



Anwohnerinfo 10 A1 Zürich-Ost – Effretikon

Das Instandsetzungsprojekt biegt auf die Zielgerade ein



Die A1 zwischen Zürich-Ost und Effretikon wird umfangreich instand gesetzt, inklusive Massnahmen zur Verkehrsoptimierung. Die zwölfte und letzte Bauphase ist abgeschlossen – nun geht es um Detailarbeiten sowie die Montage und Inbetriebnahme der neuen Betriebs- und Sicherheitsausrüstung.

Aktueller Stand des Projekts

Die Hauptarbeiten des Projekts, die seit April 2018 andauern, sind in zwölf verkehrsverträgliche Bauphasen aufgeteilt. Die zwölfte und letzte Phase wurde in den letzten Wochen umgesetzt und soeben abgeschlossen. Die Arbeiten fanden an den Rampen statt, die entweder die beiden Autobahnen A1 und A15 miteinander verbinden oder zur «Flamingo-Kreuzung» in Wangen-Brüttisellen führen. Auf diesen Fahrspuren wurden ein neuer, lärmärmer Belag eingebaut, Leitplanken den heutigen Normen angepasst sowie Entwässerungs- und Sickerleitungen instand gesetzt. Noch ausstehend sind die definitiven Markierungen, die voraussichtlich im Juli angebracht werden. Dann kommt es nochmals zu Sperrungen einzelner Rampen, jeweils nachts und nur für wenige Stunden.

Detailarbeiten und eine neue Signalisation in Wallisellen

Entlang des ganzen Projektperimeters haben in den letzten Wochen weitere Fertigstellungsarbeiten stattgefunden. Wildschutzzäune wurden erstellt, Sperrflächen markiert und Böschungen mit Gräsern und Blumen begrünt.

Die neue Signalisation bei der Ausfahrt Wallisellen konnte wie geplant angepasst werden. Seit Mitte Mai wird der vierte Fahrstreifen in der Ausfahrt Wallisellen aufgeteilt, sodass Verkehrsteilnehmende über diesen Fahrstreifen auch in Richtung Oerlikon/Schwamendingen/Dübendorf fahren können. Dies war zuvor aufgrund einer ausgezogenen Sicherheitslinie nicht erlaubt, wurde von Fahrzeuglenkern aber trotzdem immer wieder gemacht.

Betriebs- und Sicherheitsausrüstung wird Schritt für Schritt in Betrieb genommen

Die noch anstehenden Arbeiten fokussieren auf die neue Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (siehe auch Rückseite). Viele aktuelle Arbeiten wie etwa an den Kabelanlagen, der Energieversorgung oder den Steuerungssystemen laufen im Hintergrund und sind für die Verkehrsteilnehmer nicht sichtbar. Zurzeit werden Kabel in die neuen Leerrohre eingezogen, welche die neuen Verkehrssignale mit Strom oder Steuerungsimpulsen versorgen.

Von den 42 neuen Signalportalen werden im Sommer die letzten aufgerichtet. Parallel dazu werden entlang des ganzen Perimeters Signale montiert, was noch zu einzelnen Sperrungen in der Nacht führen wird. Anschliessend werden die Signale abschnittsweise getestet und Schritt für Schritt in Betrieb genommen. Dieser Prozess wird voraussichtlich bis Mitte nächsten Jahres andauern.

Damit befindet sich das Gesamtprojekt weiterhin voll im Zeitplan und wird gemäss aktueller Planung im Sommer 2021 abgeschlossen. Abgesehen von den erwähnten kurzzeitigen Sperrungen einzelner Spuren und Rampen, die stets in der Nacht stattfinden, sind für die Verkehrsteilnehmenden für den Rest der Bauarbeiten keine grösseren Einschränkungen mehr zu erwarten.



Oben: Auf den Rampen der Verzweigung Brüttisellen wurde unter anderem der Belag erneuert.

Unten: Eine Neusignalisation in der Ausfahrt Wallisellen sorgt für mehr Sicherheit.

Die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung in Zahlen

500	Sicherungen
383	statische Signale
134	Kandelaber
129	dynamische Signale
82	Sensoren
60	km Glasfasernetz
43	Steuerungen für Signale
21	Betorkabinen
20	Videokameras
22	Notrufsäulen
3	Glatteis-Frühwarnsysteme



Anwohnerinfo 10

A1 Zürich-Ost – Effretikon



Christian Bachmann
AFRY Schweiz AG,
Projektleiter BSA

Der studierte Elektrotechniker ist 2012 bei der damaligen LBP eingestiegen, die nun im Zuge von Übernahmen und Fusionierungen zur heutigen AFRY gehört. Der 35-Jährige ist in Langnau am Albis aufgewachsen, wohin er nach Absteuern nach Schindellegi und China wieder zurückgekehrt ist. In seiner Freizeit geht er mit seiner Tochter gerne Radfahren, Wandern und Badminton spielen.



Fadri Raschèr
Walter Signaltechnik,
Montageleiter

Fadri Raschèr ist gelernter Automechaniker und ist 1999 zu Walter Signaltechnik gestossen, als er Seniorchef Paul Walter beim Unterhalt von dessen Oldtimer-Sammlung geholfen hat. Mittlerweile arbeitet er zu 100% in der Montage, hat daneben aber eine eigene Autowerkstatt in Bischofszell. Wenn er nicht arbeitet, geniesst er Familienzeit mit seiner Partnerin und seinem 13-jährigen Sohn.

Christian Bachmann, Sie sind Projektleiter Betriebs- und Sicherheitsausrüstung. Was nehmen die Verkehrsteilnehmenden von der neuen BSA wahr?

Christian Bachmann: Am prominentesten sind sicher die Signale. Statt der alten, angeleuchteten Tafeln werden nun hochreflektierende und somit stromsparende Signale angebracht. Zudem trifft man vermehrt auf dynamische Signale, entweder mit LED-Technik oder als Prismenwechsler, sowie auf grosse Wechseltextanzeigen. In der kurzen SBB-Überführung Lindau Hürlistein dürfte weiter auffallen, dass die adaptive Beleuchtung durch eine reine Durchfahrtsbeleuchtung ersetzt wurde. Das ist energieeffizienter und auch im Unterhalt weniger aufwändig.

Fadri Raschèr, Sie sind Montageleiter und damit für die Installation dieser Signale zuständig. Wie läuft der Signalbau ab?

Fadri Raschèr: Im Werk produzieren wir die Tafeln samt Metallkonstruktion. Grundsätzlich montieren wir die sie in einem Stück, aber die riesigen, fünf Meter hohen und 500 bis 700 Kilogramm schweren Tafeln müssen wir in zwei Teilen anliefern. Montiert werden sie dann mit einem Lastwagen und einem grossen Kran.

Die Arbeiten geschehen meist nachts und unter hohem Zeitdruck. Was braucht es, damit alles reibungslos funktioniert?

Fadri Raschèr: Wir sind routiniert und arbeiten relativ schnell. Ich mache diese Arbeit ja bereits seit 20 Jahren. Für eine normale Tafel benötigen wir rund eine Stunde, die Montage an einem Bauwerk kann auch zwei bis drei Stunden dauern. Wenn mehrere Firmen gleichzeitig beteiligt sind, kann die Koordination herausfordernd sein. Mittlerweile kennt man sich aber und ist gut eingespielt.

Das Projekt findet im meistbefahrenen Autobahnabschnitt der Schweiz statt. Stellt dies besondere Anforderungen an die BSA?

Christian Bachmann: Wir verwenden aus diesem Grund den höchsten Ausrüstungsstandard: LED-Signale, Wechseltextanzeigen, Videoüberwachung und im Rahmen des Nachfolgeprojekts auch Fahrstreifen-Lichtsignale und zusätzliche Überwachungsanlagen. Eine Herausforderung ist, dass wir die Autobahn nicht einfach komplett sperren können. Wir müssen viel nachts arbeiten und uns gut mit allen beteiligten Organisationen abstimmen. Zusätzliche Komplexität entsteht durch die Nachbarprojekte Einhausung Schwamendingen, Ausbau Nordumfahrung Zürich oder das Erhaltungsprojekt Effretikon–Winterthur–Ohringen.

Fadri Raschèr: Aus Sicht der Montage gibt es kaum Unterschiede zu anderen Projekten, ausser dass es hier mehr Verkehr hat. Eine Herausforderung war eher das häufige Umstellen zwischen den einzelnen Bauphasen, wo wir immer viele Signale verschieben oder provisorisch aufstellen mussten.

Zur BSA gehört auch die sogenannte Geschwindigkeits-Harmonisierung. Wieso genau sorgt diese für weniger Stau?

Christian Bachmann: Sensoren erfassen den Verkehrsfluss und den Anteil Schwerverkehr. Sobald ein Rückstau entsteht, wird die Höchstgeschwindigkeit vollautomatisch und stufenweise reduziert, und es entsteht mehr Platz auf der Autobahn. Sie kennen sicher die Zwei-Sekunden-Abstandsregel. Bei tieferer Geschwindigkeit entsprechen zwei Sekunden einer kürzeren Distanz, also können sich mehr Fahrzeuge auf derselben Strecke aufhalten, und das Stau- und Unfallrisiko nimmt ab.

Ergänzende Informationen:
www.autobahnschweiz.ch
Juli 2020

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strasseninfrastruktur Ost
Infrastrukturfiliale Winterthur

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