



# N°7/2019 Nordumfahrung ZH

Newsletter zum Ausbau der Nordumfahrung Zürich | Ausgabe 7 | April 2019



## Liebe Leserin, lieber Leser

Der Bau der 3. Tunnelröhre am Gubrist ist das unbestrittene Herzstück und wohl auch der prominenteste Bestandteil des Projekts «Ausbau Nordumfahrung Zürich». Er ist aber nur ein Element von vielen, die zum Ziel des Gesamtprojekts beitragen – nämlich die durchgehende Erweiterung der Nordumfahrung auf drei Fahrspuren pro Fahrtrichtung.

Im Mai 2016 starteten die Arbeiten am Trasse – nun nähern sie sich dem Abschluss: Der durchgehend lärmarme Belag ist weitgehend eingebaut, bis Ende 2019 werden nun noch Signalisationen und verschiedene weitere Elemente der komplexen Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) auf der Strecke eingebaut. Anfangs 2020 kann die Fahrbahn wieder dem Verkehr übergeben werden. Wir freuen uns darauf, auch wenn es bis zur Eliminierung des verbleibenden Nadelöhrs auf der Nordumfahrung – der Fertigstellung der dritten Röhre und die Instandsetzung der zwei bestehenden Tunnelröhren am Gubrist – noch ein paar Jahre dauern wird.

**Ulrich Weidmann, Gesamtprojektleiter**  
Bundesamt für Strassen ASTRA

## Bald fahren Autos sechsspurig

Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat die Arbeiten am rund sieben Kilometer langen Streckenabschnitt der Nordumfahrung zwischen Zürich-Affoltern und Zürich-Nord fast abgeschlossen. Ende Juli 2019 sind auch die Arbeiten an der Überdeckung Stelzen fertig. Bis Ende 2019 wird die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung in den Überdeckungen Stelzen und Katzensee sowie auf der offenen Fahrbahn eingebaut. Ab Anfang 2020 gibt das ASTRA die ausgebaute Fahrbahn für den Verkehr frei.



Bald fährt der Verkehr auf sechs Spuren über die Nordumfahrung Zürich.

Im Mai 2016 startete das ASTRA mit der Sanierung und dem Ausbau des rund sieben Kilometer langen Abschnitts der A1 Nordumfahrung Zürich. Zwischen Zürich-Affoltern und Zürich-Nord wurde das Trasse auf sechs Spuren verbreitert. Dabei kam durchgehend ein lärmarmer Belag zum Einsatz.

### Betriebszentralen als Herzstück

Das ASTRA erstellte zudem die 580 Meter lange Überdeckung Katzensee, deren Deckel als ökologische Ausgleichsfläche und Wildtierkorridor sowie als Lärmschutz für die umliegenden Anwohnenden dient. Seit Baubeginn sind hierfür umfangreiche Arbeiten ausgeführt worden. Diese umfassen den Bau der Nord-, Mittel- und Südwand sowie die Tunneldecken der beiden Röhren Richtung Bern und St.Gallen. Technisches

Herzstück sind die beiden Betriebszentralen Horenstein und Katzensee. In der Tunnelröhre Richtung Bern sowie in den Zentralen hat das ASTRA bereits die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) eingebaut.

### Grosser Tunnelquerschnitt

Die Überdeckung Katzensee wurde im Tagbau erstellt. Das ASTRA verschob zuerst die Böschungen nach aussen, erweiterte die Fahrbahn, legte die Fahrspuren für den Verkehr um und erstellte nacheinander die Foundationen und die Tunnelwände.

Mit Spannweiten von 17,5 Metern bei der Röhre Richtung Bern und von 21 Metern Richtung St.Gallen weist die Überdeckung Katzensee eine beachtliche Querschnittsbreite auf.

**Stelzen komplett saniert**

Die 1982 in Betrieb genommene Überdeckung Stelzen bei Opfikon hat das ASTRA umfassend saniert und an den sechsspürigen Ausbau der Nordumfahrung angepasst. Im Mai 2016 starteten die Arbeiten beim Stelzen. Seit Sommer 2018 sind die Instandsetzungsarbeiten auf der Fahrbahn Richtung Bern sowie der Neubau und die Ausrüstung der neuen Betriebszentralen Hohenstiglen und Guggelfeld abgeschlossen. Bis Ende Juli 2019 laufen die Sanierungsarbeiten im Tunnel St.Gallen und der Einbau der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA).

Ab Anfang 2020 kann der Verkehr die ganze Fahrbahn zwischen Zürich-Affoltern und Zürich-Nord sechsspürig befahren.



Die Überdeckung Katzenssee wird dereinst als ökologische Fläche und Lärmschutz dienen.



Bei der Überdeckung Stelzen wird ab August die BSA eingebaut.



Einblick in eine Betriebszentrale bei der Überdeckung Katzenssee.

## Drei Fragen an Erik Frach: «Chefbauleiter zu sein, ist eine Ehre»



**Erik Frach, Chefbauleiter Los 4, Hydraulik AG**

*Was sind die wichtigsten Aufgaben des Chefbauleiters auf der Trassebaustelle ANU?*

Für den Chefbauleiter gibt es in einem solchen Grossprojekt viele wichtige Aufgaben. Die wichtigste war und ist für mich, die Freude an der Aufgabe und die Motivation im Bauleitungsteam hoch zu halten. Es sind viele Mitstreiter an der Umsetzung des Projektes ANU beteiligt. Mit Bezug auf den Tiefbau war es für mich wichtig, alle Beteiligten rechtzeitig abzuholen respektive zu informieren.

*Was waren die grossen Herausforderungen, was waren die spannendsten Aufgaben bei diesem Grossprojekt?*

Die grösste Herausforderung war der Eintritt ins Projekt. Unser Team wurde Anfang 2016 kurz vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten mit der Bauleitung für die Trassebaustelle beauftragt. Chefbauleiter zu sein, ist eine Ehre. Wir sind heute noch stolz auf das Vertrauen, dass uns die Bauherrschaft damit entgegen-

bracht hat. Ich musste mir in kurzer Zeit einen Überblick über das Projekt verschaffen: Vier Kilometer Autobahnausbau unter Verkehr, sieben Brückenneubauten, vier Brückeninstandsetzungen und einen Werkvertrag im Umfang von über 1000 Seiten verschaffen. Ein Bauleitungsteam musste organisiert und die anstehenden Aufgaben verteilt werden. Im gesamten Verlauf des Projektes war es immer wieder herausfordernd, den Überblick über die Details zu behalten. Jeden Tag ergeben sich neue Fragestellungen: Wie genau machen wir das? Sehr schnell müssen die richtigen Antworten gefunden werden.

*Spätestens Ende 2019 sind die Trasse Bauarbeiten komplett abgeschlossen. Wissen Sie schon, was danach für Aufgaben auf Sie zukommen?*

Ja, meine neuen Aufgaben sind mir bereits bekannt. Es sind fast schon „alte Bekannte“. Ich bleibe dem Projekt ANU als Chefbauleiter im Los 1 erhalten. Erste Aufgaben nehme ich bereits im Planungsteam in der Phase Detailprojekt wahr. Ab 2020 stehen im Los 1 die ersten Baumassnahmen für die Überdeckung Weinigen an. Parallel dazu wird die Ausschreibung «Baumeister» für die Hauptarbeiten im 2021 erstellt. Beim Projekt ANU werde ich hoffentlich bis zum Ende Gesamtprojekt beteiligt sein.

# Teilprojekt Weiningen ist rechtskräftig

Im November 2018 erteilte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK dem ASTRA die Plangenehmigungsverfügung (PGV) für das Ausführungsprojekt «Halbanschluss und Überdeckung Weiningen». Gegen die PGV gingen keine Beschwerden ein, sodass sie Rechtskraft erlangte.

Für das ASTRA ist diese Rechtskraftbestätigung des Teilprojekts ein Meilenstein. Damit sind nun alle Teile des Gesamtprojekts ANU rechtskräftig. Jetzt können auch hier die Arbeiten vorangetrieben werden, konkret die Detailprojektierung des Teilprojekts und anschliessend die Ausschreibung der Bauarbeiten.

## Halbanschluss 200 Meter verschoben

Das Auflageprojekt beinhaltet unter anderem die Verschiebung des bestehenden Halbanschlusses Weiningen um 200 Meter Richtung Verzweigung Limmattal sowie die Eindeckung der westlichen Portalzone des Gubristtunnels auf einer Länge von 100 Metern über alle drei Tunnelröhren.

Die Hauptarbeiten beim Teilprojekt Weiningen starten voraussichtlich Ende 2020. Sie erfolgen parallel zum Neubau der 3. Röhre sowie zur Instandsetzung der 1. und 2. Röhre des Gubristtunnels und sollen bis zur Inbetriebnahme der ausgebauten Nordumfahrung (voraussichtlich 2025) abgeschlossen sein.



Portal Weiningen.

# Bau der 3. Röhre Gubrist kommt gut voran

Der Gubristtunnel ist auf der Seite Zürich-Affoltern zurzeit rund 1'500 Meter tief im Berg. Die Vortriebsarbeiten kommen im Drei-Schicht-Betrieb gut vier Meter in 24 Stunden voran. Das Ausbruchmaterial wird über den temporären Verladebahnhof zwei Mal täglich per Bahn in die Deponie Wildegg im Aargau transportiert.

Derzeit sind im Gubrist verschiedene Stufen des Tunnelbaus gleichzeitig im Gang. Zuvorderst an der Tunnelbrust fräst eine Teilschnittmaschine das Gestein ab. In der Sohle des Tunnels wird vom Tunnelportal her der Werkleitungskanal eingebaut, auf dem in einer späteren Bauphase die Fahrbahn erstellt wird. Beim Tunnelportal ist

bereits das Gewölbe betoniert und ein Teil der Tunnelzwischenendecke eingebaut.

Auf der Weinger Seite wurden knapp 100 Meter der Tunnelröhre im Gegenvortrieb erstellt. Bis die gesamte Nordumfahrung durchgehend ausgebaut ist, dauert es noch eine Weile.

<p><b>2019</b></p> <p>Im Mai 2019 werden die Trasseearbeiten fertiggestellt.</p>	<p><b>2022</b></p> <p>Eröffnung der 3. Röhre Gubristtunnel.</p>
<p><b>2019</b></p> <p>Bis November 2019 werden die wenig sichtbaren BSA-Arbeiten auf dem Trasse und in den Überdeckungen Stelzen und Katzensee ausgeführt.</p>	<p><b>2022-2024</b></p> <p>Nach Inbetriebnahme der 3. Röhre wird die zweite Tunnelröhre bis Anfang 2024 saniert.</p>
<p><b>2020</b></p> <p>Im Sommer 2020 findet voraussichtlich der Durchschlag der 3. Röhre Gubristtunnel statt.</p>	<p><b>2024-2025</b></p> <p>Von Mitte 2024 bis Ende 2025 wird die erste Röhre des Gubrists saniert.</p>
<p><b>2020-2022</b></p> <p>Bis 2022 werden Innenausbau und BSA-Arbeiten in der 3. Röhre abgeschlossen.</p>	<p><b>2025</b></p> <p>Ende 2025 heisst es „Freie Fahrt“ auf der Nordumfahrung Zürich.</p>

# Aktuell

## Neue Ausstellung im Infopavillon

Viele Anwohnende, Familien, Bauinteressierte, Firmen und Vereine möchten die Grossbaustelle A1 Nordumfahrung Zürich besuchen. Aus Kapazitäts- und Sicherheitsgründen ist dies aber nur für Baufachleute möglich.

Eine Alternative bietet die neu konzipierte Ausstellung im Infopavillon Regensdorf, die sich in die vier Bereiche Tunnel, Trasse, Menschen und Umwelt gliedert. Mit Infotafeln, Objekten und multimedialen

Installationen wird die Baustelle erlebbar gemacht. Die neu konzipierte Ausstellung zeigt alle Projektbestandteile und richtet sich sowohl an Laien als auch an Fachleute und spricht dabei Erwachsene und Kinder an. Der Eintritt ist kostenlos, eine vorgängige Anmeldung ist nicht notwendig.

**Öffnungszeiten:**  
Mittwoch von 14:00 – 19:00 Uhr  
Samstag von 09:00 – 14:00 Uhr



Der Infopavillon in Regensdorf ist jeden Mittwoch und Samstag geöffnet.

## Tag der offenen Baustelle 2019

Am 21. September 2019 findet zum dritten Mal ein „Tag der offenen Baustelle“ statt und ermöglicht dem interessierten Publikum den Besuch der Grossbaustelle auf der A1.

Dieses Jahr haben Besucherinnen und Besucher von 10 bis 16 Uhr die Möglichkeit, die Fahrspur Richtung St.Gallen der fast fertigen Überdeckung Katzenssee zu Fuss

zu begehen, bevor die Strecke in Betrieb genommen wird. Auch die Betriebszentralen sind geöffnet.

Weitere Details und der Anfahrtsplan zum Tag der offenen Baustelle 2019 werden zu gegebener Zeit auf den Webseiten [www.infopavillon.ch](http://www.infopavillon.ch) und [www.nordumfahrung.ch](http://www.nordumfahrung.ch) publiziert.



Der Tag der offenen Baustelle findet dieses Jahr am 21. September statt.

## Sanierung 1./2. Gubriströhre

Nach der Inbetriebnahme der 3. Röhre im Jahr 2022 startet das ASTRA mit der Sanierung der beiden bestehenden Röhren. Dabei wird jeweils eine Röhre für die Instandsetzungsarbeiten gesperrt. Aktuell wird das entsprechende Massnahmenprojekt fertiggestellt.

Damit die bald 40-jährigen Tunnelröhren weiterhin sicher bis 2022 betrieben werden können, werden schon seit Jahren Überbrückungsmassnahmen während nächtlicher Sperrungen durchgeführt.



Überbrückungsmassnahmen werden in der Nacht durchgeführt.

### 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](mailto:winterthur@astra.admin.ch)  
[www.nordumfahrung.ch](http://www.nordumfahrung.ch)  
[www.infopavillon.ch](http://www.infopavillon.ch)  
[www.autobahnschweiz.ch](http://www.autobahnschweiz.ch)



© 2019 Bundesamt für Strassen ASTRA, Winterthur, Alle Rechte vorbehalten

Bestellen Sie den Newsletter als PDF-Datei unter [www.nordumfahrung.ch](http://www.nordumfahrung.ch)