

Gubristtunnel : (Weiningen, 1985)

Autor(en): **Leonhard, Martin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich**

Band (Jahr): **74 (2007)**

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1045631>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

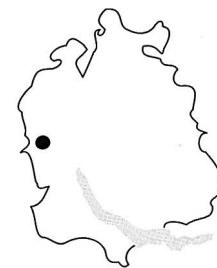
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Gubristtunnel

(Weiningen, 1985)



21. Juli 1985, Rastplatz «Büsidee» bei Regensdorf: Bundesrat Leon Schlumpf hebt die Armbrust und zielt – an seiner Seite stehen Regierungsratspräsident Künzi, Baudirektor Sigrist, der Zürcher Stadtrat Äschbacher, Gemeinderäte von Regensdorf, Unterengstringen und Weiningen und im Hintergrund die Korpsmusik der Kantonspolizei sowie einige Vertreter der Presse. Als der Pfeil den auf einen grossen Karton gemalten Apfel trifft, ertönt Applaus. Mit dieser kleinen Zeremonie ist die Nordumfahrung von Zürich und damit das letzte fehlende Teilstück der Autobahn von St. Margrethen nach Genf eröffnet. Minuten später setzt sich die Wagenkolonne wieder in Bewegung. Nach der Fahrt durch den Gubristtunnel, der das Furtal nun mit dem Limmattal verbindet, erreicht die Kolonne direkt am Westportal das neue Gewerbezentrum Weiningen, das der dortigen Gemeinde gleichzeitig als Lärmschutzwand dient. Der Vizepräsident der Gemeinde offeriert den prominenten Gästen einen kühlen Trunk, bevor sie weitermüssen. Im Nordportal des Milchbuckentunnels, das zehn Tage später ohne weitere Feierlichkeiten dem Verkehr übergeben werden soll, werden sie zum Bankett erwartet. Baudirektor Sigrist wird dort in einer Ansprache seiner Hoffnung Ausdruck geben, dass das eidgenössische Parlament das Expressstrassen-Y in der Planung belasse, und Bundesrat Schlumpf den Entwurf einer Plastik der heiligen Barbara, der Schutzpatronin der Geologen und Bergleute, überreichen, die ursprünglich als Schmuck des Gubrist-Westportals vorgesehen war.

Am 17. Januar 1967 hatte Kantonsingenieur Stüssi die Bevölkerung in der «Linde» über die anstehenden Nationalstrassenprojekte auf Gemeindeboden orientiert. Die Enteignungsverfahren im Zusammenhang mit der «N 1», die bald das Weinger Feld in ost-westlicher Richtung durchqueren sollte, waren am Anlaufen. Auf mehr Skepsis stiess das Projekt der «Nord-West-Tangente» – einer nordwestlichen Umfahrung der Stadt. Dereinst werde der Verkehr aus der Gegend von Bonstetten durch den Hardwald über ein viergeschossiges Bauwerk an die «N 1» angeschlossen und dann entlang der Grenze zu Unterengstringen zum geplanten Tunnel und in Richtung

Regensdorf geführt. Parallel dazu sei eine Umfahrungsstrasse und ein mit eigener Zufahrt erschlossener Werkhof für Autobahnpolizei und Strassenunterhalt geplant. Am Ende des Projekts stehe die Vision einer gut erschlossenen Agglomerationsgemeinde mit 10'000–15'000 Einwohnern.

Die Arbeiten am Gubrist begannen Anfang 1980 mit dem Aushub des Einschnitts vor dem künftigen Westportal und dem gleichzeitigen Vortrieb der dereinst 3278 Meter langen Nordröhre von Regensdorf her. An der Spitze des Bohrzugs fräste eine Vollschnittmaschine das runde Tunnelprofil von 11,45 Metern Durchmesser. Gleich dahinter wurden die vorgefertigten Betonelemente montiert und weitere 100 Meter zurück bereits die Fahrbahn betoniert. Unter dieser kam der Zuluft- und der Leitungsschacht zu liegen, während oberhalb der eingezogenen Decke der Abluftschacht verläuft, der bei Bedarf zusätzlich über die in der Mitte des Tunnels liegende Lüftungszentrale und den sich darüber erhebenden 160 Meter hohen Betonschacht entlüftet werden kann. Der Durchstich in Weiningen erfolgte nach knapp fünf Monaten. Baudirektor Sigrist stellte bei diesem Anlass die rhetorische Frage, ob mit der «Strassenbauerei» nicht endlich aufgehört werden sollte, und beantwortete sie gleich selbst: Da der Autobesitz heute als «Menschenrecht» gelte, könnten die Siedlungen nur so vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Vier Jahre später waren auch die Südröhre und der Innenausbau vollendet.

Gut 20 Jahre nach der Eröffnung ist der «Gubrist» dank regelmässiger Staumeldungen schweizweit ein Begriff. Als Sofortmassnahme richtete der Kanton 2004 auf den Autobahnzufahrten der Umgebung ein «Tropfenzähler»-System ein, das bedarfsweise Fahrzeuge in den dafür geschaffenen «Stauräumen» zurückhalten kann. Mittelfristig bis 2012/13 – so das Versprechen der kantonalen Verkehrsplanung 2003 – werde eine dritte Röhre Entlastung bringen. Eine vierte Röhre sei dagegen bis 2025/30 nicht in Planung.

Martin Leonbard



Der 1985 eröffnete Gubristtunnel ist das wichtigste und kostspieligste Bauwerk der Zürcher Nordumfahrung, die den Verkehr vom Limmat- ins Glatttal führt. Im Jahr 2000 wurde er im Schnitt täglich von 81'000 Fahrzeugen passiert. (Fotos Kantonsarchäologie Zürich, Patrick Nagy/Simon Vogt, und Martin Leonhard).

