

PROFIL

Informationsbroschüre der F. Preisig AG
Dezember 2011 / Nr. 93



REDAKTIONSSPALTE

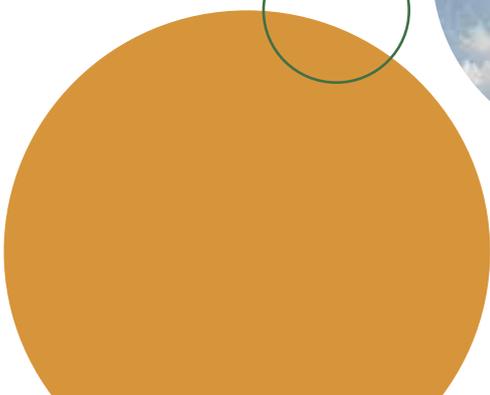
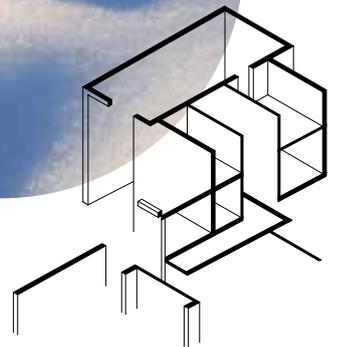
Liebe Leserinnen und Leser

Unsere letzte Ausgabe, das Jubiläums-Profil, war sicher ein Highlight in der Geschichte unserer Zeitschrift. Die Ihnen jetzt vorliegende Ausgabe Nr. 93, kehrt einerseits auf die gewohnten Pfade – Inhalt und Umfang - zurück, andererseits ist es die erste «normale» Profil-Ausgabe im neuen Kleid.

Ebenfalls fast ganz neu ist das Redaktionsteam. Aus der bisherigen Redaktion konnten wir Martina Eberle, Redaktion und Gestaltung, übernehmen. Neu dazu gekommen sind Florian Sigg, Redaktion und Gestaltung, und Michael Brentari, Redaktionsleiter. Wir sind bestrebt die gewohnte hohe Qualität vom Profil zu halten und Sie, liebe Leserinnen und Leser, in Zukunft mit ein paar Neuerungen zu überraschen. Sei das mit einer Gestaltung die vermehrt auf die Bildsprache setzt – Bilder sagen mehr als Worte – oder in dem wir die Projektbeteiligten zu Wort kommen lassen wollen. Es ist uns wichtig, dass Sie sich auch in Zukunft freuen, die Neuigkeiten aus der F. Preisig AG im Profil nachzulesen.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen frohe Festtage und einen gelungene Start ins Jahr 2012.

Für das Redaktionsteam
Michael Brentari



INHALTSVERZEICHNIS

- 02 Aus dem Verwaltungsrat
- 02 Aus der Geschäftsleitung

EXPERT (BAUHERRENUNTERSTÜTZUNG- UND BERATUNG)

- 04 Axenstrasse
- 05 Winterthur, Verkehrskonzept Archstrasse

INFRA I (KONSTRUKTIVER INGENIEURBAU)

- 06 Erhaltungskonzept N13, Abschnitt Bärenburg
- 07 Zürich-Oerlikon, Umbau Credit Suisse

HAUPTSTORY

- 08 Zürich-Oerlikon, Durchmesserlinie

INFRA K (VERKEHRSWEGE KOMMUNEN UND BAHN)

- 12 Hauenstein-Tunnel Lüftungsschacht
- 13 Stadt Zürich Turicum 4, GU-Mandat

INFRA V (VERKEHRSWEGE BUND UND KANTON)

- 14 Instandsetzung Brücke Seez / SBB
- 16 Umbau Anschluss Zürich-Wollishofen, Albisstrasse

INTERN

- 17 Service Center
- 18 Lehrlingsausflug «CERN»
- 19 Jubiläum 50-Jahre: Marcel Bächtold
- 20 Pensionierung Hermann Dümel
- 20 Jubiläum 35 Jahre: Richard Rosenberger
- 21 Jubiläum 30 Jahre: Karl Fröhlich
- 21 Jubiläum 25 Jahre: Thomas Schlumpf
- 22 Ausgewählte Neuaufträge
- 24 Personalnachrichten

AUS DEM VERWALTUNGSRAT

... IM ZEICHEN DES TROPHONIUS

Während meiner Mittelschulzeit hatte mich die griechische Mythologie, im literarisch-inspirierenden Sinn, nie so recht zu überzeugen vermocht. Im Zeichen eines damals als revolutionär empfundenen Zeitgeistes waren es vielmehr zeitgenössische Schriftsteller wie Jean-Paul Sartre oder Jack Kerouac, die mein nicht mehr so ganz unschuldiges Teenagerhirn zu faszinieren verstanden. Trotzdem gab es ein paar griechische Legenden, die mich bewegten und mir in Erinnerung geblieben sind. Eine davon handelt von Trophonius, seines Zeichens Baumeister, der einen Tempel erbaute, in dem sich eine Orakelhöhle befand, wo der Mann weissagte. Ihn daselbst aufzusuchen, war eine beschwerliche Angelegenheit und seine Prophezeiungen waren, vergleichsweise sehr pessimistisch und negativ. Dies scheint seiner Popularität jedoch keinen Abbruch getan zu haben. Die Leute kamen, trotz deprimierenden Aussichten, in Scharen zu seinem Orakel. Heute, ein paar Jahrtausende später, würde sich Trophonius in unserem global umspannenden Orakel, dem alles zu wissen vorgebenden Medienimperium, wahrscheinlich nicht unwohl fühlen mit seinen schwarzmalenden Prophezeiungen. Die Neigung gewisser Medien, fast täglich den bevorstehenden Weltuntergang heraufzubeschwören, halte ich aber im besten Fall für unterhaltsam, im schlechtesten schlicht für ärgerlich. Gewiss, ganz unverständlich ist dieser Trend nicht. Damals wie heute scheinen die Leute von deprimierenden «News» angezogen. Wer interessiert sich schon für gute Nachrichten?

Aber es gibt sie, die guten Nachrichten. Es gibt sie überall, im Kleinen wie Im Grossen, und ich meine, auch sie sind eine Erwähnung wert: Wenn ich die Gelegenheit habe, mit unseren vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Gespräche zu führen, dann dünkt mich, dass bei den meisten eine optimistische und positive Einstellung zu ihrem beruflichen Umfeld und zu ihrem Leben allgemein vorherrscht. Und dass sie mit mir übereinstimmen: Das Glück eines Menschen wird nicht durch Aktienkurse noch Abstimmungsresultate oder griechische Tragödien und auch nicht durch mediale Interpretationen bestimmt, sondern von der Einsicht, dass die wirklich wichtigen Dinge im Leben konjunkturunabhängig sind.

Im Namen des Verwaltungsrats danke ich euch allen für euren Einsatz zum Wohl unserer Firma und wünsche euch allen geruhsame Festtage und ein gesundes, glückliches und erfolgreiches neues Jahr.

Text: Stephan Preisig

AUS DER GESCHÄFTSLEITUNG

Nicht nur auf der Weltbühne war 2011 ein sehr bewegtes und ereignisreiches Jahr. Auch für uns hielt das nun zu Ende gehende Jahr unzählige spannende und grösstenteils freudige Momente bereit.

50 JAHRE F. PREISIG AG

Der Höhepunkt unseres diesjährigen Firmenjubiläums war unser Fest vom 27./28. Mai im Doktorhaus in Wallisellen. Ein rauschendes Fest, an dem wir mit unseren Kunden, Partnern aber auch mit unseren Mitarbeitenden und ihren Partnerinnen und Partnern in ungezwungener Atmosphäre auf unser Jubiläum anstossen und einige unvergessliche Stunden verbringen konnten. Die nebenstehenden Fotos zeigen einige Ausschnitte aus dem reich befrachteten Programm der beiden Tage. An dieser Stelle sei nochmals all jenen herzlich gedankt, die mit ihrem Wirken dazu beigetragen haben, dass aus dem kleinen Ingenieurunternehmen der Startphase 1961 die erfolgreiche F. Preisig AG von heute werden konnte. Herzlichen Dank!

ERFOLGREICHES 2011

Mit Stolz dürfen wir erneut auf ein sehr erfolgreiches Jahr zurückblicken. Diverse Akquisitionserfolge, Erfolge, die nicht mit Dumpingangeboten erkaufte werden mussten, verdeutlichen, dass die Dienstleistungen unserer Mitarbeitenden und unserer Firma bei Kunden und Partnern begehrt sind. Zufriedene Kunden in laufenden Mandaten, Projekte, bei denen wir mit unseren Leistungen zu deren erfolgreicher Realisierung beitragen durften, machen uns stolz. Wenn dann die Zusammenarbeit im Projektteam noch von gegenseitiger Wertschätzung, Offenheit und konstruktiver Lösungsfindung im Sinne des Projektes geprägt ist, so sichert dies neben dem wirtschaftlichen Erfolg auch noch den Erfolg auf der persönlichen Seite und trägt zur Motivation und langfristigen Sicherung unserer Fachleute und unseres Nachwuchses bei.

Im Rahmen einer Überprüfung unserer Kommunikation haben wir eine Kundenbefragung durchgeführt. Es hat uns sehr gefreut, dass uns dabei unsere Kunden Fairness sowie ziel- und praxisorientiertes Handeln attestieren. Sie fühlen sich mit ihren Problemen und Bedürfnissen durch unsere Mitarbeitenden verstanden und bezeichnen uns als verlässlichen Partner. Dieses sehr erfreuliche Ergebnis bestätigt uns, dass wir mit dem Hochhalten unserer traditionellen Werte auf dem richtigen Weg sind. Nicht zu vergessen sind die erfolgreich umgesetzten Anstrengungen, die wir 2011 unternommen haben, um uns für die zukünftigen Bedürfnisse unseres Marktes fit zu machen. So hat unsere Organisationsanpassung wesentlich dazu beigetragen, dass wir am Markt schneller

werden, unsere Kunden direkter betreuen und uns noch besser auf unsere Stärken fokussieren können. Die Erneuerung unseres Erscheinungsbildes mit der Anpassung unserer Homepage tragen wesentlich dazu bei, auch weiterhin unseren eigenständigen Marktauftritt sicherstellen zu können.

DANK

Auch dieses Jahr wollen wir wieder an Stelle von Kundengeschenken die Organisation Tixi Taxi unterstützen. Kontinuität und verlässliche Partnerschaft ist uns auch hier ein grosses Anliegen. Unsere Partner sollen auf uns zählen können. Unserer Preisig Crew und unseren Partnern danken wir herzlich für ihr grosses und unermüdliches Engagement, ihre Loyalität und ihren grossen Einsatz zum Wohle unserer Kunden und damit unserer Firma. Ihnen, liebe Kunden danken wir herzlich für Ihr Vertrauen, die unzähligen Aufträge unterschiedlichster Arten und vor allem für die angenehme und konstruktive Zusammenarbeit. Wir freuen uns, Sie auch im kommenden Jahr wieder bei der Bewältigung Ihrer Herausforderungen unterstützen zu dürfen.

Text: Frank Straub

Bild: Daniel Ziehlmann

- 01 Duo Lapsus
- 02 The Italian Tenors
- 03 Kantonsingenieur Felix Muff
- 04-05 Duo Lapsus



03



04



01



02



05



01

AXENSTRASSE

Die Kantone Schwyz und Uri erarbeiten aktuell in enger Zusammenarbeit eine Lösung für den überlasteten Nationalstrassenabschnitt N04 Axenstrasse entlang dem östlichen Urnerseeufer, der für die Funktionsfähigkeit der Nord-Süd Transitachse eine hohe Bedeutung hat.

Das Generelle Projekt, welches nach Einschaltung einer Kreativphase die Idee von zwei nacheinander angeordneten Tunnelröhren aufnimmt, wurde 2009 vom Bundesrat genehmigt. Mit dem Eintritt in die Phase des Ausführungsprojektes erhielt die F. Preisig AG 2010 den Auftrag, die Gesamtleitung in der Realisierung des Projektes zu unterstützen.

EIN LANGER WEG

Schon 1986 haben der Bund und die Regierungen der Kantone Schwyz und Uri einem Ausbau der N04 Axenstrasse grundsätzlich zugestimmt. In mehrjähriger Arbeit entstand das Generelle Projekt «Fronalpstock», welches einen durchgehenden Tunnel von Ingenbohl (Brunnen) bis Gumpisch vor Flüelen vorsah. Doch 1992 erfolgte ein Unterbruch, denn diese Variante erschien nicht mehr zweckmässig. Nachfolgend wurden im Rahmen einer Kreativphase Alternativen gesucht, von denen sich die Variante 10 «etappierter Tunnel» als wirkungsvollste herauskristallisierte. 2003 beauftragte das Bundesamt für Strassen ASTRA das Baudepartement des Kantons Schwyz, das Generelle Projekt «Etappen 1 und 3, Ingenbohl – Gumpisch» federführend auszuarbeiten. Im Sommer 2007 resultierte ein fertiges, überarbeitetes und mit Zusatzabklärungen erweitertes Generelles Projekt, welches von den Regierungen der Kantone Schwyz und Uri dem Bund zur Genehmigung eingereicht wurde.



02

ZWEI TUNNELS / VIER ETAPPEN

Das Generelle Projekt sieht jeweils einen doppelspurigen Tunnel im Gegenverkehr zwischen Ingenbohl und Ort sowie zwischen Ort und Gumpisch vor. In Ort ist ein Betriebsanschluss an die alte, in Betrieb stehende Axenstrasse vorgesehen. Dies ist notwendig, damit die bestehende Axenstrasse im Falle einer Tunnelschliessung als Ausweichstrecke eingesetzt werden kann.

Gesamthaft umfasst das Projekt vier Bauetappen. Eine erste Etappe umfasst den Sisikoner Tunnel von Ort bis Gumpisch inklusive Anschlussbauwerke. Nach dessen Inbetriebnahme kann mit der zweiten Etappe, der Instandsetzung und der Umsetzung der flankierenden Massnahmen an der alten Axenstrasse im entsprechenden Abschnitt, begonnen werden. Zeitgleich können die Arbeiten an der dritten Etappe – Erstellung des Morschacher Tunnels von Ingenbohl bis Ort sowie das Anschlussbauwerk Ingenbohl – erstellt werden. In einem vierten und letzten Schritt erfolgt die Instandsetzung der alten Axenstrasse zwischen Brunnen und Ort.



03

ZAHLREICHE ZIELE

Die Investition von über 750 Mio. CHF soll vielfältige Forderungen erfüllen. Zum einen wird die Verfügbarkeit, Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Nord-Süd Transitachse für den motorisierten Individualverkehr künftig umweltverträglich sichergestellt. Insbesondere bei einer Schliessung des Seelisbergtunnels kann sich die neue Axenstrasse als leistungsfähiger Ersatz anbieten.

Des Weiteren werden der Kanton Uri und die Südschweiz durch den Ausbau besser an die Wirtschaftsräume in der Zentralschweiz und den Grossraum Zürich angebunden. Dabei spricht man in diesem Sinne von erhöhter Attraktivität, Nachhaltigkeit, Umweltverträglichkeit und raumplanerischer Umsicht. Zudem entlasten die beiden Tunnel das Siedlungsgebiet Sisikon nachhaltig vom Durchgangsverkehr, welcher aktuell die enge Strasse im Ortszentrum häufig verstopft. Dies ist zusätzlich eine Chance für die touristische Weiterentwicklung der Region, insbesondere durch die Umnutzung der bisherigen Verbindung in eine Strasse, welche für Fussgänger, Radfahrer und Freizeitverkehr verträglich gestaltet ist.

EINE UMWELT

Da das Gebiet um den Axen im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung eingetragen ist, kommt dem Schutz dieser Landschaft eine spezielle Bedeutung zu. Massnahmen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit werden im mehrstufigen Umweltverträglichkeitsbericht dokumentiert. Neben Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen soll der Schwerpunkt auf der Materialbewirtschaftung liegen. Dies bedeutet, dass Ausbruchmaterial einerseits auf der Baustelle andererseits in nahegelegenen Projekten wiederverwertet wird. Eine Konkretisierung kann allerdings erst in der Phase Ausführungsprojekt ins Auge gefasst werden.

EINE ZUKUNFT

Letztere begann mit der Genehmigung des Generellen Projektes durch den Bundesrat 2009. Zur Zeit wird das gesamte Projekt mit dem Ziel der öffentlichen Auflage präzisiert. Nach erfolgter Plangenehmigung, welche in 3 bis 5 Jahren erfolgen könnte, muss für die Realisierung des Bauvorhabens ca. 10 bis 12 Jahre veranschlagt werden. Die ausgebaute Axenstrasse dürfte somit nicht vor 2025 vollständig dem Verkehr übergeben werden können.

Text: Nadine Spuhler / Bruno Widmer

Bild: Unbekannt

01 Eine Landschaft aus dem Bundesinventar der geschützten Landschaft BLN

02 Axenstrasse, eine historische Verkehrsaxe

03 Naturgefahren im Bereich der Axenstrasse

WINTERTHUR VERKEHRSKONZEPT ARCHSTRASSE

Wo viele Abhängigkeiten bestehen, sind wenige Veränderungen möglich... – und Abhängigkeiten gibt es genug in der Winterthurer Archstrasse: Anbindung des Quartiers Vogelsang an die Technikum-/Zürcherstrasse, Warteraum für Busse und Cars, Teil des Velonetzes, Velo- und Motorradabstellplätze, Anlieferungen sowie Vorgaben aus dem Alleenkonzept und ein Invalidenparkplatz.

Mit dem Masterplan Stadtraum Bahnhof Winterthur sind acht verschiedene Vorhaben geplant und teilweise bereits in Ausführung. Eine grosse Bedeutung kommt dabei dem Projekt Bahnhofplatz Süd mit der Archstrasse zu. Durch die Neuordnung der Bushaltestellen für drei Buslinien wird die Archstrasse in Bezug auf die OeV-Erschliessung des Bahnhofplatzes eine massive Aufwertung erfahren.

Durch die gute Erreichbarkeit für Fussgänger sowie die unmittelbare Nähe zu den Gleisanlagen der SBB eignet sich die Archstrasse sehr gut als «Verlängerung» des Bahnhofplatzes. Eine funktionsfähige Infrastruktur als Bushaltestelle lässt jedoch nur wenig andere Nutzungen zu. Genau hier fängt die Arbeit des Ingenieurs an. Die Lösung konnte nur in einem wesentlich vergrösserten Perimeter gefunden werden. Für Motorräder- und Veloabstellplätze war schnell Ersatz bereitgestellt. Wesentlich schwieriger gestaltete sich die Überlagerung des OeV-Konzeptes mit einer funktionierenden MIV-Erschliessung. Eine Knacknuss war, dass der zu erwartende Rückstau infolge Verkehrsumlagerung nicht die Busse behindert.

Durch kreative Konzeptideen und die Fokussierung auf die wichtigsten funktionalen Ansprüche konnte eine Lösung gefunden werden, welche sich im wahrsten Sinne des Wortes sehen lassen kann. Dies gilt insbesondere auch für die Gestaltung, welche durch gezielte gestalterische Elemente sowohl die städtebauliche Verbundenheit der Archstrasse zum Bahnhofplatz und andererseits die Lesbarkeit als Bindeglied zwischen Bahnhofareal und den angrenzenden Quartieren verstärkt.

Der anschliessende politische Prozess wird zeigen, ob die «Abhängigkeiten» oder der Veränderungsdruck stärker sind.

Text: Sören Rohweder / Peter Gasser

ERHALTUNGSKONZEPT N13, ABSCHNITT BÄREN- BURG

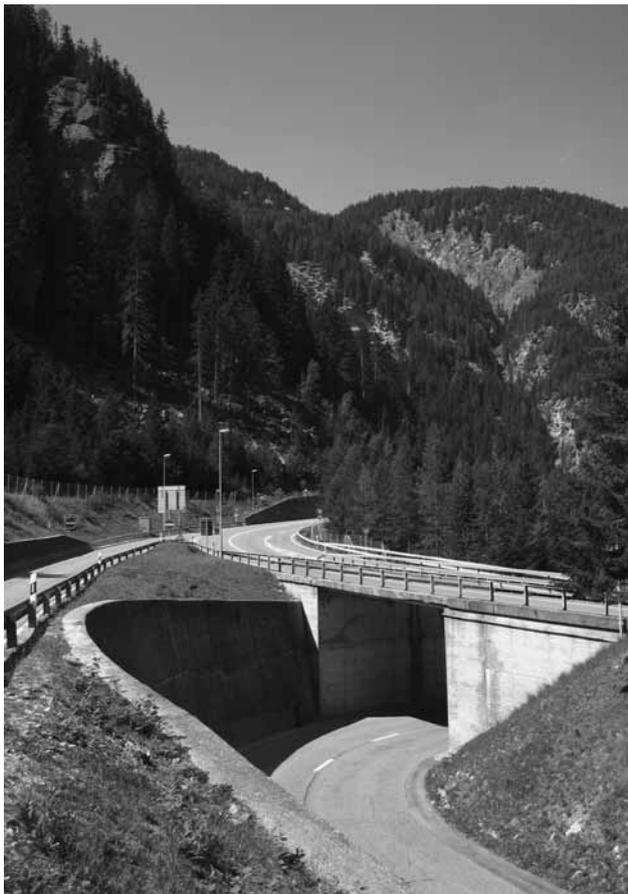
Im Auftrag des ASTRA, Filiale Bellinzona, bearbeiten wir in einer Ingenieurgemeinschaft das Erhaltungskonzept eines ca. 10 km langen Autobahnabschnitts der N13 im Kanton Graubünden zwischen den Anschlüssen Avers und Zillis.

Innerhalb unserer Ingenieurgemeinschaft überprüfen wir die ungefähr 40 Kunstbauten und Stützbauwerke auf diesem Abschnitt. Diese Bauwerke zeichnen sich durch ihre grosse geometrische Vielfalt und durch die beim Bau unterschiedlichen Normengenerationen aus. Neben vorgespannten Sprengwerk-, Balken- und Rahmenbrücken, handelt es sich um diverse Unterführungen und Überführungen in unterschiedlichen Rahmenbauweisen und verschiedene Konstruktionen der Stützbauwerke.

Das Erhaltungskonzept hat zum Ziel, einen Überblick über den Zustand der Bauwerke zu erhalten und Massnahmenkonzepte inklusiv den daraus resultierenden Kosten auszuarbeiten. Diese Konzepte dienen dem ASTRA für die Festlegung des weiteren Vorgehens. Für die Erreichung dieser Ziele haben wir nach der vollständigen Grundlagenbeschaffung ergänzende materialtechnologische Untersuchungen veranlasst. Diese erlauben uns, die statischen Überprüfungen auf Grund der aktuellsten Normengenerationen durchzuführen. Da es sich um vierzigjährige Bauwerke handelt, kommt der Überprüfung der Richtlinienkonformität ebenfalls eine grosse Bedeutung zu. Da diverse Kunstbauten über den Rhein oder dessen Seitenbäche führen, sind die Kolk schütze, Wuhrbauten und Bachverbauungen im Bereich der Bauwerke in die Überprüfung miteinzubeziehen.

Text: Christian Birchmeier / Bernhard Schilling

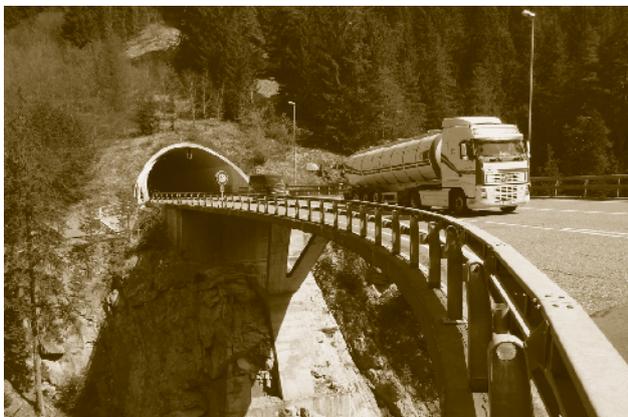
Bild: Christian Birchmeier / Christian Hässig



01

01 Autobahnanschluss Avers

02 Averserrheinbrücke



02

ZÜRICH-OERLIKON UMBAU CREDIT SUISSE

Das 5-stöckige Gebäude (ab EG) an der Ohmstrasse 2, Baujahr ca. 1910 und das 6-stöckige Gebäude (ab EG) an der Ohmstrasse 4, welches in den 30er-Jahren erbaut wurde, wurden mit sehr grossem Eingriff in die Tragkonstruktion umgestaltet. Die Bauherrschaft, Credit Suisse AG Corporate Real Estate & Services, hat die F. Preisig AG mit der Projektierung und Realisierung dieses hochspannenden Umbaus beauftragt. Das Projekt wird zurzeit durch die Mitarbeiter unserer Schwesterfirma Ribli + Blum AG, Filiale Zürich abgewickelt.

Das Erdgeschoss sollte möglichst offen gestaltet werden. Diese Anforderung stand nicht im Einklang mit der bestehenden Tragstruktur. Die Lasten aus der tragenden Konstruktion der oberen Geschosse mussten abgefangen, umgeleitet und zu den verbleibenden Wänden oder neuen Stützen geführt werden. Hierfür wurden neue massive Unterzüge in Stahl oder in Beton erstellt und bestehende Betonunterzüge verstärkt. Aufgrund des neuen Lastabtragungsregimes waren Verstärkungen von Wänden im Untergeschoss und der Foundationen erforderlich. In den Obergeschossen wurden einige Tragwände und für den neuen Multifunktionsraum im 4. OG sogar alle tragenden Wände im entsprechenden Bereich entfernt. Um dies bewerkstelligen zu können, wurde die Holzbalkendecke mit Überzügen im Dachgeschoss aufgehängt. Gleichzeitig mussten alle Dachstützen mit den neuen, verleimten Brett-schichtholzträgern abgefangen werden. Der Bestand der Liegenschaft Ohmstrasse 4 mit Ausnahme der Fassaden, einem Teil des Daches und der Untergeschosse wurde vollständig abgebrochen und neu aufgebaut. Die horizontale Stabilität der beiden Gebäude ist durch neue Betonwände und neue Liftschächte sowie auch durch die bestehenden Fassaden weiterhin gewährleistet. Die Bauarbeiten haben im Februar 2011 begonnen und werden noch bis Januar 2012 andauern. Der Bezugstermin ist für Juli 2012 vorgesehen. Dieser komplexe Umbau hat alle Beteiligten auf der technischen aber auch auf der menschlichen Ebene im positiven Sinn gefordert und bereichert.

Text: Pierre Alain Walpen

Bilder: Warren Matti

- 01 Fassadenansicht der Liegenschaft Ohmstrasse 2
- 02 Teilabbruch und prov. Abfangung der übrigen Konstruktion
- 03 Provisorische Stützkonstruktion der Fassaden
- 04 Ein neuer Liftschacht entsteht



01



02



03



04



ZÜRICH-OERLIKON DURCHMESSERLINIE

DIE EINBINDUNG DER DURCHMESSERLINIE IN DEN EINSCHNITT OERLIKON ERFORDERT VIELE ANSPRUCHSVOLLE INGENIEURBAUWERKE MIT AUSGEKLÜGELTEN GEOMETRISCHEN FORMEN UND AUSSERGEWÖHNLICHEN HERAUSFORDERUNGEN AN DIE TRAGWERKSPLANER. DIE F. PREISIG AG DARF SICH DIESEN HERAUSFORDERUNGEN STELLEN UND PROJEKTIERT DAS RETTUNG- UND TECHNIKGEBÄUDE, DAS PORTALBAUWERK, DAS PUMPBAUWERK UND DIE STÜTZMAUERN MITTE.

EINFÜHRUNG

Aus der Studie «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich», welche die SBB gemeinsam mit Kanton und Stadt Zürich ausgearbeitet hatten, resultierte als strategische Stossrichtung eine Durchmesserlinie von Wiedikon und Altstetten über einen zweiten unterirdischen Durchgangsbahnhof (Bahnhof Löwenstrasse) in Zürich HB nach Oerlikon.

Die Planergemeinschaft LHL+ übernimmt die Planung des Abschnitts 4, der die Einbindung der Durchmesserlinie vom bergmännischen Tunnel in den Bahnhof Oerlikon löst.

Als Mitglied der Planergemeinschaft LHL+ darf die F. Preisig AG beim Abschnitt 4 (Einbindung Oerlikon) folgende Bauwerke projektieren:

- Rettungs- und Technikgebäude
- Portalbauwerk
- Pumpbauwerk
- Stützmauern Mitte

RETTUNGS- UND TECHNIKGEBÄUDE

Das Gebäude umfasst die folgenden übergeordneten Funktionen:

- Fluchtweg für die Passagiere und Rettungszentrale für die erste Hilfe bei einem Unfall im Weinberg- sowie im Wipkingertunnel.
- Zentrale mit SBB Einrichtungen (u. a. ein Innenraum-schaltposten, eine Trafostation und ein Telekommunikationsraum)
- Büro- und Lagerräume

Der Bahnverkehr der Durchmesserlinie und der Wipkingerlinie verlaufen durch das Gebäude. Das Gebäude gliedert sich in neun Geschosse. Davon ist nur die Fassade über dem Portalbauwerk sichtbar, die drei weiteren Seiten des Gebäudes sind unterirdisch. Diese nutzbaren Geschosse sowie beide Tunnels werden durch den Er-

schliessungsturm mit integriertem Feuerwehraufzug und Treppenhaus nach oben abgeschlossen. Das Gebäude hat eine Gesamthöhe von rund 40 m. Aus architektonischen Gründen wird die eigentliche Fassade des Gebäudes bis zur westlichen Seite des Bahneinschnittes verlängert.

Seit 2005 (Abgabe des Bauprojektes an das BAV) hat das Projekt eine wesentliche Entwicklung erlebt. Das Gebäude umfasst nun drei zusätzliche Geschosse. Die Nutzung der Räume über alle acht unterirdischen Geschosse wurde komplett überarbeitet. Durch das geänderte Nutzungskonzept mussten die Nutzlasten für die Decken teilweise von 300 kg/m² auf 1.5 to/m² angehoben werden. Das Gebäude reicht 25 m in den Grundwasserspiegel. Deshalb benötigt es ein Entwässerungskonzept, Massnahmen gegen Auftrieb und für die Dichtigkeit. Dies wurde in der nachträglichen Bearbeitung des Bauprojekts mittels einer hochbewehrten Bodenplatte und eines komplexen Abdichtungskonzepts vor allem beim Übergang zum Weinbergtunnel sowie zum Wipkingertunnel gelöst.

Die Betriebssicherheit des Wipkingertunnels wurde geprüft und Schutzmassnahmen sind in der Planung. Die heiklen Bauzustände neben bzw. über der in Betrieb befindlichen Wipkingerlinie wurden technisch ausgearbeitet und erfordern viele Nacharbeiten.

Die beschriebene grosse Projektentwicklung hat verschiedene Herausforderungen gebracht. Die parallele Bearbeitung von Projekt und Ausschreibung und die Ausführung von Teilen des RT-Gebäudes während der Bearbeitung des Detailprojektes verlangten flexible Lösungsmöglichkeiten in allen Projektphasen unter sehr starren örtlichen Rahmenbedingungen.

Aus dem rein technischen Gesichtspunkt entstand zudem ein Konflikt zwischen einer bereits erstellten Baugrube und den Platzbedürfnissen für die Haustechnik, die Bahntechnik, die Flucht- und Rettungsanlage. Das Tragwerk muss die Anforderungen eines Hochbaus (u. a. Aussparung Schächte) und gleichzeitig einer «Stau-mauer» erfüllen, wobei die Stärke einiger Bauteile nicht mehr frei dimensioniert werden konnte.

Seit Mitte Juni 2011 hat die Realisierung angefangen. Die übergeordnete Inbetriebnahme bis Ende 2013 stellt die Baustelle unter einen sehr grossen Druck. Damit die terminlichen Ziele erreicht werden können, müssen wesentliche logistische Randbedingungen im Projekt beachtet werden. Die frühzeitige Absprache mit den Ausführenden wird für ein möglichst reibungsloses Bauprogramm zu einer Voraussetzung.

PORTALBAUWERK

Am Portalbauwerk kommen die bestehende Wipkingerinie zusammen mit der neuen Durchmesserlinie in dem Einschnitt Oerlikon ins Freie. Das Portalbauwerk hat primär die Funktion, das östliche Gleis der Wipkingerinie über das westliche Gleis der Durchmesserlinie zu überwerfen und zwischen die beiden neuen Gleise der Durchmesserlinie einzufädeln. Durch die beengten Platzverhältnisse auf der Baustelle muss von der Vorspannung im Überbau abgesehen werden und es kommt ein schlaff bewehrter Vollrahmen zur Ausführung. Auf dem Portalbauwerk werden Sinterterrassen und ein Unterhaltsweg zur Ausführung gebaut. Damit ist das Portalbauwerk bis zu 3.5 m überschüttet.

Die Sinterterrassen sind notwendig, weil grosse Teile des Weinbergs entwässert werden müssen, um das statische Gleichgewicht der Stützmauer Ost dauerhaft zu erhalten. Das Wasser ist stark kalkhaltig. Die Sinterterrassen «reinigen» dieses Wasser.

Die Hauptbelastung für das Bauwerk kommt allerdings aus dem Erddruck. Obwohl es komplett im Fels steht, sind bituminöse Schichten vorhanden, die ein Blockgleiten des gesamten Felspakets ermöglichen. Die Ursache dieses Blockgleitens liegt im eventuellen Kluftwasserdruck. Die Annahme beruht auf Klüften, die sich im Fels befinden und sich bis zum Grundwasserspiegel mit Wasser füllen. Daraus resultiert eine Einwirkung von 22 m Wassersäule auf die Bauwerkswände. Entlastungsbohrungen, dessen Wasser man ebenfalls über die Sinterterrassen hätte führen können, wären keine dauerhaft wirtschaftliche Lösung gewesen, weil der Unterhalt dieser Bohrungen mit hohen Kosten verbunden ist.

Im vorderen Bereich können sich die Wände über die Bodenplatte und den Bauwerksdeckel auf die gegenüberliegende Baugrubenwand abstützen und ein Kräftegleichgewicht schaffen. Im Endbereich ist das Bauwerk nur noch eingleisig und die Abstützung entfällt. Doch dort gibt es ein Pumpbauwerk, das teilweise 6.5 m tiefer liegt als die übrigen Bauwerke. Die Nord- und Südwände dieses Pumpbauwerks werden als hochbewehrte, aussteifende Lisenen ausgebildet, wobei die Südwand 1.70 m und die Nordwand 0.70 m stark wird. Durch die Tieflage kann sich somit der eingleisige Teil des Bauwerks in den Boden einspannen. Das Portalbauwerk wurde in drei Abschnitten gebaut. Zur Terminbeschleunigung musste der zweigleisige Teil des Portalbauwerks vorgezogen werden und unter hohem Zeitdruck projektiert und gebaut werden. Als zweiter Abschnitt folgte die Hälfte des eingleisigen Teils und das Pumpbauwerk. In diesem konnte wegen des Bahnbetriebs die linke Aussenwand des Portalbauwerks noch nicht erstellt werden. Um diese zu erstellen musste erst das rechte der Wipkingergleise auf das Portalbauwerk gelegt werden (s. Bild 03). In diesem Bauzustand bildet das Bauwerk wegen der fehlenden Westwand einen Halbrahmen. Eine aufwändige Stahlstützenkonstruktion leitet die massiven Lasten aus dem Bahnverkehr in den Untergrund.

PUMPBAUWERK MIT HAVARIEBECKEN

Die nicht zu vernachlässigende statische Bedeutung des Pumpbauwerks ist natürlich nicht seine primäre Aufgabe, für die es gedacht ist. Das Gleisbett der Durchmesserlinie fällt von Oerlikon nach Zürich ab. Natürlicherweise würde das anfallende Regenwasser im Gleisbett durch den Weinbergtunnel nach Zürich in die Limmat abfließen. Das ist aus ökologischen Gründen unmöglich zu vertreten. Deshalb muss das Wasser vor Eintritt in den Tunnel aufgefangen, abgepumpt und entsorgt werden. Dies bewirkt die Tieflage des Pumpbauwerks, das etwa 6.5 m tiefer liegt als das umgebende Gleisbett.

Das anschliessende Havariebecken, das für ca. 800 m³ Flüssigkeit ausgelegt ist, ist für Notfälle vorgesehen. Dieser Fall tritt im Brandfall ein, oder wenn Flüssigkeiten aus einem Waggon ausfliessen. Das Löschwasser oder andere havariebedingte Flüssigkeiten werden im Gleisstroge aufgefangen und direkt in das Havariebecken gepumpt. Weil die Flüssigkeiten explosiv sein können, muss das Becken auf einen Explosionsdruck von 2 bar ausgelegt werden. Seitliche Öffnungen von insgesamt 23 m² garantieren, dass im Explosionsfall dieser Druck nicht grösser wird. Über dem Pumpbauwerk und dem Havariebecken wird das rechte Gleis aus der Wipkingerinie in den Gesamteinschnitt geführt.

STÜTZMAUERN MITTE

Die Stützmauern 1, 2 und 3 befinden sich im Einschnitt zwischen dem Portalbauwerk und dem Birchsteg. Sie sind in der Reihe ca. 191 m, 157 m und 56 m lang bzw. bis zu ca. 9.20 m hoch. Deren Funktion im Endzustand ist die Überwerfung zwischen den Wipkingergleisen und den Gleisen für die neue Durchmesserlinie. Für die Dimensionierung der Mauern ist der Bauzustand von grosser Bedeutung, denn sie werden aus logistischen Gründen (provisorische Gleisverschiebung auf der Ostseite des Gleisfeldes) auf der Luftseite aufgeschüttet, was einen umgekehrten Belastungszustand erzeugt. Da die feste Fahrbahn der Durchmesserlinie direkt auf dem Mauerfuss gebaut wird, muss dieser der Gleisverwindung folgen. Dadurch wird die Geometrie der Mauer relativ komplex.

Die Mauern müssen in zwei Bauphasen gebaut werden, weil dies wegen dem Bahnbetrieb erforderlich ist.

Die Stützmauern 1 und 2 sind heute zum grossen Teil erstellt. Die Stützmauer 3 wird 2013 betoniert.

Text: Alessandro Castelli / Jochen Eckert

Bild: Warren Matti

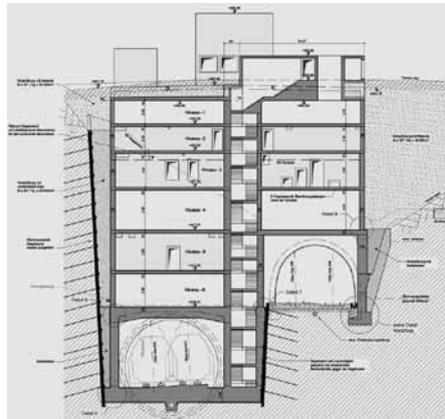
-
- 01 Bodenplatte Rettungs- und Technikgebäude
 - 02 Das Portalbauwerk in der aktuellen Bauphase
 - 03 Schnitt durch das Rettungs- und Technikgebäude
 - 04 Decke Portalbauwerk



01



02



03



04



01



02



03

HAUENSTEIN-TUNNEL LÜFTUNGSSCHACHT

Der 8 km lange Hauenstein Basis-Bahntunnel wurde in den Jahren 1912 bis 1916 als Doppelspurtunnel erbaut. Bei km 32.254 besteht links des Tunnels ein Lüftungsschacht. Dieser mit Beton ausgekleidete Schacht weist eine Höhe von 133 m und einen Durchmesser von 5.60 m auf. Er diente während der Zeit des Dampfbetriebs der Tunnellüftung. Der seitliche Schacht-Anschluss zum Tunnel ist bis auf eine Höhe von ca. 5 m mit Betonbrettern verschlossen. Der heutige Zustand des Lüftungsschachtes ist nicht bekannt, da er seit 30 Jahren nicht mehr kontrolliert wurde. Aufgrund der seit längerer Zeit zurückliegenden Inspektion soll eine Zustandsuntersuchung durchgeführt werden. Die dichte Zugfolge verursacht eine ständige starke Luftströmung im Schacht. Inspektionen sind aus diesem Grund zu gefährlich. Die durch den Betrieb maximal mögliche Totalsperrung reicht für die Durchführung der Inspektion nicht aus. Der tunnelseitige Zugang zum Lüftungsschacht soll deshalb verschlossen werden.

PROJEKT UND UNTERSUCHUNGEN

Im Hinblick auf den geplanten Verschluss wurden Untersuchungen bezüglich Druck- und Sogkräften bei Zugbewegungen sowie Luftqualität und Brandfall durchgeführt. Beim Verschluss wirken auf die Wandscheibe Druck- und Sogkräfte von 5 kPa/m². Hinsichtlich des Brandfalles und zur Unterstützung der natürlichen Auftriebsströmung soll ein möglichst grosser Lüftungsschachtquerschnitt (10 m²) bereitgestellt werden, der im Normalbetrieb geöffnet ist.

REALISIERUNG

Als Nischenverschluss wurde eine 25 cm starke Wandscheibe mit Jalousieklappen-Elementen eingebaut, welche die auftretenden Druck- und Sogkräfte aus dem Zugverkehr aufzunehmen vermag. Die Jalousieklappen sind im Normalbetrieb geöffnet. Während einer Inspektion des Lüftungsschachtes werden sie geschlossen. Mit der Errichtung der Trennwand zum Lüftungsschacht wurde gleichzeitig eine neue Personenschutznische erstellt. Als Zugang zum Schacht ist in der Nischenrückwand eine Alu-Türe integriert. Zur Höhenüberwindung bis zum Boden des Schachts dient eine Alu-Treppe. Die Hauptarbeiten wurden nachts, mit Hilfe eines Bauzugs ab Tecknau ausgeführt. Die Trennwand besteht aus netzbewehrtem Spritzbeton. Die korrosionsfreien Jalousieklappen-Elemente sind an zwei lotrecht eingespritzten Stahlträgern (HEA 200) angeschweisst.

Text u. Bild: Markus Bolli

- 01 Ausbau der alten Betonbretter-Wand
- 02 Einbau der drei Jalousieklappen-Elemente
- 03 Spritzbetonauftrag für zukünftige Treppe

STADT ZÜRICH

TURICUM 4, GU-MANDAT

WERKLEITUNGSERSATZ / STRASSENERNEUERUNG

Im Gebiet Stauffacher-, Feld-, Kanzlei-, Pflanzschul-, Anwand-, Schreiner-, Engel-, Hohl- und Schöneggstrasse sind umfangreiche Kanal-, Werkleitungs- und Strassenbauarbeiten auszuführen. Das Bauvorhaben besteht aus einem Kernprojekt sowie den Optionen Schöneggstrasse (Langstrasse bis Schöneggplatz) und Feldstrasse (Schöneggplatz bis Hohlstrasse).

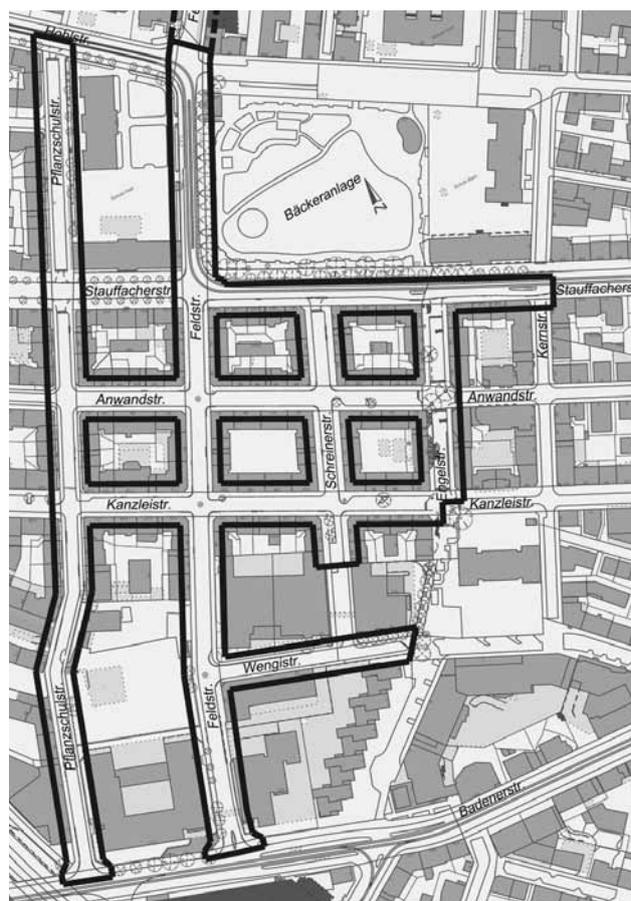
Die Stadt Zürich schrieb die Arbeiten funktional als Generalunternehmenssubmission aus. Nach der Eingabe im Januar 2011 erfolgte die Vergabe des Kernprojektes im Mai 2011 an die GU Turicum 4, bestehend aus der Bauunternehmung Walo Bertschinger AG und der F. Preisig AG. Die Optionen können erst nach Bereinigung der laufenden Einsprachen sowie der Kreditgenehmigung durch die Stadt Zürich vergeben werden. Der Baubeginn wurde auf den 25. Juli 2011 festgelegt, sodass für die Projektierungsarbeiten der 1. Bauphase (umfasst die Pflanzschul- und Feldstrasse, jeweils Badener- bis Kanzleistrasse sowie die Stauffacherstrasse, Feld- bis Engelstrasse) ca. 10 Wochen zur Verfügung standen. Zusätzlich wurden die Reliningarbeiten an der Wasserleitung NW 700/500 in der Neufrankengasse bis und mit Wengistrasse einbezogen. Der Projektperimeter liegt in einem flachen, dicht besiedelten innerstädtischen Gebiet. Dieses kann als schiefe Ebene betrachtet werden, indem die Geländeneigung von Süden nach Norden hin ganz leicht abfällt. Dies stellt hohe Ansprüche an die Projektierung und Bauausführung, mit Minimalgefällen in diversen Kanalisationssträngen. Weiter wird der Kotierung grösste Beachtung geschenkt. Dabei sind nebst den fixen Anschlusshöhen bei Hauseingängen und Projektgrenzen auch die normativen Projektvorgaben zu berücksichtigen. Sämtliche Parameter sind im Projekt berücksichtigt und garantieren eine plangenaue und somit effiziente Ausführung.

Die Bauarbeiten der 1. Bauphase starteten wie geplant am 25. Juli 2011 mit Werkleitungs- und Reliningarbeiten. Trotz den sehr engen Platzverhältnissen und dem stets zu gewährleistenden Quartier- und Durchgangsverkehr verlaufen die Arbeiten planmässig. Auch das Verhältnis mit den Anwohnern sowie den Gewerbetreibenden steht unter einem «guten Stern». Für die Bauarbeiten im gesamten Gebiet sind bis zu 30 Arbeiter, 4 Poliere und 3 Bauführer im Einsatz. Dies erfordert eine durchdachte Logistik, insbesondere im Bereich Baustellentransporte, Materiallieferungen und Arbeitsabläufe.

Text u. Bild: Peter Korporeal / Pirmin Wiederkehr



01



02



03

01 Wasserleitung Relininggrube Feldstrasse

02 Übersichtsplan

03 Kanalisation NW 600 Stauffacherstrasse

INSTANDSETZUNG BRÜCKE SEEZ / SBB

Die Brücke über die SBB und Seez in Flums dient als Verbindung zwischen dem Autobahnanschluss Walenstadt / Flums und der Gemeinde Flums. Sie wird entsprechend stark befahren und weist erhebliche Abnutzungserscheinungen auf. Sanierungsbedürftig ist auch die Rampenbrücke als Zufahrt ab der Hauptbrücke zum Bahnhofareal. Die Hauptbrücke über Seez und SBB ist je hälftig im Eigentum des Bundesamtes für Strassen ASTRA und des Kantons St. Gallen. Die Rampenbrücke ist im Eigentum der Gemeinde Flums. Die IG N03 Seez (Höltschi & Schurter AG, F. Preisig AG) wurde durch das Bundesamt für Strassen ASTRA mit den Ingenieurleistungen Phasen 32 (Überarbeitung Massnahmenprojekt) bis 53 für die Brückeninstandsetzung beauftragt.

BAUWERKSBSCHRIEB

Die Brücke wurde im Jahr 1969 erstellt. Die je ca. 150 m lange Haupt- und Rampenbrücke besteht aus einzelnen Durchlaufträgern mit Einhängeträgern. Die Brücke weist Spannweiten zwischen 12.00 m und 18.00 m auf. Die Regelspannweite beträgt 17.50 m. Einhängeträger befinden sich im Feld vor den Widerlagern sowie in der Brückenmitte. Die Gesamtbrückenbreite beträgt 9.90 m bis 12.30 m. Der Überbau ist bis auf die Einhängeträger vorgespannt. Zur Masseneinsparung sind sogenannte Luxit-Zylinder in den Überbau eingelegt worden. Diese Zylinder bestehen aus Styropor und weisen einen Durchmesser von 50 cm auf. Die Vorspannkabel wurden in den Zwischenräumen der einzelnen Zylinder verlegt. Bei einzelnen höher beanspruchten Stützenquerschnitten wurde Quervorspannung eingelegt. Die Einhängeträger wurden über Schubnocken aus Stahl (in Betonkonstruktion resp. -gelenk eingelegt) an den Brückenquerschnitt angeschlossen. Für die Brückenlagerung wurden Gleitlager und Linienkipplager eingebaut. Die Linienkipplager dienen als Fixpunkte der einzelnen Brückenabschnitte.

SOFORTMASSNAHMEN 2008

Aufgrund des alarmierenden Zustandes der Gerbergelenke wurden im Jahre 2008 als Sofortmassnahmen bei den Gerbergelenken Stahljoche respektive Absturzsicherungen eingebaut. Diese verhindern im Falle eines Versagens der Gelenkkonstruktionen das Abstürzen der Einhängeträger.

INSTANDSETZUNGSPROJEKT

Die statische Nachrechnung des Ist-Zustandes sowie die Überprüfung der Bausubstanz haben ergeben, dass die Einhängeträger ersetzt werden und die Brückenkonstruktion in Querrichtung verstärkt werden muss.

Die neuen Einhängeträger (vorgespannte Vollplatten) werden monolithisch mit dem Brückenkörper verbun-

den. Zur Erreichung der Tragsicherheit der neuen Einhängeträger sind Feldvorspannungen erforderlich. Damit der Querkraftnachweis erfüllt werden kann, muss die Vorspannung hälftig über die Stützen geführt und im Nachbarfeld verankert werden. Durch den Ersatz der Einhängeträger wird die Brücke zum zusammenhängenden monolithischen Bauwerk umgebaut. Demzufolge ist auch das gesamte Lagerungskonzept der neuen Situation anzupassen. Entsprechend ist ein Teil der bestehenden Brückenlager abzubrechen und durch neue zu ersetzen.

Um die bestehende Betonkonstruktion zu schützen (Repassivierung) und die Tragsicherheit in Querrichtung zu gewährleisten, wird der Brückenoberbau durch verstärken mit 10 cm Überbeton umfassend instandgesetzt.

Die Widerlager sind teilweise in einem sehr schlechten Zustand. Kalkaussinterungen, Abplatzungen und Bewehrungskorrosion sind sichtbar. Die Zugänglichkeit ist nicht gewährleistet und die bestehenden Schlepplatten müssen durch den Abbruch der Einhängeträger an den Brückenenden ebenfalls ersetzt werden. Zudem sind die Widerlager, im Gegensatz zu den Pfeilerfundamenten, nur flach fundiert. Setzungen der Widerlager machten vor Jahren bereits ein Anheben der Brücke und eine Korrektur der Lager erforderlich. Durch den Einbau von Vollplatten mit grösserer Konstruktionshöhe wird eine zusätzliche Belastung auf die Widerlager aufgebracht. Aus diesen Gründen sind die Widerlagerwände, die Schlepplatten und die Fahrbahnübergänge neu zu erstellen. Im Zusammenhang mit den geplanten Massnahmen am Brückenüberbau werden auch die Abdichtung, der Belag, die Werkleitungen und die Geländer komplett erneuert. Aufgrund der Einteilung Gefahrenzone G1 und Bauwerksklasse B sind bei den Pfeilern entlang der SBB Massnahmen gegen den Anprall erforderlich. Es sind Pfeilerverstärkungen zu erstellen. Das Strassenabwasser gelangt heute unbehandelt und direkt in die Vorfluter. Gemäss den gesetzlichen Vorschriften ist dies heute nicht mehr gestattet und muss im Rahmen der Instandsetzungsarbeiten geändert werden. Neu wird das Strassenabwasser mittels Entwässerungsleitungen gesammelt und in ein Versickerungsbecken beim Widerlager Seite Bahnhof abgeleitet.

BAUABLAUF

Die Gesamtinstandsetzung der Brücke ist für die Jahre 2011 und 2012 vorgesehen und wird in zwei Hauptetappen à ca. 6.5 Monaten ausgeführt. Während der ersten Bauetappe im Jahr 2011 wird die Haupt- und die Rampenbrücke für den Verkehr gesperrt. Während der zweiten Bauetappe im Jahr 2012 verläuft der Verkehr über die Hauptbrücke normal, es wird lediglich der Verkehr der Rampenbrücke umgeleitet.

Text und Bild: Olivier Leuenberger

01 Panorama Instandsetzung Hauptbrücke

02-05 Detailaufnahmen der Instandsetzungsarbeiten

06 Panorama Instandsetzung Hauptbrücke



01



02



03



04



05



06

UMBAU ANSCHLUSS ZÜRICH-WOLLISHOFEN, ALBISSTRASSE

AUSGANGSLAGE

Als flankierende Massnahme im Zuge der Realisierung der Westumfahrung Zürich ist der Nationalstrassenanschluss Zürich-Wollishofen fahrgeometrisch anzupassen und mit einer Verkehrsregelungsanlage auszurüsten. In der durch den Umbau betroffenen Albisstrasse erarbeitete das Tiefbauamt der Stadt Zürich ein umfassendes Umbau- und Instandsetzungsprojekt der Werkleitungen und der Strassenoberfläche. Aufgrund der gegenseitigen Abhängigkeiten und zur Optimierung der Bau- und Verkehrsphasen entschlossen sich das Tiefbauamt der Stadt und des Kantons Zürich, beide Projekte gleichzeitig durch einen Unternehmer zu realisieren. Die beiden Bauherren erteilten der F. Preisig AG für beide Bauvorhaben den Auftrag für die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen sowie das Bauleitungsmandat. Die Bautätigkeiten starteten im Juni 2010 und konnten bereits im August 2011 abgeschlossen werden.

PROJEKTUMFANG

Im Bereich des Nationalstrassenanschlusses sieht das Projekt vor, die beiden T-Knoten in der Albisstrasse geometrisch anzupassen und mit einer Verkehrsregelungsanlage auszurüsten. Dadurch sind entsprechende Anpassungen der Randabschlüsse sowie Ergänzungen der Werkleitungsanlage notwendig. Der Strassenoberbau aus der Zeit des Neubaus der A3 Richtung Chur wird komplett ersetzt. Die Stadt Zürich ersetzt in der Albisstrasse Teile der bisherigen Kanalisationsleitung und stellt mit einem grösseren Rohrdurchmesser die erforderliche Kapazität sicher. Auch die technischen Betriebe der Stadt Adliswil nutzten die Bautätigkeiten im Strassenkörper und das Wasserleitungsnetz für die angrenzenden Liegenschaften. Im Abschnitt der Stadt Zürich sind umfassende Erneuerungsbauten der grosskalibrigen Transportleitungen der Wasserversorgung Zürich notwendig.



01

Das benachbarte Seewasserwerk Moos stellt einen beträchtlichen Anteil des Frischwassers für die Stadt Zürich bereit. Aber auch die Versorgungsleitungen der Abnehmer entlang der Albisstrasse sind zur Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit auszuwechseln. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung dieser Einfallstrasse muss die Strassenoberfläche komplett neu erstellt werden. Dies bedingt auch Anpassungsarbeiten in den Rabatten der Baumallee entlang der Albisstrasse sowie der zugehörigen Trottoiranlagen. Im nördlichsten Teil des Bauabschnittes liegt das Dienstgleis der VBZ als Einfahrt in das Tramdepot Wollishofen. Die VBZ nutzten die Bautätigkeiten im Strassenkörper, dieses Dienstgleis komplett neu zu erstellen.

BESONDERHEITEN IN DER REALISIERUNG

Das hohe Verkehrsaufkommen auf dem Nationalstrassenanschluss sowie auf der Albisstrasse bedingten eine umfangreiche Bau- und Verkehrsphasenplanung für sämtliche Abschnitte. Die Bauzeiten sind durch innovative Baumethoden zu verkürzen und so die Beeinträchtigungen für die Wasserversorgung, die Verkehrsteilnehmer sowie die Anwohner möglichst gering zu halten. Durch ein Relining der grossen Transportleitungen konnten die Grabarbeiten und dadurch die Bauzeiten reduziert werden.

Für die Strassenerneuerung entwickelten die Projektbeteiligten in der Submissionsphase detaillierte Phasenpläne. Aufgrund der engen Platzverhältnisse sind zusätzlich Umleitungsrouten eruiert und mit den zuständigen Stellen abgesprochen worden. Dadurch reduzierte sich in der Albisstrasse der Bereich der Engpasssteuerung mittels Verkehrsregelungsanlage auf einem eng begrenzten Abschnitt über eine Zeitspanne von zwei Monaten. In der Realisierungsphase optimierte die Bauleitung in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen die Verkehrsphasen weiter. Dies führte zu einer weiteren Bauzeitreduktion von zwei Monaten. Zum anderen konnten die einzelnen Bauperimeter vergrössert werden, was sich positiv auf die Reduktion von Belagsfugen auswirkt. Insbesondere in den hochbeanspruchten Kreuzungsbereichen verbessert dieser Umstand die Dauerhaftigkeit der Baumassnahme.

RESÜMEE

Das Bauvorhaben stellte hohe Anforderungen an alle Projektbeteiligten. Die intensive Zusammenarbeit und die zeitgerechte langfristige Planung sämtlicher Teilleistungen führte zu einem geordneten und effizienten Bauablauf. Dadurch schloss die Baustelle unter Einhaltung der Kostenvorgaben, qualitativ einwandfrei und unfallfrei zwei Monate vor dem geplanten Bauende ab. Die F. Preisig AG schloss damit die letzte Baumassnahme im Strassenraum im Zusammenhang mit der Westumfahrung Zürich ab.

Text u. Bild: Andreas Schurter

01 Wasserleitungsbau in der Albisstrasse

SERVICE CENTER

ADMINISTRATION UND DIE NEUORGANISATION

Im Rahmen der Neuorganisation der F. Preisig AG, wurden auch der Nutzen und der Aufwand für die interne Administration kritisch hinterfragt. Es war unbestritten, dass die Aufgaben der Administration, wie das Rechnungswesen, das Personal und die IT, um nur ein paar zu nennen, für den Erfolg einer modernen Organisation unabdingbar sind. Die kritischen Fragen zielten deshalb nicht auf die Existenz der Administration sondern auf deren Effizienz und die Effektivität.

Bei den detaillierten Abklärungen und Befragungen kam zu Tage, dass die Dienstleistungen der Administration, mit wenigen Ausnahmen, von guter Qualität sind. Problematisch war jedoch die Umlagerung der Kosten auf die Einheiten. Die gesamten Aufwände der Administration wurden per übergreifenden Schlüssel quartalsweise verteilt. Die operativen Einheiten konnten keinen Einfluss auf die Kosten nehmen. Auch fehlte die Transparenz der Belastungen.

OPTIMIERUNG IM RAHMEN DER NEUORGANISATION

Eine Arbeitsgruppe übernahm die Aufgabe, die Administration zu optimieren. Zwei Themen standen im Vordergrund: Erstens, die bereits hohe Qualität der Arbeit noch weiter zu verbessern. Zweitens, die Administrationskosten möglichst verursachergerecht und transparent auf die vier neuen Geschäftseinheiten verteilen zu können.

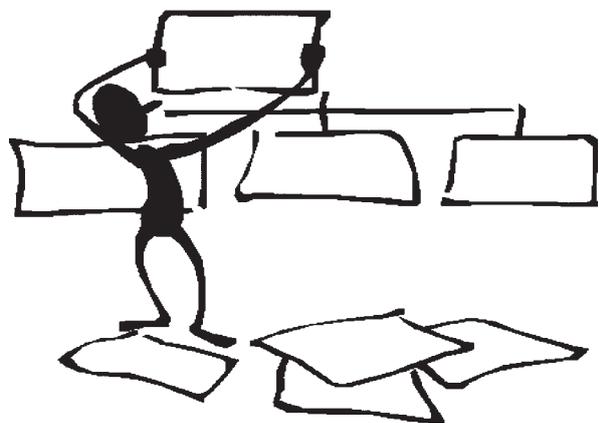
Die Qualitätssteigerung soll durch die Verstärkung bei der Beratung unserer Kunden erreicht werden. Die Administration soll nicht nur ausführen, sondern ihre Aufgaben immer wieder kritisch hinterfragen und die Geschäftseinheiten nach Wunsch beraten. Um diese Bemühungen zu unterstreichen, wurde der Name Administration zu Service Center gewechselt. Ganz nach dem Motto: «nomen est omen».

Um die Ziele der erhöhten Kostentransparenz und der verursachergerechten Verteilung zu erreichen, haben wir zwölf Service Pakete kreiert. Diese fassen jeweils ein Thema, z. B. das Human Ressource zusammen. Weiter werden die Service Pakete in Must- und Choice-Leistungen unterteilt. Bei den Choice-Leistungen können die Geschäftseinheiten wählen, ob sie diese beziehen wollen. Die Must-Leistungen müssen, aus Gründen der Effizienz, von allen Geschäftseinheiten beim Service Center bezogen werden. So z. B. die Grundleistungen aus der IT. Es darf nicht sein, dass wir beispielsweise verschiedene Serverfarmen oder Internet-Zugänge in der gleichen Firma unterhalten.

STAND DER UMSETZUNG

Seid ein paar Monaten ist das Service Center operativ. Wir sind mit unseren Vorsätzen auf gutem Weg aber noch nicht am Ziel. Bei den Themen Kostentransparenz und der verursachergerechten Kostenverteilung sind wir schon weit gekommen. Die Leiter der Geschäftseinheit bekommen quartalsweise die Details ihrer Belastungen. Das zweite Thema, die verstärkte Beratung aus dem Service Center, ist ebenfalls auf gutem Weg. Wir sind überzeugt, mit der Veränderung der Administration zum Service Center den richtigen Weg eingeschlagen zu haben. Ganz im Sinne: «Unsere Dienstleistungen leisten einen wichtigen Anteil am Erfolg der F. Preisig AG. Wir werden aber deren Nutzen und die Effektivität immer wieder hinterfragen.»

Text: Michael Brentari

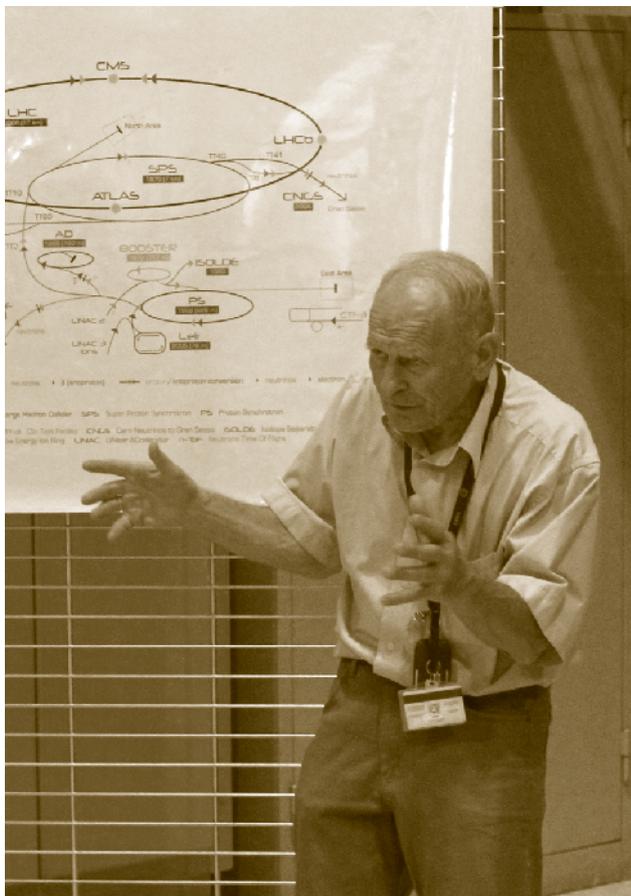




01



02



03

LEHRLINGSAUSFLUG «CERN»

CONSEIL EUROPÉEN POUR LA RECHERCHE NUCLÉAIRE

Am Freitag, 15. Juli unternahmen wir Lehrlinge, begleitet von einigen Betreuern, einen Ausflug in eines der grössten Physik-Labore der Welt – ins CERN.

Die Fahrt in den französischen Teil der Schweiz dauerte über drei Stunden. Während die Einen über ihre Arbeit sprachen, machten es sich die Anderen gemütlich.

In Genf angekommen, war es auch bereits an der Zeit zu essen. Glen führte uns anhand eines Ortsplanes zum Restaurant – dachten wir – als uns plötzlich bewusst wurde, dass wir in die falsche Richtung liefen. Wie unbeholfene Touristen spazierten wir durch Genf. Doch schlussendlich machte sich die lange Suche nach dem Restaurant mehr als bezahlt. Im «Café de Paris» erwartete uns ein «hammer Essen», welches Glen organisiert hatte! Es gab ein saftiges Stück Entrecôte und dazu knusprige Pommes. Das Trinkgeld übernahm Pirmin, Danke!

Nach dem Essen begaben wir uns voller Spannung ins CERN. Diesen Weg fanden wir einiges schneller! Bei unserem Gruppenleiter, einem pensionierten deutschen Physiker, spürte man, dass er trotz seines hohen Alters immer noch sprudelte beim Gedanken an Physik. Die Führung begann mit einer Präsentation. Im Anschluss besuchten wir das Überwachungsorgan des CERN. Nach einer kurzen Rede des Leiters genossen wir einen eindrucksvollen 3D-Film über die Kernthemen des Forschungszentrums. Danach referierte der Leiter anhand eines Wand-Gemäldes munter weiter. Unserer Gruppe hatten sich zwei junge Physiker angeschlossen, die allmählich auftauten und begannen, sich in einer, für uns fremden Sprache zu unterhalten. Während die einen den Gesprächen halbwegs folgen konnten, waren die anderen verdutzt und verstanden nur Bahnhof. Zum Schluss der Führung ging es in eine riesige Halle mit vielen gebrauchten Bauteilen des CERN. Trotz mangelnder Kenntnis in Physik, waren alle begeistert von der Genauigkeit der kleinsten Bauteile! Während einem weiteren Physiker-Schlagabtausch waren die jüngsten der Gruppe damit beschäftigt, alles anzufassen, wo «nicht berühren» draufstand, bis Janick schliesslich bei einer Sicherheitsschranke das Gummiseil wegsprechen liess. Nach der langen, aber durchaus spannenden Führung waren alle müde und froh, die Heimfahrt antreten zu können. An dieser Stelle wollen wir Glen nochmals für die grossartige Vorbereitung danken!

Text: Jérémie Surbeck

Bild: Glen Rothenbühler

01 Zugfahrt nach Genf

02 Gruppenfoto vor dem CERN

03 Pensionierter Physiker

JUBILÄUM 50 JAHRE: MARCEL BÄCHTOLD

Ein 50-jähriges Firmenjubiläum ist eine grosse Seltenheit. 50 Jahre in derselben Firma zeugt von einer aussergewöhnlichen Loyalität und einer ausgeprägten Charaktereigenschaft, seine eigenen Bedürfnisse im Sinne des Gemeinwesens unterzuordnen. Es zeugt von Geduld, Beharrlichkeit und einer hohen Sozialkompetenz.

Marcel Bächtold hat am 2. August 1961 als junger Ingenieur seine Arbeit bei Friedrich Preisig aufgenommen. Bauleiter und schon bald Abschnittsbauleiter an der N3 waren der Start zu einer bemerkenswerten Karriere des Ingenieurs Marcel Bächtold. Einige sehr prominente Bauwerke wie etwa der Bucheggplatz, das Verkehrsdreieck Wallisellen der N1, die Nordumfahrung von Zürich oder die diversen Gewerbehäuser in Wallisellen, Weiningen oder Glattbrugg, die den Nationalstrassenraum optimal zu nutzen verstanden, zeugen von der vielseitigen Tätigkeit des Ingenieurs Marcel Bächtold.

Ganz uneigennützig liess Marcel Bächtold immer gerne auch andere an seiner reichen Erfahrung teilhaben. So stellte er während langer Jahre seine grossen Fachkenntnisse der VSS Kommission «Projektierung» zur Verfügung oder unterrichtete an der Ingenieurschule Zürich im Fach Strassenbau. 1978 wurde Marcel Bächtold in die Geschäftsleitung berufen, deren Leitung er von 1997 bis zu seiner Pensionierung 2003 inne hatte. Pensionierung heisst für viele Menschen, sich auf ihr Altenteil zurückzuziehen. Nicht so für Marcel. Nachdem der Schreibende 2003 die operative Führung übernehmen durfte, wurde Marcel Bächtold in den Verwaltungsrat berufen und stand fortan dem Betrieb und vor allem dem Schreibenden mit Rat und Tat zur Seite. Nicht, dass die Aufgaben im Verwaltungsrat ihn auszufüllen vermochten – nein, mit seiner Pensionierung hat Marcel wieder vermehrt Zeit für die Unterstützung unserer Kunden gefunden. Zeit für Mandate, die er bis heute unermüdlich ausübt. Noch immer ist Marcel Bächtold vor allem bei Bund und Kantonen als Berater und Experte gefragt.

Lieber Marcel, ich gratuliere dir von ganzem Herzen zu deinem grossen Jubiläum und danke dir für deinen enormen Einsatz und deine unermüdlichen Anstrengungen zum Wohle unserer Firma. Ganz persönlich danke ich dir für deine grosse Unterstützung und die sehr unkomplizierte und erfolgreiche Zusammenarbeit, deine Akzeptanz, deine fürsorgliche Art, deine Menschlichkeit, die ich in all den Jahren an deiner Seite in der Geschäftsleitung und anschliessend als dein Nachfolger geniessen durfte.

Text: Frank Straub

Bild: Diverse



01



02

01-02 Marcel Bächtold

PENSIONIERUNG: HERMANN DÜMEL

Am 5. Oktober 2011 erreichte Hermann Dümel sein 65. Altersjahr, eine Schwelle, die man bei uns gemeinhin mit dem Erreichen des Pensionsalters bezeichnet. Hermann Dümel ist vor über 46 Jahren als junger Tiefbauzeichner in unsere Firma eingetreten und hat sich berufsbegleitend zum Bauingenieur HTL ausgebildet. Seit dieser Zeit hat er an unzähligen grossen Infrastrukturprojekten einen wesentlichen Beitrag zu deren Realisierung geleistet. So tragen einige markante Projekte seine Handschrift, wie etwa die A28, Prättigauerstrasse, wo er vor bald 20 Jahren das Auflageprojekt erarbeiten und heute als Projektleiter für die Umfahrung Küblis einen Teil deren Realisierung mitgestalten darf, oder auch die N4 im Knonaueramt mit den Umfahrungen Obfelden/Ottenbach, für deren Planung und Projektierung Hermann Dümel verantwortlich zeichnet. Sein grosses Wissen und seine Erfahrung haben ihn zu einer der wichtigsten Stützen unseres Betriebes gemacht. Wenn es um die Planung und Projektierung von grossen Strassenprojekten ging, so war Hermann an vorderster Front mit dabei. Seine pragmatische Art Probleme anzupacken, sein grosses Fachwissen und seine Fähigkeit auch mit schwierigeren Menschen und unterschiedlichen Meinungen respektvoll und motivierend umzugehen, verschafften ihm grosse Anerkennung und machten ihn zu einem hervorragenden Projektleiter. Er hat es dabei geschafft, unzählige junge Ingenieure in die Praxis einzuführen und auszubilden. Hermann ist Ingenieur mit Leib und Seele. Herausforderungen, die es ingenieurmässig zu lösen gilt, bei denen sein grosses Fachwissen gefragt ist und nicht wie heute oftmals üblich, die Administration im Vordergrund steht, mit Kunden bei denen die wahren Ingenieurleistungen noch geschätzt werden, üben auf Hermann einen grossen Reiz aus. So dürfen wir uns glücklich schätzen, dass wir für derartige Mandate auch über das Pensionsalter hinaus auf die Dienste von Hermann zählen dürfen.



01



02

Wenn auch, was selbstverständlich ist, seine Familie und die privaten Interessen nun einen höheren Stellenwert einnehmen.

Wir wünschen dir, lieber Hermann, für deinen dritten Lebensabschnitt, auch wenn er erst schleichend Einzug halten wird, viel Glück und Freude, viele spannende Ideen und vor allem gute Gesundheit. Wir danken dir von ganzem Herzen für deine Kameradschaft und deinen riesigen Einsatz, den du in deinen 46 Jahren als Preisiger für unsere Kunden und unsere Firma geleistet hast und freuen uns, auch weiterhin auf deine Unterstützung zählen zu dürfen.

Herzlichen Dank!

Text: Frank Straub

Bild: R. Gerussi

01 Hermann Dümel

JUBILÄUM 35 JAHRE: RICHARD ROSENBERGER

Am 1. August 1976 trat Richi Rosenberger als junger Ingenieur in unser Büro ein. Von Beginn weg konnte er seine praktischen Fähigkeiten und seine grosse Affinität zur Ausführung im Rahmen von Bauleitungsmandaten wie z. B. der Nordumfahrung Zürich oder von Pistensanierungen am Flughafen Zürich einbringen. Bei der Planung und Realisierung der N4 durch Schaffhausen hat Richi während mehr als 15 Jahren das durch unser Büro gestellte Nationalstrassenbüro unterstützt.

Mit seiner ruhigen, überlegten Art und seiner akribischen Arbeitsweise ist Richi ein Bauleiter alter Schule und entpuppt sich auch heute noch bei so manchen Ausmassbereinigungen und Abrechnungen als «Unternehmerschreck». Er leistet damit für unsere Kunden und Bauherren sehr wertvolle und kostensparende Dienste, eine Tugend, die man bei heutigen Bauleitern nicht mehr allzu oft antrifft.

Lieber Richi, wir gratulieren dir herzlich zu deinem 35. Firmenjubiläum und danken dir von Herzen für deinen grossen Einsatz, deine Loyalität sowie deine Kollegialität und freuen uns auf weitere gemeinsame Projekte.

Herzlichen Dank!

Text: Frank Straub

Bild: Unbekannt

02 Richard Rosenberger

JUBILÄUM 30 JAHRE: KARL FRÖHLICH

Wir freuen uns, mit Karl Fröhlich sein 30-jähriges Firmenjubiläum feiern zu dürfen. Er trat am 15. Januar 1981 in unsere Firma ein. Karl Fröhlich hat als Konstrukteur im Tief- und Strassenbau an diversen Nationalstrassenprojekten mitgewirkt und so seine Handschrift in Projekt- und Ausführungsplänen der N20.1.1 Nordumfahrung Zürich, der S108 in Kloten, der N1.9.2 in Wallisellen oder der N4 im Knonaueramt verewigt. Dank seiner Genauigkeit, seiner systematischen Arbeitsweise und seinem Interesse an neuen Technologien, hat Karl Fröhlich von Beginn weg eine tragende Rolle bei der Einführung und jeweiligen Aktualisierung unserer CAD Systeme gespielt. Eine Rolle, die er mit seiner Mitarbeit bei der Erarbeitung und Einführung der aktuellen Standards fortsetzen konnte. Wir schätzen Karl Fröhlich nicht nur als hervorragenden und zuverlässigen Konstrukteur, nein, wir schätzen ihn vor allem als guten Kollegen und Menschen. Er hat es auch verstanden, uns an diversen Veranstaltungen mit seinen musikalischen Fähigkeiten u. a. auf dem Didjeridoo in eine andere Welt zu entführen. Mit seiner fürsorglichen und offenen Art hat es Karl Fröhlich geschafft, sein grosses Wissen und seine akribische Arbeitsweise über lange Jahre hinweg an unseren Nachwuchs weiterzugeben. Lieber Karl, zu deinem 30-jährigen Jubiläum danken wir dir von Herzen für dein grosses Engagement, deine Loyalität und deine Zuverlässigkeit. Wir sind glücklich, dich in unserem Team wissen zu dürfen und freuen uns auf eine weiterhin so erfolgreiche Zusammenarbeit. Herzlichen Dank!

Text: Frank Straub
Bild: Florian Sigg

03 Karl Fröhlich

JUBILÄUM 25 JAHRE: THOMAS SCHLUMPF

25 Jahre oder über ein halbes Arbeitsleben ist es her, seit Thomi Schlumpf zum Team der Tunnelsanierer und Bahnbauer gestossen ist. Dass Thomi Schlumpf bereits im ersten Arbeitsjahr ein begeisterter Bähnler war, beweist ein Dokument aus damaliger Zeit. In der Hauszeitschrift «Der Dachs» kann man unter der Personalrubrik «Wussten Sie dass?» folgendes nachlesen: «Wussten Sie, dass die SBB wieder einen neuen Fan hat? Herr Schlumpf liess bei einer Zugfahrt vor lauter Begeisterung sämtliche Akten im Bahnwagen liegen». Im Übrigen ist Thomi Schlumpf ein

überaus aufmerksamer Bahnfahrer. Anlässlich eines Büroausfluges, bei einem Zwischenhalt in Breda, stellte er aus dem Zugfenster schauend fest, dass ein Hemmschuh auf dem Gleis befestigt war, auf dem gerade Manöver stattfanden. Dank seiner schnellen Reaktion konnte der Hemmschuh rechtzeitig entfernt und eine Entgleisung verhindert werden. Die RhB zeigte sich übrigens mit einem Geschenk erkenntlich.

Nun, die Haupttätigkeit von Thomi Schlumpf ist nicht das Zugfahren, sondern er hat dafür zu sorgen, dass die Züge genügend Platz in den Tunnels haben, die er zur Verbesserung der Profilverhältnisse zu diesem Zweck ausweitet. Dem aufmerksamen Leser würde auffallen, wenn jetzt wieder alle Tunnels und die weiteren Bahnbauprojekte erwähnt würden, die bereits zum 20-jährigen Jubiläum an dieser Stelle aufgeführt wurden, die Thomi Schlumpf in seiner langen Karriere projektiert hat. Als wesentlichste Projekte in den letzten 5 Jahren seien aber doch erwähnt: Auflageprojekt Burgdorfertunnel SBB, örtliche Bauleitung Tasnatunnel RhB, Projekt und technische Bauleitung Klosterstunnel RhB, Ausbau Bahnhof Aarau WSB. Zudem hat sich Thomi im letzten Jahr einen guten Namen als Bauleiter beim Tiefbauamt der Stadt Zürich für die Innensanierung von begehbaren Kanälen geschaffen. Lieber Thomi, wir und auch die Auftraggeber schätzen deine Kompetenz, deine grosse persönliche Identifikation mit deinen Projekten und den damit verbundenen enormen Einsatz, den du täglich in vorbildlicher Art und Weise leistest. Wir danken dir für deine langjährige Treue und Loyalität und freuen uns zusammen mit dir in den kommenden Jahren weitere interessante Projekte verwirklichen zu dürfen.

Text: Heinz Nauer
Bild: Gyula Mutamba

04 Thomas Schlumpf



03



04

AUSGWÄHLTE NEUAUFTRÄGE

AUFTRAGGEBER/BAUHERR	PROJEKT	UNSERE LEISTUNGEN
AAR Bus+Bahn Wyhntental-Suhrentalbahn	Bahnhof Aarau Optimierung Gleis- und Publikumsanlagen	Projektierung
Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Winterthur	N04/06 Galgenbucktunnel, Bahntal + Engi	Ausführungsprojekt und Bauleitung
Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Winterthur	N01/42, 46 Zürich Ost – Effretikon Inventarobjektplan	Bauherrenunterstützung
Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Winterthur	Zustandserfassung Trasse Lärm (ZEL) Los 4 Zürich – Schaffhausen	Zustandserfassung Lärm
Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Winterthur	Ausbau Nordumfahrung Zürich Lose 1 + 4	Bauherrenunterstützung
Baudirektion Kanton Zürich Tiefbauamt	Erfassen von Lärmschutzwänden und Stützmauern	Objektaufnahmen
Baudirektion Kanton Zürich Tiefbauamt	Kreisel Zentrum Bassersdorf	Projekt und Bauleitung
Bednar Albisetti Architekten	Markthalle Winterthur, Ausbau Anlieferung	Projekt und Baukontrolle
BLS Netz AG	Champréveyrestunnel, Teilerneuerung	Sachverständigenmandat
EPIC Property Management GmbH	Tägipark Wettingen, 2. Etappe	Verkehrszählung
Entsorgung und Recycling Zürich	Diverse Hausanschlüsse und Leitungsreparaturen	Projekt und Bauleitung
Entsorgung und Recycling Zürich	Logistikzentrum Hagenholz, Fernwärmeleitung	Projekt und Bauleitung
Flughafen Zürich AG	Vorfahrten Ankunft und Abflug	Studie Bauphasen, Vor- und Bauprojekt
Flughafen Zürich AG	T.630 Belagssanierung GAC Sektor 3	Projekt und Bauleitung
Forchbahn AG	HS Forchbahntunnel	Härtestabilisierung
Gemeinde Bad Zurzach	Beschaffung Ingenieurleistungen für flankierende Massnahmen	Bauherrenunterstützung
Gemeinde Fehraltorf	Sanierung und Umgestaltung Grund- / Hintere Grund- und Haldenstrasse	Studien-Wettbewerb, Projekt
Gemeinde Wettingen	Im Binz und Märzengasse, Werkleitungserneuerungen	Projekt und Bauleitung
Kanton Aargau, BVU	K498, Kaiseraugst IO, Giebenacherstrasse	Projekt und Bauleitung

AUSGWÄHLTE NEUAUFTRÄGE

AUFTRAGGEBER/BAUHERR	PROJEKT	UNSERE LEISTUNGEN
Kanton Aargau, BVU	Wildtierkorridor AG 5, Böttstein – Villingen, Wildtierunterführungen und -schutzzäune	Projekt und Bauleitung
Kanton Basel, Tiefbauamt	Kanalisation Bachletten	Bauleitung
Kanton Basel, Tiefbauamt	Inzlingerstrasse Riehen	Projekt und Bauleitung
Kanton Glarus, Tiefbauamt	Ersatz Linthbrücke Näfels – Mollis	Bauherrenunterstützung
Kanton Glarus, Tiefbauamt	Umfahrung Netstal	Bauherrenunterstützung Ingenieurssubmission
Kanton Graubünden, Tiefbauamt	Hauptstrasse H3b Malojastrasse, Lawinensicherheit Abschnitt Sils Föglias – Plaun da Lej	Variantenstudium
Kanton Luzern, Verkehr und Infrastruktur, Naturgefahren	Ausbau Turnhaldenbach Wiggen Escholzmatt	Projekt und Bauleitung
RhB, Rhätische Bahn	Preda-Spinas, Albulatunnel	Sachverständigenmandat
RhB, Rhätische Bahn	Normalbauweise Tunnelinstandsetzung	Bauherrenunterstützung
RhB, Rhätische Bahn	Cavadürlitunnel Instandsetzung	Projekt und Bauleitung
Schweizerische Bundesbahnen	Gütschtunnel Instandstellung Entwässerung	Projekt und Bauleitung
Schweizerische Bundesbahnen	Prato- u. Watingertunnel, Nischenerweiterung	Projekt und Bauleitung
Schweizerische Bundesbahnen	4-m-Korridor Basel – Chiasso, Profloptimierung diverse Tunnels	Vorprojekt
Schweizerische Bundesbahnen	Wolftunnel, Instandsetzung	Projekt und Bauleitung
Schweizerische Bundesbahnen	Rickentunnel, Instandsetzung Tunnelsohle	Projekt und Bauleitung
Stadt Winterthur, Amt für Städtebau	Umsetzung RVS-Massnahmen, Aggloprogramm	Unterstützung Task-Force
Stadt Winterthur, Tiefbauamt	Archstrasse Verkehrs- und Gestaltungskonzept	Moderation Leitung Projektteam
Tiefbauamt der Stadt Zürich	Kreuzstrasse, Kanalinnensanierung	Projekt und Bauleitung
Verkehrsbetriebe Stadt Zürich	Gleisreparatur Central	Projekt und Bauleitung
Verkehrsbetriebe Stadt Zürich	Div. VBZ-Projekte	Bauherrenunterstützung
Walo Bertschinger AG	TAZ, GU-Projekt Feldstrasse	Projekt und Bauleitung
Zürich IMRE AG	Gesamterneuerung Schaffhauserstrasse 431, Eggbühlstrasse 7/9	Projekt und Baukontrolle

PERSONALNACHRICHTEN

EINTRITTE

Hotz Andreas	Bauleiter Tiefbau IBZ	01.01.2011	Zürich
Ahmedoski Resad	Bautechniker HF	01.02.2011	Zürich
Waldvogel Toni	Bauingenieur FH	01.02.2011	Zürich
Engler Barbara	Projektassistentin	01.03.2011	Zürich
Mitrovic Zeljka	Projektassistentin	01.04.2011	Wettingen
Schlienger Jan	Bauzeichner	01.04.2011	Zürich
Del Conte Mario	Kulturingenieur ETH	09.05.2011	Zürich
Scherer Sylvia	Projektassistentin	01.07.2011	Zürich
Selcho Sergej	Diplom-Ingenieur FH	01.07.2011	Zürich
Fässler Armin	Bauzeichner	01.08.2011	Zürich
Koller Simon	Bauingenieur FH	01.08.2011	Zürich
Matti Warren	Bauzeichner	15.08.2011	Zürich
Zweifel Valentin	Lernender	15.08.2011	Zürich
Bamert German	Bauingenieur HTL	01.09.2011	Zürich
Braun Thomas	Diplom-Ingenieur Ingenieurbau TU	01.10.2011	Wettingen
Gerstenberger Gina	Umweltingenieurin FH, Praktikantin	01.10.2011	Zürich
Chaitidis Nikolaos	Diplom-Ingenieur TU	17.10.2011	Zürich
Dünnenberger Urs	Kulturingenieur ETH	01.11.2011	Zürich
Sigg Susanne	Assistentin Service Center	01.11.2011	Zürich

PENSIONIERUNGEN

Randegger Kurt	IT-Supporter	28.02.2011	Zürich
Haller Rolf	Zeichner-Konstrukteur	30.04.2011	Zürich
Maag Anita	Assistentin Rechenzentrum	15.08.2011	Zürich
Dümel Hermann	Bauingenieur HTL	05.10.2011	Zürich

JUBILARE

Trüb Thomas	10 Jahre	01.01.2011	Zürich
Habegger Kurt	10 Jahre	01.03.2011	Zürich
Walpen Pierre-Alain	10 Jahre	01.05.2011	Winterthur
Golos Dervisa	10 Jahre	01.07.2011	Wettingen
Federer Rolf	10 Jahre	01.08.2011	Zürich
Stofer Christian	10 Jahre	01.10.2011	Zürich
Hux Irène	20 Jahre	21.04.2011	Basel
Schlumpf Thomas	25 Jahre	01.05.2011	Zürich
Fröhlich Karl	30 Jahre	15.01.2011	Zürich
Rosenberger Richard	35 Jahre	02.08.2011	Zürich
Bächtold Marcel	50 Jahre	02.08.2011	Zürich

HEIRAT

Elixmann Yvonne und Bachmann Roman	11.02.2011	Zürich
------------------------------------	------------	--------

GEBURTEN

Brentari Leandro	20.01.2011	Zürich
Bachmann Aiyana	27.05.2011	Zürich
Burger Niklas	02.06.2011	Wettingen
Baumgartner Roman	17.09.2011	Winterthur