Die Molasse ist

für Tunnelbauer ein eher «gutmütiges» Gestein. So macht der grosse Ausbruchquerschnitt keine zusätzlichen Massnahmen nötig. Der Ausbruch wird beim Sprengvortrieb in der Höhe in drei Etappen vorgenommen. Der Hohlraum wird nach jedem Abschlag (Sprengtappe) mit Stahlanker, Bewehrungsnetzen und Spritzbeton gesichert. Kommt eine Tunnelbohrmaschine zum Einsatz, erfolgt die Sicherung laufend mittels Tübbing (segmentartige Betonfertigteile).

Für den Abtransport des Ausbruchmaterials erstellen Sie extra einen provisorischen Verladebahnhof. Wie sind Sie zu diesem Entscheid gekommen?

Das Ausbruchsvolumen beträgt ungefähr 1,5 Millionen Tonnen Gestein. Dies entspricht rund 65'000 Lastwagenladungen. Diese Transporte würden die dicht besiedelte Gegend für zwei Jahre zusätzlich mit Verkehr und Luftschadstoffen belasten. Zum Schutz der Um-

welt wurde daher bereits in einer frühen Phase festgelegt, dass der Abtransport des Ausbruchmaterials ausschliesslich per Bahn erfolgen soll.

Werden die Tunnelbauarbeiten Schall- und Luftemissionen verursachen?

Es liegt in der Natur der Sache, dass Baustellen Emissionen verursachen. Die beauftragten Unternehmer arbeiten jedoch mit den neuesten Maschinen und halten sich an die Richtlinien des Bundes. So sind auf der Baustelle alle Baumaschinen und Transportfahrzeuge mit Partikelfilter ausgerüstet. Die Vortriebsmethode ist noch offen. Sprengarbeiten können Schallemissionen verursachen, die in der unmittelbaren Nähe der Sprengung spür- und hörbar sind. Da der Gubrist von bestehenden Bauwerken umgeben ist, wird beim Tunnelbau «schonend» gesprengt. Das heisst, die Sprengladungen und somit die Schallemissionen werden reduziert.

Die Trassearbeiten schreiten gut voran

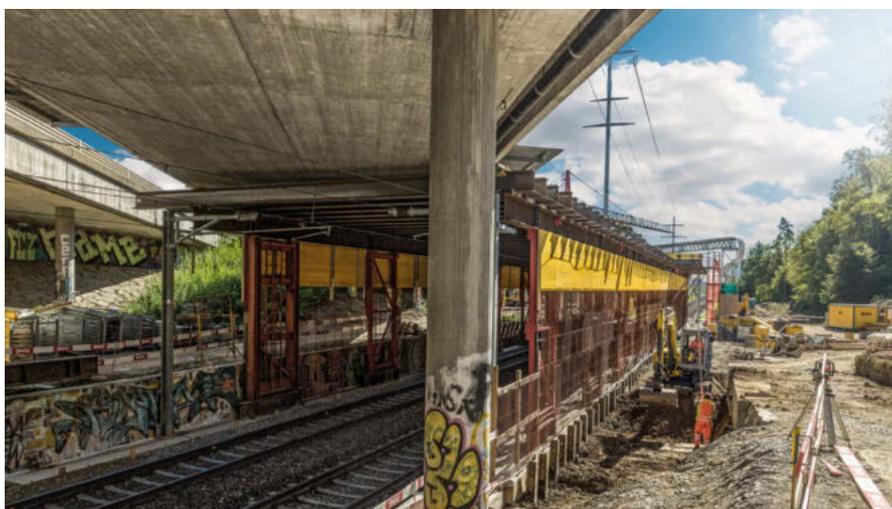
Im Juni 2016 sind die Hauptarbeiten auf der Fahrbahn (Trasse) in Richtung St. Gallen gestartet. Trotz starken Regens im Juni und entsprechend hoher Pegelstände im Bereich der Moore und im Katzenbach kamen die Arbeiten gut voran. So wurden unter anderem auf der Autobahn und beim Anschluss Zürich-Af-

foltern provisorische Verkehrsführungen eingerichtet, ein Schutztunnel für die Bahnlinie Zürich-Affoltern–Regensdorf erstellt sowie Fundamente und Mittelpfeiler für die neue Überführung Affolternstrasse verankert. Zudem hoben die beauftragten Unternehmen bei der künftigen Überdeckung Katzensee Baugruben für die

beiden Betriebszentralen aus. Als Nächstes werden sie beim Anschluss Zürich-Affoltern mit der Erstellung der neuen Rampe für die Fahrbahn in Richtung St. Gallen beginnen. Dies ist nun möglich, nachdem in Zürich-Affoltern ein Teil der Mühlackerstrasse erfolgreich verlegt worden ist.



Für die künftige Überdeckung Katzensee hoben die beauftragten Unternehmen Baugruben aus.



Beim Anschluss Zürich-Affoltern wurde ein Schutztunnel für die Bahnlinie Zürich-Affoltern–Regensdorf erstellt.



Für die neue Überführung Affolternstrasse verankerten die beauftragten Unternehmen Fundamente und Mittelpfeiler.

Aktuell

Stelzen

Im Rahmen des Ausbaus der A1 Nordumfahrung Zürich erneuert das ASTRA die Überdeckung Stelzen («Stelzentunnel») umfassend. Zurzeit werden unter anderem die Antirezirkulationswände instand gesetzt und verlän-

gert. Diese Wände verhindern, dass im Brandfall Rauch von einer Seite zur anderen gelangen kann. Zudem entstehen neue Betriebszentralen. Die Arbeiten bei der Überdeckung Stelzen bedingen eine Verkehrsumleitung auf den Zufahrtsstras-

sen (Ende September 2016 bis voraussichtlich Sommer 2019): Der Verkehr aus Glattbrugg und Rümlang kann in dieser Zeit nicht mehr von Norden her über den Nüsslikreisel in Richtung St. Gallen auf die A1 auffahren.



Teilspernung der Einfahrt Zürich-Seebach (Oktober 2016 bis voraussichtlich Frühling 2019)

Mühlackerstrasse

Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat in Zürich-Affoltern einen Teil der Mühlackerstrasse versetzt und das neue Teilstück termingerecht am 15. August 2016 dem Verkehr übergeben. Die Verlegung fand im Rahmen der Vorarbeiten zum Ausbau der Nordumfahrung statt. Sie ermöglicht den Umbau des Autobahnanschlusses Zürich-Affoltern. Der Abschnitt zwischen der Buswendeschleife und der Wehntalerstrasse verläuft neu parallel zur Cäsar-Ritz-Strasse und mündet mit einer lichtsignalgesteuerten Kreuzung in die Wehntalerstrasse. Der alte Abschnitt der Mühlackerstrasse ist für den Strassenverkehr gesperrt, er bleibt jedoch für Fussgänger und Radfahrer offen. Dem Langsamverkehr steht zusätzlich ein Geh- und Radweg entlang der Wehntalerstrasse zur Verfügung, welcher mit einer neu erstellten Brücke über die Einmündung des neuen Teilstücks der Mühlackerstrasse geführt wird.

Weiningen

Das Bundesgericht hat das Bundesamt für Strassen ASTRA beauftragt, die Optimierung des Autobahnhalbanschlusses Weiningen neu zu projektieren. Im Juli 2016 präsentierten die Gemeinde Weiningen und das ASTRA die aktuelle Lösung an einer Informationsveranstaltung. Der Halbanschluss soll grundsätzlich beibehalten werden. Er wird neu gegenüber dem heutigen um rund 200 Meter Richtung Westen verschoben. Das

Generelle Projekt wird voraussichtlich im Frühjahr 2017 beim Bundesrat zur Genehmigung eingereicht. Gemäss dem heutigen Verfahrensstand könnte das Ausführungsprojekt 2018 zur öffentlichen Planaufgabe gebracht werden. Je nach Dauer der Genehmigungsabläufe hofft das ASTRA, die Submission der Hauptarbeiten 2020 auslösen zu können. In diesem Fall wäre eine Fertigstellung von Trasse und Überdeckung bis 2025 möglich.

Unterdorf-Fäscht

Alle drei Jahre findet in Zürich-Affoltern das «Unterdorf-Fäscht» statt. An der aktuellen Ausgabe vom 2. bis 4. September 2016 informierte die Kerngruppe Affoltern an ihrem Stand über aktuelle Entwicklungen im Quartier wie auch über den Ausbau der A1 Nordumfahrung Zürich.

Einzelne Baustellen liegen nur wenige Meter vom Unterdorf entfernt. Die Kerngruppe setzt sich dafür ein, dass die Anliegen der Quartierbevölkerung in die Weiterentwicklung Affolterns einfließen. Sie ist Anlaufstelle für die Bewohner und Bindeglied zur Stadtverwaltung, mit der sie in ständigem Kontakt steht.

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



© 2016 Bundesamt für Strassen ASTRA, Winterthur, Alle Rechte vorbehalten

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