



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

# info 1



## Erhaltungsprojekt A4 Küssnacht – Brunnen

### Editorial

Liebe Leserinnen und Leser

Unsere Nationalstrassen wurden gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts erbaut. Nach rund 40 Jahren – und einer Zeitdauer, in der sich das Verkehrsaufkommen auf den Nationalstrassen mehr als verdoppelt hat – sind sie sanierungsbedürftig. So auch der über 20 km lange Abschnitt der A4 zwischen Küssnacht und Brunnen. Dieser führt entlang des Zuger- und Lauerzersees durch eine attraktive, topografisch anspruchsvolle Landschaft.

Nebst den notwendigen Instandsetzungsarbeiten werden auch die Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen sowie die Lärmschutzmassnahmen an die heutigen Anforderungen angepasst. Ziel der Baumassnahmen ist es, die Gebrauchstauglichkeit zu erhalten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Wir sind bestrebt, den Verkehrsfluss während der Sanierung flüssig zu halten, weshalb wir die Bauarbeiten etappenweise ausführen. Wir setzen alles daran, die Emissionen möglichst gering zu halten. Im Fokus dieser Bemühungen stehen auch die Anwohnerinnen und Anwohner, die wir mit frühzeitiger, regelmässiger und umfassender Information durch die Bauzeit begleiten werden. Für Ihr Verständnis gegenüber den notwendigen Instandsetzungsarbeiten danke ich Ihnen herzlich.

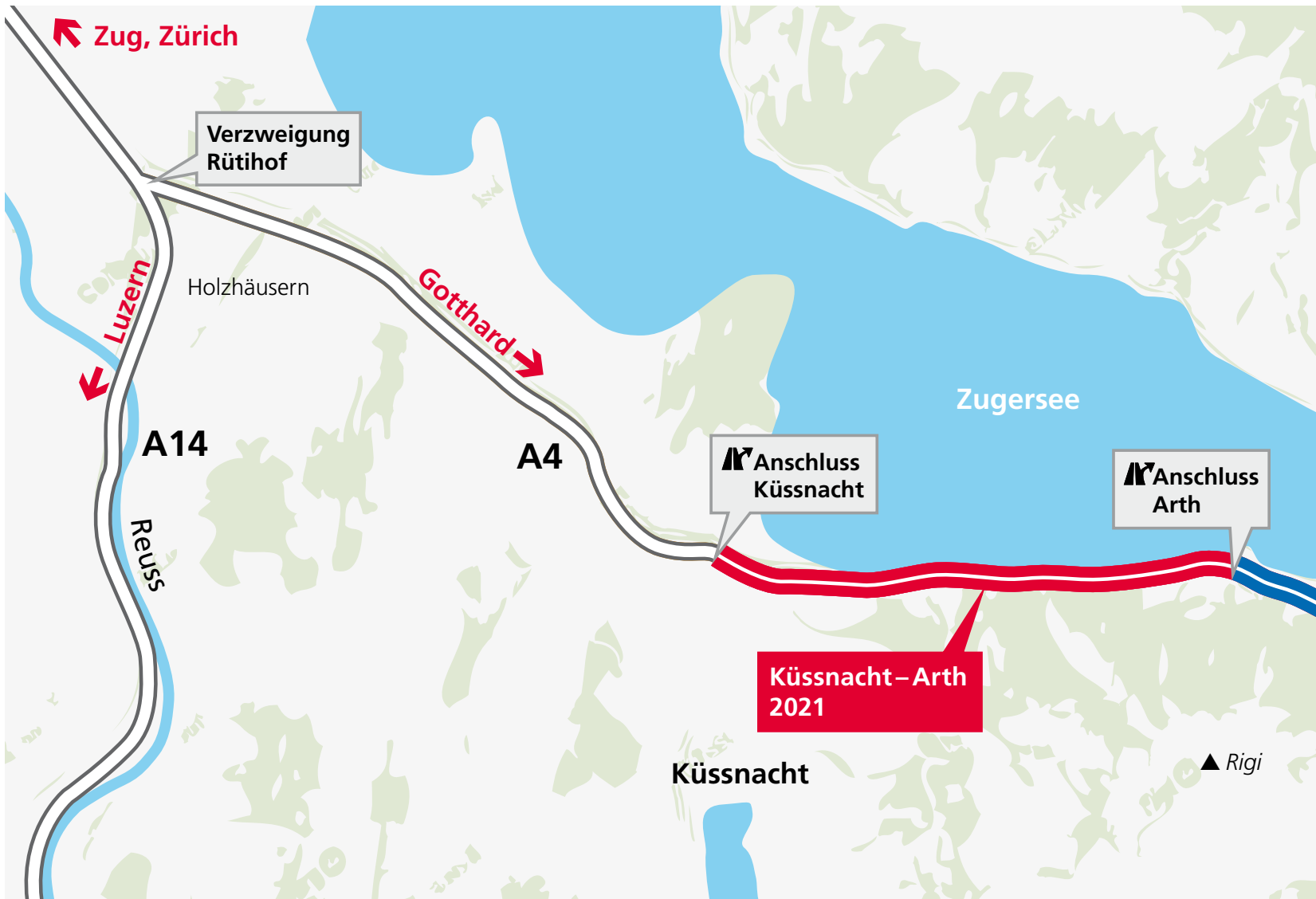
Richard Kocherhans, Filialchef  
Infrastrukturfiliale Zofingen

### Weshalb die Instandsetzung?

Die A4, die von Schaffhausen nach Altdorf führt, ist Teil der wichtigen Nord-Süd-Achse der Schweiz. Der zwischen 1976 und 1981 erstellte Abschnitt zwischen Küssnacht und Brunnen wird von täglich rund 27 000 Fahrzeugen befahren und zeigt normale bis starke Abnutzungserscheinungen. Von 2017 bis voraussichtlich 2022 werden deshalb dringend nötige Instandsetzungs-, Sicherheits- und Lärmschutzmassnahmen auf dem über 20 km langen Nationalstrassenabschnitt ausgeführt. Zur Minimierung der Verkehrsbehinderung werden lange Erhaltungsabschnitte, wie derjenige zwischen Küssnacht und Brunnen, in vier Etappen aufgeteilt.

Instand gesetzt werden die Fahrbahnen, Brückenbauwerke und Stützmauern, zwei Tunnels und deren Zentralen. Um einen überregionalen Wildtierkorridor wiederherzustellen, wird zwischen Goldau und Schwyz eine Wildtierüberführung gebaut. Weitere zentrale Bestandteile bilden verschiedene Lärmschutzmassnahmen über den ganzen Abschnitt verteilt. So werden unter anderem ein lärmarmer Belag auf dem gesamten Streckenabschnitt eingebaut, eine neue Lärmschutzwand erstellt, weitere, bestehende Lärmschutzwände, oder Teile davon, ersetzt, verlängert und/oder erhöht. Die Gesamtkosten für die Umsetzung des Erhaltungsprojekts betragen rund 240 Mio. Franken.

Einen vertiefenden Einblick in die einzelnen Bauabschnitte und die geplanten Arbeiten erhalten Sie auf der folgenden Doppelseite.



## Informationen zu den Etappen 1 und 2 (Küssnacht – Goldau)

Der Erhaltungsabschnitt beginnt nach dem Anschluss Küssnacht und führt bis zum Anschluss Goldau. Innerhalb dieses Abschnittes ist das Projekt in die zwei Etappen Küssnacht – Arth und Arth – Goldau aufgeteilt. Nachstehend nähere Informationen zu den Instandsetzungsmassnahmen:

### Küssnacht – Arth, 2021

**Länge** 5,3 km  
**Betroffene Gemeinden** Küssnacht, Arth  
**Instandsetzungsmassnahmen**

Fahrbahnen/Umwelt
Kunstbauten
Tunnel
Lärmschutz
Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen
Wildtierüberführung

■ Arbeiten zwischen Küssnacht und Arth

### Arth – Goldau, 2017 bis 2019

**Länge** 4,8 km  
**Betroffene Gemeinde** Arth  
**Instandsetzungsmassnahmen**

Fahrbahnen/Umwelt
Kunstbauten
Tunnel
Lärmschutz
Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen
Wildtierüberführung

■ Arbeiten zwischen Arth und Goldau



## Informationen zu den Etappen 3 und 4 (Goldau – Brunnen)

Der Erhaltungsabschnitt beginnt nach dem Anschluss Goldau und führt bis zum Anschluss Brunnen. Innerhalb dieses Abschnittes ist das Projekt in die zwei Etappen Goldau–Schwyz und Schwyz–Brunnen aufgeteilt. Nachstehend nähere Informationen zu den Instandsetzungsmassnahmen:

### Goldau – Schwyz, 2022

**Länge** 6,1 km  
**Betroffene Gemeinden** Arth, Lauerz, Steinen, Schwyz  
**Instandsetzungsmassnahmen**

Fahrbahnen/Umwelt
Kunstabauten
Tunnel
Lärmschutz
Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen
Wildtierüberführung Abegg (neu)

Arbeiten zwischen Goldau und Schwyz

### Schwyz – Brunnen, 2020

**Länge** 4,4 km  
**Betroffene Gemeinden** Schwyz, Ingenbohl  
**Instandsetzungsmassnahmen**

Fahrbahnen/Umwelt
Kunstabauten
Tunnel
Lärmschutz
Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen
Wildtierüberführung

Arbeiten zwischen Schwyz und Brunnen



## Ab Anfang Juli auf der Baustelle

**Anfang Juli beginnen die Instandsetzungsarbeiten im Rahmen des Erhaltungsprojektes Küssnacht–Brunnen. Für Jürg Merian als Projektleiter des Bundesamtes für Strassen ASTRA, also der Bauherrschaft, geht's gleich vom ersten Tag an so richtig los. In der Etappe von Arth bis Goldau stehen einige aufwendige Brückensanierungen an. Wir haben Jürg Merian bei den Vorbereitungen der Bauarbeiten getroffen. Seine Gedanken zum Projekt im Allgemeinen und zu den bevorstehenden Arbeiten im Speziellen erfahren Sie nachstehend.**

**info:** «Anfang Juli beginnen die Bauarbeiten im Rahmen des Erhaltungsprojektes Küssnacht–Brunnen. Was ist Ihre Aufgabe innerhalb der bevorstehenden Instandsetzungsarbeiten?»

**Jürg Merian:** «Als Projektleiter des ASTRA überwache ich die Leistungen der Planer, Unternehmer und Spezialisten, welche mit dem ASTRA für dieses Projekt einen Vertrag abgeschlossen haben. Ich nehme an verschiedenen Projekt- und Koordinationsbesprechungen sowie, alle zwei Wochen, an den Bausitzungen in Arth teil. Der Entscheidungsweg wird so möglichst kurz gehalten. Zusätzlich erhalte ich einen Einblick ins Projektteam und bekomme mit, ob das Zusammenspiel zwischen Bauunternehmer und der örtlichen Bauleitung fair und respektvoll funktioniert.»

**info:** «Der Löwenanteil der Arbeiten betrifft die Sanierung der Kunstbauten bzw. Brücken. Was macht die Instandsetzung der Brückenbauwerke nötig?»

**Jürg Merian:** «Beim Bau der Brücken wurde, wie bei den meisten Brücken aus den 60iger- und 70iger-Jahren, der Abdichtung und der Entwässerung zu wenig Beachtung geschenkt. Die zu geringe Betonüberdeckung bis zur Armierung lässt zu, dass mit Streusalz gesättigtes

Wasser in den Beton dringt und die Armierung zu rosten beginnt. Rost vergrössert das Armierungsprofil und führt zu einer Sprengwirkung, die zu Rissen oder im Extremfall zu Abplatzungen von Betonstücken führen kann. Mit der Zeit werden so die tragenden Brückenelemente mehr und mehr geschwächt. Diese müssen wir mit der Instandsetzung wieder auf Vordermann bringen.»

**info:** «Was sind die besonderen Herausforderungen bei der Instandsetzung der Kunstbauten auf dem Abschnitt Küssnacht–Brunnen?»

**Jürg Merian:** «Stellenweise sind Betonflächen der Längsträger und der Fahrbahnplatte der drei Brücken Boli, Mettlen und Linden schadhaf und der Beton muss mit Wasserhöchstdruck abgetragen werden. Der Abtrag des schlechten Betons reduziert zusätzlich die Aufnahme der vollen Verkehrslast. Wir sind aus Sicherheitsgründen gezwungen, den Verkehr auf die Gegenfahrbahn zu leiten. Eine zusätzliche Herausforderung ist, dass wir die Flickstellen mit einem neuen Baustoff, dem ultrahochfesten Faserbeton (UHFB), ersetzen. Um den UHFB zu optimieren, werden aufwendige Tests auf dem Installationsplatz durch den Baumeister durchgeführt.»

**info:** «Anfang Juli beginnen also die Instandsetzungsarbeiten. Wann wurde mit der Projektierung und der Planung begonnen?»

**Jürg Merian:** «Die Planung des ganzen Abschnittes von Küssnacht bis Brunnen wurde schon vor Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung durch den Kanton Schwyz gestartet. Das ASTRA übernahm dann 2008 das Projekt vom Kanton Schwyz. Für die Etappe 2, welche wir jetzt ab 2017 realisieren, wurde die Detailplanung in den letzten drei Jahren erstellt.»

**info:** «Alle wollen sichere und bequeme Strassen, niemand aber will Baustellen. Wie hat sich das Verhalten der Automobilistinnen und Automobilisten während der vergangenen Jahre verändert?»

**Jürg Merian:** «Mit immer mehr Verkehr wird die Toleranzgrenze der Automobilistinnen und Automobilisten leider eher reduziert. Ich fahre persönlich gerne auch am Tempolimit von 120 km/h auf der Autobahn. Treffe ich auf eine Baustelle und muss auf 80 km/h reduzieren, stört mich das erst, wenn es einen Stau gibt. Ich vermute, das geht den meisten Verkehrsteilnehmenden auch so. In meinem Umfeld wird nur der Stau kritisiert. Ob er wegen einem Unfall, Verkehrsüberlastung oder einer Baustelle verursacht wird, spielt dabei keine Rolle. In meinen Projekten versuche ich entsprechend machbare Lösungen zu finden, die das Staurisiko reduzieren. Meine Projektleiterkollegen und ich sind zu diesem Thema enorm gefordert.»

**info:** «Gibt es noch etwas, was Sie erwähnen möchten?»

**Jürg Merian:** «Ja, nämlich dies, dass wir mit unserem Team auf der Baustelle in Arth auf gutem Weg sind und ich motiviert an die Bausitzungen in den Kanton Schwyz fahre.»

Jürg Merian, 1967, dipl. Bauführer SBA, Projektmanager Bau KBOB CAS, ist in Hausen am Albis (ZH) geboren und aufgewachsen. Heute arbeitet Jürg Merian in Zofingen (AG) und lebt dort mit seiner Frau und seinen drei Kindern.

### Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Strassen ASTRA  
 Infrastrukturfiliale Zofingen, Brühlstrasse 3, 4800 Zofingen  
 Telefon 058 482 75 11, zofingen@astra.admin.ch  
 Redaktion/Gestaltung: frontwork communication ag, winterthur  
 Fotos: © ASTRA Infrastrukturfiliale Zofingen  
 Juni 2017

## Immer aktuell informiert

www.autobahnschweiz.ch

