



Kanton Zürich
Baudirektion

220 Jahre Tiefbauamt Kanton Zürich

Die Jahre 2003–2023

Inhalt

	Vorwort	3
	Politische Grosswetterlage	4
	Menschen und Persönlichkeiten	5
2003	Im Zeichen des 200-Jahr-Jubiläums	6
2004	Tropfen statt stopfen am Gubrist	8
2005	Durchstich beim Uetlibergtunnel	10
2006	Zerreissprobe im TBA	12
Schwerpunktthema	Politische Irrungen und Wirrungen	14
2007	Die Aufteilung funktionierte nicht	16
2008	Bund übernahm die Nationalstrassen	18
2009	Eröffnung der Westumfahrung	20
Schwerpunktthema	Die lange Geschichte einer kurzen Autobahn	22
2010	Mini-Autobahn im Weinland eröffnet	26
2011	Rege Sanierungs- und Bautätigkeit	28
2012	Mehr Sicherheit auf den Strassen	30
Schwerpunktthema	«Sicherheit hat höchste Priorität»	32
2013	2226 Fussgängerstreifen überprüft	35
2014	Seeuferweg ausgezeichnet	37
2015	Innovative Busspur und Beleuchtung	39
2016	Test mit lärmarmen Belägen	41
2017	Spektakuläre Brückenbauten	43
2018	Ein «Watt d'Or» für EKZ und TBA	45
2019	Reorganisation	47
2020	Spatenstich A4 Obfelden/Ottenbach	49
2021	Die Projektentwicklung kehrte zurück	51
2022	Digitalisierung auf dem Vormarsch	53
2023	Neue Velostandards und ein Abschied	55
Ausblick	«Das TBA ist fit für die nächsten 20 Jahre»	57
Interview	«Wer gewinnen will, muss auch verlieren können»	61

Vorwort



Die Geschichte des kantonalen Tiefbauamts zu kennen, hilft uns in unserer täglichen Arbeit, die Ausgangslage besser zu verstehen und für jede Aufgabe die bestmögliche Lösung zu finden.

Klima, Biodiversität, Naturgefahren, Landschaftsschutz, Wildtierkorridore, Kleintierdurchlässe, Fruchtfolgeflächen, Lärmschutz, Temporegime, Strassenraumgestaltung, Ausbau der Velo- und ÖV-Infrastruktur, Engpassbeseitigungen, Instandhaltung, Kreislaufwirtschaft, Anwohnende, Verkehrsteilnehmende, Grundeigentümer, Finanzen oder Fachkräftebedarf – das sind nur einige der zahlenreichen, zum Teil widersprüchlichen Ansprüche und Interessen, die wir in unserer Arbeit vereinen oder berücksichtigen müssen. Das erfordert Kompromissbereitschaft und Verständnis auf allen Ebenen. Sonst droht der Stillstand und Gerichte entscheiden, ob und was gebaut werden darf.

Das Tiefbauamt behauptet sich seit 1803 in einem anspruchsvollen Spannungsfeld. Aufgrund der Herausforderungen und der teilweise unterschiedlichen Interessen kommt dem «Wie?» grosse Bedeutung zu: Wie gehen wir auf unsere Partner zu? Wie kommunizieren wir? Wie gehen wir miteinander um?

Weil dies so wichtig ist, haben wir unsere Werte aktualisiert. Gemeinsam anpacken. Gemeinsam gestalten:

- Wir denken mit.
- Wir reden Klartext.
- Wir sind ein Team.
- Wir zeigen Respekt.
- Wir kommen ans Ziel.
- Wir bleiben offen.

Zum 200-Jahr-Jubiläum veröffentlichte das kantonale Tiefbauamt eine Hochglanzbroschüre, die den Weg von den ersten Trampelpfaden im Kanton Zürich bis zur Autobahn dokumentiert. Um daran anzuknüpfen, haben wir zum 220-Jahr-Jubiläum mit diesem digitalen Rückblick die vergangenen zwei Jahrzehnte in Wort und Bild zusammengefasst.

Darin sind neben den wichtigsten Projekten und Bauten die Innovationen und kontinuierlichen Verbesserungen thematisiert, aber auch die politisch aufgezwungenen Veränderungen.

Ich bedanke mich bei allen Mitarbeitenden und langjährigen Weggefährtinnen und Weggefährten für die konstruktiven Auseinandersetzungen und Dialoge und die stets lösungsorientierte Zusammenarbeit über die Direktionsgrenzen hinweg.

Meinem Nachfolger Andreas Angehrn und dem ganzen Tiefbauamt wünsche ich viel Freude und Erfolg bei der Arbeit und vor allem gute Gesundheit.

Felix Muff

Kantonsingenieur 2008–2023



Die Broschüre «200 Jahre Tiefbauamt Kanton Zürich» aus dem Jahr 2003 als PDF finden Sie hier.

Politische Grosswetterlage

- 2001** Die Terroranschläge vom 11. September 2001 und ihre Folgen hatten tiefgreifende Auswirkungen auf die internationale Politik und die globale Sicherheit.
- 2002** Die Schweiz stimmte dem UNO-Beitritt zu und das Freizügigkeitsabkommen zwischen der Schweiz und der EU wurde rechtsgültig.
- 2005** Im Februar trat das Kyoto-Protokoll zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen in Kraft.
- 2008** Das Schengen-Abkommen, in dem die Schweiz Mitglied ist, wurde formell und operativ gültig.
- 2016** Brexit-Referendum: Die Entscheidung der Britinnen und Briten, die EU zu verlassen, veränderte die politische Landschaft in Europa.
- 2020** Die COVID-19-Pandemie führte zu einer globalen Gesundheitskrise mit politischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen auf der ganzen Welt.
- 2022** Der seit der Annexion der Krim 2014 schwelende Konflikt zwischen Russland und der Ukraine eskalierte im Februar in einem Angriffskrieg gegen die Ukraine.

Menschen und Persönlichkeiten

Baudirektorinnen und Baudirektoren



Dorothee Fierz
Mai 1999 bis Mai 2006



Ursula Gut
August 2006 bis Mai 2007



Markus Kägi
Mai 2007 bis Mai 2019



Martin Neukom
Mai 2019 –

Kantonsingenieure



Georg Pleisch
Juni 1993 bis November 2004



Felix Muff (a.i.)
Dezember 2004 bis
Februar 2005



Thomas Kieliger
März 2005 bis November 2006



**Markus Traber
(a.i.)**
November 2006 bis Juni 2008



Felix Muff
Juni 2008 bis Mai 2023



Andreas Angehrn
Juni 2023 –

Im Zeichen des 200-Jahr- Jubiläums

«**Ihri Strass – öisi Buez**» lautete das Motto, unter dem das Tiefbauamt des Kantons Zürich sein 200-jähriges Bestehen feierte. Es war am **8. Juni 1803** auf Geheiss des «Kleinen Rats», dem Vorläufergremium des Regierungsrats, als «Weg- und Strasseninspektorat» gegründet worden. Zum Auftakt des Jubiläums pflanzten **Kantonsingenieur Georg Fleisch** und TBA-Mitarbeitende am 8. April 2003 beim Informationspavillon Filderen an der Autobahnbaustelle Zürich-West **200 Bäume und Büsche** aus dem eigenen Forstpflanzgarten Finsterloo. Die Pflanzaktion war auch der Start einer **Informationsserie** mit Besichtigungen, die bis Ende Jahr einen Blick hinter die Kulissen des TBA gewährten. Im Juni feierten die Mitarbeitenden das Jubiläum mit einem grossen Fest in Dübendorf.

Infolge der starken Zunahme der Kapitalfolgekosten aus Nationalstrassen-Grossinvestitionen mussten für die Jahre 2003 bis 2007 **grundlegende Verzichtsmassnahmen eingeleitet** werden. So wurde zum Beispiel der bauliche Staatstrassenunterhalt gegenüber 2002 um rund 20 Mio. Franken bzw. um 37 Prozent gekürzt, was der wirtschaftlichen Leistungserbringung und Nachhaltigkeit zuwiderlief.

Nichtsdestotrotz beschloss der Regierungsrat, die im Rahmen der Ende 2002 festgelegten «Strategie Hochleistungsstrassen HLS 2025/30» die Planung von **Ergänzungen am Netz der Haupt- und Hochleistungsstrassen auf Zürcher Stadtgebiet** (Stadttunnel und Verkehrsplanung Zürich-West) gemeinsam mit der Stadt Zürich voranzutreiben.

2003 beschäftigte das TBA **550 Mitarbeitende** und war verantwortlich für **174 Kilometer Nationalstrassen, 1385 Kilometer Staatsstrassen und 4715 Kilometer Rad-, Reit-, Fuss- und Wanderwege**.

Weitere wichtige Ereignisse im 2003

- Der erste **Durchschlag beim Üetlibergtunnel** für die Westumfahrung erfolgte am 20. Februar nach zweijähriger Bauzeit.
- Am 6. Mai fand beim **Aescher** an der N20 ein weiterer Durchstich für einen der Tunnel der Westumfahrung statt.
- **Freigabe der Hauptarbeiten an der N4** im Knonaueramt durch den Bundesrat. Am 2. Juni erfolgte der Baustart am Islisbergtunnel.
- **Sanierung des Milchbuck-tunnels** ab Juli für 9 Mio. Franken. Zeitgleich wurden die elektrischen Einrichtungen und Signalisationen erneuert.
- Aus Anlass des UNO-Jahres des Süsswassers wurde in Stäfa ein **300 Meter langes neues Teilstück des Zürichseewegs** gebaut.
- Ein verlängertes Wochenende vom 19. bis 21. September reichte, um in Rümlang einen Kreisell komplett zu sanieren. Entstanden ist der **erste Betonkreisell der Schweiz**.
- Auf den Winter wurde gemeinsam mit den Kantonen Glarus, Schwyz und St. Gallen ein **Glatteis-Frühwarnsystem** mit 58 Messstellen installiert.
- Der «**Info-Pavillon Brunau**» für die Nationalstrassen und Bahn 2000 (SBB) wurde Ende Jahr **aufgehoben**.

Die Mitarbeitenden feierten im Juni das 200-Jahr-Jubiläum mit einem grossen Fest.



In Rümlang wurde innerhalb eines Wochenendes der erste Betonkreis der Schweiz gebaut.



Tropfen statt stopfen am Gubrist

Nach 17 Jahren im Tiefbauamt, sechs davon als Strasseninspektor und elf als Kantonsingenieur, verabschiedete sich **Georg Pleisch** im November in den Ruhestand. Er war «Mit Leib und Seele Strassenbauer» titelte die Neue Zürcher Zeitung: «Ein Praktiker, der unruhig wurde, wenn er tagelang nicht aus dem Büro kam.» Während Pleischs Amtsdauer baute das TBA **für rund 5 Mia. Franken Strassen**. Als Glanzpunkt seiner Karriere bezeichnete er die Westumfahrung der Stadt Zürich und die N4 durch das Knonauer Amt, die sich im Bau befanden. Bis sein Nachfolger **Thomas Kielinger** am 1. März 2005 die Stelle als neuer Amtschef antrat, übernahm der Stv. Kantonsingenieur **Felix Muff** die interimistische Amtsleitung.

Im April wurde am Islisberg die **Tunnelbohrmaschine in Betrieb genommen**. Der **Islisbergtunnel ist mit 4,95 km der längste Tunnel der Westumfahrung**. Er macht rund 40 Prozent der gesamten N4 im Knonaueramt aus und stellt die direkte Verbindung der Innerschweiz mit dem Grossraum Zürich sicher.

Die Umsetzung des **«Sanierungsprogramms 04»** und der damit verbundene Personalabbau erforderten ein hohes Engagement der Führungskräfte in der Baudirektion. Dank betrieblicher Optimierungen und Restrukturierungen konnten **17 Mio. Franken in den Strassenfonds** eingelegt werden. Dadurch war es möglich, dass neben der Lückenschliessung auf dem Hochleistungsstrassennetz **zwei zusätzliche Schwerpunkte geschaffen** werden konnten: Umfahrungen für exponierte Ortschaften und die optimale Bewirtschaftung der vorhandenen Strassenkapazität.

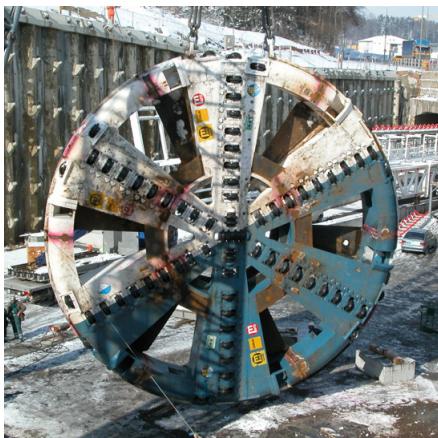
2004 realisierte das TBA **82 Bauvorhaben für rund 41 Mio. Franken**, die hauptsächlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitrugen. Mit **18 erstellten Radwegen** wurde der Voranschlagsbetrag von 7,1 Mio. Franken ausgeschöpft. Auf den Nationalstrassen waren an **2454 Baustellentagen** Fahrstreifenreduktionen nötig, wobei rund ein Viertel auf die Nachtzeit fiel.

Weitere wichtige Ereignisse im 2004

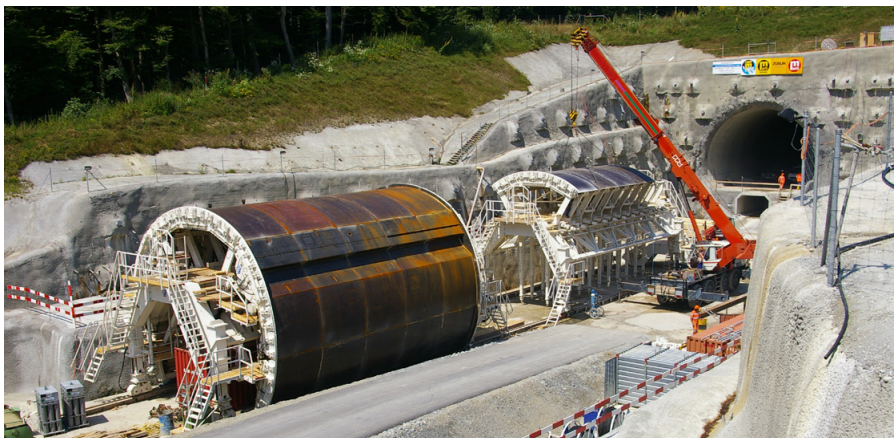
- **Verkehrslenkung A1 Limmattal-Gubrist: «Tropfen statt stopfen»**. Infolge des Mehrverkehrs vor dem Gubrist nach der Inbetriebnahme der dritten Röhre am Baregg-Tunnel wurde erstmals in der Schweiz ein verkehrsabhängiges «Tropfenzähler»-Regelungssystem für die Autobahnzufahrten eingerichtet. Der Start war am 21. September.
- Flughafenautobahn A51, **Überdeckung Opfikon: Eröffnung am 3. September**. Der Tagbautunnel von rund 600 Metern Länge wurde nach dreijähriger Bauzeit dem Verkehr übergeben. Die Verkehrssicherheit und die Lärmsituation für die Anwohnenden konnten markant verbessert werden.
- **Autobahnanschluss A1, Neugut: Abschluss der Ausbauten**. Auf der Überlandstrasse wird fortan der öffentliche Verkehr bevorzugt.
- Im Hinblick auf das Projekt Glattalbahn wurde in Dübendorf zwischen dem 12. Juli und dem 20. Dezember die Leistungsfähigkeit der **Sonnental-Kreuzung ausgebaut**. Die Zürich-, die Ring- und die Gockhauserstrasse verfügen seither über drei Fahrspuren.



Kantonsingenieur Georg Pleisch wurde von seinem interimistischen Nachfolger Felix Muff in den Ruhestand verabschiedet.



Am Islisbergtunnel wurde Anfang April die Tunnelbohrmaschine in Betrieb genommen.



Zur Verkehrslenkung wurde am Gubrist erstmals in der Schweiz ein «Tropfenzähler»-Regelungssystem für die Autobahnzufahrten eingerichtet.

Durchstich beim Uetlibergtunnel

Der harte Winter 2004/2005 stellte **den betrieblichen Unterhalt vor grosse Herausforderungen**. Die Schweizer Rheinsalinen konnten den Salzverbrauch von 15664 Tonnen nur knapp decken. Trotzdem bewältigte das Strasseninspektorat alle Winterdienstesätze auftragskonform.

Die Tunnelbohrerweiterungsmaschine mit dem grössten Durchmesser der Welt durchstach den **Uetlibergtunnel** im Vollprofil. Die **«Röhre Basel»** war somit auf der gesamten Länge mit einem Durchmesser von 14,4 m erstellt. Der 4,4 km lange Uetlibergtunnel ist das Schlüsselbauwerk der Westumfahrung Zürich. «Mit der Westumfahrung besitzen wir endlich die Verbindung, mit der wir den Verkehr um die Stadt Zürich herumführen können; und das zugunsten der Mobilität und der Bevölkerung», sagte Baudirektorin Dorothee Fierz anlässlich der **Durchstichfeier am 1. Februar**.

Im Berichtsjahr **überprüfte das TBA seine Baustandards** und erarbeitete, wo angezeigt, erste Vorschläge für eine zeitgemässe Anpassung. Ausserdem warf die Neuausrichtung des Tiefbauamts unter dem Projektnamen «TBA 2010» seine Schatten voraus.

Betriebliche Optimierungen, aber auch Mehrerträge durch Landverkäufe sowie bei den Treibstoffzöllen und der LSVA ermöglichten **die Einlage von 33 Mio. Franken in den Strassenfonds, der damit einen Bestand von 69 Mio. Franken aufwies**. Damit wurden die Voraussetzungen geschaffen für den Ausbau leistungsfähiger Verkehrsverbindungen und notwendiger Umfahrungen.

2005 wurden **66 Bauvorhaben für 40 Mio. Franken realisiert**. **Mit 16 erstellten Radwegbauten** wurden von den budgetierten 13 Mio. Franken nur 8,1 Mio. Franken beansprucht, da fünf Objekte wegen Einsparungen und Verzögerungen nicht begonnen werden konnten. Im baulichen Unterhalt konnte eine leichte Zustandsverbesserung durch 53 Kilometer Belagssanierungen auf Staatstrassen erreicht werden. Dafür standen 36 Mio. Franken zur Verfügung.

Weitere wichtige Ereignisse im 2005

- Im Januar wurde ein **neues Beleuchtungsreglement für Staatsstrassen** in Kraft gesetzt. Damit war die Gleichbehandlung aller Gemeinden und Privaten gewährleistet.
- Am 1. März übernahm der 44-jährige ETH-Bauingenieur **Thomas Kieliger** die Leitung des TBA.
- Um die Verkehrssicherheit auf der nicht richtungsgetrenten **Forchstrasse** zu erhöhen, wurde die Hochleistungsstrasse ab 14. März (bis Herbst 2006) saniert und im Abschnitt Forch bis Egg durch eine Mittelleitschranke getrennt.
- Auf der N4, Filderen-Knonau, erfolgte am 21. April nach 54 Wochen der **Durchstich der 4,95 km langen Weströhre am Islisbergtunnel**. In der Oströhre wurden 2000 Meter aufgefahren.
- Auf der A1 zwischen dem Anschluss Dietikon und Oberengstringen wurden **Lärmschutzbauten** realisiert. Dank gekrümmter Wandelemente fielen die Lärmschutzwände weniger hoch aus und Glasteile liessen sie weniger wuchtig erscheinen.
- Für **die Einhausung Schwamendingen** wurde die Kostenverteilung zwischen Bund (115 Mio.), Kanton (51 Mio.) und Stadt Zürich (40 Mio.) festgelegt. Bericht und Antrag wurden dem Kantonsrat Anfang November unterbreitet.
- Am 2. November sprach **Strasseninspektor Felix Muff am usic-Forum** über die «Unterhaltsfreundliche Gestaltung von Strassenanlagen».
- Abschluss des Einspracheverfahrens für den Ausbau der **«Mini-Autobahn» Andelfingen-Flurlingen**.



Durchstich-Feier beim 4,4 km langen Uetlibergtunnel, dem Schlüsselbauwerk der Westumfahrung.



Kurz nach dem Uetliberg erfolgte zudem auch der Durchstich am Isisberg.



Zerreissprobe im TBA

Ein turbulentes Jahr für das TBA. Erst bekam das Amt per 3. Januar **eine neue Organisationsstruktur**. Die bisherigen Abteilungen Staatsstrassen, Brücken und National- und Hauptstrassen wurden in einer Abteilung zusammengelegt. Diese sollte fortan unter dem Namen **«Projektieren + Realisieren»** sämtliche Strassenbauprojekte betreuen. Neu geschaffen wurde **eine Abteilung Verkehrsmanagement**.

Dann beschloss die Regierung Anfang März, die **politische Verantwortung für den Gesamtverkehr in der Volkswirtschaftsdirektion** zu konzentrieren. Dafür wechselten per 15. Mai 65 Mitarbeitende des TBA ins Amt für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion. **Die Neuordnung der Schnittstellen führte zu einem offenen Streit zwischen der Baudirektorin Dorothee Fierz und Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer**. Es folgte, was Regierungspräsidentin Verena Diener diplomatisch als «eine ausserordentlich schwierige Zeit, politisch und menschlich» bezeichnete. Sie führte am 4. Mai zum **Rücktritt von Baudirektorin Dorothee Fierz** (siehe Seite 14).

Kantonsingenieur **Thomas Kieliger** wechselte in die Volkswirtschaftsdirektion, wo er die Organisationseinheit «Verkehr und Infrastruktur Strasse» mit dem Amt für Verkehr zusammenführen sollte. Bereits im November trat er aber wieder von seiner Funktion zurück. Sein ehemaliger Stellvertreter **Felix Muff wurde zum Leiter des TBA befördert**. Das «neue» TBA war zuständig für Ausführungsprojekte, Bau, Unterhalt und Werterhalt der Strassen, ebenso blieb die Projektleitung der Tiefbauarbeiten für die Glattalbahn sowie die Westumfahrung.

Trotz der Turbulenzen gab es im TBA auch Grund zum Feiern: Am 3. Juli konnte ein weiterer Teil der Westumfahrung zwischen **Urdorf Süd und dem Anschluss Birmensdorf dem Verkehr übergeben werden**. Zuvor, vom 30. Juni bis zum 2. Juli, feierte Birmensdorf die Entlastung von einem Teil des Durchgangsverkehrs mit einem Volksfest, dem **«Birmi Tunnelfäscht»**. An der offiziellen Einweihung nahm auch der damalige Verkehrsminister und **Bundespräsident Moritz Leuenberger** teil.

Im Berichtsjahr wurden **Belagssanierungen auf 54 Kilometern Staatsstrassen** durchgeführt. Im **betrieblichen Unterhalt** konnten die Kosten um 2000 Franken pro Kilometer reduziert werden.

Weitere wichtige Ereignisse im 2006

- **Der extreme Schneefall** am 5. März war eine Herausforderung für den Unterhaltsdienst.
- Ende März begannen mit Blick auf die Teileröffnung Birmensdorf der Westumfahrung die **Instandsetzung des Autobahnabschnitts Limmattalerkreuz bis Urdorf Süd** sowie Strassensanierungen im Reppischtal.
- N4, Uetliberg Ost – Filderen: Am 18. Mai konnte der **Grossdurchstich der «Röhre Chur»** gefeiert werden.
- Am 9. Juli wählte das Volk die Küssnachtin **Ursula Gut als Nachfolgerin der zurückgetretenen Baudirektorin Dorothee Fierz**.
- N4, Filderen – Knonau: Am 12. Juli wurde die **zweite Tunnelröhre am Islisbergtunnel durchstochen**.
- Das TBA setzte auf Zürcher Autobahnen **die ersten Warnschwellen der Schweiz** ein. Diese «Andreasschwellen» (siehe Seite 32) machen unachtsame Fahrerinnen und Fahrer auf Baustellen aufmerksam.
- Am 24. Oktober wurde der neu ausgebaute **Werkhof Irgenhausen in Pfäffikon eingeweiht**. In der Folge konnte der Werkhof Uster aufgehoben und verkauft werden.



Birmensdorf feierte die Entlastung vom Durchgangsverkehr mit einem dreitägigen Volksfest, dem «Birmi Tunnelfäscht».



Verkehrsminister Moritz Leuenberger, Regierungsrätin Rita Fuhrer und der Birmensdorfer Gemeindepräsident Jakob Gut eröffneten das erste Teilstück der Westumfahrung.

**Verfehlte
Reorganisation
im Bereich
Gesamtverkehr**

Politische Irrungen und Wirrungen

Manchmal irrt die Regierung: Die 1996 beschlossene und 2006 vollzogene Strukturbereinigung im Bereich Gesamtverkehr führte zu einem politischen Eklat und scheiterte mit Getöse. Zwar wurde die Reorganisation wieder rückgängig gemacht, die Auswirkungen waren im TBA aber lange spürbar.

Schweizweite Schlagzeilen, hochkochende Emotionen und der erste Rücktritt eines Zürcher Regierungsratsmitglieds seit 70 Jahren: Wohl noch nie zuvor hatte eine Reorganisation in der Verwaltung für eine solche Aufruhr gesorgt. Amtschef Felix Muff war 2006 mittendrin im Geschehen, das er nachträglich als «den vermutlich grössten Einschnitt beim TBA» bezeichnete.

Was war geschehen? Bereits zehn Jahre zuvor – Felix Muff war damals noch Strasseninspektor der Stadt Winterthur – hatte der Regierungsrat im Rahmen einer Verwaltungsreform beschlossen, die Gesamtplanung für den Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion zu übertragen. Er versprach sich davon eine «klare Kompetenzzuordnung und effizientere

Um die Zuständigkeiten im Tiefbauamt entbrannte zwischen Rita Fuhrer (links) und Dorothee Fierz ein Streit.
Foto: Keystone



Abläufe». Im August 2005 wurde der Entscheid gefällt und am 1. März 2006 bestimmte der Regierungsrat, welche Abteilungen per 15. Mai vom TBA ins Volkswirtschaftsdepartement wechseln mussten. Betroffen waren 65 Mitarbeitende.

Unschöner Streit um Kompetenzen

Zwischen Baudirektorin Dorothee Fierz und Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer entbrannte ein Streit um die Zuständigkeiten, der teilweise öffentlich ausgetragen wurde. Entnervt vom «Kleinkrieg» wollte Fierz ihrer Rivalin gleich das ganze TBA überlassen. Auf einen entsprechenden Antrag trat der Regierungsrat Ende April aber nicht ein. Als darauf bekannt wurde, dass den Medien interne Dokumente zugespielt wurden,

Verfehlte Reorganisation im Bereich Gesamtverkehr

verlor Fierz den letzten Rückhalt in ihrer Partei. Sie trat am 4. Mai per sofort zurück und beendete ihre politische Karriere. Rund zwei Jahre danach erfuhr sie eine (zu) späte Genugtuung: Dorothee Fierz und drei mit ihr angeklagte Chefbeamte, darunter Felix Muff, wurden vom Vorwurf der Amtsgeheimnisverletzung freigesprochen. «Das war eine sehr belastende Zeit», erinnert sich der TBA-Chef.

Die Regierung setzte derweil die Aufteilung des TBA unbeirrt fort, was dazu führte, dass halfertige Projekte verschoben wurden und Doppelspurigkeiten sowie Unklarheiten über Zuständigkeiten entstanden. Ausserdem beschwerten sich die Gemeinden über die komplizierten neuen Strukturen. Im November 2007 verkündeten Rita Fuhrer und der neue Baudirektor Markus Kägi deshalb, dass die Neuverteilung der Aufgaben teilweise wieder rückgängig gemacht werde. 2008 kehrte die Projektierung der Strassenprojekte zurück ins TBA und mit ihr 30 Mitarbeitende. Auch der Posten des Kantonsingenieurs wurde wieder im TBA angesiedelt, wie das in den anderen Kantonen auch üblich ist. Markus Traber hatte die Funktion nach dem Abgang von Thomas Kieliger im November 2006 interimistisch im Volkswirtschaftsdepartement ausgeübt. Am 17. Juni 2008 ernannte der Regierungsrat TBA-Leiter Felix Muff zum neuen Kantonsingenieur.

Projektentwicklung kehrte 2021 zurück

Danach dauerte es nochmals 13 Jahre, bis die missglückte Reorganisation definitiv korrigiert war: 2021 kehrte auch die Projektentwicklung wieder ins TBA zurück. «Das bedeutet, dass das TBA wieder alleiniger Ansprechpartner für alle Belangen der Gemeinden bei kantonalen Strassen sowie bei Wander- und Radwegen ist», erklärt Felix Muff.

Regierungspräsidentin Verena Diener (l.) und Baudirektorin Dorothee Fierz nahmen am 4. Mai 2006 Stellung zum Rücktritt von Fierz.
Foto: Keystone



Die Aufteilung funktionierte nicht

2007 war ein Wahljahr. **Ursula Gut**, die erst vor acht Monaten für die im Streit zurückgetretene **Dorothee Fierz** gewählt wurde und wieder etwas Ruhe in die Baudirektion brachte, erzielte ein Glanzresultat. Bei der Neukonstituierung am 21. Mai kam es zu einer Direktionsrochade. Ursula Gut wechselte in die Finanzdirektion und der neue gewählte **Markus Kägi wurde neuer Baudirektor**.

Nachdem die Verantwortung für die Planung und Projektierung im Vorjahr vom Regierungsrat in die Volkswirtschaftsdirektion vorschoben worden war, **zeigte sich operativ, dass die Aufteilung «nicht optimal» war**, wie Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer zugeben musste. Nicht nur die Mitarbeitenden seien mit den komplizierten neuen Strukturen schlecht zurechtgekommen, auch die Gemeinden hätten deswegen reklamiert. Sie kündigte deshalb im November an, die **Reorganisation teilweise wieder rückgängig zu machen** (siehe Seite 14).

Die Vorbereitungsarbeiten für die neue **Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen bei den Nationalstrassen** per 1. Januar 2008 gestalteten sich aufwendig. **Das TBA offerierte dem Bund seine Leistungen** für den Unterhalt und Betrieb der Autobahnen.

Nach dem Wechsel von 65 Mitarbeitenden in die Volkswirtschaftsdirektion arbeiteten per 31. Dezember 2007 **410 Personen im TBA**, davon waren 368 männlich und 42 weiblich, 37 Personen arbeiteten Teilzeit. **Die Lohnsumme betrug rund 36,5 Mio. Franken.**

Weitere wichtige Ereignisse im 2007

- Am 19. März begannen die Vorarbeiten für die **Instandsetzung der Autobahnabschnitte zwischen dem Anschluss Othringen und der Grenze zum Kanton Thurgau** auf der A1 und der A7. Das Projekt kostete 250 Mio. Franken und dauerte bis 2010.
- Im Frühling wurde der **Röhrliobel-Wanderweg** zwischen Kollbrunn und Unterschlatt nach einem Erdbeben im Herbst 2006 von Mitarbeitenden des TBA **wiederhergestellt**.
- Ende Juni war die in enger Kooperation mit der Stadt Zürich erstellte **einheitliche Signalisation von 600 Kilometern Velowegen im Kanton** abgeschlossen. 15 regionale Velorouten wurden mit roten Wegweisern ausgeschildert.
- Ex-Baudirektorin **Dorothee Fierz** und drei ihrer ehemaligen Chefbeamten, darunter TBA-Chef **Felix Muff**, verletzten das Amtsgeheimnis nicht: Sie wurden am 20. Dezember **freigesprochen**.



Markus Kägi (Zweiter von rechts) wurde in den Regierungsrat gewählt und übernahm die Baudirektion.

Bund übernahm die Nationalstrassen

Seit dem 1. Januar 2008 ist der Bund als Eigentümer allein für die Planung, den Bau und den Betrieb der nationalen Autobahnen zuständig. «Die Autofahrerinnen und Autofahrer bekamen davon nichts mit. Aber für meine Mitarbeitenden war der Systemwechsel anspruchsvoll», sagte TBA-Chef **Felix Muff**. Die Veränderung führte zu **organisatorischen und gesetzlichen Anpassungen und betraf auch Schlüsselprojekte** wie den Ausbau der Nordumfahrung inklusive dritter Gubiströhre, die Einhausung Schwamendingen und die A4 im Weinland, für die der Bund fortan die Verantwortung übernahm. Für die Fertigstellung der Westumfahrung, N4 Knonaueramt und Umbau Pfingstweidstrasse blieb der Kanton zuständig. Für Unterhalt und Betrieb der Autobahnen schloss der Kanton mit dem Bund eine Leistungsvereinbarung.

Wie im Herbst 2007 angekündigt, **justierte die Regierung ihren Entscheid nach** und verschob die Nahtstelle für den Gesamtverkehr zwischen Bau- und Volkswirtschaftsdirektion wieder. **Die Strassenprojektierung kehrte zurück ins TBA und mit ihr per 1. Juli 30 Mitarbeitende sowie der Titel «Kantonsingenieur», den fortan TBA-Amtschef Felix Muff trug.** Aus der missglückten Umstrukturierung sei der Volkswirtschaft kein Schaden entstanden, antwortete der Regierungsrat auf eine Anfrage aus dem Kantonsrat. Für externe Beraterinnen und Berater seien rund 600 000 Franken ausgegeben worden.

Ausserdem herrschte im Berichtsjahr rege Bautätigkeit. Das Jahrhundertbauwerk Westumfahrung befand sich im Zeitplan und ging mit Riesenschritten in Richtung der Eröffnungen im nächsten Frühling (Uetlibergtunnel) und Herbst (A4 Knonaueramt). Die Brücken, Tunnels und Strassen waren erstellt und die Arbeiten näherten sich sichtbar der Fertigstellung.

Weitere wichtige Ereignisse im 2008

- Im März und April wurden als Teil des neuen Verkehrsinformationssystems grossflächige **Wechseltextanzeigen installiert**, mit denen Verkehrsteilnehmende über Störungen informiert werden können.
- Zwischen dem 1. April und Ende November wurde die **über 50 Jahre alte Brücke** über die Jona im Grundtal in Wald in zwei Etappen ersetzt.
- Am 27. August informierten Kanton und Stadt die Quartierbevölkerung zum **Stand der Einhausung der Autobahn in Schwamendingen**.
- Die letzte Lücke des beliebten, **19 km langen Radwegs rund um den Greifensee** wurde geschlossen: An einem Dorffest Ende August wurde das verbleibende Teilstück der Bevölkerung übergeben.
- Bei den Tiefbauarbeiten für die **Glattalbahn** wurde die zweite Etappe zwischen Thurgauerstrasse und Flughafen fertiggestellt. Sie umfasste die Rohbauarbeiten am Viadukt Glattzentrum sowie Trasseearbeiten im Strassenbereich zwischen Auzelg und Stettbach.
- Um Störungen schneller zu beheben, sollten bis 2012 alle 220 **Lichtsignalanlagen des Kantons** (ohne Zürich und Winterthur) **mit einer Fernüberwachung versehen** werden. Dafür bewilligte der Regierungsrat 5,77 Mio. Franken, die Realisierung begann noch im Berichtsjahr.



Endspurt: Das Jahrhundertbauwerk Westumfahrung befand sich im Zeitplan und ging mit Riesenschritten auf die Eröffnung zu.
Foto: Desair AG



Ausbauarbeiten: In den Tunnels, im Bild der Isisbergtunnel, wurden technische Installationen wie die Lichtsignalanlagen installiert und getestet.

Eröffnung der Westumfahrung

Endlich war es soweit: **Mit der Fertigstellung der Westumfahrung und der A4 im Knonaueramt wurde Schweizer Baugeschichte geschrieben.** Nach zum Teil leidenschaftlichen Auseinandersetzungen, die sich über 30 Jahre hinzogen, konnten die Bauwerke von nationaler Bedeutung in Betrieb genommen werden: Fünf doppelt geführte Tunnel und vier Brücken, Zufahrten, eine Vielzahl von baulichen Vorkehrungen zugunsten des Lärm- und des Gewässerschutzes sowie flankierende Massnahmen in den umliegenden Dörfern machten aus **23,3 Autobahnkilometern ein komplexes und höchst anspruchsvolles Projekt**, das zudem den Kostenrahmen von knapp 4 Mia. Franken erfüllte (siehe Seite 22). Das **grosse «WestFest» zur Eröffnung der Westumfahrung lockte vom 23. bis zum 25. April 150000 Besucherinnen und Besucher an.** Der vergleichsweise schlichte Festakt zur Eröffnung der A4 im Knonaueramt fand am 13. November mit 150 Behördenvertreterinnen und -vertretern statt.

Im Oktober verurteilte das **Bezirksgericht Zürich den Inhaber eines Planungsbüros zu einer bedingten Freiheitsstrafe**, weil er bei Projektierungs- und Bauleitungsarbeiten im Uetlibergtunnel über Jahre **zu viele Arbeitsstunden verrechnete**. Die Deliktsumme von knapp 1,5 Mio. Franken wurde zurückbezahlt. **Das TBA baute danach sein Projektcontrolling aus.**

Nach dem Grossprojekt war vor den nächsten Grossprojekten: Der Regierungsrat befasste sich mit verschiedenen Plänen für einen **neuen Autobahnzubringer bei Ottenbach und Obfelden**. Im Mai entschied er sich für eine Variante, die sich besser in das Landschaftsbild einfügen liess und kostengünstiger realisierbar war. **Die Projektauflage erfolgte im Sommer.** Und im August beschloss der Regierungsrat zudem, **die Planung für eine Umfahrung von Eglisau** wieder aufzunehmen und Varianten zu prüfen.

Weitere wichtige Ereignisse im 2009

- Im Januar beschloss der Regierungsrat, dass die schweizerische **Schall- und Lärmverordnung** in den Städten Zürich und Winterthur von den Stadtbehörden vollzogen wird, in den übrigen Gemeinden von der Baudirektion.
- Ab Mitte August wurde der **Belag der Autobahn A53 zwischen Uster-Nord und Uster-Ost und der Kantonsstrasse durch das Aathal von Uster bis eingangs Wetzikon instandgesetzt.** Ausserdem wurde der erodierende Nagelfluhhang an der Aathalstrasse gesichert.
- Wegen der Sanierung der Aathalstrasse, die als Umleitungsrouten diente, musste der **Einbau der Mittelleitplanke auf der Forchstrasse auf Oktober** verschoben werden.
- Am 27. August **wies das Bundesgericht alle Beschwerden gegen das Projekt Tram Zürich-West sowie den Umbau der Pfingstweidstrasse ab.** Damit konnten die Projekte gemäss dem Willen der Stimmbevölkerung umgesetzt werden.



Rauschendes Volksfest: 150000 Personen feierten während drei Tagen die Eröffnung der Westumfahrung.



Offizielle Eröffnung der Westumfahrung durch (v. l. n. r.) TBA-Amtschef Felix Muff, Baudirektor Markus Kägi und Bundesrat Moritz Leuenberger.



PS-starke Showeinlage: Rennfahrer Neel Jani lenkte einen F1-Boliden des Red-Bull-Racing-Teams durch den Isisbergtunnel.

**Westumfahrung:
Vollendung
eines Jahrhundert-
bauwerks**

Die lange Geschichte einer kurzen Autobahn

2009 war es endlich soweit: Nach jahrzehntelangen Planungs- und Bauarbeiten schlossen die 23,3 Kilometer der Westumfahrung die grösste Lücke im Schweizer Autobahnnetz. Das damals zweitgrösste Verkehrsbauwerk der Schweiz nach der Eisenbahn-Alpentransversale NEAT kostete 4 Mia. Franken und verband den Kanton Zürich mit der Innerschweiz.

«Auf diese Autobahnrohre wartet die ganze Schweiz», titelte der Tages-Anzeiger rund einen Monat bevor die Westumfahrung am 4. Mai 2009 dem Verkehr übergeben werden konnte. Denn: «Die Stadt Zürich ist dann kein Nadelöhr mehr für den Transitverkehr.»

Bevor die ersten Autos durch die Tunnels fuhren, wurde zünftig gefestet. «Über Jahrzehnte wurde diskutiert, manchmal sehr emotional gestritten und gekämpft. Aber jetzt können wir endlich feiern und uns über



Die Umfahrung Birmensdorf entlastet die Gemeinde vom Durchgangsverkehr. Foto: Desair AG

Die grösste Baustelle der Schweiz: 13 Jahre lang wurde am Jahrhundertbauwerk gearbeitet. Foto: Desair AG



die Vollendung der Westumfahrung und bald auch der A4 im Knonaueramt freuen», sagte Kantonsingenieur Felix Muff, der das grosse West-Fest organisierte.

«Tausende von Menschen waren am Jahrhundertbauwerk beteiligt, im Vorder- oder Hintergrund, sichtbar oder unsichtbar, aktiv oder abwartend, freudig oder bangend», erzählt Felix Muff. Die Eröffnung wurde deshalb nicht nur mit einem offiziellen Festakt gefeiert, bei dem Baudirektor Markus Kägi das Bauwerk an die Eidgenossenschaft, vertreten durch Verkehrsminister Moritz Leuenberger, überreichte, sondern auch

Westumfahrung: Vollendung eines Jahrhundert- bauwerks

mit einem grossen Volksfest. «Ein Danke für das jahrelange Aushalten von Verkehr, Lärm, Staub und Erschütterungen», wie es Kägi nannte. 150 000 Menschen feierten am WestFest

Diese Gelegenheit nutzten rund 150 000 Personen. Sie strömten am 25. und 26. April 2009 zum Autobahndreieck Filderen in Wettswil am Albis und kamen in den Genuss von Darbietungen von rund 40 Künstlerinnen und Künstlern, darunter Gotthard, Pegasus, Florian Ast oder die DJs Bobo und Ötzi. Der Rennfahrer Neel Jani fuhr mit einem Formel-1-Boliden durch den Islisbergtunnel. Und der 4,4 Kilometer lange Uetlibergtunnel war für Spaziergängerinnen und Spaziergänger, Velofahrende und Inlineskater geöffnet. «Es war wohl das letzte Mal, dass man in der Schweiz eine Autobahn so unmittelbar erleben konnte», sagte OK-Präsident Felix Muff. Dazu gab es Marktstände, eine Chilbi, einen Marathon für Sportliche, Ausstellungen und zahlreiche Festbeizen.



Auch die Natur profitierte: Ökologisch wertvolle Grünflächen wurden geschaffen und die Uferräume von Fließgewässern wie der Sihl, der Reppisch oder dem Haselbach (Foto) umgestaltet und renaturiert.

Neue Verkehrsströme flossen auf Anhieb

Als die Westumfahrung am 4. Mai 2009 in Betrieb genommen wurde, zeigten sich ihre Vorteile schnell – und auch, dass die Berechnungen der TBA-Expertinnen und -Experten richtig waren: «Die Verkehrsströme haben auf Anhieb funktioniert», erinnert sich Felix Muff. Die flankierenden Massnahmen, die das Bundesgericht dem Kanton verordnete, um den Transitverkehr von der Westtangente in der Stadt Zürich auf die neue Umfahrungsroute zu verlegen, zeigten Wirkung, womit planerische «Altlasten» beseitigt werden konnten. Die neuen Autobahnteilstücke entlasteten neben der Stadt Zürich vor allem die Gemeinden im Knonaueramt und im Sihltal vom Durchgangsverkehr. Doch auch die Natur profitierte: So wurde die Reppisch naturgerecht umgestaltet, beim Autobahndreieck Zürich-West schuf man am Fischbach ökologisch wertvolle Flächen und durch die Wiederbelebung des Sihlraums entstand grosszügiger Freiraum für Tiere und Pflanzen.

Kurze Autobahn, lange Geschichte

Damit wurde endlich gut, was nicht nur lange, sondern sehr lange währte. Die ersten Ideen eines Uetlibergtunnels reichen weit zurück: In den 1930er-Jahren entwickelte der bekannte Architekt Jakob Haller, der auch das Berghaus auf dem Jungfrauoch erbaut hatte, das Konzept von einem «Loch durch den Uetliberg».

Nicht die Initialzündung, aber immerhin ein erster Funke glomm 1971 auf, als die Bundesversammlung das Nationalstrassennetz um eine nordwestliche Umfahrung der Stadt Zürich ergänzte. Der Verkehr in der Schweiz nahm ständig zu und durch Birmensdorf fuhren am Tag bald mehr Autos als durch den Gotthard. Doch erst in den 1980er-Jahren wurde das Projekt konkreter, es wurden mehrere Varianten geprüft und wieder verworfen. Verzögert wurde das Projekt auch durch die «Kleeblatt»-Initiative, die ein autobahnfreies Knonaueramt forderte, aber an der Urne scheiterte.

Realisiert wurde zuerst nur der nördliche Teil der Autobahn zwischen Glattbrugg und dem Limmattalerkreuz. 1988 genehmigte der Bundes-

Westumfahrung: Vollendung eines Jahrhundert- bauwerks

rat schliesslich eine westlich von Birmensdorf verlaufende Umfahrungsroute. Drei Jahre später wurde das Ausführungsprojekt öffentlich aufgelegt – und es hagelte fast 300 Einsprachen. Umweltverbände und die Stadt Zürich rekurrten vergeblich: Das Bundesgericht lehnte ihre Beschwerden ab und am 3. Juli 1996 erhielt die Westumfahrung grünes Licht vom Bund. Als Baudirektor Hans Hofmann am 13. September 1996 in der Filderer den ersten Spatenstich setzte, sprach er deshalb von einer «25-jährigen Leidensgeschichte».

Diese hatte rückblickend auch ihr Gutes, führte sie durch die intensive Diskussion doch zu nachhaltigen Lösungen. War ursprünglich nur der Uetlibergtunnel vorgesehen, verläuft nun die Hälfte der 23,3 Kilometer



Die Heilige Barbara, die Schutzpatronin der Berg- und Tunnelarbeiter, wachte über die Baustellen.

Ganze Heerscharen von Strassen- und Tunnelbauern waren am Bau beteiligt, viele davon aus dem Ausland.



langen Autobahn in Tunnels, es entstanden Umfahrungsstrassen, flankierenden Massnahmen und ökologisch aufgewertete Bereiche. «Die Opposition hat letztlich für eine besonders umweltschonende Streckenführung gesorgt», sagte Verkehrsminister Moritz Leuenberger bei der Eröffnung der Umfahrung Birmensdorf.

Die grösste Baustelle der Schweiz

13 Jahre lang wurde am grössten Autobahnbauwerk der Schweiz gearbeitet, teilweise Tag und Nacht, in drei Schichten. Ganze Heerscharen von Strassen- und Tunnelbauern waren beteiligt, viele davon aus dem Ausland. Riesige Baumaschinen wurden aufgefahren. Darunter die Tunnelbohrerweiterungsmaschine mit dem weltweit grössten Durchmesser, die sich im Uetli- und Isisberg jeweils durch über eine Million Kubikmeter Gestein frass.

Der erste Durchschlag erfolgte im April 2001 beim nördlichsten und kürzesten Tunnel der Westumfahrung, dem Eggraintunnel. Am 20. Februar 2003 knirscht, dröhnt und splittert es und es folgt ein weiterer Meilen-

Westumfahrung: Vollendung eines Jahrhundert- bauwerks

stein der Westumfahrung: Die Bohrmaschine arbeitete sich durch die letzten Zentimeter der ersten Röhre am Uetlibergtunnel – die Bauarbeiter wurden mit «Glück auf!», dem Gruss der Bergarbeiter, begrüsst. 22 Monate später, am 1. Februar 2005, war die ganze Röhre im Vollprofil durchschlagen, nach weiteren vier Jahren konnte sie im Mai 2009 dem Verkehr übergeben werden; ein halbes Jahr darauf die A4 im Knonaueramt.

Trotz der langen Bauzeit, in der die Vorschriften für den Tunnelbau ständig verschärft wurden, konnten die 1994 für die Westumfahrung veranschlagten Kosten von 2,85 Mia. Franken sowie die 1,14 Mia. Franken für



Blick aus dem Uetlibergtunnel, einem der Schlüsselbauwerke der Westumfahrung.

Rund die Hälfte der neuen 23,3 Kilometer langen Autobahn verläuft in Tunnels.



die A4 eingehalten werden. Das Bauwerk sei deshalb nicht nur eine bautechnische Meisterleistung, sondern auch bezüglich Kostenmanagement ein Vorzeigeobjekt, sagte Baudirektor Markus Kägi.

Für den TBA-Chef schliesst sich der Kreis

Während die Dörfer im «Säuliamt» entlastet wurden, führte der Autobahnanschluss Affoltern am Albis wegen des Zubringerverkehrs aus dem Westen zu erheblichem Mehrverkehr in Obfelden und Ottenbach. Um diese Ortschaften mit ihren engen Strassenverhältnissen vor den Gefahren und Immissionen des Transitverkehrs zu schützen, wird der Kanton Zürich dort in den nächsten Jahren mehrere grössere Strassenprojekte umsetzen.

Ein erstes, der Autobahnzubringer A4, ist nach rund dreijähriger Bauzeit erstellt und wird am 2. und 3. Juni 2023 mit einem grossen Fest für die Bevölkerung eröffnet. Unter dem Motto «Zuebringerfäscht – zwei Dörfer, eis Fäscht» bieten das TBA, die Gemeinden Obfelden und Ottenbach sowie über 25 Vereine und Organisationen den Besucherinnen und Besuchern von früh bis spät ein vielfältiges Programm. Wie schon bei der Teileröffnung Birmensdorf 2006 und beim WestFest 2009 war auch der abtretende Kantonsingenieur Felix Muff bei der Organisation an vorderster Front dabei, womit sich für ihn der Kreis schliesst: «Damit kann ich mein Tätigkeitsfeld im Säuliamt nun beenden.»

Mini-Autobahn im Weinland eröffnet

«Der Winter schlug knallhart zu», hielt Amtschef Felix Muff in seinem Jahresrückblick fest. Dazu gesellte sich eine Salzknappeit in Europa, die dazu führte, dass der **Winterdienst** reduziert werden musste. Ab 11. Februar wurden die 1400 Kilometer Kantonsstrassen nicht mehr gesalzen, sondern nur noch geräumt. Bestimmte Strecken, wie der Eschenmosen zwischen Bülach und Embrach, wurden wegen Glatteis zeitweise gesperrt.

Im März beschloss der Regierungsrat sein **Sanierungsprogramm (San10)**, mit dem er den Staatshaushalt 2011 um 275 Mio. Franken und in den beiden Folgejahren um 671 und 762 Mio. Franken entlasten und wieder ins Lot bringen wollte. Auch die Baudirektion erhielt Vorgaben und die Ämter mussten Vorschläge unterbreiten, wie sie die Ziele erreichen wollten.

Die Westumfahrung feierte am 4. Mai ihren ersten Geburtstag und der Kanton Zürich zog eine positive Bilanz: 33 Messstellen zeigten auf, dass der Verkehr in den Gemeinden des Sihltals und des Knonaueramts um bis zu 70 Prozent reduziert werden konnte, was die Erwartungen übertraf. Auf der **A4 zwischen Knonau und Affoltern verkehrten pro Tag 34000 Fahrzeuge, im Islisbergtunnel 40000 und im Uetlibergtunnel 53000**. Auch die Bilanz der Kantonspolizei fiel «insgesamt gut» aus. Negativ ins Gewicht fielen allerdings die täglichen Staus zwischen Urdorf und dem Limmattalerkreuz. Seit der Eröffnung krachte es 158 Mal, dabei gab es 32 Verletzte, aber keine Todesopfer.

Adieu Orange: Die Unterhaltsfahrzeuge aus der **TBA-Flotte erhielten ein neues Kleid aus oranger und blauer Signaletik auf weissem Hintergrund**. Die Sicherheitsmarkierung wurde fortan bei Neuanschaffungen angebracht, die dank der neutralen Hintergrundfarbe günstiger waren. Das Muster geht von der Mitte aus und erstreckt sich auf die beiden Seiten der Fahrzeuge. Seitlich bildet es Pfeile in Fahrtrichtung. Auch die Unterhaltsmitarbeitenden bekamen einen neuen Look: Sie wurden im Herbst mit moderner Schutzkleidung ausgerüstet.

Im Weinland wurde am 22. Oktober **die vierspurige «Mini-Autobahn» zwischen Andelfingen und Flurlingen** durch Bundesrat Moritz Leuenberger eröffnet. Das Bauwerk kostete rund 198 Mio. Franken. «Dank umfangreicher Lärm- und Umweltschutzmassnahmen verbessern sich auch die Bedingungen für Anwohnende und Umwelt», liess das ASTRA verlauten. Neben einem offiziellen Festakt gab es auch ein Fest für die Bevölkerung.

Weitere wichtige Ereignisse im 2010

- Das **TBA ersetzte zwischen Anfang Juni und Anfang Juli den sogenannten Blindensteg** aus dem Jahr 1914, eine beliebte Fussgängerbrücke am Wanderweg Dättlikon-Embrach.
- Bundesbeamte im Fussball deutlich geschlagen: **Im Juni siegte der FC Tiefbauamt mit 4:2 gegen ASTRA Winterthur**.
- Am 20. August erfolgten nach zehn Jahren Planung der Spatenstich und Baubeginn für den 1,6 Kilometer langen Abschnitt des **Zürich-seewegs zwischen Wädenswil und Richterswil**.
- **Wer innovativ ist, erleidet auch mal Rückschläge:** Ende August nahm das TBA ein in der Schweiz **einzigartiges Spezialfahrzeug** in Betrieb. Es konnte mit einem mechanischen Arm Leitkegel platzieren und sollte das Absperren auf Zürcher Autobahnen sicherer machen. Die Idee war bestechend, nur **funktionierte der «Kegelsetzer» nicht zuverlässig** und die Herstellerfirma in Holland ging in Konkurs.
- Ab September wurde die **Winterthurerstrasse zwischen Kempththal und dem Anschluss Winterberg** während drei Monaten saniert. Dabei wurde die Fahrbahn verschmälert und ein neuer Veloweg wurde erstellt.
- **Innovativ, schlank und effizient:** Das Tiefbauamt hat seine Prozesse analysiert und ein Qualitätsmanagementsystem erstellt, das der Norm **ISO 9001** entspricht. Die Zertifizierung erhielt es am 7. Oktober.



Adieu Orange: Die Unterhaltsfahrzeuge der TBA-Flotte erhielten ein neues Kleid aus oranger und blauer Signalistik aufweissem Hintergrund. Foto: ASTRA



Bundesbeamte deutlich geschlagen: Der FC Tiefbauamt siegte mit 4:2 gegen ASTRA Winterthur.



Am 22. Oktober 2010 eröffnete Bundesrat Moritz Leuenberger in Kleinandelfingen die A4 im Zürcher Weinland im Beisein von Baudirektor Markus Kägi. Foto: ASTRA

Rege Sanierungs- und Bautätigkeit

Das TBA bekam vor Verwaltungsgericht Recht: Das Gericht wies im März die Beschwerde einer grossen Bauunternehmung gegen das TBA ab. Es bestätigte, **dass Unternehmen aus Submissionsverfahren ausgeschlossen werden können**, wenn sie in ihren Offerten entgegen den Ausschreibungsbedingungen für Arbeitseinheiten **negative oder unrealistisch tiefe Preise** aufführen.

Rege Sanierungs- und Bautätigkeit: Im Berichtsjahr starteten oder erfolgten die Sanierungen der Seestrasse in Männedorf und in Küsnacht, der Flughafenstrasse in Rümlang, der Landikonstrasse in Birmensdorf, der Usterstrasse in Volketswil, der Mutschellenstrasse zwischen Dietikon und Oetwil an der Limmat, der Bahnüberführung Weststrasse (mit Ausbau der Neuen Winterthurerstrasse) in Wallisellen und der Albisstrasse (mit neuer Radwegverbindung) in Mettmenstetten. Weiter wurde das Strassenbauprojekt zwischen der Niggital- und Neuhofstrasse in Rüti realisiert, ebenso der Neubau von Kreiseln an der Glattthof-Kreuzung in Opfikon-Glattbrugg sowie am Waidliplatz in Horgen. Zwischen Kleinandelfingen und Ossingen im Weinland wurde ein Rad-/Gehweg gebaut. Und in den Gemeinden Affoltern am Albis sowie in Hedingen, die beide vom Mehrverkehr durch die Eröffnung der A4 betroffen waren, begannen Aufwertungen der Ortsdurchfahrten mit baulichen Anpassungen, neuen Fussgängerübergängen und Radstreifen.

Kampf dem Lärm I: Der Regierungsrat verkündete im April, die **Lärmsanierungsprogramme für 24 Gemeinden in den Regionen Eglisau, mittleres Glattal und südliches Oberland** in Angriff zu nehmen. Um die Prioritäten der Regionen festzulegen, wandte die Fachstelle Lärmschutz die Kriterien der Lärmschutzverordnung auf die Daten des Lärmübersichtskatasters an.

Kampf dem Lärm II: Das Gehör macht keinen Unterschied zwischen Lärm und Musik und bei Dauerbeschallung leiden die Ohren. Die **Fachstelle Lärmschutz lancierte deshalb vor der Streetparade im August die Kampagne «Schütze deine Ohren, denn diese gibt's nur einmal!»**.

Der Regierungsrat beabsichtigte, auch in den kommenden Jahren das **Staatsstrassennetz auszubauen und die Sicherheit zu erhöhen**. In seinem Bauprogramm setzte er für die nächsten drei Jahre die Schwerpunkte für die Umsetzung des Richtplans fest. Neben verschiedenen Neu- und Ausbauprojekten von Strassen **stand die Umsetzung der Radwegstrategie und des Veloförderprogramms im Zentrum**.

Weitere wichtige Ereignisse im 2011

- **Milde Frühlingstemperaturen zu Jahresbeginn** schonten die Überzeitkonti und die Winterdienstgeräte im Strasseninspektorat.
- Der Regierungsrat beantragte dem Kantonsrat im März einen Kredit von 39,6 Mio. Franken für den **Bau einer Umfahrung von Ottenbach und den Ausbau der Ortsdurchfahrt Bickwil/Obfelden**.
- **Die Verkehrsrechner an den Standorten Urdorf, Dietikon, Schlieren, Zürich Ost, Regensdorf und Flughafen mussten ersetzt werden.** Dafür wurden im Juni 10,3 Mio. Franken bewilligt. Verkehrsrechner regeln die Lichtsignalanlagen in der Agglomeration und sind wichtige Bestandteile des Verkehrsmanagements.
- Am 19. Juni **brannte ein polnischer Reisecar** im Verbindungstunnel zwischen Uetliberg- und Islisbergtunnel aus. Der Vorfall zeigte, dass die **Sicherheitskonzepte der Westumfahrung funktionieren:** Alle 59 Personen konnten das Fahrzeug und den Tunnel unverletzt verlassen. Allerdings entstand am Tunnel grosser Sachschaden.
- Mit dem Bau der Westumfahrung wurde die Sihl beim Autobahndreieck Zürich-Süd revitalisiert. Dabei **stiess man am linken Sihlufer auf bleihaltiges Material** aus dem 19. Jahrhundert. Der für Mensch und Tier giftige Untergrund wurde im Auftrag des TBA ab Juni abgetragen.
- Am 5. September begannen die Bauarbeiten für die **zweite Etappe des Zürichseewegs** zwischen Wädenswil und Richterswil. Die Fertigstellung war für Herbst 2012 geplant.
- Anfang Dezember entschied die Baudirektion, die **Pläne für einen Tankstellenshop an der A51 bei Winkel nicht weiterzuerfolgen**.



Der Bericht zur Wirkungskontrolle der Westumfahrung/A4 Knonaeramt bestätigte, dass die Prognosen weitgehend erfüllt wurden.



Im Bauprogramm des Regierungsrats stand die Umsetzung der Radwegstrategie im Zentrum. Foto: Viktoria Herzog

Mehr Sicherheit auf den Strassen

2012 wurden neu beschaffte Fahrzeuge der TBA-Flotte bereits seit zwei Jahren mit orangen und blauen Sicherheitsmarkierungen auf weisser Hintergrundfarbe ausgestattet. Ab dem 1. Mai durften sie offiziell **mit fluoreszierenden oder retroreflektierenden Warnfolien** beklebt werden. Das war zuvor den Blaulichtorganisationen vorbehalten. **Auf Initiative des TBA änderte der Bundesrat den Absatz in der Verordnung** über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS).

Das TBA lancierte am 15. Mai mit der Kantonspolizei die **Präventionskampagne «Albispassstrasse»**. Sie hatte zum Ziel, die Sicherheit für die Motorradfahrerinnen und -fahrer auf der Albispassstrasse zu verbessern. Eine der Massnahmen war das Anbringen eines neu entwickelten Unterfahrschutzes an Leitplanken (siehe Seite 32).

Eine **Unfallserie auf Fussgängerstreifen** im vergangenen Herbst/Winter veranlasste das TBA, in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei die **2256 Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen zu überprüfen**. Ausserdem wurden verschiedene Massnahmen getestet und die Ergebnisse im Juni an einer Medieninformation vorgestellt. Zu reden gab dabei ein mit Swarovski-Glasperlen angereicherter, reflektierender «Bling-Bling»-Belag – der allerdings wenig nützte, wenn Schnee darauf lag.

Das war deutlich: Am 23. September sagten 62,6 Prozent der Stimmbevölkerung Ja zum A4-Zubringer Obfelden/Ottensbich. Dieser soll die beiden Dörfer vom Durchgangsverkehr entlasten. Die Zustimmung kam aus sämtlichen Gemeinden, auch aus den Städten Zürich und Winterthur. Die Gesamtkosten des Autobahnzubringers belaufen sich auf 65,4 Mio. Franken. Davon übernimmt der Bund 25,8 Mio. Franken.

Am 21. Dezember konnte der neue, **1,6 Kilometer lange Abschnitt des Zürichseewegs der Öffentlichkeit übergeben** werden. Er ist ein gutes Beispiel dafür, wie das Naherholungsgebiet Zürichsee der Bevölkerung zur Verfügung gestellt und gleichzeitig die Naturlandschaft aufgewertet werden kann. «Die Kosten von fast 7,6 Mio. Franken sind gut investiertes Geld», sagte **Kantonsingenieur Felix Muff**. Denn mit dem Bau wurden gleichzeitig ökologische und landschaftliche Uferaufwertungen ausgeführt.

So informierte das TBA: Im Berichtsjahr wurden 165 Baustelleninfos an Anwohnende verteilt und den Medien zugestellt, weiter wurden 49 Medienmitteilungen versandt und 238 Medienanfragen beantwortet – exklusive des Winterdienstmedientelefon.

Weitere wichtige Ereignisse im 2012

- Die **Abteilung «Verkehrstechnik Strasse» wurde in bestehende Abteilungen integriert**. Das erleichterte die Zusammenarbeit mit dem ASTRA im Bereich des Autobahnunterhalts.
- Der Regierungsrat entschied im Februar, die **Lärmsanierungsprogramme** für die Regionen **Glattal-Uster, rechtes südliches Zürichseeufer und Tösstal** in Angriff zu nehmen. Später im Jahr folgten die Etappen **Horgen, Langnau a. A. und Oberrieden**.
- **Neue Kreisel entstanden in Illnau-Effretikon, in Neftenbach**, bei der Burgstrasse in **Uster** sowie im Zentrum von **Bassersdorf**, wo auch die Bauten für den Hochwasserschutz abgeschlossen wurden. In **Wallisellen** wurde die viel befahrene Hofkreuzung beim Glattzentrum saniert.
- Rechtzeitig auf die Baustellen-Saison lancierte das TBA im April auf seiner Webseite ein auf dem GIS-Browser basierendes Tool, das **alle kantonalen Baustellen auf einen Blick** zeigte.
- Der Regierungsrat bewilligte im Mai **3,3 Mio. Franken für die Sanierung des Werkhofs Forch und ein neues Salzsilo** und im Oktober **7 Mio. Franken für Umbau und Sanierung des Werkhofs Glattbrugg**.
- Im Spätherbst begann die **Sanierung der Raststätte Herrlisberg** an der A3 bei Wädenswil.
- Im Dezember konnte die **erste Bautappe der Uferbefestigung**, auf der die Seestrasse in **Küsnacht** verläuft, abgeschlossen werden.



Zur Sicherheit von Motorradfahrenden wurde ein neuer Unterfahrschutz für Leitplanken entwickelt und an exponierten Stellen angebracht.

Ende September sagten 62,6 Prozent der Stimmbevölkerung Ja zum A4-Zubringer Obfelden/Ottenbach.



Die neuen, reflektierenden Warnfolien sind auch auf Distanz gut zu erkennen, was die Sicherheit erhöht. Foto: Gabor Baumgartner

**TBA-Innovationen
retten Leben**

«Sicherheit hat höchste Priorität»

In den letzten 20 Jahren wurde die Verkehrssicherheit in rund 300 Medienmitteilungen des Kantons Zürich thematisiert. Das hat einen Grund: «Die Sicherheit hat bei unseren Aktivitäten stets höchste Priorität», sagt Felix Muff, Amtschef des Tiefbauamts. Dass es gelegentlich kracht, lässt sich nicht gänzlich verhindern, denn immer mehr Menschen und Motoren teilen sich die Strassen.

In den vergangenen Jahrzehnten hat das Verkehrsaufkommen auf Kantonsgebiet stark zugenommen, während das Strassennetz weitgehend gleich geblieben ist. Die Anzahl an Verkehrsunfällen auf Kantonsgebiet ist deshalb jüngst wieder leicht gestiegen, auf 16 457 im Jahr 2022. Dies entspricht einer Zunahme von knapp 3 Prozent gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2021.

Immer weniger Verkehrstote

Seit Jahren kontinuierlich rückläufig ist jedoch die Anzahl schwerverletzter und getöteter Personen: Gab es 1971 im Kanton Zürich noch 260 Verkehrstote, wurde im 2021 mit 20 Todesopfern im Kanton Zürich der tiefste Wert seit Einführung der Verkehrsunfallstatistik im Jahr 1965



Das TBA des Kantons Zürich war das erste Tiefbauamt, das in der Schweiz auf der Autobahn Andreasschwellen einsetzte, die unachtsame Autofahrende vor Baustellen «aufweckten».

Ob für die eigenen Mitarbeitenden oder Verkehrsteilnehmende: Sicherheit hat für das TBA höchste Priorität.
Foto: Ruth Dettwiler



verzeichnet. Das ist zum einen zurückzuführen auf Fahrzeuge, die immer sicherer werden. Zum anderen auf die Investitionen in die Verkehrssicherheit sowie die umsichtige Planung und Innovationskraft der Zürcher Strassenbauerinnen und Strassenbauer, die auch kurz entschlossen handeln, wenn es darum geht, Menschenleben zu retten.

Zum Beispiel, als TBA-Mitarbeitende im April 2003 buchstäblich in einer Nacht-und-Nebel-Aktion eine «Todesstrecke» entschärften. In den

TBA-Innovationen retten Leben

fünf Jahren zuvor ereigneten sich zwischen Winterthur und Schaffhausen fast 250 Unfälle mit 70 Verletzten und 9 Todesopfern. Die heutige vierspurige Mini-Autobahn A4 hatte man da schon ins Auge gefasst, sie lag wegen des Sparkurses des Kantons aber auf Eis. Also gestaltete das TBA innerhalb von nur zwei Nächten die 10 Kilometer lange Strecke um: Es wurde eine doppelte Mittellinie mit «Sound-Effekt» gezogen und das Überholverbot wurde mittels kipprbarer Leitschwellen mit Leuchtbaken im Abstand von 25 Metern bekräftigt. Die Massnahmen kosteten 160 000 Franken und führten dazu, dass die schweren Unfälle zurückgingen.

Wer innovativ ist, erleidet auch mal Rückschläge: Das TBA beschaffte ein in der Schweiz einzigartiges Spezialfahrzeug. Es sollte das Absperrren auf Zürcher Autobahnen sicherer machen. Die Idee war bestechend, nur funktionierte der «Kegelsetzer» nicht zuverlässig.



Andreasschwellen und Unterfahrerschutz

Seither hat das TBA eine Fachstelle Verkehrssicherheit eingerichtet und immer wieder mit baulichen und technischen Innovationen zur Verbesserung der Sicherheit im Verkehr beigetragen. So war das TBA des Kantons Zürich im Jahr 2006 das erste, das auf der Autobahn Andreasschwellen einsetzte. Zuvor war es immer wieder zu schweren Unfällen gekommen, weil unachtsame Autolenkende die Signalisation übersehen hatten und in die Baustellen rasten. Drei rund 2,5 cm hohe Warnschwellen im Abstand von 5 Metern rund 150 Meter vor dem Hindernis «weckten» die Lenkerinnen und Lenker, die damit noch Zeit hatten, die Spur zu wechseln. «Wir erhoffen uns dadurch weniger Unfälle und weniger Leid, aber auch weniger Kosten und einen sicheren Arbeitsplatz für unsere Mitarbeitenden», sagte Felix Muff nach den ersten Tests auf der A1 zu «Tele Züri». Diese Hoffnungen wurden erfüllt: In den vergangenen 20 Jahren gab es im Kanton keinen tödlichen Unfall an Baustellen mehr.

Das TBA reagierte auch, als es 2011 zu zwei tödlichen Töffunfällen auf der Albispasstrasse kam. Es lancierte mit der Kantonspolizei eine Präventionskampagne mit dem Ziel, die Motorradgemeinschaft für die Gefahren von Geschwindigkeitsexzessen zu sensibilisieren und sie auf die

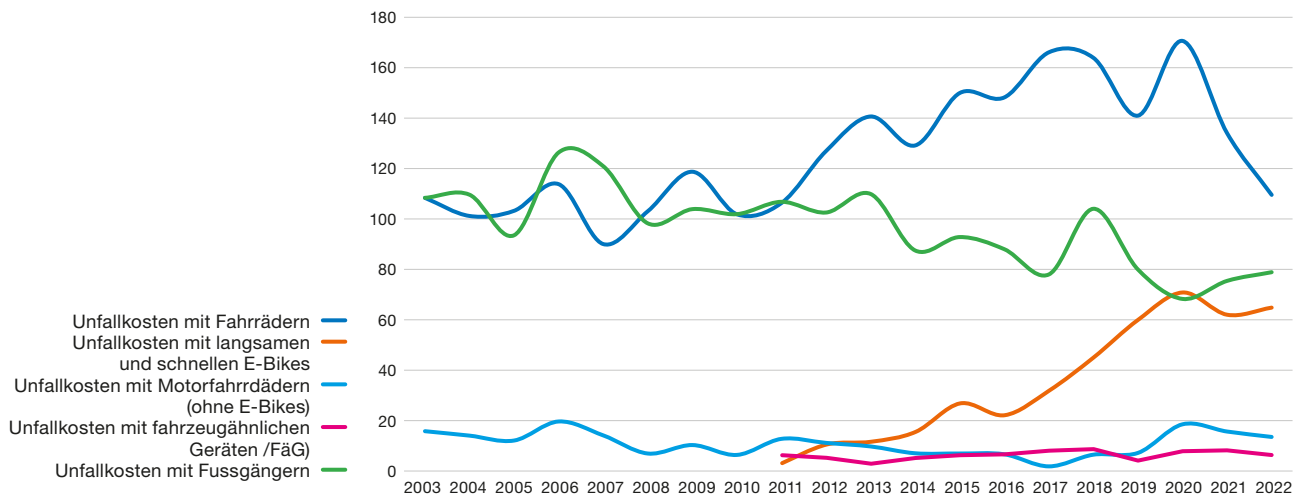
TBA-Innovationen retten Leben

Lärmproblematik aufmerksam zu machen. Und man setzte praktische Massnahmen um: So wurde auf der betroffenen Strecke die Verkehrsführung optimiert und ein vom Kanton Zürich mitentwickelter Unterfahrschutz installiert. Der erste schweizweit zugelassene Unterfahrschutz schützt seither stürzende Motorradfahrerinnen und -fahrer beim Aufprall vor den kantigen Bauteilen der Leitplanken.

Signalisation, Inseln, Sichtbarkeit: Der Kanton Zürich saniert laufend Fussgängerübergänge, um ihre Sicherheit zu verbessern.



Entwicklung der Unfallkosten in Mio. Franken



2226 Fussgängerstreifen überprüft

Auf Schweizer Strassen kam es immer wieder zu Verkehrsunfällen im Bereich von Baustellen. Das TBA und der Fachverband Infra initiierten deshalb die nationale Kampagne **«Wir arbeiten für Sie. Achten Sie auf unsere Sicherheit.»** Sie forderte Autolenkende auf, mehr Rücksicht zu nehmen auf Strassenbau- und Unterhaltsarbeiter, die in ihrer täglichen Arbeit ständig der Gefahr ausgesetzt sind. Plakate, Flyer und Fahrzeugaufkleber machten auch in den folgenden Jahren auf die «Männer in Orange» aufmerksam.

10 Jahre Betonkreisel in der Schweiz – eine kleine Revolution im Strassenbau begann im Kanton Zürich: Vor zehn Jahren baute das TBA in Rümlang den ersten Betonkreisel in der Schweiz. Verkehrskreisel müssen hohe Belastungen aushalten, weshalb der Asphalt mehr und mehr vom wesentlich stabileren Beton verdrängt wird. Am 5. Oktober wurde in **Affoltern am Albis der 200. Betonkreisel der Schweiz** bzw. der 78. im Kanton Zürich dem Verkehr übergeben.

Wie im Vorjahr angekündigt, überprüften TBA und Kantonspolizei alle **2226 Fussgängerstreifen auf Staatsstrassen** im Kanton auf ihre Sicherheit und priorisierten sie für ihre Sanierung. Als **Sofortmassnahme seien an allen Übergängen Signaltafeln montiert und vielerorts Bäume und Hecken zurückgeschnitten** worden, erklärte **Kantonsingenieur Felix Muff** Ende Oktober an einer Medienkonferenz in Pfäffikon. Das zeigte Wirkung: Die Anzahl der Unfälle im Vergleich zum Vorjahr ging zurück.

Das **Projekt «Strategisches Erhaltungsmanagement (SEM) lag terminlich und finanziell auf Kurs.** Im Berichtsjahr wurde die Modellierung der «Fahrbahnen und Wege» erfolgreich aufbereitet und die vorgesehenen SEM-Produkte standen in einer Beta-Version zur Verfügung.

Weitere wichtige Ereignisse im 2013

- Das TBA bestand im Berichtsjahr seit **210 Jahren.**
- Der **Winterdienst funktionierte gut** im Rekordwinter 2012/2013.
- Das **Lärmsanierungsprogramm** ging weiter, als nächste Regionen waren **das Furtal/Wehntal, Winterthur-Ost sowie Kemptthal** an der Reihe.
- Im April erschien ein neuer Leporello **«Porträt Tiefbauamt».**
- Das im Vorjahr bewilligte **Strassenprojekt «Uster West»** wurde nach Annahme der Kulturlandinitiative angepasst. Im Mai informierte der Kanton mit einer Medienkonferenz.
- **Seit der Eröffnung der Glattalbahn vor sechs Jahren kam es zu 35 Unfällen** mit einem Todesopfer und Schwerverletzten – die meisten aus Unachtsamkeit. In einer Medienkonferenz im Juli informierten die Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG), die Kantonspolizei und das TBA über zusätzliche Sicherheitsmassnahmen wie z. B. **einen grün leuchtenden Bahntrasse an drei Kreuzungen.**
- Im August nahm eine Delegation des TBA am **Drachenbootrennen** in Rapperswil teil und der **Pensio-niertenausflug** führte an den Walensee.
- **Die Rosengartenstrasse soll eine neue Funktion erhalten:** Der motorisierte Verkehr soll künftig durch Tunnels fließen und das Rosengartenram Zürich-Nord und Zürich-West vernetzen. Am 1. Oktober **unterzeichneten Stadt und Kanton Zürich eine Vereinbarung** zur gemeinsamen Planung.
- **Im Berichtsjahr informierte das TBA** mit 151 Baustelleninfos, 39 Medienmitteilungen, 7 Medienkonferenzen und 5 Infoveranstaltungen. Ausserdem wurden 217 Medienanfragen beantwortet.



Der Winterdienst funktionierte gut im Rekordwinter 2012/2013. Foto: Markus Heinzer



Im Berichtsjahr wurden alle 2226 Fussgängerstreifen im Kanton auf ihre Sicherheit hin überprüft und ihre Sanierung priorisiert.



**Wir arbeiten für Sie.
Achten Sie
auf unsere Sicherheit.**

www.wir-arbeiten-für-sie.ch

Das Bild zeigt zur Förderung der Sicherheit keine Personen und bei Benutzung auf den Schweizer Strassen.

kantonshwy.ch

Eine von TBA und Infra initiierte nationale Kampagne forderte Autolenkende auf, mehr Rücksicht zu nehmen auf Strassenbau- und Unterhaltsarbeiter.

Seeuferweg ausgezeichnet

Zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens und zur Verkürzung der Bauarbeiten auf der **Seestrasse in Küsnacht und Erlenbach** wurde Anfang Jahr eine **schweizweit einmalige Verkehrssteuerung in Betrieb genommen**: Ein Teil des Verkehrs wurde mit einer Wechselsignalsteuerung auf eine Entlastungsrouten geführt. Dabei diente die Anzeige der zu erwartenden Fahrzeiten auf beiden Routen als **Entscheidungsgrundlage für die Verkehrsteilnehmenden** und sorgte für einen kontrollierten Verkehr auf der Entlastungsrouten. Dort wurde Tempo 30 vorübergehend aufgehoben, wogegen Quartierbewohnende vergeblich rekurrerten.

Im Mai wurde **der neue Seeuferweg zwischen Wädenswil und Richterswil mit dem «Prix Rando» der Vereinigung Schweizer Wanderwege ausgezeichnet**. In der Laudatio hiess es: «Die Jury beeindruckt die sorgfältige Abwägung unterschiedlichster Interessen wie beispielsweise des Naturschutzes. Zudem ermöglicht das innovative Projekt mit seinen Stegen Naherholung in einer dicht besiedelten Region.»

Der aus den 1970er-Jahren stammende **Werkhof Glattbrugg wurde umfassend saniert**. Das Dienstgebäude wurde in den Obergeschossen bis auf die Tragstruktur zurückgebaut. Anschliessend erfolgte mit energetischer und schalltechnischer Optimierung ein neuer, zeitgemässer Fassadenaufbau. Am 3. Oktober informierten dort Baudirektor **Markus Kägi** und Strasseninspektor **Martin Pola** unter dem Motto **«Sichere Strassen kosten Geld – unsichere Strassen kosten Leben»** über Massnahmen, die zur Erhöhung der Sicherheit auf den Zürcher Strassen beitragen.

Ebenfalls im Oktober verabschiedete der Regierungsrat das **Bauprogramm 2015–2017**. Darin setzte er die Schwerpunkte weiterhin auf die siedlungsverträgliche Gestaltung der Kantonsstrassen in dicht besiedelten Räumen. Zudem wurden zahlreiche Projekte, darunter der Ausbau der Zürcherstrasse in Adliswil, konkretisiert. Im genannten Zeitraum sollten jährlich zwischen **97 und 131 Mio. Franken in die kantonale Strasseninfrastruktur** fliessen.

Klare Verhältnisse für den Gubrist-Ausbau: Aufgrund von Gerichtsentscheiden wurde das Projekt für den Ausbau der Nordumfahrung Zürich angepasst. Nun plante das ASTRA eine Überdeckung der Autobahn beim Gubrist-Westportal sowie eine Verschiebung des Halbanschlusses. Mit einer **am 16. Dezember geschlossenen Absichtserklärung** zwischen dem ASTRA, dem Kanton Zürich und der Gemeinde Weiningen wurde eine wichtige Voraussetzung für den baldigen Bau der dritten Tunnelröhre geschaffen.

Weitere wichtige Ereignisse im 2014

- Ab 1. Januar erfolgte die stufenweise **Einführung eines neuen Corporate Designs** in der Baudirektion.
- Zwischen dem 27. Januar und dem 26. November **wurde im Zentrum von Effretikon ein neuer Verkehrskreislauf gebaut**. Die Planung dafür hatte bereits 1999 begonnen.
- Im Juli führten **starke Regenfälle** zu Hangrutschen und verschütteten Strassen im Zürcher Oberland und am linken Zürichseeufer, was **Grosseinsätze für den Unterhaltsdienst** bedeutete.
- Beim **Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach** wurde im Oktober das Projekt aufgelegt. Die Projektfestsetzung war für 2015 vorgesehen.
- Ein **Rechtsstreit um den Verlauf der Moorgrenze** im Gebiet Werriker-/Glattenriet und Brandschänki **verzögerte die Projektfestsetzung Uster West**.
- TBA und EKZ testeten ab Oktober für ein Jahr in einem europaweit einmaligen Pilotprojekt auf der Niederhaslistrasse in Regensdorf eine **«mitdenkende» Strassenbeleuchtung**. Dank «vorausgehendem Licht», das nur Abschnitte erhellt, auf denen sich ein Velo oder Auto befindet, erhofften sie sich **Stromersparungen von bis zu 30 %**.
- Nach der Überprüfung aller Fussgängerstreifen im 2013 optimierte das TBA bis im November die **Sicherheit von 541 Fussgängerübergängen auf Kantonsstrassen**.
- Im Berichtsjahr betrafen **95 Regierungsratsbeschlüsse** das TBA.



Der neue Seeuferweg zwischen Wädenswil und Richterswil wurde mit dem «Prix Rando» der Vereinigung Schweizer Wanderwege ausgezeichnet.



Abschluss der umfassenden Sanierungsarbeiten am Werkhof Glattbrugg.
Foto: HBA

Innovative Busspur und Beleuchtung

Einführung der Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente ISSI auf Staatsstrassen: Im Rahmen von Via sicura verankerte der Bund die Rahmenbedingungen für sichere Strassen neu im Strassenverkehrsgesetz. Diesen ist bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb von Strassen Rechnung zu tragen, das Strassennetz musste auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen hin analysiert und – wo nötig – saniert werden. **Unter der Leitung des TBA** wurde mit der Kantonspolizei und dem Amt für Verkehr **das Konzept für die Umsetzung erarbeitet.**

Die Schaffhauserstrasse im Hardwald sollte ab dem Autobahnende in Bülach bis zum Kreisel Chrüzstrasse auf vier Spuren ausgebaut werden. Dabei hatte der Regierungsrat noch 2009 festgehalten, dass zwei Spuren genügen. «Auch als Regierung kann man gescheitert werden», sagte Baudirektor **Markus Kägi** am 7. April vor 250 Personen in der Stadthalle Bülach, als er das Projekt erstmals öffentlich vorstellte. Die vierte Spur sei im Hinblick auf eine künftige Umfahrung in Egglisau sinnvoll, führte Kägi aus.

Als Nachfolgeprojekt des in Regensdorf getesteten «vorausseilenden Lichts» prüften EKZ und Tiefbauamt in Urdorf ab September eine zweite **verkehrsabhängige, dynamische Beleuchtungssteuerung.** Bei dem europaweit einmaligen Pilotprojekt massen Sensoren auf einer rund ein Kilometer langen Teststrecke den Verkehrsfluss, woraufhin 27 LED-Leuchten ihre Leuchtstärke anpassten. Für den Kanton Zürich stand neben der Energieeffizienz die Wirtschaftlichkeit im Fokus.

Der **Projektwettbewerb für den Neubau des Werkhofs Bülach** wurde im Herbst ausgeschrieben. Für die Werkhöfe Affoltern a. A. und Neubüel in Wädenswil traf man Vorabklärungen für die anstehende Sanierung.

Erste elektronische Busspur im Kanton Zürich: Das TBA realisierte ab Oktober beim Bahnhof Hüntwangen-Wil eine elektronische Busspur. Dank dieses **komplexen Systems aus Lichtsignalanlagen, Stauüberwachungs- und Busanmeldeschlaufen** konnten die Busse temporär auf die Gegenfahrbahn geleitet werden, damit sie nicht im Rückstau des Kreisels Schaffhauser-/Hüntwangerstrasse stecken blieben.

Weitere wichtige Ereignisse im 2015

- Zwischen März und Mitte Oktober wurde die **Rheinbrücke in Egglisau saniert.**
- Am 30. März hatten TBA-Mitarbeitende mit anderen Einsatzdiensten bei der **gross angelegten Übung «Presto»** einen fiktiven Verkehrsunfall im Milchbuckeltunnel gut bewältigt.
- Bei den Regierungsratswahlen im April **wurde Baudirektor Markus Kägi im Amt bestätigt.**
- **Nürens Dorf wurde zur Grossbaustelle:** Ab Mai gestaltete das TBA das Ortszentrum neu und baute auf der «Bärenkreuzung» einen Kreisel. Und in **Illnau wurden Sicherheit und Attraktivität der Ortsdurchfahrt** erhöht.
- Am 2. Juni liefen nach dem Bremsmanöver eines Lastwagens **im Uetlibergtunnel mehrere Hundert Liter Formaldehyd** aus. Am Grossaufgebot vor Ort beteiligten sich auch TBA-Mitarbeitende.
- Entlang der Forchautostrasse erhöhte und sanierte das TBA 2014 die bestehende **Lärmschutzwand.** Dabei wurden auf einer Länge von 300 Metern **Solarzellen** eingebaut. Ein Jahr später fiel die Bilanz positiv aus: **Der erzeugte Strom versorgte 22 Haushalte.**
- Im Folgejahr musste die **Wehntalerstrasse** zwischen Zürich und Regensdorf instandgesetzt werden. **Stadt und Kanton Zürich informierten** am 11. und 12. November an zwei Veranstaltungen, die von 750 Personen besucht wurden.
- Im Berichtsjahr ereigneten sich **13 Unfälle mit Warneinrichtungen,** wobei Anpralldämpfer Schlimmeres verhinderten.
- Eine **Plakatkampagne** warb 2014/2015 an verschiedenen Standorten um **mehr Verständnis für Baustellen.**

Kanton Zürich
Baurektion
Tiefbauamt

Eine Baustelle braucht keine Nachtruhe. Aber die Anwohner.

Wir hätten nichts dagegen, rund um die Uhr an Strassenbaustellen zu arbeiten. Aber das geht schlicht und einfach nicht. Denn die Anwohner wollen auch mal ihre Ruhe. Ohne zwingenden Grund dürfen die Lastwagen nicht rund um die Uhr unterwegs sein. Zudem gibt das Arbeitsgesetz die Arbeitszeiten vor. Ausnahmen müssen gut begründet sein. Und für viele Arbeiten ist Tageslicht notwendig.

Kanton Zürich
Baurektion
Tiefbauamt

Für Baustellen werden oft ganze Strassen gesperrt, damit's keine halben Sachen gibt.

Für eine Vollsperrung der Strasse beim Bauen sprechen viele Gründe. Die Arbeit kann effizienter erledigt werden, die Bauzeit ist kürzer. Die Qualität der Strasse ist besser, sie hält länger, beispielsweise mit einem Deckbelag an einem Stück ohne Übergänge. Ausserdem ist die Sicherheit für die Menschen auf der Baustelle wesentlich grösser, wenn sie nicht so nahe am Verkehr arbeiten müssen. Und wer am Verkehr teilnimmt, ist ebenfalls sicher.

Eine Plakatkampagne warb 2014/2015 um mehr Verständnis für Baustellen.

Kanton Zürich
Baurektion
Tiefbauamt

Nicht die Baustellen haben sich vermehrt, sondern die Verkehrsteilnehmer.

Der Kanton Zürich hat 1450 km Staatsstrassen. Ein Strassenbelag hat eine Lebensdauer von durchschnittlich 25 Jahren. Das ergibt rund 60 km Baustellen pro Jahr. Es sind nicht mehr Baustellen geworden in den letzten Jahren, aber der Verkehr hat stark zugenommen, um rund 30 Prozent in 10 Jahren. Deshalb wirkt sich eine Baustelle heute mehr auf den Verkehrsfluss aus als noch zu Grossvaters Zeiten.

Kanton Zürich
Baurektion
Tiefbauamt

Baustellen kosten Geld. Unsichere Strassen kosten Leben.

Der Verkehr nimmt laufend zu. Das verlangt nach besser gestalteten Kreuzungen und nach separaten Busspuren, damit Sie mit dem ÖV keine Anschlüsse verpassen. Es braucht noch sicherere Strassen, damit der Mehrverkehr nicht mehr Unfälle verursacht. Gemessen an der langen Lebensdauer sind die Kosten tiefer als Sie vielleicht denken.

Wir danken für Ihr Verständnis bei der nächsten Baustelle.



Zwischen März und Mitte Oktober wurde die Rheinbrücke in Eglisau saniert.

Test mit lärmarmen Belägen

Ab Sommer **testete das TBA** an der Usterstrasse in Illnau, an der Zürichstrasse in Maur-Ebmatingen sowie an der Seestrasse in Meilen die Eignung **lärmarmen Beläge zur effektiven und wirtschaftlichen Lärmsanierung**. Diese «Massnahme an der Quelle» reduziert den Lärm am Ort der Entstehung und beeinträchtigt das Ortsbild nicht. Die Wirkung war sowohl in den Gebäuden als auch im Aussenraum und sogar im Innern der Fahrzeuge spürbar. Allerdings hat der Flüsterbelag auch Nachteile: Der Wirkungsgrad nimmt nach einigen Jahren infolge Oberflächenverschmutzung ab und seine Lebensdauer ist rund 50 % kürzer.

Vollsperrung der Wehntalerstrasse: Vom 14. März bis zum 21. November musste die Wehntalerstrasse im Abschnitt zwischen der Kreuzung Dorfstrasse in Regensdorf und dem Restaurant Waldhaus Katzenssee für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. In dieser Zeit wurde **eine der meist befahrenen Kantonsstrassen auf einem 1,5 km langen Abschnitt durch die Tiefbauämter des Kantons und der Stadt Zürich instandgesetzt**. Im Auftrag des ASTRA wurden beim Gut Katzenssee eine Personenunterführung sowie Wildtier- und Wasserdurchlässe gebaut.

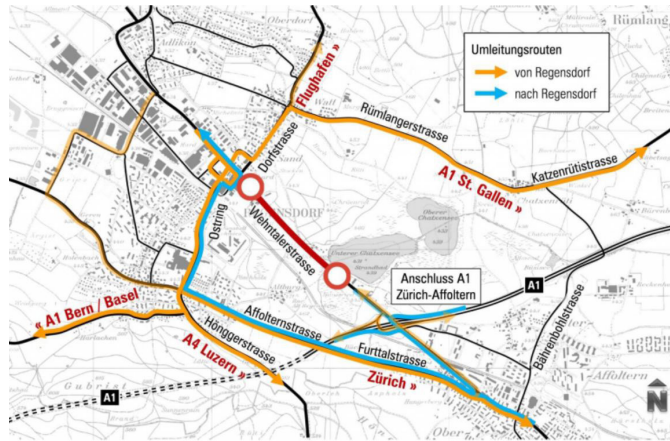
Der Baubeginn für den Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach verzögerte sich. Mitte Juli nahm das Projekt zwar eine wichtige Hürde: Die Regierung setzte das Projekt fest und wies den Grossteil der 77 Einsprachen ab. Doch dann erhoben fünf Privatpersonen Beschwerde gegen die Festsetzung. Deshalb verzögerte sich der für 2018 geplante Baubeginn um mindestens ein Jahr.

Spatenstich für die Hauptarbeiten an der Nordumfahrung: 15 Jahre nachdem die Baudirektion eine Studie zur Kapazitätserweiterung der chronisch überlasteten Nordumfahrung zwischen dem Gubrist und Zürich Nord in Auftrag gegeben hatte, fiel der Startschuss für den Ausbau am 6. Juni. Das Projekt sah vor, die Nordumfahrung auf drei Streifen pro Fahrtrichtung auszubauen, wozu am Gubrist eine dritte Tunnelröhre erstellt wird. Das ASTRA rechnet mit Gesamtkosten von 1,55 Mia. Franken und der Fertigstellung bis 2025.

Im Dezember verabschiedete der Regierungsrat die Agglomerationsprogramme der dritten Generation. Darin waren rund **200 Massnahmen zur Verbesserung** des öffentlichen Verkehrs, aber auch des **Strassen- sowie des Fuss- und Veloverkehrs** enthalten.

Weitere wichtige Ereignisse im 2016

- Das **Bundesgericht kippte** mit seinem Urteil vom 16. März die sogenannte **«Lüftungsfensterpraxis»**. Die raumplanerischen und städtebaulichen Grundsätze der FALS blieben jedoch bestehen.
- Ende Juni **beantragte die Regierung des Kantonsrat für den Ausbau der Schaffhauserstrasse im Hardwald** auf vier Spuren und den Kreisel Chrüzstrass einen Objektkredit von 62,2 Mio. Franken.
- Die **Sanierung der Tössbrücke Schöntal**, einer der ältesten Stahlbetonbogenbrücken im Kanton, wurde fertiggestellt.
- Der **Projektwettbewerb für den Neubau des Werkhofs Bülach war entschieden:** Es gewann das Projekt von Felgendreher Olfs Köchling aus Berlin, bei dem der städtebauliche Ansatz und die betrieblichen Abläufe überzeugten.
- Um die **Verkehrssituation im Industrie- und Gewerbegebiet von Dietlikon zu verbessern**, arbeiteten Kanton und Gemeinde ein Strassenprojekt aus. Im Mai wurde es festgesetzt und ein Kantonsbeitrag von 16 Mio. Franken bewilligt. Dagegen wurde der Rechtsweg beschritten, weshalb sich der **Baubeginn auf unbestimmte Zeit verzögerte**.
- Im September begannen die Hauptarbeiten zur **Instandsetzung der A51 zwischen Kloten und Bülach Nord**.
- **Die FALS hat mit der Basler Fachstelle zwei Planungshilfen herausgegeben:** «Akustisch gute Architektur für Strassenräume» und «Klangqualität für öffentliche Stadt- und Siedlungsräume».



Vollsperrung und Sanierung der Wehntalerstrasse zwischen März und November.



Die Tössbrücke Schönthal, eine der ältesten Stahlbetonbogenbrücken im Kanton, wurde saniert.

Spektakuläre Brückenbauten

Im Februar nahmen die Stimmberechtigten die eidgenössische Vorlage zum **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)** an. Damit war die Grundlage geschaffen, dass **zusätzliche Strassen ins Eigentum des Bundes übergangen**. Die Übernahme durch den Bund wurde am 1. Januar 2020 rechtlich vollzogen.

Die 1970/1971 erbaute kantonale **Autobahn A51 zwischen Kloten und Bülach Nord** wurde vom TBA seit 2014 umfassend saniert. Die Hauptarbeiten begannen im September 2016. Im Sommer des Berichtsjahrs stand während einer intensiven achtwöchigen Bauphase nur ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zur Verfügung.

Baustellenkoordination im Limmattal: Mit dem Bau und der Inbetriebnahme der Limmattalbahn sollte der **Durchgangsverkehr im Raum Schlieren/Dietikon in Ost-West-Richtung künftig auf die Bernstrasse verlagert werden**. Dafür wurden verschiedene Kreuzungen, Strassen und Brücken um- und ausgebaut. Für die Strassenbauarbeiten in Oetwil an der Limmat, Geroldswil und Weiningen wurde ein Einbahnregime eingeführt. Ausserdem wurde auf der Bernstrasse die Hallerkreuzung in Schlieren fertiggestellt. Spektakulär war der Ausbau der Schönenwerd-Brücke aus den 1930er-Jahren, die in Dietikon über die SBB-Gleise führt. Die Vorarbeiten begannen am 16. Januar. In der Nacht vom 12. auf den 13. März erfolgte **das Ausheben der alten Stahlkonstruktion mit dem grössten Raupenkran der Schweiz**. Das TBA lud interessierte Zuschauerinnen und Zuschauer ein, den Ausbau der Brücke vor Ort mitzuverfolgen. Die Freigabe der neuen vierspürigen Brücke erfolgte im Dezember.

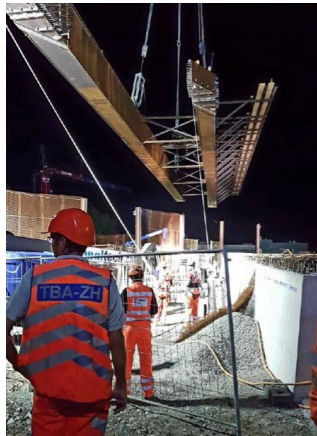
Spektakulärer Brückenrückbau II: Im Zuge des Nordring-Ausbaus von vier auf sechs Spuren mussten sämtliche Brücken erneuert werden. Eine besondere **Herausforderung stellte die Brücke über die Wehntalerstrasse direkt beim Gubristtunnel dar**, weshalb die Erneuerung etappenweise erfolgte. Der gleiche 750-Tonnen-Raupenkran, der im März die alte Schönenwerd-Brücke in die Luft hob, baute Mitte Juni innerhalb von drei Nächten die in sechs rund 100 Tonnen schwere Teilstücke zerlegte Autobahnbrücke zurück. Am 26. August durfte sich die Bevölkerung am **«Tag der offenen Baustelle»** ein Bild vom aufwendigen Ausbau machen. Am 22. September bewilligte der Bundesrat zusätzlich einen **neuen Halbanschluss mit einer 100 Meter langen Überdeckung** bei Weiningen, für welche die Gemeinde lange gekämpft hatte. Am 21. November wurde in Regensdorf die **erste Sprengung für die dritte Tunnelröhre** am Gubrist ausgelöst.

Weitere wichtige Ereignisse im 2017

- Ende Januar unterzeichneten die **Gemeinde Grüningen** und der Kanton eine **Absichtserklärung** über das weitere Vorgehen bezüglich der **Umfahrung des historischen «Stedtli»**.
- Trotz Wintereinbruch erfolgte Anfang Januar im **Bassersdorfer Grindel-Gebiet** der Start für Sanierungen sowie den Bau einer «Spange», die für den öffentlichen Busverkehr eine Verbindung zur Klotenerstrasse schafft.
- Nach einem **Erdbeben** Anfang Februar war der **nördliche Sihl-uferweg** bis auf weiteres nicht mehr durchgehend begehbar.
- In **Volketswil** wurde an der Kreuzung Pfäffiker- und Winterthurerstrasse für 11,3 Mio. Franken ein **neuer Kreisel gebaut, ein Radweg erstellt** und erst die Pfäffikerstrasse, später die Winterthurerstrasse mit einem lärmarmen Belag versehen.
- Ab 6. März bis Anfang Juli sanierte das TBA einen 2,35 km langen Abschnitt auf der **Kantonsstrasse zwischen Bachs und Obersteinmaur**. Und zwischen Mai und Juli wurden **Kantonsstrassen in Oberstammheim, Unterstammheim und Waltalingen instandgesetzt**.
- Nachdem der Regierungsrat im Vorjahr 32,35 Mio. Franken für den **Ausbau der Strasse durch den Hardwald** bewilligt hatte, stimmte der Kantonsrat Ende Mai den neuen Ausgaben über 62,2 Mio. Franken zu.
- Das TBA feierte sein **Sommerfest am 30. Juni im Werkhof Winterthur**.



Für den Ausbau der Nordumfahrung wurde die alte Autobahnbrücke über die Wehntalerstrasse in sechs Stücke zersägt und abtransportiert.



Spektakulärer Ausbau der alten Schönenwerd-Brücke aus den 1930er-Jahren in Dietlikon mit dem grössten Raupenkran der Schweiz.



Ausschnitt der Armierung der Widerlagermauer beim Neubau der SBB-Unterführung Schönenwerd.

Ein «Watt d'Or» für EKZ und TBA

Grosse Ehre: Am 11. Januar erhielten EKZ und TBA für ihr Pilotprojekt «**Verkehrsbeobachtendes Licht**» den «**Watt d'Or**» in der Kategorie Energietechnologien. Diese Auszeichnung honoriert unter dem Patronat des Bundesamts für Energie Bestleistungen im Energiebereich.

Bei der **Instandsetzung der A51 zwischen Kloten und Bülach Nord** mit Gesamtkosten von rund 160 Mio. Franken, die seit 2016 im Gange war, erfolgte zwischen dem 22. April und dem 11. Juni eine zweite Intensivbauphase. **Aufgrund dieser intensiven Bauweise konnten die Bauzeit und die damit verbundenen Verkehrseinschränkungen um vier Monate verkürzt werden.**

Das TBA setzte gleich mehrere markante Brücken instand, so z. B.: die alte Holzbrücke über die Thur zwischen Andelfingen und Kleinandelfingen, die Holzbrücke Sihlmatt aus dem Jahr 1850 am Hirzel oder die Brücke über die Glatt in Höri. In **Affoltern am Albis** wurde ein Brückenersatz über den Jonenbach eingebaut und in Samstagern in der Nacht vom 12. auf den 13. Juni drei Fussgängerbrücken über den Sagenbach eingehoben. Im Oktober musste die **alte Rheinbrücke in Rheinau** beim Grenzübergang zu Altenburg infolge eines Unfallschadens instandgesetzt werden und im Dezember war die **Sanierung der Reppischbrücke in Dietikon** abgeschlossen. Dank einer Kombination aus Fahrbahnverengung (Entlastung) und dem Versteifen der Konstruktion konnte das filigrane Bauwerk aus dem Jahr 1895 erhalten werden.

Im September präsentierte der Kanton eine Lösung für die Umfahrung Grüningen. Das historische «Stedtli» sollte vom Durchgangsverkehr entlastet werden, ohne dass das geschützte Ortsbild beeinträchtigt wird. Aus einem Wettbewerb ging ein Projekt des spanisch-schweizerischen Architekten und Bauingenieurs **Santiago Calatrava** als Sieger hervor. Es wurde im September an einer Medienkonferenz präsentiert.

Der Regierungsrat bewilligte im Berichtsjahr mit Hinblick auf den Velonetzplan eine **ganze Reihe von neuen Radwegen respektive Schliessungen von Radweglücken**, so zum Beispiel bei **Elgg und Hagenbuch**, auf der **Albisstrasse in Rifferswil**, auf der Regensdorferstrasse in **Niederhasli**, zwischen **Bülach und Rorbas, Binz und Zollikerberg** oder zwischen **Dürnten und Oberdürnten**.

Weitere wichtige Ereignisse im 2018

- Am 13. Februar fand eine **Informationsveranstaltung zur Instandsetzung der Winterthurerstrasse** im Bereich der SBB-Unterführung in Hinwil statt. Die Bauarbeiten begannen im April.
- **Unterbrochene Instandsetzung:** Seit Herbst 2017 sanierte das TBA die **Seestrasse in Herrliberg und Feldmeilen**. Aufgrund eines Fehlers bei der öffentlichen Auflage mussten die Bauarbeiten am 25. April 2018 eingestellt werden und konnten erst im Januar 2019 wieder aufgenommen werden.
- Am 2. Juni feierte der **Werkhof Neubüel** in Wädenswil sein 50-Jahr-Jubiläum mit einem Tag der offenen Tür.
- Zwischen Juni und Oktober wurden entlang der **Oberlandautobahn A53** Sicht- und Lärmschutzwände eingebaut. Auch in **Schwerzenbach** und **Männedorf** wurden Lärmschutzwände erstellt.
- Im Juni beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Ausgabe von **rund 25 Mio. Franken für den Neubau eines Werkhofs** beim Stützpunkt der Kantonspolizei in Bülach.
- **Das Strassenprojekt Uster West verzögerte sich auf unbestimmte Zeit.** Im November wurden vom Baugericht zwei Rekurse gegen die Festsetzung der Schutzverordnung für das Gebiet Werriker-/Glattriet und Brandschänki gutgeheissen.
- Die **Fachstelle Sicherheit** führte im Berichtsjahr ein Miniaudit sowie einen Sicherheitstag durch.
- Der **Fachstelle Lärmschutz** wurden ab Herbst auch Gestaltungspläne zur Stellungnahme unterbreitet.



Für ihr Pilotprojekt «Verkehrsbeobachtendes Licht» erhielten EKZ und TBA den «Watt d'Or» in der Kategorie Energietechnologien.



Mit der Sanierung der Reppischbrücke in Dietikon konnte das filigrane Bauwerk aus dem Jahr 1895 erhalten werden.

Reorganisation

Reorganisation des TBA per 1. Januar: Die Koordination, Projektierung und Realisierung von Strassenbauprojekten und der Unterhalt der Kantonsstrassen und Autobahnen wurden wegen des zunehmenden Verkehrs und des Ausbaus der Bundesstrassen für das TBA immer anspruchsvoller. Zur Reduktion interner Schnittstellen und zur Förderung der Zusammenarbeit der TBA-Organisationen wurde das TBA neu organisiert. **Neu war die Herauslösung der Gebietseinheit VII (Nationalstrassenunterhalt) aus dem Strasseninspektorat:** Sie wurde zu einer eigenen Abteilung. Ferner wurde die Abteilung Ingenieurstab aufgelöst.

Eine **systematische Analyse des Winterdiensts** mithilfe externer Unterstützung zeigte Verbesserungspotenzial auf. Darauf wurde entschieden, **von einer dezentralen zu einer zentralen Winterdienstesatzleitung zu wechseln.** Im Berichtsjahr befand sich das Projekt in der Initialisierungsphase. Ziel war es, im Winter 2022/2023 einen Piloteinsatz durchzuführen.

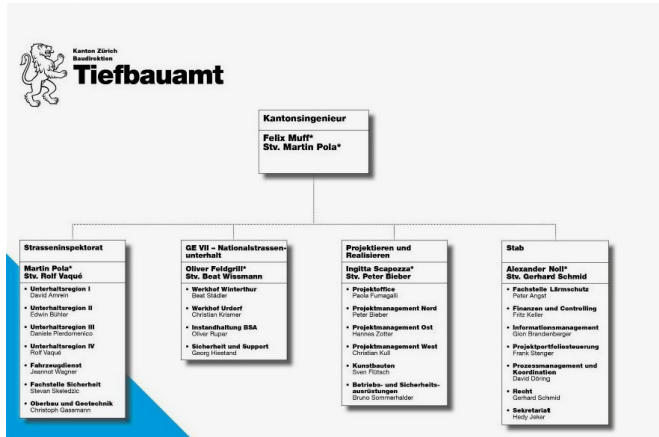
Am 24. März wählten die Zürcher Stimmberechtigten ihre **neue Regierung.** Der **32-jährige Winterthurer Martin Neukom** eroberte für die Grünen einen Sitz im Regierungsrat und übernahm bei der Konstituierung am 6. Mai die Baudirektion von **Markus Kägi**, der nach 12 Jahren im Amt nicht mehr zur Wahl angetreten war.

Die Arbeiten zur Lärmsanierung entlang der Kantonsstrassen waren stark verzögert. Die Situation hatte sich weiter verschärft, weil zahlreiche Gemeinden die Möglichkeit zur Einführung von Tempo 30 prüften. Die Möglichkeit zum Bezug von **Bundesbeiträgen an Lärmsanierungen wurde bis Ende 2022 verlängert**, jedoch ohne Bereitstellung von zusätzlichen Finanzmitteln. Im Berichtsjahr baute das TBA auf einer weiteren **Teststrecke einen lärmarmen Belag** ein.

Für das kantonale Tiefbauamt wurde in Bülach ein neuer Werkhof erstellt. Er dient den Mitarbeitenden seither als zweckmässige und zeitgemässe Basis, damit sie ihre vielfältigen Aufgaben auch in Zukunft effizient ausführen können. Besondere Beachtung wurde aber auch den Aspekten Ökologie und Nachhaltigkeit geschenkt. **Baudirektor Martin Neukom startete am 25. November mit dem ersten Spatenstich die Bauarbeiten.** Der Neubau war 2021 bezugsbereit.

Weitere wichtige Ereignisse im 2019

- Die **150 Jahre alte Rheinbrücke zwischen Flaach und Rüdlingen** musste ersetzt werden. Aus dem Projektwettbewerb ging im März der Vorschlag «Point de vue» der Bänziger Partner AG aus Zürich hervor.
- Im März begann der Ausbau der Überlandstrasse in **Dietikon** und ab April wurde die Pfäffikerstrasse in **Grafstal** saniert.
- Im Kanton Zürich wurden 2017 rund **4500 Verkehrsunfälle mit Wildtieren** registriert. Um diese Zahl zu reduzieren, testete der Kanton Zürich ab März auf vier Kantonsstrassen im **Sihltal, Nürensdorf, Wil und Truttikon eine neuartige Wildtierwarnanlage**, die Verkehrsteilnehmende vor Wildtieren warnt, die sich in der Nähe der Strasse aufhalten.
- Mitte April konnten in Rafz die Bauarbeiten an der **Bahnhof- und Rüdlingerstrasse sowie die Erstellung eines Rad- und Gehwegs** vier Monate früher als geplant beendet werden.
- Die Einführung und Etablierung eines **Strategischen Erhaltungsmanagements (SEM)** zur Sicherstellung der hohen Verfügbarkeit bei knapper werdenden Mitteln und steigenden Nutzeransprüchen wurde abgeschlossen.
- Das TBA wurde im normalen Unterhalt **noch umweltbewusster und verzichtete fortan auf den Einsatz von Glyphosat.**



Das TBA wurde re-organisiert. Neu war u.a. die Herauslösung der Gebietseinheit VII (Nationalstrassenunterhalt) aus dem Strasseninspektorat.



Auf vier Kantonsstrassen im Sihltal, in Nürensdorf, Wil und Truttikon wurde eine neuartige Wildtierwarnanlage getestet.



Der neu in den Regierungsrat gewählte Martin Neukom beim Sommerfest in der Lüftungszentrale des Uetlibergtunnels. Er wurde umgeben von Urs Lindenberg, Valon Ajvazi, Danijel Sviben und Roman Wyler.



Der neue Baudirektor Martin Neukom startete Ende November mit dem ersten Spatenstich die Bauarbeiten für den neuen Werkhof in Bülach. (Visualisierung)

Spatenstich A4 Obfelden/ Ottenbach

Mit der Annahme der eidgenössischen Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF war 2017 die Grundlage geschaffen worden, damit **weitere Strassen ins Eigentum des Bundes übergehen**. Ab dem 1. Januar wurden die **A53 vom Brütiseller Kreuz bis zum Anschluss Rapperswil-Jona sowie die Strasse durch das Aathal in das Inventar des ASTRA übergeführt**. Ihre Bezeichnung lautete neu A15/N15. **Auch die Kantonsstrasse von der A3 Anschluss Wädenswil über den Hirzel bis Sihlbrugg wurde übernommen**. Sie heisst neu A14/N14. Total gingen **36 km Strasse** im Kanton Zürich an den Bund über.

Das Coronavirus brach in Europa aus. Am 16. März erklärte der Bundesrat die «ausserordentliche Lage» gemäss Epidemien-gesetz. Im **TBA waren die Mitarbeitenden – wo möglich – im Homeoffice tätig und Besprechungen fanden virtuell statt**. Auf den Baustellen mussten die Mitarbeitenden die Vorgaben in Bezug auf Hygiene und soziale Distanz einhalten, doch profitierten sie davon, dass weniger Verkehr auf den Strassen war, denn **viele Arbeiten kamen in dieser Zeit gut voran**.

Der Kanton nahm eine Vorbildfunktion hinsichtlich des prioritären Einsatzes von Rückbaumaterialien im Tiefbau wahr. Die dafür erforderlichen Massnahmen wurden auf der Plattform «Kies für Generationen» entwickelt und umgesetzt. Das vom Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft AWEL und vom TBA erarbeitete **«Umsetzungskonzept Verwertung Ausbausphal» wurde im Mai genehmigt** und mit der Umsetzung begonnen.

Um die Gemeinden Obfelden und Ottenbach vom Durchgangsverkehr zu entlasten, baute der Kanton eine **Umfahrung für Ottenbach und in Obfelden eine Ortsdurchfahrt mit Absenkung und Überdeckung für den Ortsteil Bickwil**. Am 24. August starteten die Arbeiten mit dem ersten Spatenstich durch Baudirektor **Martin Neukom**. Unterstützt wurde er dabei unter anderem von seinem Vorgänger **Markus Kägi**.

Nach mehrjähriger Entwicklung konnte im Herbst das neue Tool **«Integrales Daten- und Projektmanagement (IDPM)»** in Betrieb genommen werden. Das IDPM dient dem Projekt- und Portfoliomanagement baulicher und nicht baulicher Vorhaben. Es ermöglicht den Mitarbeitenden eine redundanzfreie Datenhaltung von der Planung über die Projektierung und Realisierung bis hin zum Abschluss der baulichen Vorhaben. Die Schnittstellen zu den Systemen SAP, LOGO, GIS-Browser und Power BI bieten vielfältige Möglichkeiten für einen weiteren Ausbau.

Weitere wichtige Ereignisse im 2020

- An einer Informationsveranstaltung orientierte das TBA am 30. Januar über die **Instandsetzung der Stationsstrasse in Sulz-Rickenbach**. Die Bauarbeiten begannen am 30. März.
- Der Baubeginn für die **Umgestaltung der Kempptalstrasse** war für Frühling 2020 geplant. Das TBA hatte jedoch aufgrund des positiven Gerichtsentscheids zum Projekt Weststrasse Wetzikon entschieden, den **Baubeginn in Fehraltorf zu verschieben**.
- Am 2. November starteten die **Strassensanierung und die Zentrumsaufwertung an der Zürcherstrasse in Dietikon**.
- Im Dezember **bewilligte der Regierungsrat 15,7 Mio. Franken für den Ersatz der 150 Jahre alten Rheinbrücke** zwischen Flaach und Rüdlingen.
- Im Berichtsjahr baute oder sanierte das TBA **70,159 Kilometer Strassen**. **Auf fünf weiteren Teststrecken wurden lärmarme Beläge eingebaut**. Die Messwerte zeigten gute Wirkungen.
- Der **Fachstelle Lärmschutz** wurden 162 Gestaltungspläne zur Stellungnahme unterbreitet.
- Das **erste TBA-Fahrzeug mit Wasserstoffantrieb** kam zum Einsatz.



Startschuss zu den Bauprojekten in Obfelden und Ottenbach durch (v.l.n.r.): Alt Regierungsrat Markus Kägi, Baudirektor Martin Neukom, Obfeldens Gemeindepräsident Stephan Hinners, Ottenbachs Gemeindepräsidentin Gabriela Noser Fanger und ASTRA-Direktor Jürg Röthlisberger.



Visualisierung: So wird der neue Autobahnzubringer in Obfelden und Ottenbach in drei Jahren aussehen.



Mehr Sicherheit für den Langsamverkehr: Im Berichtsjahr wurden verschiedene Rad- und Gehwege erstellt, wie z. B. entlang der Rüdlingenstrasse im Rafzerfeld.
Foto: Viktoria Herzog

Die Projektentwicklung kehrte zurück

Das Amt für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion wurde per 1. Januar neu aufgestellt und in ein Amt für Mobilität übergeführt. **Die operative Projektentwicklung kehrte in das Tiefbauamt zurück**, wie das schon vor der Ämteraufteilung 2006 der Fall war (siehe Seite 15). «Das heisst, dass das TBA wieder alleiniger Ansprechpartner für alle Belange der Gemeinden bei kantonalen Strassen sowie bei den Wander- und Radwegen ist», erklärte **Kantonsingenieur Felix Muff**. Die benötigten Ressourcen wurden intern geschaffen und der Start in die neuen Aufgaben erfolgte reibungslos, zudem wurden die Prozesse kontinuierlich verbessert. Die Baudirektion wurde beauftragt, **Standards für Staatsstrassen zu erlassen**.

Im Mai erfolgten die Übergabe und Einweihung des neuen Werkhofs in Bülach. Seit der Durchführung der Machbarkeitsstudie waren fast zehn Jahre vergangen. Die Bausumme betrug rund 22 Mio. Franken. Damit wurden ein Dienstgebäude von 7100 m³ Volumen bzw. 1300 m² Geschossfläche und eine Einstellhalle von 28800 m³ Volumen bzw. 4200 m² Geschossfläche gebaut.

Der Kanton Zürich plante, für insgesamt 94,5 Mio. Franken die **Schaffhauserstrasse im Hardwald bei Bülach auf vier Spuren auszubauen** und den Kreisel Chrüzstrass leistungsfähiger zu machen. **Im Juni setzte der Regierungsrat das Projekt fest.** Insgesamt wurden **elf Einsprachen** eingereicht, die projektbezogene und teilweise auch enteignungsrechtliche Begehren enthielten. Mit acht Einsprechenden konnte eine einvernehmliche Lösung gefunden werden. Die verbleibenden drei Einsprachen hiess der Regierungsrat teilweise gut und teilweise wies er sie ab. **Erste Vorarbeiten fanden noch im Berichtsjahr statt.**

In Unterwetzikon testete der Kanton Zürich im Vorjahr und im Berichtsjahr zwischen den Sommer- und Herbstferien an **sieben Lichtsignalanlagen eine neue Software, welche die Lichtsignale selbständig nach der jeweiligen Verkehrsfrequenz** steuerte. Die Auswertungen zeigten, dass diese Form der intelligenten Selbststeuerung in der Praxis funktionierte.

Die **«Wegleitung Hitzeminderung bei Strassenprojekten»** wurde erarbeitet, um der künftig höheren Hitzebelastung im Strassenraum zu begegnen, die durch den Klimawandel erwartet wird.

Die **weiterhin grosse Bautätigkeit des Bundesamts für Strassen ASTRA** forderte im Berichtsjahr die TBA-Mitarbeitenden stark, vor allem in den Projekten «Einhausung Schwamendingen», «Effretikon–Ohringen» und «Limmattalerkreuz» war Einsatz gefragt.

Weitere wichtige Ereignisse im 2021

- Vom März bis Juni dauerten die Arbeiten zur **Verbesserung der Verkehrssituation an der Flamingokreuzung** beim Brüttiseller Kreuz.
- Im Frühling lancierte die Kantonspolizei mit Unterstützung des TBA als Strasseneigentümer und zuständige Lärmschutzbehörde eine **mehrfährig angelegte Motorradkampagne** unter dem Motto: **«Kein Risiko! Kein Lärm!»**
- Der Regierungsrat will das **Weiniger Quartier Fahrweid vom Durchgangsverkehr entlasten**. Er bewilligte dazu im April 6,52 Mio. Franken und beantragte dem Kantonsrat Ausgaben von 29,08 Mio. Franken.
- Anfang Juni beauftragte der Regierungsrat die Baudirektion, ein **Vorprojekt für die Umfahrung des historischen «Stedtli» in Grüningen** zu erarbeiten.
- Im Sommer begannen beim **Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach** die Arbeiten an der Überdeckung Bickwil.
- Im Werkhof Betzholz, Hinwil, wurde die **erste solarbetriebene Ladestation installiert**.
- Am 9. Dezember begannen die **Bauarbeiten für den Ersatz der 150 Jahre alten Rheinbrücke** zwischen Flaach und Rüdlingen.
- Seit Anfang Jahr **dürfen Velofahrende bei Rotlicht rechts abbiegen**, wenn ein Zusatzschild montiert ist. Bis im Oktober war das im kantonalen Strassennetz **an 49 Standorten möglich**.



Im Juni setzte der Regierungsrat den Ausbau der Schaffhauserstrasse im Hardwald bei Bülach fest. Die Visualisierung zeigt den Kreisell Chruzstrasse von oben.



sicher-motorradfahren.ch



sicher-motorradfahren.ch

Lancierung einer mehrjährig angelegten Motorradkampagne unter dem Motto: «Kein Risiko! Kein Lärm!» im Frühling 2021.



Die Bauarbeiten für die neue Rheinbrücke zwischen Flaach und Rüdlingen begannen Anfang Dezember. Sie dauern rund zwei Jahre.

Digitalisierung auf dem Vormarsch

Der Regierungsrat beantragte dem Kantonsrat im Januar, für die Umsetzung des Freiraumkonzepts «**Fil Bleu Glatt**» 63 Mio. Franken zu bewilligen. Mit dem Rahmenkredit will der Kanton den Raum entlang der Glatt zwischen Dübendorf und Opfikon aufwerten. Bis 2031 soll ein siedlungsnahes Erholungsgebiet mit **Fuss- und Velowegen** und Lebensräumen für Pflanzen und Tiere entstehen. **Ein Kernstück ist die Erneuerung des Glattuferwegs**, der zu einer regionalen Verbindungsachse für Fussgänger und Velofahrerinnen ausgebaut werden soll.

BIM im Tiefbau auf dem Vormarsch: Im Berichtsjahr wurde ein BIM-Kernteam gebildet, die Schulungen für Mitarbeitende ausgebaut und eine Plattform zum Austausch von Daten angeschafft. Am 4. April ging die TBA-Webseite zu Building Information Modeling (BIM) online. In Meilen konnte das erste Tiefbau-Pilotprojekt mit BIM Ende September erfolgreich abgeschlossen werden – einen Monat früher als geplant. Weitere BIM-Projekte wurden in die Planung aufgenommen.

Im Mai wurde das erste Forum RoadSafety Audit (RSA) und im Herbst bereits der sechste Fachkurs RSA durchgeführt. **Alle Strassenprojekte müssen künftig systematisch mithilfe von Road Safety Audits auf ihre Verkehrssicherheit überprüft werden.**

In Wallisellen ist eine Veloschnellroute und in Dietlikon eine Velohauptverbindung geplant, die mit dem SBB-Grossprojekt «MehrSpur Zürich–Winterthur MSZW» umgesetzt werden. Der Kantonsrat bewilligte dazu den Kredit und das Bundesamt für Verkehr entschied, die Veloprojekte in die öffentliche Auflage im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zu integrieren.

Mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten konnte für einige **Ortsdurchfahrten die Siedlungsverträglichkeit deutlich verbessert werden**, so zum Beispiel für **Kleinandelfingen, Illnau-Effretikon, Eglisau, Oberengstringen, Dübendorf und Dietlikon.**

Weitere wichtige Ereignisse im 2022

- Der **Objektkredit für das Projekt Zentrale Winterdienst-Einsatzleitung** wurde im Berichtsjahr vom Kantonsrat ohne Gegenstimmen gutgeheissen.
- Das TBA gewinnt im Februar den **2. Preis am Road Safety Filmfestival** der UN mit den ISSI-Filmen.
- Im März starteten in **Bassersdorf die Bauarbeiten für drei Projekte**, die gleichzeitig realisiert werden: Instandsetzung der Winterthurerstrasse, Trottoir-Neubau und Erstellung einer Bus-Lichtsignalanlage.
- An einem Wochenende im Mai wurde die **alte Rheinbrücke zwischen Flaach und Ruedlingen verschoben**. Seither dient sie als Umleitungsrouten.
- Im Juli wurden **neue Standards für Staatsstrassen und Kostenteiler** durch den Baudirektor festgesetzt.
- Die **ISO-Rezertifizierung** für das Qualitätsmanagementsystem des TBA nach ISO 9001 wurde im November erfolgreich abgeschlossen.
- Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember wurde die **Limmattalbahn zwischen Altstetten und Killwangen in Betrieb** genommen.
- Das Thema **Littering beschäftigte den Nationalstrassenunterhalt stark:** Im Berichtsjahr stieg der Reinigungsaufwand merklich.
- Die **Umsetzung der Massnahmen des «Umsetzungskonzepts Verwertung Ausbauasphalt» erfolgte plangemäss.** Die Recyclingquote stieg bei den bituminösen Schichten bereits von 33 auf 42 %.



BIM ist auf dem Vormarsch: Es wurde ein BIM-Kernteam gebildet, die BIM-Webseite ging online und in Meilen konnte das erste Pilotprojekt erfolgreich abgeschlossen werden.



Die Arbeiten am Autobahnzubringer A4 in Obfelden und Ottenbach schritten gut voran. Auf den Bildern zu sehen ist der Tagbautunnel Bickwil in Obfelden.



An einem Wochenende im Mai wurde die alte Rheinbrücke verschoben.



Neue Velo-standards und ein Abschied

Startschuss für die Projektierung der Strassenverlegung im Neeracherried: Der Regierungsrat bewilligte den Planungs- und Projektierungskredit von 5,95 Mio. Franken. Bereits im Juni 2021 beauftragte er die Baudirektion, ein Vorprojekt zu erarbeiten. **Das Neeracherried ist ein Natur- und Landschaftsschutzgebiet von nationaler Bedeutung**, weshalb der Kanton Zürich die Wehntalerstrasse und die Glattal-/Kaiserstuhlstrasse ausserhalb des Moores verlegt.

Der Kanton Zürich erarbeitete neue Standards für den Veloverkehr, die am 1. März publiziert wurden. Sie tragen dazu bei, dass die **Veloinfrastruktur im Kanton Zürich sicherer und attraktiver wird**. Die Velostandards dienen Projektleitenden der Verwaltungen von Kanton, Städten und Gemeinden sowie von Planungs- und Ingenieurbüros als Arbeitsinstrument. **Für kantonale Vorhaben sind sie verbindlich**.

Seit dem Sommer 2016 baut das TBA verschiedene Kreuzungen, Strassen und Brücken in Dietikon und Schlieren um und aus, um die beiden Zentren vom Verkehr zu entlasten. Um Platz für den Bau der Limmattalbahn zu schaffen, wurde der Durchgangsverkehr auf die Bern- und Überlandstrasse verlagert. Da der 2015 von den Stimmberechtigten bewilligte Rahmenkredit von 136 Mio. Franken nicht ausreicht, beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat im **März zusätzliche Ausgaben von 26,6 Mio. Franken**.

Ein Abschied und ein Neuanfang: Seit 2006 hat **Felix Muff das Tiefbauamt mit grossem Engagement und viel Herzblut geleitet**. Ende Mai trat er in den Ruhestand. Als seinen Nachfolger ernannte der Regierungsrat im Oktober 2022 den Bauingenieur Andreas Angehrn. Der ehemalige CEO der Bauunternehmung Aarvia trat seine Stelle als neuer Chef des TBA am 2. Mai an. Die **symbolische «Stabsübergabe»** hat Felix Muff sorgfältig geplant. Sie **fand am 1. Juni im Strickhof Lindau statt**. Dabei wurde gleichzeitig das **220-jährige Bestehen des Tiefbauamts gefeiert**.

Weitere wichtige Ereignisse bis im Juni 2023

- Die erste **Grosswischmaschine auf LKW-Chassis mit Elektroantrieb** kam im TBA in den Einsatz.
- Die **Instandsetzung der Bergstrasse in Gossau** soll dazu genutzt werden, die **Sicherheit für den Velo- und Fussverkehr zu erhöhen**. Der Regierungsrat hat das entsprechende Projekt im Januar festgesetzt. Die Bauarbeiten sollen im Juli starten.
- In **Küsnacht und Herrliberg** soll ab dem Sommer auf dem 2,8 km langen Abschnitt der Hohrütli-/Forchstrasse zwischen Forch und dem Rütihof ein **kombinierter Rad-/Gehweg** gebaut werden. Dieses Projekt setzte der Regierungsrat im Februar fest.
- **Grosse Eröffnung Anfang Juni:** Nach rund dreijähriger Bauzeit wurde am Freitag und Samstag, 2. und 3. Juni, die **Fertigstellung des Autobahnzubringers A4 in Obfelden und Ottenbach** unter dem Motto **«Zuebringerfäscht – zwei Dörfer, eis Fäscht»** gefeiert.
- Für den Unterhalt der kommunalen Strassen **erhalten die Gemeinden erstmals Beiträge aus dem Strassenfonds** (20 % der Einnahmen = rund 70 Mio. Franken).
- Zur **Förderung von E-Ladestationen** werden für vier Jahre insgesamt 50 Mio. Franken zulasten des Strassenfonds zur Verfügung gestellt.



Die erste Grosswischmaschine auf LKW-Chassis mit Elektroantrieb kam im TBA in den Einsatz.



Der Regierungsrat bewilligte den Planungs- und Projektierungskredit für die Strassenverlegung im Neeracherried.

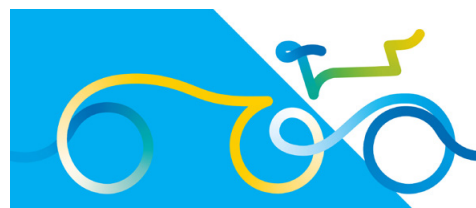


Zeitplan eingehalten: Nach rund dreijähriger Bauzeit wurde der Autobahnzubringer A4 im Mai fertiggestellt.



Der neue Autobahnzubringer wurde am 2. und 3. Juni mit einem grossen Fest für die Bevölkerung eröffnet.

Der Kanton Zürich publizierte im März die neuen Standards für den Veloverkehr.



**Zukunftsfähiges
Amt**

«Das TBA ist fit für die nächsten 20 Jahre»

Schlanke Strukturen, eingespielte Prozesse, die Digitalisierung aufgeleitet und die Projektpipeline gut gefüllt: Felix Muff, der dem TBA während 17 Jahren vorstand, übergibt seinem Nachfolger Andreas Angehrn ein Amt, das für die Zukunft gerüstet ist.

220 Jahre alt und kein bisschen müde. Oder wie es Felix Muff formuliert: «Das TBA ist auf Zack!» Dabei hat sich das Amt in den vergangenen zwei Jahrzehnten so stark gewandelt wie nie zuvor in seiner langen Geschichte. Denn noch nie zuvor teilten sich so viele Menschen und so viele Verkehrsteilnehmende – im Langsamverkehr, im ÖV und im motorisierten Individualverkehr – den Strassenraum, der dadurch immer enger wird.

«Eine ständige Güterabwägung»

Diese Entwicklung verändert den Strassenbau. «Heute gibt es auf praktisch jedem Quadratmeter Interessenkonflikte», erklärt Felix Muff. Es sei



Kernstück des «Fil Bleu» ist die Erneuerung des Glattuferwegs: Das Naherholungsgebiet soll über Velo- und Fusswege mit angrenzenden Frei- und Erholungsräumen vernetzt werden.
Foto: Amt für Mobilität

Das Freiraumkonzept «Fil Bleu Glatt» hat die nachhaltige Aufwertung der Stadtlandschaft und der Freiräume entlang der Glatt zum Ziel.



längst keine technische Frage mehr, ob, wie und wann Strassenprojekte umgesetzt werden können, sondern «eine ständige Güterabwägung» der Bewilligungsfähigkeit.

Es dauert heute länger als früher, bis Projekte festgesetzt werden, also eine Baubewilligung bekommen, und es nehmen verschiedene Stakeholder Einfluss. Selbst nach einer Projektfestsetzung gibt es noch rechtliche Möglichkeiten, den Bau zu verzögern, etwa wenn gegen die Vergabe der Unternehmerleistungen oder gegen Verkehrsanordnungen re-

Zukunftsfähiges Amt

kurriert wird. «Heute wird viel öfter ein Rechtsmittel ergriffen als früher», weiss der Kantonsingenieur. Aber dieser Entwicklung müsse man sich stellen: «Wir können nur so sauber wie möglich arbeiten und versuchen, auf der kommunikativen Ebene Verständnis zu schaffen.»

Zertifizierte Strukturen und Prozesse

Um im Arbeitsalltag rasch und flexibel reagieren zu können, ist es gemäss Felix Muff nötig, dass «wir unsere Aufgaben nach dem System des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses stets kritisch hinterfragen». Die Arbeitsabläufe unter den 476 Mitarbeitenden sind gut eingespielt und die Strukturen und Prozesse im TBA konsequent auf eine nachhaltige Qualitätssicherung ausgerichtet, wie die Zertifizierung nach ISO 9001 bestätigt.



Eine wichtige Rolle im Strassenbau werden künftig die neuen Velostandards für eine sichere und attraktive Veloinfrastruktur im Kanton Zürich spielen.
Foto: Viktoria Herzog

Die digitale Transformation wurde – vom Kanton im Rahmen seines Leitbilds «Digitale Verwaltung 2019–2023» gefördert – im TBA rechtzeitig in Angriff genommen. Im Herbst 2020 konnte das Tool «Integrales Daten- und Projektmanagement» in Betrieb genommen werden. Es ermöglicht eine Datenhaltung ohne Doppelspurigkeiten von der Planung über die Projektierung und Realisierung bis hin zum Abschluss von baulichen und nicht baulichen Vorhaben. Die Schnittstellen zu den Systemen SAP, LOGO, GIS-Browser und Power BI bieten vielfältige Möglichkeiten für einen weiteren Ausbau. Und es dient als Grundlage für zukunftsgerichtete Arbeitsmethoden wie das Building Information Modeling (BIM), das im Tiefbau immer mehr Einzug hält.

Innovativ und verlässlich

Das TBA hält Schritt mit der rasanten Entwicklung in der Bauwirtschaft. Es ist ein verlässlicher Partner mit einem Investitionsvolumen, das jedes Jahr ungefähr gleich gross ist. Damit unterhält das TBA im Kanton 1310 km Staatsstrassen, 1206 Brücken, 2123 km Rad- und Skatingrouten und 2770 km Wanderwege. Gemeinsam mit privaten Bauunternehmen werden diese instandgehalten, saniert, um- und ausgebaut. Auch wenn die Baustellen manchmal für Unmut sorgen, sind Kanton und Bevölkerung auf eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen. «Der Verantwortung, die das mit sich bringt, sind wir uns sehr wohl bewusst», erklärt der Kantonsingenieur, der heute mit Genugtuung auf kantonale Wege und Strassen blickt, die in einem guten Zustand sind.

Der Fokus der Strassenbauer hat sich in den letzten Jahrzehnten darauf verlegt, die Strassen nicht nur instand zu halten, sondern den Verkehrsraum natur- und siedlungsverträglicher sowie vor allem sicherer zu machen: eine Erfolgsgeschichte, wie der Blick in die kantonale Verkehrsunfallstatistik zeigt.

Diese basiert nicht nur auf Investitionen sondern auch auf Innovationen. «Wir waren immer schon in gewissen Bereichen Trendsetter», sagt Felix Muff. Ob Unterfahrschutz für Motorräder, Andreasschwellen oder die

Zukunftsfähiges Amt

verbesserte Signaletik für die Unterhaltsfahrzeuge, die auch von anderen Tiefbauämtern kopiert wurde – das TBA setzt neue Massstäbe, nicht nur im Bereich Sicherheit (siehe Seite 30). Als erstes TBA baute es vor 20 Jahren in der Schweiz Kreisel aus Beton. Heute übernimmt es eine Vorreiterrolle bei lärmarmen Belägen, dem prioritären Einsatz von Rückbaumaterialien oder beim Thema klimagerechte Strassenraumgestaltung.

Gut gefüllte Projektpipeline

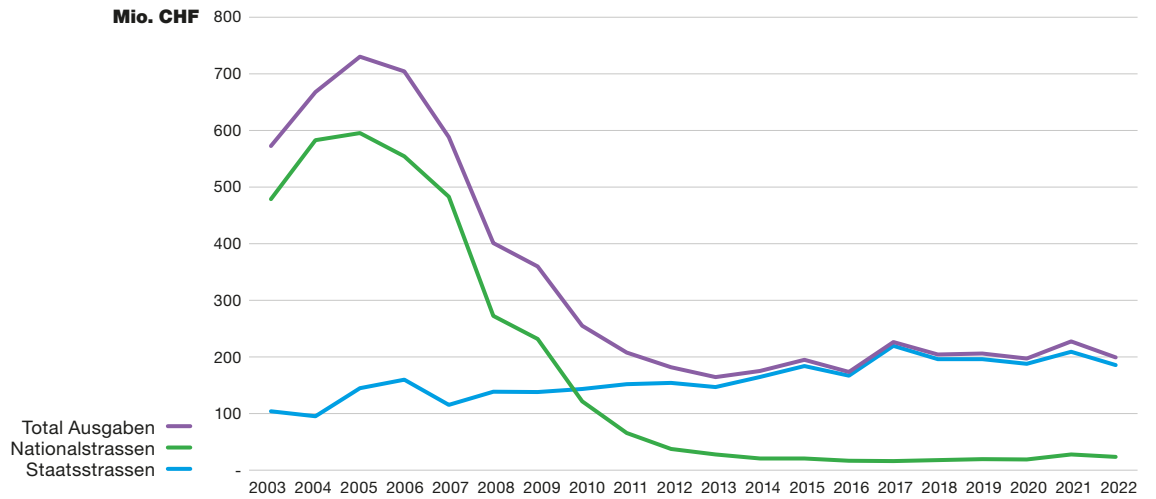
Seinem Nachfolger übergibt Felix Muff eine gut gefüllte Projektpipeline. Der Vierspurausbau der Schaffhauserstrasse im Hardwald bei Bülach beginnt in diesem Sommer. Und mit der Strassenverlegung im Neeracherried sowie den Umfahrungen von Grüningen und Eglisau oder dem Projekt «Fil Bleu» entlang der Glatt sind weitere Grossprojekte aufgegleist. Und eine wichtige Rolle im Strassenbau werden zudem künftig die neuen Velostandards für eine sichere und attraktive Veloinfrastruktur im Kanton Zürich spielen: Sie sind für kantonale Vorhaben verbindlich. Die Grundlagen für die erfolgreiche Realisierung dieser und weiterer Projekte sind geschaffen, wie Felix Muff sagt: «Das TBA ist fit für die nächsten 20 Jahre.»

Mit der geplanten Umfahrung des historischen «Stedtli» Grüningen (Plan) und der Ortschaft Eglisau sind weitere Grossprojekte aufgegleist.

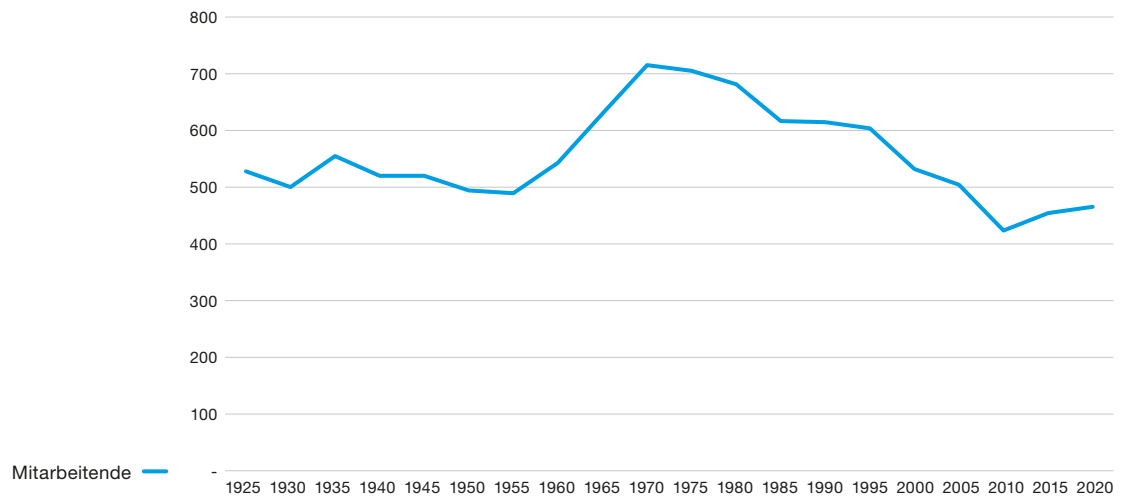


Statistik

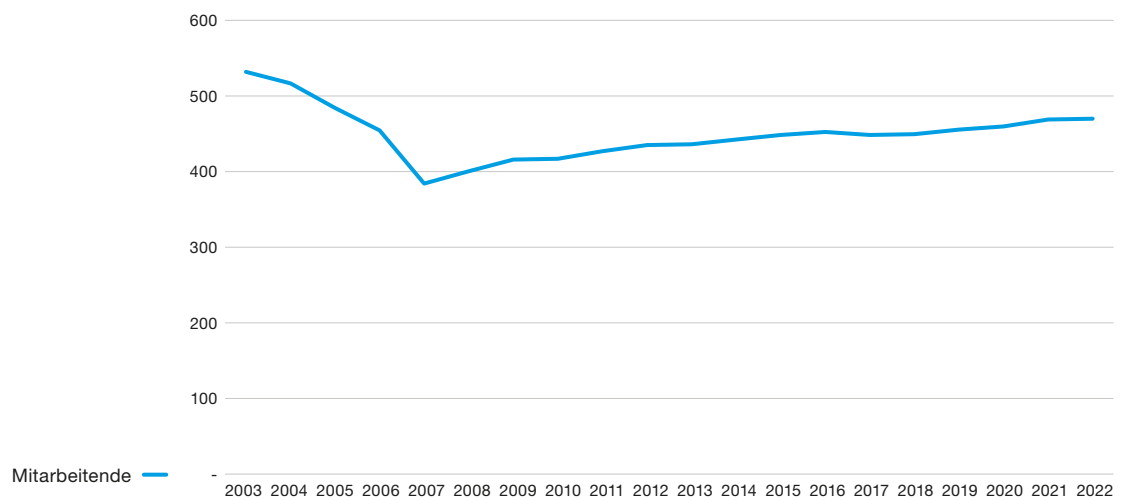
Bauausgaben TBA 2003–2022 (in Mio. CHF)



Mitarbeitende TBA 1925–2020



Mitarbeitende TBA 2003–2022



**Felix Muff, Amtschef
TBA, 2006–2023**

«Wer gewinnen will, muss auch verlieren können»

Ende Mai gibt Felix Muff die Leitung des Tiefbauamts nach 17 Jahren ab und geht in Pension. Der abtretende Kantonsingenieur blickt zurück auf seine Zeit beim Tiefbauamt und verrät seine Zukunftspläne.



Felix, du warst zuerst fünf Jahre Strasseninspektor, dann 17 Jahre lang Kantonsingenieur. Wie haben sich Strassenbau und -unterhalt in dieser Zeit verändert?

Felix Muff: Das Verkehrsaufkommen hat in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen, das Strassennetz ist hingegen weitgehend gleichgeblieben. Das bringt für uns verschiedene Herausforderungen, weil unsere Haupttätigkeit nun mal den Verkehrsfluss stört. Mit Optimierungen versuchen wir, eine hohe Verfügbarkeit der Verkehrsflächen sicherzustellen. Gewisse Arbeiten werden möglichst in Randzeiten erledigt. Das bedingt insbesondere beim Autobahnunterhalt Nacht- und Schichtarbeit. Den Einbau der Deckbeläge und die damit verbundenen Vollsperrungen führen wir, wenn immer möglich, an Wochenenden durch und alle Bautätigkeiten werden bestmöglich koordiniert. Dann hat bei uns die Digitalisierung Einzug gehalten: Die Zukunft ist auch auf dem Bau digital. Mit dem Hochbauamt und weiteren Ämtern arbeiten wir mit Hochdruck am Building Information Modeling. Die Methode vernetzt alle an einem Bauwerk beteiligten Personen und Unternehmen und ermöglicht das gemeinsame Planen, Erstellen und Bewirtschaften von Bauwerken mithilfe eines digitalen Modells. Damit konnten wir kürzlich in Meilen ein Pilotprojekt erfolgreich abschliessen.

Inwiefern unterscheidet sich das Tiefbauamt 2023 vom Tiefbauamt im Jahr 2006?

Als ich im Tiefbauamt angefangen habe, hatten wir noch einen Modellbauer und einen eigenen Filmdienst. Diese haben wir aufgelöst, nach-

Felix Muff, Amtschef TBA, 2006–2023

dem der Bau der Autobahnen 2008 in die Verantwortung des Bundes überging. Wir hatten eine Kopieranstalt und einen Schriftenmaler für die Baustellenbeschilderung – dies wird mittlerweile durch die KDMZ abgedeckt. Vor einigen Jahren haben wir auch unser Belagslabor eingestellt und beziehen die Dienstleistungen nun extern. Wir haben aber nicht nur ausgelagert, sondern mit der Fachstelle Verkehrssicherheit und der Fachstelle Umwelt auch aufgerüstet. Vor 17 Jahren waren wir noch nicht zertifiziert und akkreditiert. Wenn jemand pensioniert wurde, ging jeweils viel Wissen verloren. Heute sind alle unsere Prozesse strukturiert und beschrieben. Mir war immer wichtig, dass nicht jede Sektion ein ei-



Felix Muff mit den Unterhaltsmitarbeitenden Urs Lindenberg und Valon Ajvazi (links) anlässlich des TBA-Sommerfests 2015 und im Einsatz für den FC TBA beim Schweizerischen Nationalstrassen-Fussballturnier 2012 (rechts).



genes Königreich für sich ist, sondern wir ein TBA sind, bei dem wir uns gegenseitig unterstützen. Jene Organisationseinheiten, die eng zusammenarbeiten, sollen nah beieinander sein und sich idealerweise einen Pausenraum teilen. Die heutige Abteilung Projektieren und Realisieren und die Fachstelle Lärmschutz waren früher in Glattbrugg, die Sektion Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen war in Urdorf. Heute sind alle in Zürich – abgesehen von jenen im Unterhalt. Dort ist es wichtig, dass wir Ansprechpersonen für die Gemeinden vor Ort haben.

Welches war in deiner Amtszeit das grösste Highlight?

Das war sicherlich die Westumfahrung mit dem WestFest 2009. Als wir die Westumfahrung in Betrieb nehmen konnten, zeigte sich, dass unsere Berechnungen richtig waren. Die Verkehrsströme haben auf Anhieb funktioniert. Alle Beteiligten haben grossartige Arbeit geleistet. Ich durfte neben dem WestFest auch die jeweiligen Teileröffnungen in Birmensdorf und Affoltern am Albis organisieren. Mit dem Eröffnungsfest des Autobahnzubringers Obfelden/Ottenbach am 3. Juni 2023 kann ich mein Tätigkeitsfeld im Säuliamt nun noch abschliessen.

Felix Muff, Amtschef TBA, 2006–2023

Und die grösste Enttäuschung?

Ich bin ein positiver Mensch und habe keine Hitparade von Enttäuschungen. Belastend war jedoch die Anklage wegen Amtsgeheimnisverletzung, die sich von 2006 über zwei Jahre hinzog und mit zwei Freisprüchen endete. Zudem ist es auch frustrierend, wenn ein Projekt wie Uster West, an dem wir lange gearbeitet und in das wir viel investiert haben, scheitert. Aber das muss man aushalten können in diesem Job. Als Sportler weiss ich: Wer gewinnen will, muss auch verlieren können. Je nachdem hat es seine Berechtigung, wenn etwas nicht so kommt, wie wir es geplant haben. Ich habe eine intakte Familie, einen guten Kollegenkreis, den Sport, einen Job, den ich gerne mache. Das ist wie ein Stuhl mit vier Beinen. Wenn eines davon mal wegbricht, kannst du trotzdem noch darauf sitzen.

Wie sind deine Pläne für die Zeit nach deiner Pensionierung?

Als dreifacher Grossvater freue ich mich auf Aktivitäten mit Nino (2,5 Jahre), Lia (6 Monate) und Anne-Sophie (2 Jahre). Dies wird auch mit Reisen verbunden sein, da Anne-Sophie mit unserer Tochter in Indonesien lebt. Zudem bin ich weiterhin Stiftungsrat der Sportstiftung Winterthur und habe zu Hause noch Arbeitsvorrat mit Umbauten und weiteren Energieoptimierungen. Meine Frau hat mir zu Weihnachten einen Kalender mit Fotos von Sitzbänken geschenkt. Somit soll ich wohl etwas zur Ruhe kommen. Aber gleich wie ich versuche, meinen Körper fit zu halten, will ich auch geistig aktiv sein. Ich möchte mein Wissen zur Verfügung stellen und schliesse Teilzeit- oder Projekteinsätze nicht aus. Ich kann mir vorstellen, Leute zu coachen, die neu in die Verwaltung kommen, mich um verfahrenere, verzwickte Projekte zu kümmern oder im Rahmen der Energiewende beim Fernwärmenetzausbau tätig zu sein. Aber es muss sinnvoll und zeitlich begrenzt sein. Ich will dabei nicht das Problem haben: «AHV = Agenda huerä vollä».

Impressum

Herausgeber Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt
Walcheplatz 2
8090 Zürich

Redaktion & Texte Angelika Nido Wälty
Isabelle Rüegg (Interview)
Kommunikation Baudirektion

Bildmaterial © Kanton Zürich, Tiefbauamt
(wo nicht anders vermerkt)
Titelbild: Desair AG

Statistik Alexander Noll
Stevan Skeledzic

Layout Matthias Bolli



Foto: Daniel Grieb