

Sechsspüriger Nordring



Abbruch der Horensteinbrücke beim Katzensee: Der Pneukran hebt ein 90 Tonnen schweres Betonstück weg - auf der Gegenfahrbahn rollt der Verkehr. Foto: Sabina Bobst

Beissen und ziehen, damit der Gubrist 2026 fertig wird

Um den Nordring auf sechs Spuren ausbauen zu können, müssen zuerst alle Brücken weg.

Ruedi Baumann

Es ist jede Nacht das Gleiche: Um 20.30 Uhr fährt ein oranger Lieferwagen des Zürcher Tiefbauamts im Schrittempo auf der Überholspur der Nordumfahrung. Zwei akrobatisch veranlagte Arbeiter, gesichert an einem Klettergurt, legen alle 20 Meter einen Klappkegel auf den Mittelstreifen. Die eine Nacht Richtung St. Gallen, die andere Richtung Bern. «Nach einer halben Stunde haben wir die sechs Kilometer «duretöggelet», sagt Christian Krismer, Organisator dieser Nachtübungen und Chef des Werkhofs Urdorf. Andere Mitarbeiter drehen im Bereich der Überleitungen 80er-Tafeln auf Tempo 60 und ändern zwei Dutzend Signalisationen. Ab 21 Uhr verkehren die Autos auf der St. Galler Seite im Gegenverkehr, und die Berner Fahrspuren sind leer. «Der Verkehr darf nicht mehr als ein paar Sekunden stoppen», so Krismer.

Jetzt beginnt der Moment des anderen Meisterplaners auf dem Nordring: Bauingenieur Urs Meier, Inhaber in vierter Generation der auf Abbrucharbeiten spezialisierten Wettinger Baufirma Eduard Meier. Weil die Autobahn von vier auf sechs Spuren ausgebaut wird, müssen sechs Brücken abgebrochen werden. In den Nächten vom letzten Montag bis auf morgen Freitag geht es der Horensteinbrücke zwischen Katzensee und Unteraffoltern an den Kragen.

160 Tonnen Ballast für den Kran

Auf der gesperrten Autobahn steht ein riesiger 500-Tonnen-Pneukran. Bis 13 Lastwagen mit Tiefladeanhängern sind im Einsatz. Zuerst muss der Kran mit total 160 Tonnen schweren Eisenstücken «ballastiert» werden. Meier und

ein anderer Brückenguru, Ingenieur Rolf Meichtry, haben tagelang gerechnet und vorbereitet. Meichtrys Büro hat auch den frei schwebenden Vorbau für die atemberaubende 400-Meter-Brücke über die Taminaschlucht berechnet.

Um die Horensteinbrücke in nur vier Tagen möglichst speditiv abzurechnen, begannen die Vorbereitungen bereits letzte Woche: Zuerst errichteten die Spezialisten ein Stützgerüst unter der Betonbrücke. Dann rissen sie die Randbrüstungen mit hydraulischen Beissern herunter. Bis 600 Tonnen Druck erzeugen die stählernen Zähne. Danach kam Meiers «Trick 77» zur Anwendung. Die meterdicke Brücke wurde mit diamantbestückten Seilen längs und quer in vier gleich schwere Teile geschnitten. Die wassergekühlten Seile frassen sich auch durch Vorspannkabel und Armierungseisen.

Es ist 22.30 Uhr in der Nacht auf Dienstag. Endlich kann der eigentliche Abbruch der Brücke beginnen. Die vier

Tragketten des Pneukrans werden an den eingepöhlten Stahlringen befestigt. «Kuhmäuler» nennen sich die Verbindungsstücke - jedes ist 30 Kilo schwer. Mit viel Fingerspitzengefühl bedient der Kranführer der Firma Toggenburger den Joystick. Die Ketten straffen sich, das 14 Meter lange und 3 Meter breite Brückenviertel hebt sich - so waagrecht wie eine Kegelbahn. «88 Tonnen», meldet der Kranführer. Meier und Meichtry klopfen sich auf die Schultern. 90 Tonnen haben sie berechnet. «Wie wenn man ein Baby aus der Wiege hebt», sagt Meier. Es ist seine 16. Brücke.

Same procedure as every night

Ein eingespieltes Team von Lastwagenchauffeuren, Kranführern, Ingenieuren und Mitarbeitern der Autobahnunterhaltsdienste spielt jede Nacht die gleiche Prozedur durch. Kaum ist der Tieflader mit dem 90-Tonnen-Block weg Richtung Entsorgungsplatz, fährt der nächste vor.

Eine Stunde später liegt das zweite Viertel einer wärschaften zweispurigen Brücke auf der Ladefläche. Um Mitternacht geht es bereits wieder ans Aufräumen. Der Bagger wird auf dem Mittelstreifen parkiert und durch Betonabschränkungen geschützt. Einen Kilometer weiter Richtung St. Gallen sägen die Spezialisten der Basler Firma Stamm noch die Bärenbohlbrücke entzwei. In der Nacht auf den Mittwoch werden die beiden Brückenteile über der St. Galler Fahrbahn aufgeladen. Gestern Nacht wurde der Brückenstummel auf der Nordseite weggebissen, in der Nacht auf morgen folgt die Südseite.

Christian Krismers Leute vom Tiefbauamt müssen um 3 Uhr wieder anrücken. Sie reinigen die Autobahn von Betonbrocken und schleimigem Kühlwasser. Dann sammeln sie die Klappkegel ein und lesen auch mal einen toten Dachs oder Fuchs auf. «Um 5 Uhr muss die Autobahn normal befahrbar sein», sagt Krismer, «sonst bricht das Chaos aus.» Mit über 110 000 Fahrzeugen pro Tag ist die Nordumfahrung der am stärksten befahrene Strassenabschnitt der Schweiz. Die kleinste Verzögerung kann zu stundenlangem Stau führen.

1,5 Milliarden verbaut bis 2026

Ab Herbst beginnt der Ausbau des Nordrings auf sechs Spuren - zuerst Richtung St. Gallen. Dabei sind immer vier Spuren offen. Frühestens im Winter 2017/18 starten die Vortriebsarbeiten für die dritte Röhre. Sobald diese offen ist, werden die zwei alten nacheinander saniert. Ab 2026 hat die Nordumfahrung die volle Kapazität. 1,55 Milliarden Franken sollen Ausbau und Instandsetzungen kosten. 125 000 Autos werden dann täglich den Nordring befahren.

Ausbau Nordumfahrung Zürich



TA-Grafik mt/Quelle: Astra

Die Nordumfahrung

21. 6. 1985: Eröffnung mit Leon Schlumpf

Bundesrat Leon Schlumpf eröffnet den 3250 Meter langen Gubristtunnel und den 10 Kilometer langen Nordring. Bisher floss der Verkehr zwischen Bern und St. Gallen durch die Stadt Zürich. 610 Millionen Franken kostet die Nordumfahrung zwischen Weiningen und Glattbrugg. 30 000 Fahrzeuge pro Tag benutzen sie am Anfang.

16. 5. 2003: Baregg sorgt für mehr Stau



Die dritte Röhre des Baregg隧NELS bei Baden wird eröffnet. Die Aargauer exportieren ihren Stau zum Gubrist. Bundesrat Moritz Leuenberger rechnet, dass eine dritte Gubriströhre «in etwa zehn Jahren bereit ist», also 2013. Zürich reagiert mit einem «Tropfenzähler» und längeren Einspurstrecken. Der Bund übernimmt den Autobahnbau von den Kantonen und überarbeitet das fast fertige Gubristprojekt - eine erste Zeitverzögerung.

12. 9. 2007: Bundesrat sagt Ja zur Röhre

Der Bundesrat stimmt dem Ausbau des Nordrings auf sechs Spuren und dem Bau einer dritten Gubriströhre zu. 115 000 Autos drängen an Werktagen durch den Gubrist, häufig bloss mit einem Abstand von nur einer Sekunde, «Aufhocken» wird zur Regel.

4. 5. 2009: Uetlibergtunnel geht auf

Die Zürcher Westumfahrung mit dem 4,4 Kilometer langen Uetlibergtunnel wird eröffnet. Der Stau vor dem Gubrist, vor allem bei Urdorf, wächst weiter. Die Stautunden zwischen Gubrist und Winterthur haben sich innert sechs Jahren verdoppelt.

2009-2014: Der Fall Weiningen

Die Gemeinde Weiningen fordert vor dem Gubristportal eine 270 Meter lange Überdeckung, eine Art Dach über der Autobahn. Ein solches verlangt in Zürich-Nord der Naturschutz für den Katzensee. Weiningen geht bis vor Bundesverwaltungsgericht und erreicht immerhin eine 100 Meter lange Überdeckung. Das Gericht rügt 2014 den Bund und verlangt eine Neuplanung des Knotens Weiningen und des Tunnelportals.

2014-2016: Die Vorbereitungen

Im Gegensatz zu Weiningen ist im Osten alles klar. Beim Tunnelportal entsteht ein Installationsplatz, südlich der Autobahn beginnt im Spätherbst der Bau eines Verladebahnhofs für den Aushub des Tunnels an die Furttalinie. Um Platz für den Ausbau des Nordrings von vier auf sechs Spuren zu schaffen, werden neun Brücken gesperrt, teilweise durch Hilfsbrücken ersetzt und abgebrochen. (rba)

Anzeige