

Hinweis ASTRA:

Die im Artikel genannten Kosten (CHF 450 Mio.) sowie der Zeitplan (Entscheid Bundesrat 2020) entsprechen nicht mehr dem aktuellen Planungsstand. Momentan beträgt die Kostenschätzung gemäss Generellem Projekt (Stand Vernehmlassung 2019/2020, Preisbasis April 2019): **CHF 1'232 Mio.** (inkl. MwSt.; +/- 20%). Mit der Verabschiedung des Generellen Projekts durch den Bundesrat wird frühestens **2021** gerechnet.

Alle aktuellen Zahlen und Fakten sind unter www.6spur-winterthur.ch einsehbar.

Jetzt bohrt auch das Astra

Umfahrung Das Bundesamt für Strassen hat zwischen Oberwinterthur und Ohringen eine «Bohrkampagne» gestartet. Sie soll wichtige Informationen für den geplanten Ausbau der A 1 zu Tage fördern.



Am Rand der Fahrbahn der A 1 um Winterthur laufen die Vorbereitungen für den grossen Aufbau. Foto: Madeleine Schoder

Seit einer Woche ist das Bundesamt für Strassen (Astra) auf der Umfahrung Winterthur mit einem Bohrer unterwegs. Die Anlage eines Bauunternehmens wandert in den nächsten vier Wochen von Töss bis Oberwinterthur. Ziel der geotechnischen Untersuchung ist es, weitere Erkenntnisse über die Grundwasserströme der Töss zu gewinnen sowie die sonstige Untergrundbeschaffenheit zu untersuchen. Besonders genau angeschaut werden jene Stellen, an denen grosse Bauwerke wie Brücken und Überführungen geplant sind, wenn das Astra mit der Engpassbeseitigung Winterthur-Töss bis Winterthur-Ost Ernst macht.

Der geplante Autobahnausbau auf durchgängig drei Spuren pro Fahrtrichtung wird eines der grösseren Projekte im Nationalstrassennetz in den nächsten Jahren sein. Die Kosten werden

auf mindestens 450 Millionen Franken geschätzt. Unter den geprüften Varianten sind auch eine Überdeckung der A 1 in Wülflingen und eine Teilüberdeckung in Töss, die für Winterthur von erheblicher städtebaulicher Bedeutung sind. Die Winterthurer Politik will ein möglichst langes Teilstück in den Boden verlegen. Erst kürzlich hat sich der Stadtrat für einen 3,5 Kilometer langen Tunnel durchs Schlosstal ausgesprochen.

12 bis 25 Meter tief

Die «Bohrkampagne», wie das Astra die laufenden Arbeiten bezeichnet, ist Teil der vielen Vorarbeiten für das Ausbauprojekt, über das der Bundesrat voraussichtlich noch 2020 beschliessen wird. Beginn der Bauarbeiten ist frühestens 2030, die Bauzeit wird vom Astra mit fünf Jahren beziffert. Der Ausbau fällt damit in denselben Zeitraum wie der Bau

der Überwerfung, die der Brüttemertunnel in Töss nötig macht, was aus logistischen wie städtebaulichen Gründen eine gründliche Koordination nötig macht.

Gemessen an den Dimensionen der künftigen Projekte, sind die 13 Bohrungen eine kleine Geschichte. Gebohrt wird in Töss 10 bis 12 und sonst bis zu 25 Meter tief, die Untersuchungen der Bodenbeschaffenheit übernimmt ein spezialisiertes Ingenieurbüro. Weil die Arbeiten komplett neben der Fahrbahn stattfinden, kommt es zudem zu keinen Beeinträchtigungen für den Autoverkehr. Nur auf einigen Gehwegen sei mit temporären Behinderungen zu rechnen, lässt das Astra wissen.

Offene Pannenstreifen

Überhaupt fliesst der Verkehr um Winterthur derzeit flüssiger, denn Ende April hat das Astra wie geplant im Abschnitt Ohringen bis

Oberwinterthur mit der Umnutzung von Pannenstreifen als Fahrbahn begonnen. Zwar war das Verkehrsaufkommen wegen der Auswirkungen der Corona-Krise weniger dicht als normal, trotzdem habe man die Anlage in Betrieb gesetzt, heisst es beim Astra, auch um die Autofahrer daran zu gewöhnen. 19 Signalportale zeigen an, ob die Pannenstreifen freigegeben werden dürfen und wie schnell gefahren werden darf. Mit täglich 106'000 Fahrzeugen ist die A 1 um Winterthur eine Hauptschlagader des Schweizer Verkehrs und eines der grossen Nadelöhere im Nationalstrassennetz. Frühere Messungen ergaben, dass der Verkehr hier an 355 Tagen im Jahr zeitweise zum Erliegen kommt. Auch zählt der Abschnitt zwischen Wiesendangen und Wülflingen drei Unfallschwerpunkte.

Marc Leutenegger