



N°16/2023 Nordumfahrung ZH

Newsletter zum Ausbau der Nordumfahrung Zürich | Ausgabe 16 | Oktober 2023



Liebe Leserin, lieber Leser

Nach sechseinhalb Jahren intensiver Bauarbeiten war es am 15. April 2023 soweit: Gemeinsam mit über 20'000 Besuchenden feierten wir die Fertigstellung der 3. Röhre des Gubristtunnels. Als Gesamtprojektleiter erfüllte es mich mit Stolz und Freude, diesen Projektmeilenstein mit der Bevölkerung zu teilen und den neuen Tunnel zu zeigen. Die rege Teilnahme widerspiegelt die breite Akzeptanz und das Bedürfnis nach einer weiteren Tunnelröhre am Gubrist. Am 20. April um 4 Uhr morgens fuhren dann die ersten Autos durch den neuen Tunnel.

Am 3. Juli wurde die 3. Röhre mit der Freigabe auf drei Spuren offiziell eingeweiht. Mit dabei waren neben den beteiligten Unternehmen, auch Bundesrat Albert Rösli, der Direktor des ASTRA, Jürg Röthlisberger und weitere geladene Gäste aus Politik. Sie unterstrichen die Bedeutung dieses Infrastrukturprojekts für das Schweizer Nationalstrassennetz und den Grossraum Zürich.

Nach der Eröffnung der 3. Röhre widmen wir uns nun den zwei bereits bestehenden Röhren. Diese werden nacheinander saniert, um auch in Zukunft einen sicheren Verkehr im Gubristtunnel zu gewährleisten.

Roland Hug
Gesamtprojektleiter Nordumfahrung Zürich



Per Knopfdruck erfolgte die Verkehrsfreigabe aller Spuren der 3. Röhre.

Bundesrat eröffnet 3. Gubiströhre

Mit der Eröffnung der 3. Gubiströhre ist der breiteste Autobahntunnel der Schweiz vollständig in Betrieb. Offiziell freigegeben wurde er von Bundesrat und Verkehrsminister Albert Rösli, zusammen mit der Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh sowie Finanzdirektor Ernst Stocker, dem Zürcher Stadtrat Michael Baumer sowie Vertretern der beiden Gemeinden Regensdorf und Weiningen.

«Was für ne Frööd»: Bundesrat Albert Rösli war sichtlich erfreut, als Verkehrsminister am 3. Juli dieses Jahres die dritte Gubiströhre offiziell eröffnen zu dürfen. Staus am Gubrist seien bisher der Normalfall gewesen. Aber das soll sich jetzt ändern. Vom Bauwerk profitieren würden Handwerker sowie Tausende von

Pendlerinnen und Pendler, die auf diese Verbindung angewiesen seien.

Der Bundesrat stellte dabei auch seine Absicht klar, die A1 auszubauen, wies aber zusätzlich darauf hin, dass Bahn und Strasse nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen. Der Ausbau der

Verkehrswege trage aber auch dazu bei, den Zusammenhalt im Land zu fördern. Der Tunnel komme gleichzeitig dem Tourismus im Land und – dank weniger Staus – der Umwelt zugute.

Auf den Stau am Gubrist bezog sich auch die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh, als sie sagte, dass dieser zum festen Inventar der Verkehrsmeldungen am Radio gehöre – praktisch täglich, weil es hier an 350 Tagen im Jahr stauet, mehr als 6 Stunden pro Tag. Die Nordumfahrung von Zürich gehört, das ist allgemein bekannt, zu den meistbefahrenen Autobahnabschnitten der Schweiz. In der Statistik des Bundesamts für Strassen ASTRA war der Gubrist 2022

der grösste Stauschwerpunkt im Schweizer Strassennetz. «Dem Ziel, weniger derartige Meldungen zu hören, sind wir mit dem heutigen Meilenstein ein grosses Stück nähergekommen», sagte Carmen Walker Späh.

Ehrengäste gaben Spuren mit Knopf frei

Nach den Ansprachen wurde das Bauwerk im Rahmen einer Zeremonie oberhalb der Fahrbahn feierlich und offiziell eröffnet. Die Ehrengäste lösten gemeinsam mit einem grünen Knopf eine kurzzeitige Sperrung in Fahrtrichtung Bern aus. Und als am Tunnelportal alle drei Signale auf Grün standen, war die dritte Röhre für drei Spuren eröffnet. Die Planung bis zum Baustart dauerte rund

vierzehn Jahre – doppelt so lange wie die Bauarbeiten selbst.

Wichtige Zwischenetappe erreicht

Damit ist allerdings erst der eine Teil der Herkulesaufgabe erledigt. Auf der anderen Seite beim Limmattaler Kreuz – in Richtung St. Gallen – ändert sich vorerst wenig. Die beiden alten Tunnelröhren müssen in den nächsten vier Jahren nacheinander und umfassend saniert werden (siehe Beitrag auf der nächsten Seite). Ihr Inneres wird praktisch total ersetzt. Das bedeutet, dass den Automobilisten in Richtung Ostschweiz vorerst weiterhin nur zwei Fahrspuren zur Verfügung stehen – ab Ende 2027 dann dafür gerade vier.

20'000 Interessierte strömten in die neue 3. Röhre

Am 15. April 2023 fand das Tunnelfest in der neuen 3. Röhre des Gubristtunnels statt. Das Interesse war gross und 20'000 Personen nutzten die Gelegenheit, um den wohl bekanntesten Strassentunnel der Schweiz einmal aus einer anderen Perspektive zu sehen.

Die meisten kennen den Gubristtunnel meist nur aus einer Perspektive: aus dem Auto. Kein Wunder also, dass sich am Samstag, dem 15. April, über 20'000 Menschen die Gelegenheit nicht entgehen liessen, das Bauwerk einmal aus

einer anderen Perspektive zu sehen. Zu Fuss oder mit dem Velo konnten Interessierte durch die neue 3. Gubriströhre fahren oder laufen, bevor sie für den Verkehr freigegeben wurde. Wer die Röhre nicht zu Fuss oder mit dem Velo durchqueren wollte, konnte dies auch mit einem Bummelzug tun. Die 3. Röhre Gubristtunnel war von beiden Seiten - Weiningen und Regensdorf - für die Öffentlichkeit zugänglich.

Am Tunnelfest gab es für Gross und Klein etwas zu sehen. Ereignisdienste und an-

dere Organisationen boten den Gästen eine Show. In einem Showtunnel zeigten Fachleute, was bei einem Ereignis zu tun ist. Bei Rundgängen durch die Lüftungszentralen konnten Interessierte sehen, wie die Licht-, Lüftungs- und Signalisationsanlagen hinter einem der künftig meistbefahrenen Tunnels der Schweiz gesteuert werden.

An Informationsständen und an Fototürmen erhielten die Besuchenden zudem einen Einblick in die Bauzeit des Strassentunnels mit dem schweizweit grössten Ausbruchsdurchmesser. Auch für das leibliche Wohl der Gäste war ebenfalls gesorgt: Foodtrucks und Verpflegungsstände im Tunnel boten ein vielfältiges kulinarisches Angebot. Für jeden Geschmack war etwas dabei.

Letzte Gelegenheit für Begehung

Das Tunnelfest war die wohl letzte Möglichkeit, dem Bauwerk ohne ein Fahrzeug so nahe zu kommen. Bereits in der darauf folgenden Woche, am Donnerstag, erfolgte die Verkehrsfreigabe der 3. Röhre, wenn auch bis zur Eröffnung am 3. Juli nur auf zwei Spuren. Grund dafür waren noch anstehende Entwässerungs-, Belags- und Fundationsarbeiten in Weiningen. Diese benötigten zusätzliche Bauflächen. Das ASTRA und die beteiligten Unternehmen bedanken sich für das zahlreiche Erscheinen.



Die Besuchenden liessen sich die Velofahrt durch die 3. Gubriströhre nicht nehmen.

Sanierung: Sicherheit und Abbruchmaterial

Die dritte Röhre ist unlängst in Betrieb. Jetzt werden die beiden bestehenden Tunnelröhren saniert, eine Arbeit, die bis Ende 2027 abgeschlossen sein soll. Das Projekt steht dabei vor einer doppelten Herausforderung – drinnen wie draussen.

Die notwendigen Geräte, Komponenten und Installationen in den Röhren, die in Betrieb sind, müssen geschützt werden, damit die Arbeiten diese nicht beeinträchtigen. «Das Sicherheitsmanagement wird deshalb gross geschrieben», erklärt Chefbauleiterin Bianca Meiner. Ein Notfallkonzept macht verbindliche Vorgaben: «Es stellt sicher, dass bei Ereignissen wie einem Unfall die Rettungskräfte trotz den eingegrenzten Platzverhältnissen so rasch als möglich von aussen auf eine Unfallstelle im National- oder Kantonsstrassengebiet sowie den Baustellenperimeter gelangen können.» Die Notfallpläne für die Ereignisdienste stehen permanent zur Verfügung.

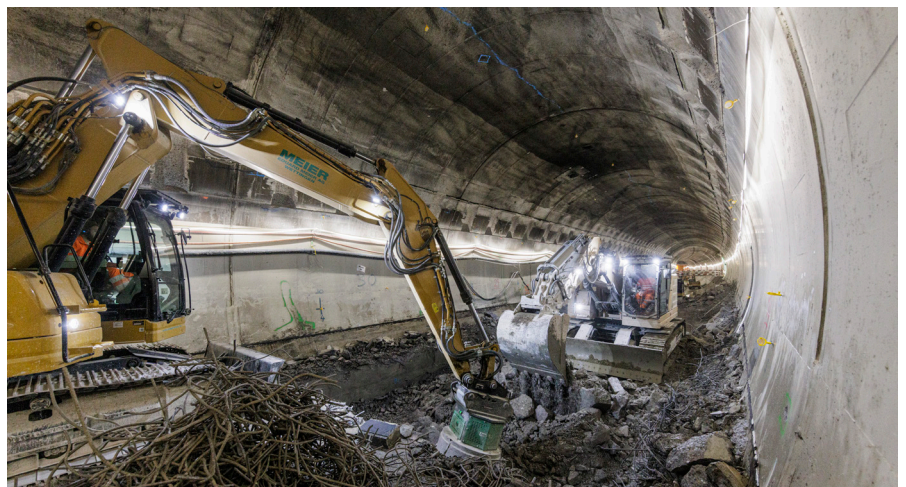
Innerhalb von 15 Minuten ab Baustellenalarmierung hat eine Kontrolle zur Verfügbarkeit der Notfallpläne durch den Pikettdienst der Unternehmung zu

erfolgen. «Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und Baustellenpersonal ist jederzeit gewährleistet», sagt sie.

Reinigung vor Abbruch

Neben der Sicherheit eine weitere Herausforderung für Bianca Meiner und ihr Team ist das kontaminierte Material. Abgase haben sich über all die Betriebsjahre hindurch überall im ganzen Tunnel abgelagert und müssen entfernt werden. «Vor den eigentlichen Abbrucharbeiten

wird der Tunnel gereinigt und das dabei anfallende Wasser wird ordnungsgemäss entsorgt», sagt Bianca Meiner. Das Abbruchmaterial sei dann sauber und könne je nach Zusammensetzung auch wiederverwertet werden. Vor etwas hat die gestandene Chefbauleiterin dabei besonderen Respekt: «Bauen in einer bestehenden Infrastruktur birgt Überraschungen, weil nicht alle Komponenten bekannt sind und somit nicht in der Planung berücksichtigt werden konnten.»



Bagger brechen die alte Fahrbahn der 2. Röhre des Gubristunnel heraus.

Drei Fragen an Bianca Meiner: «Der Verkehr muss am Laufen bleiben.»



Wo liegen die grössten Herausforderungen bei der Sanierung?

Der Gubristunnel ist eines der grössten Nadelöhere der Schweiz. Deswegen sollte die Sanierung schnell gemacht und der Einfluss auf Verkehr so gering wie möglich gehalten werden. Die ganze Logistik ist darauf ausgerichtet, dass der Verkehr am Laufen gehalten werden kann und die Sicherheit gewährleistet ist. Gleichzeitig müssen die Lärmbelastigungen im Rahmen gehalten werden.

Was sind von Ihnen aus gesehen besonders anspruchsvolle Arbeiten?

Die Abbrucharbeiten, zum einen wegen der Lärmbelastigungen, die im Rahmen gehalten werden müssen, zum anderen gibt es immer wieder zu neue Erkenntnisse, die in der Planungsphase noch nicht oder nicht genügend vorhersehbar waren. Diese «Überraschungen» können das ganze Terminprogramm gefährden. Dann müssen schnell Lösungen her, planerisch, finanziell und zeitlich. Ausserdem braucht es eine sehr anspruchsvolle Logistik seitens der involvierten Unternehmer, die wir immer im Auge behalten müssen.

Wo sind Sie als Chefbauleiterin aktuell am meisten gefordert?

In der Koordination und im Zusammenhalt des Teams mit allen Projektbeteiligten für die Zusammenarbeit. Natürlich bei der Einhaltung der vertraglichen Vereinbarungen. Zudem darf ich den finanziellen Rahmen nie aus den Augen verlieren.



Bianca Meiner
Chefbauleiterin Los 3



Die Einhebung der Fachwerkbrückenteile im Mai war eine der letzten Arbeiten an der Logistikbrücke. Seit Juni ist sie in Betrieb.

Logistikbrücke für Sanierung fertiggestellt

Im Juni wurde die Logistikbrücke erfolgreich in Betrieb genommen. Damit endete eine zehnmonatige Bauphase, in der das Baupersonal oftmals herausfordernde Nachtarbeiten leistete. Mithilfe der Logistikbrücke gelangt das für die Sanierung benötigte Baumaterial in die 2. Röhre Gubristtunnel.

Der Bau der Logistikbrücke startete im Oktober 2022 mit Mikropfahlarbeiten. Von da an wurde der Bau konsequent vorangetrieben: Vom Bau der Fundamente über die Installation der Brückenpfeiler bis zur finalen Einhebung der vier Fachwerkbrückenteile im Mai dieses Jahres. Jedes der rund 17 Meter langen Elemente wurde einzeln mit einem Schwerlastkran versetzt. Zuvor waren die Brückenteile bereits als Hilfsbrücke über

der Autobahn und bei der Einhausung Schwammendungen im Einsatz.

Oft erforderte der Brückenbau Nachtarbeiten, wie bei der Erstellung der Fundamente, der Bohrpfähle und der Stützen. Dabei wurden jeweils die Überholspuren in beide Fahrtrichtungen gesperrt. Eine diente dem Materialtransport, die zweite wurde aus Sicherheitsgründen gesperrt.

Im Juni wurde der Bau im Rahmen der Vorarbeiten beim Portal Affoltern abgeschlossen und seither ist die Logistikbrücke in Betrieb. Die Brücke ist rund vier Meter breit und hat eine Nutzlast von 40 Tonnen. Die Logistikbrücke vereinfacht die Arbeiten zur Sanierung der 2. Röhre. Denn die Brücke ermöglicht den Warentransport oberhalb der Autobahn zur Baustelle, während der Verkehr bei den anderen Röhren uneingeschränkt weiterläuft.

Schutz für alle in der 2. Röhre

Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und der Mitarbeitenden geniesst beim ASTRA die höchste Priorität. Im Sicherheits- und Verfügbarkeitskonzept sind die Grundlagen zur Sicherheit auf den Baustellen und im regulären Tunnelbetrieb festgehalten. Zwischen Baustelle und Verkehr gibt es nämlich konstante Wechselwirkungen.

Fluchtweg via Baustelle

Die zweite Tunnelröhre ist aktuell nicht nur eine Baustelle, sondern auch der Fluchtweg, über den die Verkehrsteilnehmenden alle 300 Meter von der 1. oder

3. Röhre im Notfall in die Fluchtröhre gelangen. Während der Arbeitszeit von 6 bis 22 Uhr sind permanent geschulte Mitarbeitende vor Ort, die bei einer Evakuierung unterstützen. Dank der klar gekennzeichneten Notausgänge ist auch ausserhalb der Arbeitszeiten eine sichere Evakuierung gewährleistet.

Die Mitarbeitenden können im Ernstfall ebenfalls von der Baustelle über die benachbarte Tunnelröhre flüchten. Mit dem Zutrittskontrollsystem ist es möglich, im Ereignisfall zu prüfen, ob sich alle Mitarbeitenden in Sicherheit befinden.

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.autobahnschweiz.ch



© 2023 Bundesamt für Strassen ASTRA, Winterthur
Alle Rechte vorbehalten

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