

Das Gesamtprojekt

Autor(en): **Meili, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **135 (2009)**

Heft 17: **Westumfahrung Zürich**

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-108252>

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.

DAS GESAMTPROJEKT

Im September 1996 erfolgte der Spatenstich für die Westumfahrung Zürich. Nach einer mehr als zwölf Jahre dauernden Ausführungszeit können die Bauwerke am 4. Mai 2009 dem Verkehr übergeben werden. Damit sollen der Transit beschleunigt und viele Gemeinden vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Titelbild

Neue Verkehrsführung durch den Üetlibergtunnel
(Foto: Walter Casanova, Fotograf, Baudirektion Kanton Zürich)

Von den 10.6km Autobahn der Westumfahrung von Zürich liegen 8.4km, das heisst rund 80%, in Tunneln. Die Autobahn A3 führt vom Bergermoos (Urdorf Süd) westlich um die Gemeinde Birmensdorf herum und unterquert die Geländeerhebungen in drei Tunneln (Eggrain-, Hafnerberg- und Aeschertunnel). Im Raum Wettswil am Albis wird sie im Verkehrsdreieck Zürich West (Fildern) mit der A4 aus dem Knonaueramt verknüpft, um anschliessend den Ettenberg und den Üetliberg als Üetlibergtunnel zu durchfahren. Im Gebiet Brunau (Verkehrsdreieck Zürich Süd) wird sie mit der A3 nach Chur bzw. der Stadt Zürich zusammengeschlossen. Mit dem Halbanschluss Uitikon im Gebiet Ristet, dem Anschluss Birmensdorf im Lunnerental, dem Anschluss Wettswil am Albis (integriert in das Verkehrsdreieck Zürich West) und dem Anschluss Zürich Brunau (kombiniert mit dem existierenden Teil des Verkehrsdreiecks Zürich Süd) stehen vier Anschlüsse zur Verfügung. Die für eine Ausbaugeschwindigkeit von 100km/h projektierte Autobahn weist in jeder Richtung eine Fahrbahnbreite von 10.5m mit je zwei Fahrstreifen und einer für Sonderbetriebszustände befahrbaren Standspur auf. Das Quergefälle beträgt in der Geraden 2.5%, in den Kurven bis 5%.

SÜSSWASSERMOLASSE UND LOCKERGESTEIN

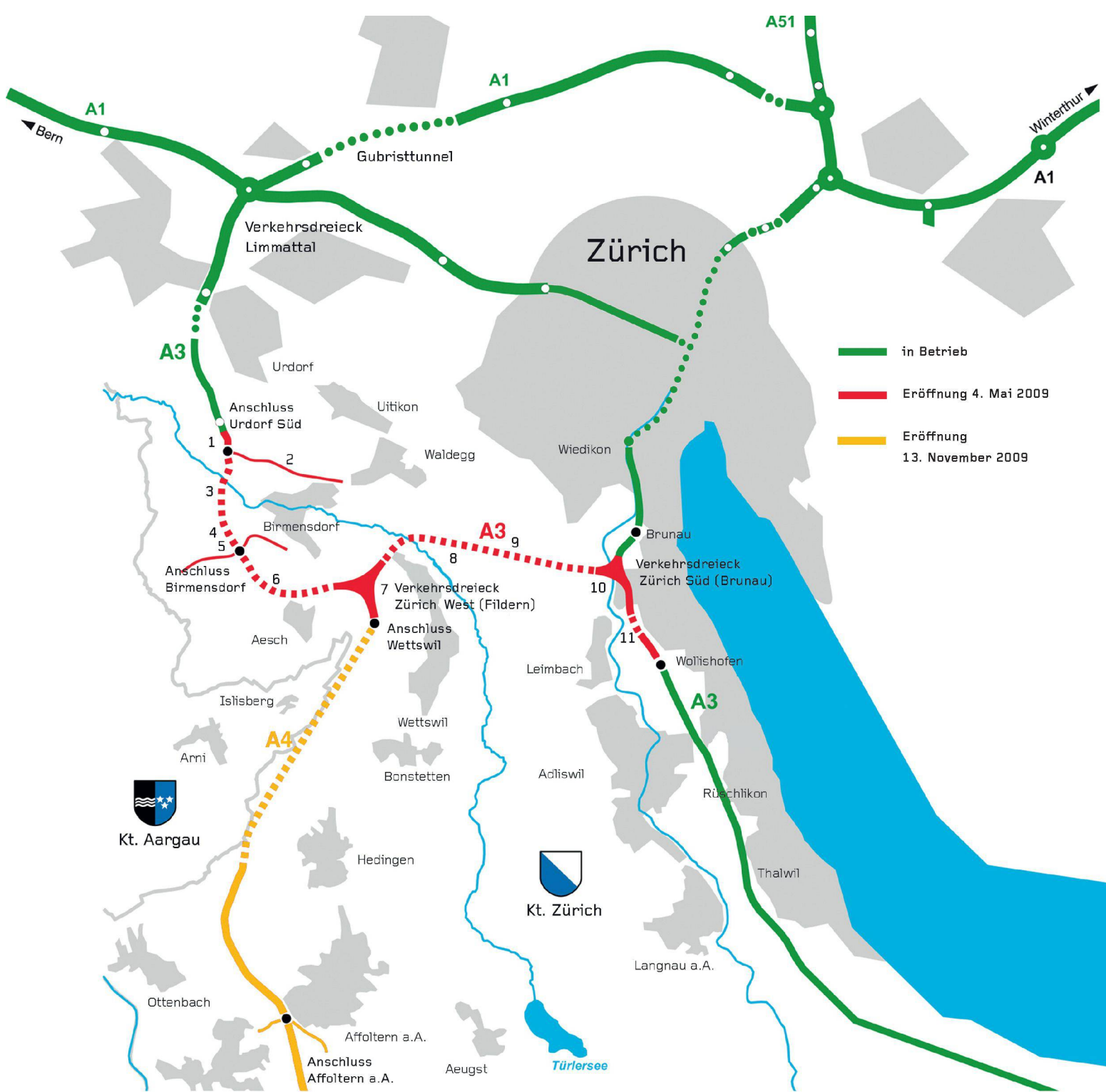
Die Tunnelstrecken durchqueren zu 75% die Obere Süsswassermolasse. Charakteristisch für dieses Gebiet im Raum Zürich ist die Wechsellagerung von Sandstein-, Siltstein- und Mergelschichten mit allen Zwischenstufen. Die restlichen 25% liegen in teilweise wasser-gesättigten Lockergesteinen, die aus verschwemmtem Gehängelehm beziehungsweise Gehängeschutt und Sandlinsen bestehen. Es handelt sich grösstenteils um Moränen. Diese sind kompakt, wenn sie von Gletschern überlagert wurden, ansonsten locker gelagert. Das anfallende Aushub- und Ausbruchmaterial, das im Projektgebiet keine Verwendung fand, wurde per Bahn zu Kiesgruben am Rhein in den nördlichen Teil des Kantons Zürich transportiert. Drei Bahnverladeanlagen in Urdorf Ristet, Fildern und Brunau standen zur Verfügung. Sie dienten auch der Anlieferung von Material und trugen dazu bei, Hundert-tausende Lastwagenfahrten im Raum Zürich zu vermeiden. Für den Bau wurde die West-umfahrung in die drei im Folgenden beschriebenen Nationalstrassenabschnitte gegliedert.

UMFAHRUNG BIRMENSDORF

Die 5.4km lange Umfahrung Birmensdorf erstreckt sich von der Gemeindegrenze Urdorf/ Birmensdorf bis Üetliberg West einschliesslich des Verkehrsdreiecks Zürich West und der Zufahrtsstrasse Sternen-Ristet (Verbindung zur Waldegg). Das Reppischtal wird mit zwei 210m langen Brücken überquert. Vom Reppischtal ins Lunnerental durchquert die Autobahn den Hafnerberg. Das Lunnerental wird mit einer 130m langen Zwillingbrücke überquert. Im Zentrum des Anschlusses Birmensdorf liegen ein Retentionsbecken mit 50000m³ Fassungsvermögen, eine ökologische Strassenabwasser-Behandlungsanlage sowie eine Wildtierunterführung.

FLANKIERENDE MASSNAHMEN

Mit der Eröffnung der Westumfahrung wird der Transitverkehr durch die Stadt abnehmen. Dadurch kann ein Ast der Westtangente aufgehoben werden, die seit 40 Jahren das Quartier Sihlfeld zerschneidet. Im Rahmen der flankierenden Massnahmen werden Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse zurückgebaut. Der gesamte Verkehr wird auf der Seebahnstrasse geführt (vgl. TEC21 40/2008).



01

01 Nationalstrassen im Raum Zürich.

Am 4. Mai 2009 werden die letzten Bauwerke der Westumfahrung Zürich eröffnet:

- 1 Eggraintunnel
- 2 Waldeggstrasse
- 3 Reppischtalbrücke
- 4 Hafnerbergtunnel
- 5 Lunnerentalbrücke
- 6 Aeschertunnel
- 7 Portal Wannenboden
- 8 Lüftungszentrale Reppischtal
- 9 Üetlibergtunnel
- 10 Portal Gänziloo
- 11 Überdeckung Entlisberg

Im November folgt die Eröffnung der A4 im Knonauseramt

(Plan: Baudirektion Kanton Zürich)

Der anschliessende Aeschertunnel ist 2160m lang (Seite 28). Er liegt je zur Hälfte im Molassefels und im Lockergestein. Vor allem die Bewältigung der mehrmaligen Gebirgswechsel sowie der Vortrieb im Lockergestein forderten die Beteiligten.

Westlich von Wettswil am Albis befindet sich das Verkehrsdreieck Zürich West, umgeben von den Portalen des Aescher-, des Üetliberg- und des Islisbergtunnels. Hier wird die A3 mit der A4 verknüpft. Im Verzweigungsbauwerk ist der Anschluss Wettswil integriert. Im Bereich des Verkehrsdreiecks Zürich West lagen zwei Deponien mit Altlasten. Ein Grossteil des Deponiematerials wurde gewaschen, gleichenorts wieder eingebracht und bildet zusammen mit den aus Ausbruch und Aushub geschütteten Randbereichen einen Lärmschutzdamm für die Wohngebiete der Gemeinden Wettswil und Bonstetten.

ÜETLIBERGTUNNEL

Der 4400m lange Üetlibergtunnel durchstösst die zwei parallel verlaufenden Hügelzüge Ettenberg (603m ü. M.) und Üetliberg (870m ü. M.) (Seite 31ff.). Dazwischen liegt eine 230m



02

KOSTEN DER WESTUMFAHRUNG (in Mrd. Fr.)

	Basis 1994	Mutmassliche Endkosten
Umfahrung Birmensdorf	1.430	1.325
Üetlibergtunnel	1.120	1.169
Verkehrsdreieck Zürich Süd	0.300	0.358
A3-Westumfahrung von Zürich	2.850	2.852

Die Kosten inkl. der A4 im Knonauseramt werden rund 4 Mrd. Franken betragen.

lange Tagbaustrecke, in die die Lüftungszentrale Reppischtal integriert ist. Die maximale Überlagerung der Tunnelröhren beträgt 320m. Die erstmalige Verwendung einer Tunnelbohr-Erweiterungsmaschine (TBE) mit dem damals weltweit grössten Fräsdurchmesser (14.4m) war der Höhepunkt bei der Bauausführung.

VERKEHRSDREIECK ZÜRICH SÜD (BRUNAU)

Zum Verkehrsdreieck Zürich Süd (Brunau) zählen die Anpassung der bestehenden A3 bis zum Anschluss Wollishofen und die Überdeckung Entlisberg. Die Form des Verkehrsdreiecks Zürich Süd ist weitgehend durch die Lage des Ostportals des Üetlibergtunnels bestimmt. Es wurde so gelegt, dass alle Verkehrsbeziehungen über möglichst kurze Verbindungsrampen mit der bestehenden A3 und den Stadtzubringern verbunden werden konnten. Durch die hohe Lage der Rampen soll dem Sihlraum eine gewisse Transparenz erhalten bleiben.

KOSTEN UND BAUPROGRAMM

Die Gesamtkosten der A3-Westumfahrung von Zürich betragen rund 2.85 Mrd. Franken (siehe Kasten), die Bauzeit dauert ungefähr 12 ½ Jahre. Ein Teilabschnitt, die Umfahrung Birmensdorf, wurde im Jahre 2006 in Betrieb genommen. Anlässlich dieser Teileröffnung wurden der Eggraintunnel mit den Ein- und Ausfahrtstunneln Ristet (Halbanschluss Uetikon), die Reppischtalbrücke und der Hafnerbergtunnel dem Verkehr übergeben. Teile des Anschlusses Birmensdorf sind seither ebenfalls provisorisch offen. Die Eröffnung der Gesamtstrecke mit Aescher- und Üetlibergtunnel erfolgt nun rund 2 ½ Jahre später, am 4. Mai 2009.

02 Dichtungsfolie zwischen dem Spritzbeton und dem Innenausbau im Üetlibergtunnel
(Bild: KEYSTONE/Alessandro della Bella)

Paul Meili, dipl. Bauing. ETH/SIA, Betriebsing. FH, Gesamtprojektleiter,
Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, paul.meili@bd.zh.ch