



Anwohnerinfo 8

A1 Zürich-Ost – Effretikon

Ein wichtiger Meilenstein für das Grossprojekt



Die Arbeiten für die Instandsetzungsarbeiten und Verkehrsoptimierungen auf der A1 zwischen Zürich-Ost und Effretikon kommen weiterhin gut voran. Nach der Winterpause wird bereits die letzte Bauphase in Angriff genommen. Dank der Signalportale werden die Verkehrsteilnehmer künftig noch besser vor Gefahren gewarnt und der Verkehrsfluss wird verbessert.

Stand der Hauptarbeiten

Ende Oktober hat das Projekt einen Meilenstein erreicht: Die Bauausführung ist zu 75 Prozent abgeschlossen. Damit weisen die Bauarbeiten sogar einen Vorsprung auf den Fahrplan auf. Grund für den erfreulichen Stand sind Optimierungen im Bauprogramm. So konnten gewisse Arbeitsschritte, die eigentlich nacheinander geplant gewesen wären, parallel oder im Zweischichtbetrieb ausgeführt werden.



Konkret wurden Arbeiten auf dem Teilstück zwischen den Rastplätzen Baltenswil und dem Anschluss Effretikon vorgezogen. Dort wurden in den letzten Wochen ein neuer, lärmarmere Belag eingebaut, Leitplanken den heutigen Normen angepasst, Entwässerungs- und Sickerleitungen instandgesetzt und weitere Signalportale neu erstellt.

Auch die Arbeiten an den Kunstbauten kommen gut voran. Die Instandsetzung der Überführung Neugutstrasse in Wallisellen ist abgeschlossen, die bislang noch gesperrten Linksabbieger-Spuren wurden im November wieder freigegeben. Die Überführung Bruggwiesenstrasse bei der Verzweigung Brüttsellen wurde ebenfalls erneuert und ist wieder offen. Im Moment befindet sich das gesamte Projekt nun mit kleinen Ausnahmen in der «Winterpause».

Oben: Ein 42 Meter breites Signalportal auf Höhe Kriesbachstrasse in Wallisellen.

Unten: Die Überführung Neugutstrasse ist verbreitert worden.

Signalportale mit vielen wichtigen Funktionen

Im kommenden Jahr wird unter anderem vermehrt intensiv an der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung gearbeitet. Dazu gehören insbesondere die 42 Signalportale. Über diese Portale kann die Geschwindigkeit bei hohem Verkehrsaufkommen flexibel angepasst werden, was den Verkehrsfluss verbessert und die Staugefahr verringert. Auch warnen die LED-Verkehrstafeln und -Textanzeigen vor Gefahren wie zum Beispiel Glatteis oder Unfällen. Zusätzlich werden die Verkehrsteilnehmer mit sogenannten Wechseltextanzeigen (WTA) auf besondere Ereignisse oder Alternativrouten aufmerksam gemacht.

Ausblick für 2020

Ebenfalls im Jahr 2020 wird die letzte Bauphase im Bereich Tief- und Strassenbau der Verzweigung Brüttsellen umgesetzt. Betroffen sind die Abfahrten von der A1 sowie Abschnitte der A53, die ab Januar 2020 zum Nationalstrassennetz gehört und in A15 umgetauft wird. Voraussichtlich wird es zu keinen grösseren Einschränkungen für den Verkehr kommen; lediglich für die Belagsarbeiten werden gewisse Abschnitte in der Nacht gesperrt. Abgeschlossen wird das Grossprojekt gemäss heutigem Planungsstand voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2021.

Zahlen und Fakten



Zusammen 900 Tonnen schwer sind alle 42 Signalportale im Projektperimeter – 4,5-mal so viel wie die Freiheitsstatue in New York.



An einem Signalportal dürfen max. 6 Tonnen Signale hängen, was dem Gewicht eines ausgewachsenen Elefantenbullen entspricht.



Die längste Spannweite eines Signalportals misst 53 Meter – beinahe so viel wie die Spannweite eines Airbus A340.



Anwohnerinfo 8

A1 Zürich-Ost – Effretikon



Michèle Shashkin
Implenia, Bauführerin und
Leiterin Kunstbauten

Die gelernte Bauzeichnerin bildete sich an der Fachhochschule Zentralschweiz zur Bauingenieurin weiter und war danach sieben Jahre als Projekt Ingenieurin tätig. 2017 wechselte sie von der Projektierung in die Ausführung und heuerte bei Implenia an. Auf dem Weg zur Arbeit legt sie gerne eine frühmorgendliche Rudereinheit auf dem Zürichsee ein.



Stefan Berdin
Implenia, Bauführer
Tief- und Strassenbau

Tiefbauzeichner, Strassenbauer, Vorarbeiter, Polier, Bauführer – dies die bisherige Karriere des 34-jährigen Stefan Berdin. Seit 2004 arbeitet er bei Implenia und befindet sich im aktuellen Projekt während rund der Hälfte seiner Arbeitszeit auf der Baustelle. Der Vater von zwei kleinen Buben verbringt viel Zeit mit seiner Familie und kocht gerne etwas Feines.

Frau Shashkin, was macht eine Bauführerin und Leiterin Kunstbauten?

Michèle Shashkin: Ich organisiere die Baustelle: Ich Sorge dafür, dass die Materialien vorhanden sind, biete das Personal auf, koordiniere die Abläufe mit dem Strassenunterhalt und Subunternehmern und erstelle detaillierte Bauprogramme.

Was gibt es bei den Kunstbauten denn konkret zu tun?

Michèle Shashkin: Von 33 Brücken, Unterführungen, Stützmauern etc. im Projektperimeter werden 31 instandgesetzt. Bei den grösseren Arbeiten werden Brücken verbreitert und Konsolköpfe, also Brückenränder, neu erstellt. Kleinere Aufwände sind etwa die Entfernung von Graffiti, neue Beschichtungen in den Ölrückhaltebecken oder die Instandsetzung von Lärmschutzwänden.

Wieso müssen die Kunstbauten denn gleichzeitig mit der Autobahn erneuert werden? Sind alle gleichzeitig sanierungsbedürftig geworden?

Michèle Shashkin: Nein, das nicht. Aber für einige Arbeiten muss man auf das Trasse der Autobahn, da lohnt es sich also, sie gleichzeitig auszuführen. Bestimmte Arbeitsgattungen kann man auch kombinieren, etwa den Einbau des Belags. Das macht die Arbeit effizienter und kostengünstiger.

Herr Berdin, Sie sind Bauführer im Bereich Trasse. Ein ähnlicher Job?

Stefan Berdin: Auch ich koordiniere Unternehmer, Planer und Unterhalt. Wir gehen zu Beginn einer Bauphase auf die Baustelle und analysieren die Situation, lösen Probleme, die bei der Planung noch nicht ersichtlich waren – etwa was die Lage von Werkleitungen angeht. Dann passen wir das Projekt noch im Detail an.

Sie bauen einen «lärmmarmen Belag» ein. Was bedeutet das genau?

Stefan Berdin: Es handelt sich um eine spezielle Mischung mit vielen Hohlräumen, welche quasi die Abrollgeräusche «schlucken». Messungen auf anderen Autobahnabschnitten haben ergeben, dass sich der Lärm um rund drei Dezibel reduziert. Das tönt im ersten Moment vielleicht nicht nach viel, entspricht aber einer gefühlten Halbierung des Verkehrs.

Die A1 ist in diesem Bereich der am stärksten befahrene Abschnitt der Schweiz. Braucht es deshalb einen speziell belastungsfähigen Belag?

Stefan Berdin: Man wählt immer den Belag, der am besten zum Verkehrsaufkommen passt. Die Technologie und der Aufbau der Beläge haben sich in den letzten Jahrzehnten natürlich massiv verändert. Der alte Belag war zirka 18 Zentimeter dick, der neue bis zu 29 Zentimeter.

Was waren bisher die grössten Herausforderungen und spannendsten Entwicklungen im Projekt?

Michèle Shashkin: Dass wir immer dort arbeiten, wo auch gerade das Trasse erneuert wird. Mit diesem straffen Zeitprogramm müssen wir mithalten, damit sich nicht alles verzögert. Dazu müssen wir das Bauprogramm stetig optimieren.

Stefan Berdin: Logistik und Materialmenge sind herausfordernd. Gerade der Belag muss praktisch «Just in time» angeliefert werden. Ich spüre da eine riesige Entwicklung seit Baubeginn: Mit jeder Bauphase griffen die Rädchen besser ineinander, das ganze Spiel mit Einrichten, Abtragen, Auffüllen und Einbauen.

Ergänzende Informationen

www.autobahnschweiz.ch

Dezember 2019

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strasseninfrastruktur Ost
Infrastrukturfiliale Winterthur

Grüzefeldstrasse 41, 8404 Winterthur
Telefon +41 58 480 47 11
winterthur@astra.admin.ch