



N°12/2021 Nordumfahrung ZH

Newsletter zum Ausbau der Nordumfahrung Zürich | Ausgabe 12 | Dezember 2021



Liebe Leserin, lieber Leser

Am 21. November 2016 feierten wir auf der grünen Wiese in Weiningen den Spatenstich für die 3. Gubriströhre. Nun, ein halbes Jahrzehnt später, ist der Rohbau fertig. Wir haben Gewölbe, Decke und Bankette betoniert, die Fahrbahn eingebaut und den Tunnelwänden den Schutzanstrich verpasst. Es sieht so aus, als stehe die Verkehrsfreigabe kurz bevor.

Noch ist aber etwas Geduld gefragt. Zum Beispiel ist unschwer erkennbar, dass das Licht von den Baustellenlampen kommt und nicht für den Betrieb ausgelegt ist. Bevor der Verkehr fließen kann, muss die gesamte Betriebsausrüstung inklusive Beleuchtung, Signale und Lüftung, installiert und getestet werden.

Den Tunnel in seiner abschliessenden Gestalt zu sehen, ist für mich dennoch ein besonderer Moment. Die Umsetzung der 3. Gubriströhre vom Papier in die Realität erfüllt mich als Projektleiter mit Freude. Auch deshalb, weil dies ohne schwere Zwischenfälle und grössere Verzögerungen erfolgte. Für den beharrlichen Einsatz sämtlicher Projektbeteiligter möchte ich mich ganz herzlich bedanken.

Roland Hug, Projektleiter 3. Gubriströhre
Bundesamt für Strassen ASTRA

Licht am Ende des Tunnels

Der Abschluss des Rohbaus Mitte September 2021 war ein Meilenstein bei der 3. Röhre Gubristtunnel. Im Oktober und November 2021 erfolgte der Innenausbau. Am 30. November 2021, ziemlich genau fünf Jahre nach dem Spatenstich für die 3. Röhre, wurde diese an die Spezialisten übergeben. Sie bauen bis Ende 2022 die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) ein.



Mitte September übernahm das ASTRA den Rohbau 3. Röhre vom Hauptunternehmer.

Nachdem die 3. Röhre Gubristtunnel bereits Ende 2020 ausgebrochen war, wurde seit Januar 2021 das Tunnelgewölbe mit Zwischendecke und Querverbindungen betoniert. Die letzten Betonierarbeiten am Innengewölbe der 3. Röhre erfolgten im Frühling 2021. Gleichzeitig konnte auf Seite Affoltern der Anschluss an die bestehende Autobahn ausgeführt werden.

In den Sommermonaten 2021 wurde der Belag mit Hochdruck in der zweiten Tunnelhälfte eingebaut. Ein weiterer wichtiger Meilenstein erfolgte am 17. September 2021 mit der Abnahme der Rohbauarbeiten vom Hauptunternehmer durch die Bauleitung und das ASTRA.

Im Herbst wurde der Innenausbau mit Malerarbeiten, der Montage von Türen sowie Markierungs- und Schlosserarbeiten vorangetrieben. Zudem wurde der Tunnel beschichtet. Auf Seite Affoltern sind die Rückbauarbeiten am Verladebahnhof fast beendet. 2022 starten die Renaturierungsarbeiten.

Fakten 3. Röhre Gubrist

Ausbruch: Rund 1.3 Millionen Tonnen
Zugladungen: 1355 Züge à je 18 Wagons
Beton: 63'000 Kubikmeter Spritzbeton und 110'000 Kubikmeter Ort beton
Asphalt: 37'000 m² bzw. 21'800 Tonnen
Tunnelbögen: 1975 Stahlbögen
Bergleute Tunnelbau: In Spitzenzeiten bis zu 180 Arbeitende



Der Einbau des Strassenbelags erfolgte im Sommer 2021.



Die Türen der Fluchtwege sind klar markiert.



Bauarbeiter beschichten die Tunnelwände, um diese zu schützen.



Kabeltrassen an den Wänden nehmen kilometerlange Kabel auf.



Ein Damm beim Verladebahnhof schützt die Umgebung vor Lärm.



Im Abluftkanal wird bei einem Brand der Rauch abgezogen.



Über Bleche wird die Abluft direkter zu den Ventilatoren gelenkt.



Der Rückbau des temporären Verladebahnhofs kommt voran.

22 Bauphasen für die Überdeckung Weiningen

Nachdem die Vorarbeiten im April 2021 abgeschlossen werden konnten, starteten am 16. August 2021 die Hauptarbeiten für die Überdeckung sowie den Halbanschluss Weiningen. Parallel zur Instandsetzung der 1. und 2. Gubriströhre werden sie voraussichtlich 2026 abgeschlossen.

Für die Überdeckung Weiningen sind bereits gut die Hälfte aller Bohrpfähle und der zugehörigen Pfahlkopfriegel erstellt. Über die Riegel wird das Gewicht der Überdeckungswände gleichmässig in den Boden übertragen. Für die Verlängerung der 3. Tunnelröhre sind 75 Prozent der Aussenwand sowie 60 Prozent der Innenwand erstellt, während die Rohbauarbeiten an der Fahrbahn auf einem Drittel der Länge erfolgt sind. Die Vorarbeiten für die erste Etappe der Betondecke sind im Gang.

Chriesihoger wird teilweise abgetragen

Auf Engstringer Seite ist der obere Teil des Chriesihogers abgetragen. Etwa ein Drittel der insgesamt 65'000 Kubikmeter Material auf Seite der Fahrbahn St. Gallen sind ausgehoben und abtransportiert. Auf Höhe der Fahrbahn sind

beim Portal der 1. Röhre und bei der Einfahrt Weiningen die Arbeiten für den Rückbau der bepflanzten Lärmschutzwand und der Stützmauer im Gang.

Abschluss ist 2026 geplant

Bis zum Abschluss der Bauarbeiten 2026 sind insgesamt 22 Bauphasen geplant. Die 3. Röhre der Überdeckung Weiningen wird bis circa Mitte 2022 vollständig betoniert. Wichtiges Etappenziel ist die Erstellung der neuen Fahrbahn Bern von Weiningen bis zum

Limmattaler Kreuz bis Januar 2023. Mit der Eröffnung der 3. Röhre Anfang 2023 wechseln die Arbeiten in die Mitte vor die 2. Gubriströhre. Dort werden bis circa im Herbst 2024 die Überdeckung erstellt und die Fahrspuren angepasst. Bis Anfang 2026 erfolgen danach die Arbeiten vor der 1. Röhre, die besondere Herausforderungen darstellen. Hier müssen Befestigungen im Chriesihoger und an der Aussenwand der Überdeckung gebaut werden, um die nötige Stabilität zu erhalten.



Als erster Schritt werden die Wände der Überdeckung Weiningen gebaut.

Drei Fragen an Marco Knecht: «Schön, wie Geplantes Wirklichkeit wird»



Marco Knecht, Projektleiter ANU
Bundesamt für Strassen ASTRA

Was sind die grössten Herausforderungen bei den Bauarbeiten auf Weiningen Seite?

Das Baufeld auf der Seite Weiningen ist relativ klein, aber sehr komplex mit seinen über 20 Bau- und Verkehrsphasen. Zudem bewegen wir viel Material auf engstem Raum und mit möglichst wenig Verkehrsbehinderungen.

Was macht Dir bei diesem Projekt am meisten Spass?

Es ist schön zu sehen, wie nach der jahrelangen Projektierungsphase das Geplante Wirklichkeit wird.

Was für eine Gestaltung ist auf der Überdeckung Weiningen geplant?

Auf der Überdeckung wird nach den Gestaltungsplänen der Gemeinde Weiningen voraussichtlich ein Werkhof und ein Feuerwehrdepot erstellt.

«Ich freue mich auf die Eröffnung des Tunnels»

Warum wird die Ausfahrt Affoltern auf dem Mattscheibensignal mal angezeigt, mal nicht? Wieso gibt es beim «Nüsslikreisel» Ampeln? Diese und andere Fragen hat der 15-jährige Schüler Stevan an das ASTRA gerichtet. Wir fragen unsererseits nach, woher sein Interesse für die Nordumfahrung kommt.

Lieber Stevan, in den vergangenen Monaten hast du uns einige Male kontaktiert und teilweise knifflige Fragen rund um die Verkehrsmanagement-Infrastruktur auf der Nordumfahrung gestellt. Woher stammt dein Interesse dafür?

Ich finde es schon seit meiner Kindheit spannend, was alles dahintersteckt, damit die Leute von A nach B kommen. Dies beschränkt sich ja nicht nur auf motorisierte Fahrzeuge und Strassen. Auch Züge sowie der Velo- und der Fussverkehr nehmen eine wichtige Rolle ein. Das Thema Mobilität ist für mich im Allgemeinen sehr interessant. Ich recherchiere oft im Internet und lese gerne Sachen darüber.

Wann hast du zum ersten Mal vom Ausbau der Nordumfahrung gehört?

Als ich mit meinem Vater durchgefahren bin. Damals hatte die Nordumfahrung noch zwei Spuren je Fahrtrichtung. Als dann die Bauarbeiten begannen, habe ich meinen Vater gefragt, was gemacht wird. Er meinte, dass der Abschnitt erweitert und ein neuer Tunnel gebaut wird. Von da an habe ich das Projekt mitverfolgt.

Der Ausbau der offenen Strecke wurde letztes Jahr abgeschlossen. Was sind deine Beobachtungen?

Besonders interessant finde ich die technischen Anlagen, die unter anderem der Signalisation dienen. Beim Eröffnungstag der Überdeckung Katzenssee habe ich die verschiedenen Betriebszustände einmal auf einem Plan gesehen. Darauf waren die verschiedenen Möglichkeiten zur Signalisation abgebildet und damit erkennbar, wie der Verkehr geleitet werden kann. Auf der Strecke kann man es heute beobachten.

Zum Beispiel?

Zum Beispiel die GHGW-Anlagen (Geschwindigkeitsregulierung mit Gefahrenwarnung Anm. d. Red.). Diese dienen dazu, das Tempo im Abschnitt zu regulieren, wenn es viel Verkehr hat. Damit lassen sich Staus vermeiden. Das halte ich für sinnvoll. Die Autobahnen können schliesslich nicht unbegrenzt ausgebaut werden. Mit den technischen Anlagen soll die vorhandene Infrastruktur besser ausgelastet werden. Auf der Nordumfahrung kann man das schon gut erkennen – auch wenn es häufig noch zu Staus kommt.

Das hängt aber damit zusammen, dass es ohne die 3. Röhre beim Gubrist weiterhin einen Engpass gibt.

Freust du dich schon, bis du selbst durch die 3. Röhre fahren kannst?

Ich freue mich auf die Eröffnung des Tunnels. Bis ich meinen Führerschein machen kann, dauert es allerdings noch etwas. Ich werde die 3. Röhre dann eben zuerst als Beifahrer geniessen können. Um beim Fahren zu beobachten, ist dies aber sowieso besser, als wenn man selbst am Steuer sitzt.



Traumberuf Verkehrsplaner: Der Autobahnbau fasziniert den 15-jährigen Stevan.



Infopavillon: Endspurt

Der Infopavillon hat am 18. Dezember 2021 zum letzten Mal die Türen geöffnet. Danach schliesst das ASTRA den Infopavillon definitiv und baut diesen anschliessend zurück.

Das ASTRA dankt allen Besucherinnen und Besuchern für das Interesse am Projekt. Weiterhin für Interessierte zugänglich ist die Aussichtsplattform Weinigen.

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



© 2021 Bundesamt für Strassen ASTRA, Winterthur
Alle Rechte vorbehalten

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