



Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt



Baustelleninfo

Michael Moll, Projektleiter, Projektieren und Realisieren
Walcheplatz 2, 8090 Zürich, Telefon 043 259 55 66, Mail pr.tba@bd.zh.ch, www.zh.ch/tba

Zürich, im Januar 2023

Glattfelden: Verkehrseinschränkungen an der Weiacherstrasse dauern länger als geplant

Sehr geehrte Damen und Herren

Damit Sie auch in Zukunft eine sichere und leistungsfähige Infrastruktur nutzen können, erneuert das kantonale Tiefbauamt seit Februar 2022 auf der Weiacherstrasse die Strassenbrücke, welche die SBB-Doppelspur der Linie 770 Glattfelden – Eglisau überquert und zum Kreisel Chrüzstrasse führt (siehe oberen Plan auf der Rückseite). Die 1940 erstellte Brücke steht unter Denkmalschutz und muss aufgrund ihres Zustands instandgesetzt werden, damit sie die nächsten 75 Jahre ihren Zweck erfüllen kann. Damit das Bauwerk künftig auch von Schwertransporten mit bis zu 480 Tonnen Gewicht befahren werden kann, wird es zudem verstärkt.

Die bisherigen Instandsetzungsarbeiten haben leider gezeigt, dass die bestehende Bausubstanz bedeutend schlechter ist, als bei der damaligen Überprüfung festgestellt wurde. Es muss deshalb der komplette Überbau der Brücke ersetzt werden, was die Bauzeit um über ein Jahr verlängert. Wir rechnen damit, dass die Bauarbeiten Ende 2024 abgeschlossen werden können.

Der Verkehr wird deshalb weiterhin mit einer Lichtsignalanlage einspurig durch den Baubereich geführt. **Die einspurige Verkehrsführung wird voraussichtlich bis im August 2023 dauern.** Zudem sind wiederum vereinzelte Wochenendsperrungen, Nacharbeiten und nächtliche Gleis- beziehungsweise Streckensperrungen der SBB geplant. Über den genauen Zeitpunkt informieren wir Sie jeweils rechtzeitig.

Der Fuss- und Veloverkehr wird aus Sicherheitsgründen während der gesamten Bauzeit über eine provisorische Passerelle südlich der Brücke umgeleitet (siehe auch unteren Plan auf der Rückseite).

Antworten auf die wichtigsten Fragen zur Instandsetzung der Brücke finden Sie auf den Seiten 3 und 4 dieses Flugblatts.

Wir danken für Ihr Verständnis. Bei Anliegen steht Ihnen die Bauleitung, Maik Leistner, Flückiger + Bosshard AG, Telefon 044 555 36 50, gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Tiefbauamt

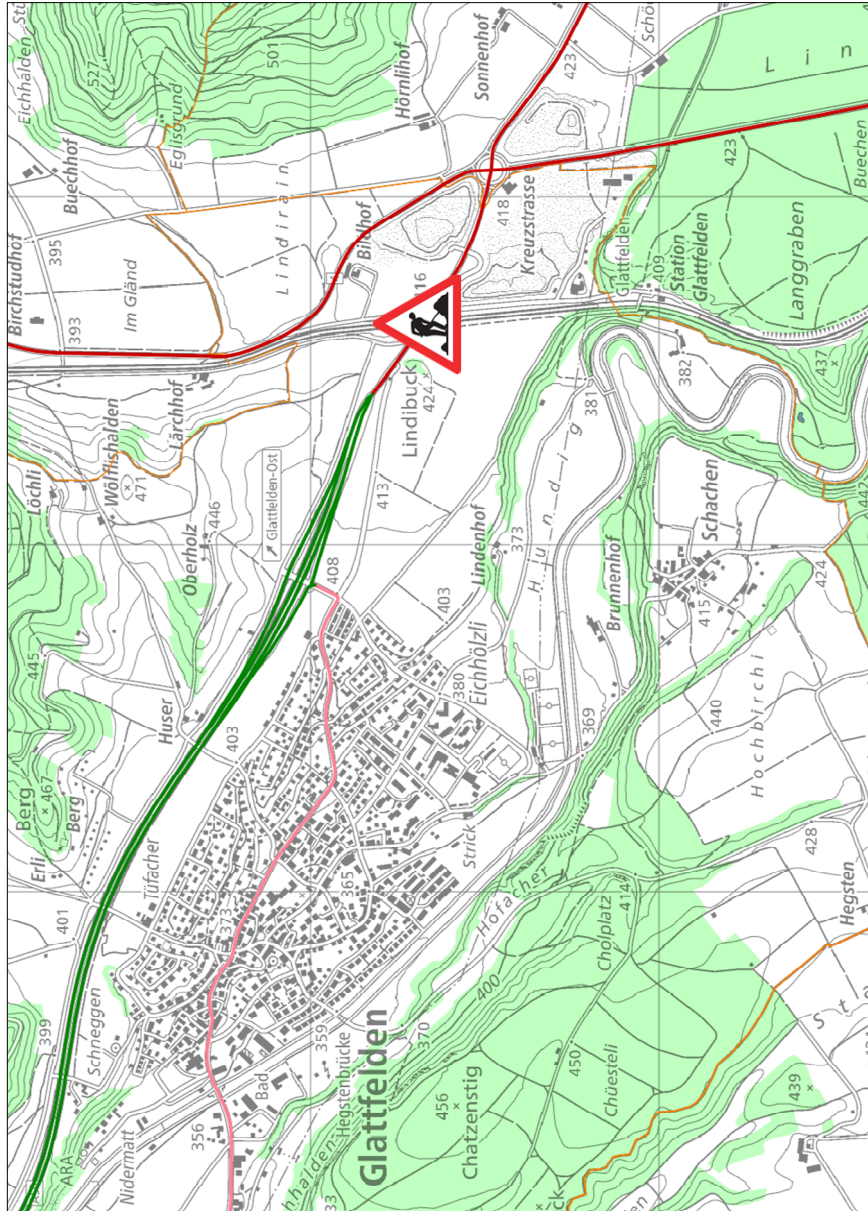
Projektieren und Realisieren

Michael Moll, Projektleiter

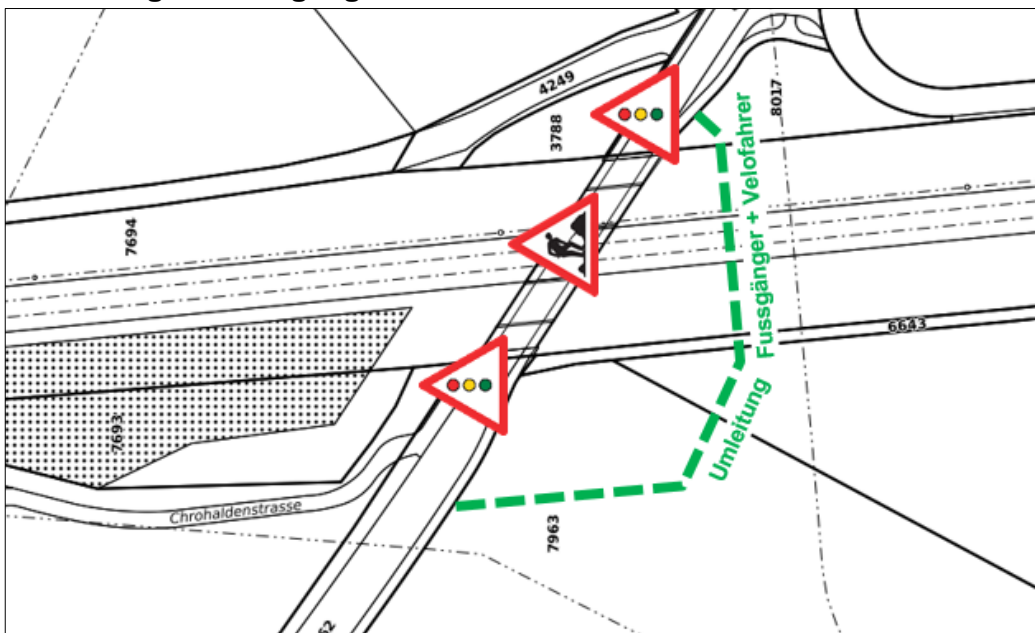




Übersichtsplan



Umleitung für Fussgänger und Velofahrende





11 Fragen – 11 Antworten

Weshalb ist die Brücke in so einem schlechtem Zustand?

Beim planmässigen Rückbau des nördlichen Trottoirs wurde festgestellt, dass die Brückenplatte in der Mitte praktisch durchgehend gerissen und ohne Verbund ist. Das heisst, die Betonplatte war in eine obere und in eine untere Hälfte ganzflächig getrennt. Zudem erfolgten Wasseraustritte bei den Stützen, als man auf der Brückenplatte mittels Hochdruckwasser Beton abgetragen hat. Aufgrund dieser Beobachtungen musste man davon ausgehen, dass wesentliche Teile der Tragkonstruktion entsprechend verklüftet oder gerissen sind.



Die Ursache für diese Schädigung liegt darin, dass der Beton beim damaligen Bau in mehreren Schichten eingebracht wurde und nach dem Einbringen zu wenig gestampft bzw. verdichtet wurde. Dies erklärt den fehlenden Verbund der einzelnen Betonschichten und die entstandenen Risse und Klüfte.

Welche Massnahmen mussten getroffen werden?

Aufgrund oben genannten Fakten erfolgten weitere Untersuchungen am Bauwerk. Diese ergaben, dass die bestehende Brückensubstanz den künftigen Anforderungen nicht genügt und somit nicht mehr zu retten ist. Deshalb beschloss das kantonale Tiefbauamt, den gesamten Überbau und die Stützen inklusive deren Fundamente komplett zu ersetzen. Ursprünglich war lediglich eine Verstärkung und Instandsetzung vorgesehen gewesen.

Weshalb wurde der schlechte Zustand der Brücke nicht früher erkannt?

Die 2012 erfolgte Überprüfung der rund 80-jährigen Brücke wurde gemäss den üblichen Standards durchgeführt. Der von der Schädigung betroffene Kernbeton ist üblicherweise von sehr guter Qualität und wurde demzufolge nicht genauer untersucht. Man durfte auch davon ausgehen, dass eine 40 cm starke Betonplatte in einer Schicht eingebracht wurde. Dies war leider nicht der Fall.

Weshalb wird die neue Brückenplatte in zwei Etappen betoniert?

Die neue Brückenplatte muss in zwei Etappen in der Höhe betoniert werden, weil in diesem Bereich die untenliegende Abstützung durch das Lehrgerüst lediglich auf die Belastung der ursprünglich geplanten Instandsetzung und Verstärkung dimensioniert ist. Eine Verstärkung des Lehrgerüsts ist aufgrund der Platzverhältnisse unter der Brücke und der Nähe zu den Geleisen der SBB zu zeitkritisch und unverhältnismässig.

Weshalb braucht es überhaupt Vollsperrungen?

Die Vollsperrungen sind für die Betonieretappen am Brückenüberbau erforderlich. Es gilt sicherzustellen, dass der frisch eingebrachte Beton während der ersten Erhärtungsphase keine schädigenden Schwingungen und Vibrationen erfährt. Strassenverkehr wäre da sehr ungünstig und würde zu entsprechender Mikrorissbildungen im neuen Beton führen. Es sind noch drei Vollsperrungen für das Betonieren ausstehend. Der Einbau des Deckbelages erfordert voraussichtlich eine vierte und letzte Vollsperrung.



11 Fragen – 11 Antworten

Weshalb ist eine einspurige Verkehrsführung mit Lichtsignalanlage erforderlich?

Einerseits braucht es auf der Brücke Platz für die Bauarbeiten, andererseits lässt die festgestellte Schädigung der Brücke den zweisepurigen Verkehr aus Gründen der Tragfähigkeit gar nicht mehr zu.

Weshalb wurde für den motorisierten Verkehr kein Brückenprovisorium erstellt?

Hätte man von Beginn weg gewusst, dass praktisch die gesamte Brücke ersetzt werden muss, wäre ein Brückenprovisorium gerechtfertigt gewesen. Nachträglich ein Provisorium zu bauen, hätte eine weitere Verzögerung zur Folge. Dies wiederum wäre nicht mehr mit den bald beginnenden Bauarbeiten für den Vierspur-Ausbau der Schaffhauserstrasse im Hardwald und dem Ausbau des Kreisels Chrüzstrasse zu vereinbaren gewesen.

Weshalb wurde das Lichtsignal zwischen Weihnachten und Neujahr nicht aufgehoben?

Um die Tragsicherheit der Brücke sowie die Absturz- und Verkehrssicherheit zu gewährleisten, wären provisorische Massnahmen erforderlich gewesen, welche für diese kurze Dauer unverhältnismässig gewesen wären.

Weshalb hat am Anfang das Lichtsignal nicht richtig funktioniert?

Die Lichtsignalanlage hatte unmittelbar nach Inbetriebnahme innert weniger Tage dreimal eine Funktionsstörung, was zu Rückstaus geführt hatte. Grund dafür waren Stromunterbrüche, weshalb die Anlage automatisch auf den Notbetrieb umschaltete. Im Notbetrieb ist die Anlage aber nicht in der Lage, das in den Stosszeiten auftretende Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Die Interventionszeit bei künftigen Fehlermeldungen wurde durch organisatorische Massnahmen reduziert.

Weshalb erfolgt die Umleitung bei Vollsperrung über Neerach und Höri?

Grundsätzlich erfolgen Umleitungen im Zusammenhang mit Strassenbauvorhaben des Kanton Zürich immer über Kantonsstrassen. Die Umleitung wird nicht über Hochfelden signalisiert, da die Durchfahrtsbreiten in Hochfelden für den Mehrverkehr nicht geeignet sind.

Weshalb dürfen die Pferde die provisorische Rad- und Gehwegbrücke nicht passieren?

Die Bewilligungsfähigkeit eines provisorischen Steges über die Geleise der SBB, welcher mit Pferden überquert werden darf, ist nicht gegeben. Die provisorische Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr ist deshalb nicht für Pferde dimensioniert.