



Vor der Verzweigung Brüttisellen verschmälert sich die Fahrbahn, die zu einer Rampe mit einer Kurve führt, auf rund zwei Meter. Das Tempo ist auf 40 Kilometer pro Stunde beschränkt.

Fotos: Nicolas Zorzi

Wenig Platz für Autofahrer, kein Durchkommen für Lastwagen

WANGEN-BRÜTTISELLEN Die Sanierung der Verzweigung Brüttisellen bedeutet für Autofahrer eine enge Fahrbahn und Tempo 40. Lkws und grosse Transporter müssen dem Abschnitt ausweichen. Ob diese Massnahme notwendig ist, zeigt ein Augenschein vor Ort.

Es ist 10 Uhr. Langsam nimmt der morgendliche Verkehr an der Verzweigung Brüttisellen auf dem Gemeindegebiet Wangen-Brüttisellen sein Ende. Im Vergleich zu anderen Nationalstrassen ist sie aber immer noch belebt. Ein Auto nach dem anderen will von der A53 her kommend auf die A1 Richtung Zürich oder Bern gelangen. Doch so einfach ist das momentan nicht. Vor der Verzweigung Brüttisellen verschmälert sich die Fahrbahn, die zu einer Rampe mit einer Kurve führt, auf rund 2 Meter. Das Tempo ist auf 40 Kilometer pro Stunde beschränkt. Normalerweise sind Autospuren rund 3,5 Meter breit.

Ein Mann in einer gelben Leuchtweste zeigt grösseren Fahrzeugen an, dass sie hier nicht durchfahren dürfen und die Umfahrroute einschlagen müssen. Nicht alle halten sich daran. Immer wieder steuern Lenker grosser Transporter oder von Fahrzeugen mit Anhängern ihre Gefährte ziemlich selbstbewusst zur verengten Kurve beim Brüttiseller Kreuz. «Das kann wirklich gefährlich werden», sagt Florian Mehnert,

Projektleiter beim Bundesamt für Strassen (Astra), während er die Szenerie beobachtet.

Denn bei der Kurve am Brüttiseller Kreuz finden derzeit Bauarbeiten statt. Sie sind Teil eines 210-Millionen-Franken-Projekts, das das Astra derzeit auf der A1 von Zürich Ost bis Effretikon realisiert (siehe Box). «Wenn ein breites Fahrzeug eine Bauabschrankung touchiert und verschiebt, sind die Bauarbeiter gefährdet», sagt Mehnert. Diese sind momentan daran, die Verzweigung Brüttisellen instand zu setzen, wie Projektleiter Mehnert sagt. «Die Strasse und die Überführungen wurden in den 1970er Jahren gebaut und sind sanierungsbedürftig.»

Gefahr von Rost bannen

Patrick Witke ist Bauleiter für die Kunstbauten wie Unterführungen, Brücken und Überführungen. Er steht neben zwei Bauarbeitern mit orangen Arbeitskleidern, die gerade Mörtel mit einer grossen Kelle auf die Tragkonstruktion aus Stahlbeton verteilen. «Es geht darum, den Beton der Überführung vor Strassenabwasser, insbesondere

vor den darin enthaltenen Salzen aus dem Winterdienst, zu schützen», sagt der gelernte Ingenieur, der für die Firma AF Toscano AG im Auftrag des Astra arbeitet. Gelangten diese Schadstoffe in den Beton, würden sie diesen angreifen. «Mit der Zeit erreichen sie auch den Stahl. Dieser beginnt zu rosten und kann sich im schlimmsten Fall auflösen. Würde nicht gehandelt, könnte dies zu erheblichen Problemen in der Statik, also der Tragwirkung des Bauwerks, führen», sagt Witke. Mit dem Mörtel, einer neuen Brückenabdichtung und einem neuen Belag wolle man dieser Problematik entgegenwirken. Der Deckbelag, der von Zürich Ost bis Effretikon einschliesslich der Verzweigung Brüttisellen verwendet werde, sei lärmarm. «Damit verringern wir Emissionen, und der Fahrkomfort steigt», sagt Projektleiter Florian Mehnert. Bis die Arbeiten abgeschlossen sind, müssen sich die Autofahrer durch die auf rund 2 Meter verengte Kurve zwängen. «Weil wir grosse Maschinen wie Bagger und Dumper benötigen, können wir den Autofahrern nicht mehr Platz geben. Die Arbeitsfläche für die Bauarbeiten ist jetzt schon eng bemessen», so Mehnert.

Der gross gewachsene, eingebürgerte Deutsche sagt, dass diverse Lenker von Lastwagen und



«Wir haben die Streckenführung schon zweimal optimiert.»

Projektleiter Florian Mehnert

Transportern, die inklusive Seitenspiegel breiter seien als 2 Meter, trotz Verbot und Signalisation durch die enge Kurve fahren wollten. «Wir haben zu Beginn 30 Lastwagen in einer Stunde gezählt.» Die fehlbaren Fahrer würden von der Polizei gebüsst, und auch das Astra treffe Massnahmen. «Wir haben die Streckenführung schon zweimal optimiert, indem wir ab Uster mehr Hinweisschilder aufgestellt, Blinklichter installiert und die orangen Strassenmarkierungen vor der Verengung optisch

verschmälert haben», sagt Mehnert. Missachte ein Lastwagenlenker das Fahrverbot und fahre auf die enge Überführung, gebe es noch eine Lösung, damit sein Fahrzeug in der Kurve nicht stecken bleibe. «Kurz vor der Kurve hat es einen temporären Bypass. Durch diesen kann das Fahrzeug mithilfe der Kantonspolizei auf die Ausfahrtrampe in Richtung Wangen-Brüttisellen abgeleitet werden», so der Projektleiter. Hierfür müsste er aber durch die enge Strasse bis zum Bypass rückwärtsfahren. Denn es bestehe keine Chance, dass er durch die Kurve gelange, ohne die Abschränkungen zu verschieben und sein Fahrzeug zu beschädigen.

Manche Fahrer von grösseren Autos würden das Fahrverbot nicht verstehen. «Einer hat sich beschwert, weil er von der Polizei gebüsst wurde», sagt Mehnert. Offensichtlich habe er die vorgeschriebene Fahrzeuggrösse von 2 Metern beanstandet, da er durch die Kurve durchgepasst habe. «Wir mussten in Zusammenarbeit mit der Polizei die Grösse eruieren, ab der die Sicherheit nicht mehr gewährleistet ist», argumentiert der Astra-Projektleiter dagegen.

Arbeiten nicht abgeschlossen

Voraussichtlich bis im Oktober 2018 müssen sich Fahrer von

grossen Lkws an die Umleitungen halten. Dann dürften die Bauarbeiten beim Brüttiseller Kreuz abgeschlossen sein.

Damit sind die Arbeiten auf der A1 und bei der Verzweigung Brüttisellen noch nicht abgeschlossen. Das laufende Projekt dauert voraussichtlich bis Mitte 2021. Anschliessend soll ein neues Projekt folgen, das bisher aber noch nicht genehmigt ist, wie Mehnert sagt. Von der Verzweigung Zürich Nord bis und mit der Verzweigung Brüttisellen soll der Pannestreifen in beide Richtungen zu einer Fahrbahn permanent umgenutzt werden. Die Strecke soll insbesondere auf der Verzweigung Brüttisellen beidseitig mindestens dreispurig sein.

Rund um die Uhr befahrbar

«Mit den digitalen Signalen wird lediglich angezeigt, ob der Pannestreifen infolge des Unterhalts oder eines Pannenfahrzeugs nicht genutzt werden darf. Es ist also vorgesehen, dass er rund um die Uhr befahrbar sein wird», sagt Mehnert. Mit dem Projekt könne aber je nach Planaufnahmeverfahren frühestens 2023/2024 begonnen werden. Bis dahin geht es erst einmal darum, das derzeit laufende Grossprojekt wie bisher ohne Verzögerungen und baustellenbedingte Unfälle fertigzustellen. Jennifer Furer

BAUARBEITEN AUF DER A1

Gewässerschutz stärken und lärmarmen Belag

Auf der A1 zwischen der Verzweigung Zürich Ost und dem Anschluss Effretikon werden von April 2018 bis voraussichtlich Mitte 2021 umfangreiche Instandsetzungsarbeiten getätigt. Das Projekt zur Instandsetzung und Verkehrsoptimierung auf dem meistbefahrenen Strassenabschnitt der Schweiz kostet rund 210 Millionen Franken und wird unter der Leitung des Bundesamts für Strassen (Astra) durchgeführt.

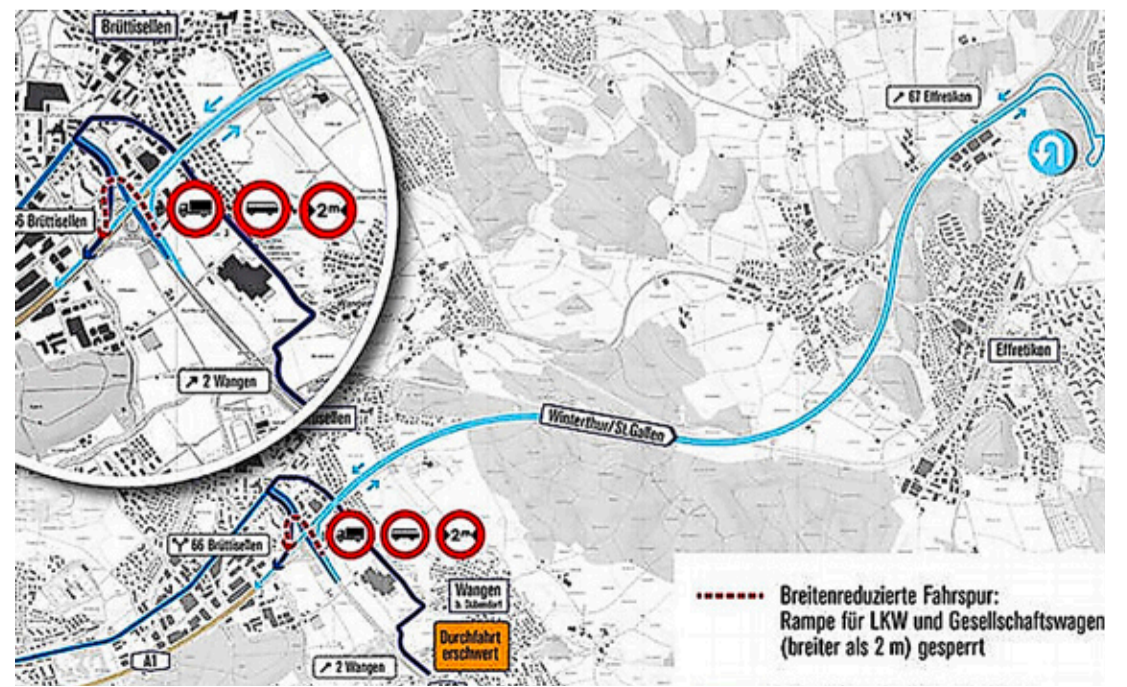
Das Projekt, das rund fünf Jahre Planung in Anspruch genommen hat, beinhaltet unter anderem drei Massnahmen. Zum einen geht es um die Sanierung von beschädigten Strassenab-

schnitten und den Einbau eines lärmarmen Belags. Zum anderen werden neue Signale an 40 neuen Signalportalen angebracht, die digital gesteuert werden können. «Zu Stosszeiten kann das Tempo 80 Kilometer pro Stunde für den optimalen Verkehrsfluss aufgeschaltet werden und zu anderen Zeiten eine höhere Geschwindigkeit», sagt Florian Mehnert, Projektleiter beim Astra. Dies erlaube eine höhere Flexibilität bei der Verkehrssteuerung. Die digitalen Tafeln würden die Autofahrer zudem auf aktuelle Informationen, wie Stau, Glätte oder einen Unfall, hinweisen.

Die dritte Massnahme betrifft den Neubau von Leitmauern, um

den Gewässerschutz zu stärken. «Mit neuen beidseitigen Leitmauern und dem Ersatz des Mittelstreifens soll ein dichteres System geschaffen werden, so dass Schmutzwasser von der Strasse oder mögliche Chemikalien von verunfallten Fahrzeugen nicht ins Grundwasser geraten», sagt Mehnert.

Die Bauarbeiten auf der A1 werden in zwölf Etappen vollzogen. «Das geht zwar etwas länger, als wenn alles in einem Guss gemacht worden wäre, kleine und viele Baustellen reduzieren aber die Stockungen und den Stau, die durch diese entstehen», begründet Mehnert diese projektbezogene Vorgehensweise. *jen*



Umfahrungsrouten zur Rampensperrung sind signalisiert.

Foto: zvg