

SCHLAG AUF SCHLAG ANS ZIEL

Stahlrohrvortrieb DN 2000 unter Zürichs
Tramwendeschleife Laubegg



Die Stadt Zürich ist mit ihren rund 403.000 Einwohnern und einer Fläche von 92 km² mit Abstand die größte Stadt der Schweiz. Ad-diert man das dicht besiedelte, direkte Um-land noch hinzu, aus dem täglich zahlreiche Pendler in die Stadt kommen, zählt man etwa 1,3 Mio. Menschen in diesem Ballungsraum. Die Stadt an Limmat und Zürichsee ist die be-deutendste Wirtschafts- und Finanzmetropole des Landes, ihre Universität und die Techni-sche Hochschule genießen internationalen Ruhm und auch hinsichtlich Kunst und Kultur ist sie ein wichtiges Zentrum in der Schweiz. Und nicht zuletzt wegen ihrer gut erhaltenen mittelalterlichen Altstadt, ihrer ausgezeich-neten geografischen Lage und ihrem unge-heuren Flair ist Zürich mehrfach als Stadt mit der höchsten Lebensqualität weltweit ausge-zeichnet worden.

EFFIZIENT UND EFFEKTIV

Zu einer hohen Lebensqualität gehört selbstver-ständlich auch eine gute und intakte Infrastruk-tur – nicht nur oberirdisch. So betreibt die Stadt Zürich z.B. ihre Stromversorgung (5295 GWh Produktion/Jahr), ihre Wassergewinnung (1.224 Brunnen), -aufbereitung (4 Wasserwerke) und -verteilung (1.550 km Trinkwasser-Leitungs-netz) sowie ihre Abwasserentsorgung (1.000 km Kanalnetz) mit kommunalen Unternehmen, die der Stadtverwaltung unterstellt sind. Damit ist die Stadt in der Lage, rund 90 % der Tiefbau-arbeiten aller städtischen Werke mit weiteren Bauprojekten, z. B. gleichzeitige Baumaß-nahmen von Infrastruktur im Gas-, Wasser-, Abwasser- oder Straßenbereich sowie von Tramgleisen zu koppeln, um die Zahl der Bau-stellen in der Stadt zu minimieren.



OBEN DRÜBER UND UNTEN DURCH

Die Erneuerung, respektive der Neubau ei-nes Kanalabschnitts in der Uetlibergstra-ße in Höhe der Tramwendeschleife Laubegg stellte ganz besondere Anforderungen an das Baumanagement des Zürcher Tiefbauamts und damit auch an die Koordinierung der verschiedenen Baumaßnahmen. Zunächst musste dafür auf der vierspurigen Straße der Tramverkehr für fünf Wochen stillgelegt und die Gleise abgebrochen werden. Neben dem Einbau von Kanalrohren in offener Bauweise (Drachenprofil DN 1400, Beton), für den ent-sprechende Gräben inmitten der vierspurigen Fahrbahn und unter dem Tramgleis ausgeho-ben und verbaut werden mussten, galt es vor allem, für den zeitgleichen Neubau und den