



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

# info3

## Erhaltungsprojekt Effretikon–Winterthur Ohringen

### Editorial



Liebe Leserin, lieber Leser

Die Autobahnen sind wichtige Verkehrsadern der Schweiz: Sie umfassen zwar nur 2,5 Prozent des schweizerischen Strassennetzes, bewältigen aber rund 43 Prozent des Personenverkehrs und etwa 67 Prozent des gesamten schweren Strassengüterverkehrs.

Die Verkehrsadern sind somit ein zentrales Element für unsere Mobilität. In diesem System ist die Autobahn A1 unbestritten die Hauptschlagader: Sie verbindet die Ost- mit der Westschweiz und damit mehrere Schweizer Wirtschaftszentren. Im Raum Winterthur bewältigt sie einen Grossteil des täglichen Pendler- und Wirtschaftsverkehrs mit durchschnittlich über 100'000 Fahrzeugen am Tag.

Die Bauarbeiten in Winterthur bedeuten somit einen erheblichen Eingriff in das Verkehrsader-System – die Baustelle ist sozusagen ein Eingriff am lebenden Herzen. Wir verfolgen dabei das Ziel, die Bauarbeiten so rasch wie möglich zu realisieren und die Einschränkungen so gering wie möglich zu halten.

Ohne Beeinträchtigungen geht ein Eingriff in die verkehrliche Hauptschlagader aber nicht einher: Die Fahrbahnen sind verengt, Ein- und Ausfahrten temporär gesperrt und Anwohnende teilweise von Baulärm betroffen. Für das Verständnis und die grosse Geduld, die Sie uns und den Bauarbeitenden täglich entgegenbringen, bedanke ich mich herzlich.

Noch bis voraussichtlich Ende 2022 laufen die Arbeiten schwerpunktmässig zwischen Effretikon und Töss bzw. Wülflingen und Ohringen. Mit Abschluss der Arbeiten kann die Hauptschlagader A1 in Winterthur dann zusätzlich entlastet werden: So kann ab 2023 in Spitzenzeiten der Pannestreifen zwischen Töss und der Verzweigung Winterthur-Nord temporär als zusätzliche Spur freigegeben werden. Das wird den Verkehrsfluss verbessern und die Sicherheit im Abschnitt erhöhen. Im selben Jahr werden noch, betrieblich bedingt, nachgelagerte Arbeiten im Bereich Kemptthal ausgeführt.

Ich wünsche Ihnen allzeit gute und sichere Fahrt!

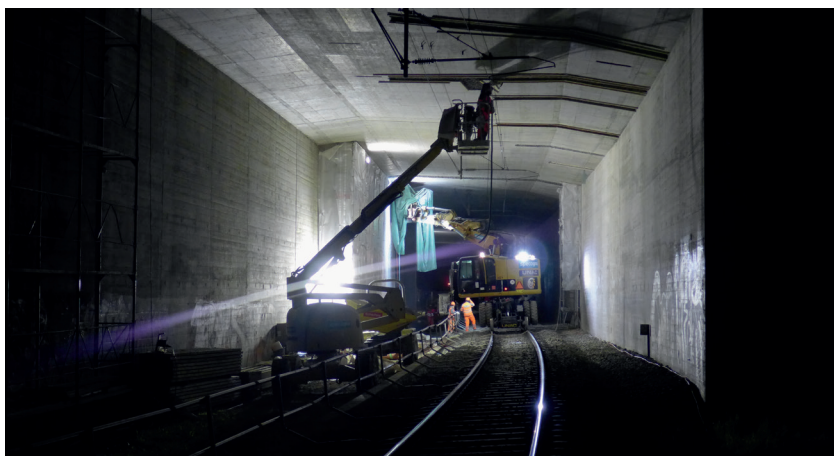
Otto Noger  
Chef ASTRA-Infrastrukturfiliale Winterthur

## Highlights der Bauarbeiten während der 1. Etappe

Oft bleibt den Verkehrsteilnehmenden verborgen, was in einem Erhaltungsprojekt geleistet wird. Wer an der Baustelle vorbeifährt, sieht nicht, was sich hinter den Kulissen alles abspielt. Wir lassen für Sie die 1. Etappe Revue passieren.



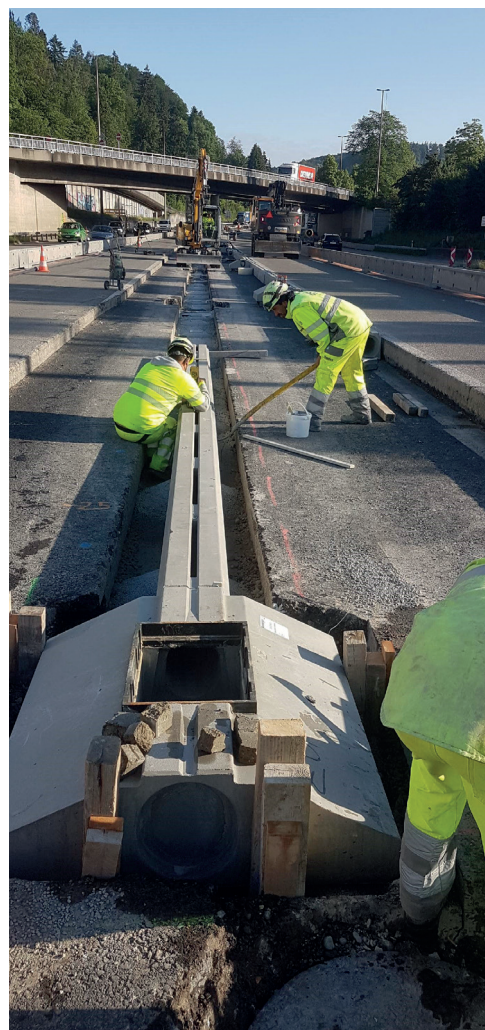
Ein eindrücklicher Maschinen-Tross baut den lärmarmen Belag ein: zwei sogenannte Belagsfertiger und 12 Walzen im Einsatz.



Mit grösster Vorsicht werden Unterführungen, Brücken und Stützmauern instand gesetzt, um die Haupttrageelemente nicht zu beschädigen.

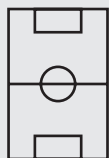


Die neuen Fahrzeugrückhaltesysteme (Leitplanken) werden montiert.



Das Oberflächenwasser auf der Autobahn wird über Rinnen, Schächte und Leitungen abgeleitet.

## Zahlen und Fakten

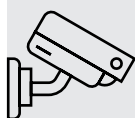


Gut 26'000 Tonnen oder 160'000 m<sup>2</sup> lärmarmen Belag wurden bisher eingebaut – das sind rund 22 Fussballfelder.

Mit fast 7'000 Pfosten wurden die rund 24 Kilometer neuen Fahrzeugrückhaltesysteme montiert. Ungefähr so viele Sterne gibt es in der nördlichen und südlichen Hemisphäre zu sehen.



Rund 160 kg wiegt jeder Quadratmeter Belag. Das entspricht dem Gewicht einer grösseren Vespa.



Rund 30 Kilometer Kabel wurden bisher verlegt, 366 elektrische Wechsel-signale, 57 Sensoren und 102 Kameras montiert.



Rund 130 Männer und Frauen waren zum Teil gleichzeitig für die Instandsetzung der Autobahn an der Arbeit, insgesamt gut 250 Personen.

## Bauprogramm Mitte 2021 bis 2022

### Aktueller Stand & Ausblick

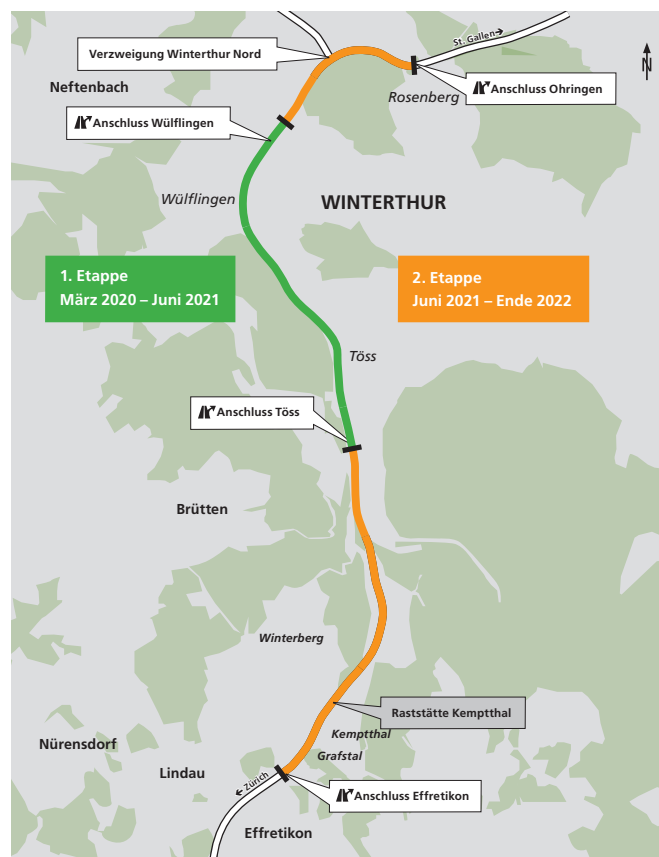
Das Unterhaltsprojekt «A1 Effretikon-Winterthur Ohringen» schafft die Voraussetzungen für einen sicheren Betrieb der Autobahn bis zum Ausbau der A1 im Raum Winterthur (voraussichtlich ab 2035). Die Arbeiten zwischen Töss und Wülflingen sind seit Juni 2021 abgeschlossen. Bis Ende 2022 werden nun die Abschnitte von Effretikon bis Töss und von Wülflingen bis Ohringen instand gesetzt. Diese Arbeiten finden zeitgleich statt. Nach Bauabschluss werden zwischen Effretikon und Winterthur-Ohringen die Anlagen zur Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnung (GHGW) in Betrieb gehen. Zudem kann dann zwischen Töss und Winterthur-Nord der Pannenstreifen dem Verkehr bei erhöhtem Verkehrsaufkommen als zusätzliche Fahrspur freigegeben werden (temporäre Pannenstreifenumnutzung). Im Anschluss an das Erhaltungsprojekt wird 2023 das Hammerrühli Viadukt in Nacharbeit saniert.

### 2. Etappe: Was wird gebaut?

- Lärmarmen Belag einbauen
- Über- und Unterführungen (Kunstbauten) instand stellen
- Leitplanken (Fahrzeugrückhaltesysteme) erneuern
- Entwässerung instand setzen
- Anpassungen für Pannenstreifenumnutzung (PUN) vornehmen (Abschnitt Ohringen)
- Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) erneuern und erweitern
- Zusätzliche Signalportale errichten

### Lärmintensive Arbeiten, Nacht- und Wochenendarbeiten

Gewisse Arbeiten wie die Belagserneuerung sind zum Teil mit Lärm verbunden. Wenn immer möglich, werden die lärmintensiven Arbeiten tagsüber ausgeführt. Betrieblich bedingt sind



Arbeiten zu verkehrsärmeren Zeiten – in der Nacht und/oder am Wochenende – unausweichlich. Die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner informieren wir jeweils mit Anwohnerinfos über die konkreten Arbeiten.

## «Der Einsatz aller ist das stabile Fundament für eine erfolgreiche Projektrealisierung»



**Olivier Leuenberger, Geschäftsführer der F. Preisig AG, begleitet das Projekt seit dem Jahr 2015. In seiner Funktion als Projekt- und Chefbauleiter nimmt er in der Ingenieurgesellschaft Töss eine wichtige Funktion bei der Koordination mit allen Projektbeteiligten ein.**

*Was ist die Ingenieurgesellschaft Töss und wie ist die F. Preisig AG darin involviert?*

Für die Projektierung und Bauleitung des Erhaltungsprojekts wurde 2015 die Ingenieurgesellschaft (IG) Töss gegründet. Eine solche IG kommt zustande, um den Anforderungen eines Grossprojekts gerecht zu werden. Deshalb arbeiten wir mit den Ingenieurbüros Bänziger Partner AG, ewp AG und EBP Schweiz AG zusammen. Die F. Preisig AG hat in der IG Töss die Federführung und ist unter anderem für die Projekt- und Chefbauleitung zuständig. Seit Projektbeginn arbeiteten etwa 130 Mitarbeitende an dem Projekt. Zu Spitzenzeiten waren rund 60 Mitarbeitende der Ingenieurbüros involviert.

*Was ist Ihre Tätigkeit im Rahmen des Erhaltungsprojekts?*

Ich bin für die Projekt- und Chefbauleitung verantwortlich. Das bedeutet, dass ich mich um die Gesamtkoordination der verschiedenen Fachgebiete kümmere. Dazu gehört der Strassenbau, die Kunstbauten oder die Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA). Dies erfordert eine regelmässige Kommunikation mit allen Projektbeteiligten. Mehrmals in der Woche tausche ich mich mit dem stellvertretenden Chef- und den weiteren Fachbauleitern aus, die gemeinsam das Detailgeschäft direkt vor Ort leiten. Ich nehme an den regelmässigen Sitzungen mit den Bauunternehmungen, dem ASTRA, der Oberbauleitung und den weiteren übergeordneten Koordinationssitzungen teil. Um den Arbeitsstand und die Ausführungsqualität zu kontrollieren, besichtige ich die Baustelle rund zwei bis drei Mal pro Woche.

*Wo liegen die grössten Herausforderungen?*

Die grosse Herausforderung besteht darin, dass sich sämtliche Projektbeteiligte als Bestandteil des Projekts sehen und den Fokus auf eine schnelle und qualitativ hochstehende Realisierung des Gesamtprojekts legen. Deshalb kümmere ich mich darum, dass die relevanten Projektentscheide unter Berücksichtigung der verschiedenen Bedürfnisse im Sinne des Gesamtprojekts gefällt werden. Um diesen Ansprüchen zu genügen, sind Kenntnisse über alle Fachgebiete, die Eigenschaften eines Teamplayers und die Bereitschaft zum aktiven Zuhören gefordert. Meine Wenigkeit ist unter anderem bei der Lösung von Konflikten und Unvorhergesehenem gefordert, weshalb ein «dickes Fell» von Vorteil ist. Eine der grössten Herausforderungen des Projekts besteht darin, unter laufendem Verkehr an einem der meistbefahrenen Nationalstrassenabschnitte in der Schweiz zu arbeiten. Der Verkehr erschwert die Aufgaben der Planerinnen und Planer, aber auch der Bauarbeitenden vor Ort, die unter engen Platzverhältnissen direkt neben der befahrenen Strecke arbeiten.

*Gibt es Ereignisse auf der Baustelle, die Sie immer noch staunen lassen?*

Die gesamte Baustelle ist für mich persönlich ein spezielles Ereignis. Es ist beeindruckend zu sehen, wie die verschiedenen Projektbeteiligten sich voll in die Dienste der gesamten Projektorganisation stellen. Dieser Einsatz ist das stabile Fundament für eine erfolgreiche Projektrealisierung. Ein besonderer Dank gilt den Leuten an der Front, den Arbeiterinnen und Arbeiter, den BSA-Spezialisten, dem Unterhaltsdienst und der örtlichen Bauleitung. Sie legen Tag und Nacht und bei jeder Witterung den Grundstein für ein erfolgreiches Projekt. Nur dank dem grossen Einsatz aller Beteiligten kann das Projekt auch mit den zusätzlich erschwerenden Bedingungen der Pandemiesituation auf Kurs gehalten werden.

Olivier Leuenberger, wohnhaft in Wangen-Brüttisellen, ist für die Projektleitung auf Seite der IG sowie für die Chefbauleitung im Erhaltungsprojekt «A1 Effretikon-Ohringen» verantwortlich. Der diplomierte Bauingenieur FH / Wirtschaftsingenieur NDS arbeitet seit 1997 für die F. Preisig AG und präsidiert seit 2019 die Geschäftsleitung.

### Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Strassen ASTRA, Infrastrukturfiliale Winterthur, Grüzfeldstrasse 41, 8404 Winterthur, Telefon 058 480 47 11, winterthur@astra.admin.ch  
Redaktion/Gestaltung: Weissgrund AG, Zürich  
Fotos: © Hagedorn AG, Pfäffikon SZ; F. Preisig AG, Zürich, ASTRA  
Druck: Truninger-Plott 24 AG, Bern  
Juli 2021

## Wo informiere ich mich?

Informationen zum Projekt sowie zu allfälligen Verkehrseinschränkungen:  
[www.autobahnschweiz.ch](http://www.autobahnschweiz.ch) > Nordostschweiz > A1 Effretikon–Winterthur Ohringen

