



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

info10

A2 Osttangente Basel



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser



Wir sprechen bei Baustellen viel über Sicherheit und Verkehrsfluss. Das ist logisch, denn schliesslich sind diese Themen Ihre und unsere oberste Priorität. Es gibt jedoch noch einen weiteren Bereich, der in Bauprojekten eine wichtige Rolle spielt: die Kommunikation. Sie ist das Bindeglied zwischen dem ASTRA als Bauherr und Ihnen als Anwohner oder Verkehrsteilnehmerin, die von den Einschränkungen einer Baustelle betroffen sind.

Je komplexer ein Bauprojekt ist, umso wichtiger ist die Kommunikation. Und die Sanierung der Osttangente in Basel ist eines der komplexesten Instandsetzungsprojekte im Schweizer Nationalstrassennetz. Zumal die ursprüngliche Tangente im Osten von Basel in den letzten vierzig Jahren zu einer Sekante geworden ist. Sie führt nach vier Dekaden Siedlungsentwicklung nicht mehr an der östlichen Peripherie des Siedlungsgebiets vorbei, sondern mitten hindurch. So spüren nicht nur Verkehrsteilnehmende die Auswirkungen der Baustelle, sondern auch Anwohnende, Firmen und weitere Institutionen.

Es ist klar, dass auch eine gute Kommunikation die Einschränkungen auf der Autobahn und die täglichen Staus nicht ungeschehen machen kann. Ebenso wenig Immissionen oder Auswirkungen auf die Anwohnerschaft. In diesen Bereichen sind wir immer auf das Verständnis der

Bevölkerung angewiesen. Es ist uns aber ein Anliegen, die Auswirkungen unserer Baustellen frühzeitig und flächendeckend zu kommunizieren, damit sich sowohl Anwohnende, Firmen wie auch Verkehrsteilnehmende so gut wie möglich vorbereiten können.

Ich persönlich habe in der aktuellen Bauphase seit März 2025 die Aufgabe, dieses hochkomplexe Sanierungsprojekt kommunikativ zu begleiten. Dazu gehört nicht nur die aktive Kommunikation seitens ASTRA, sondern auch die Reaktion auf Anfragen und Anregungen aus der Bevölkerung. Der Austausch mit der situations- oder ortskundigen Bevölkerung unterstützt das ASTRA bei der Optimierung unserer Baustelle, insbesondere in den Bereichen Signalisation und Verkehrssteuerung.

Diesen direkten Kontakt zu den Menschen vor Ort schätze ich sehr, auch wenn situationsbedingt natürlich einige kritische Rückmeldungen bei uns eingehen. Ich finde es erfreulich, dass im Austausch und der gemeinsamen Diskussion die meisten Bürgerinnen und Bürger jeweils viel Verständnis für die Baustelle aufbringen, obwohl sie persönlich Einschränkungen wie Reisezeitverluste oder Lärm in Kauf nehmen müssen.

Dafür, und für all die Rückmeldungen und interessanten Gespräche, bedanke ich mich ganz herzlich.

Gaudenz Oetlerli
Beauftragter Information und Kommunikation

Aktueller Schwerpunkt der Erhaltungsmassnahmen

Derzeit konzentrieren sich die Bauarbeiten auf den Abschnitt beim Badischen Bahnhof, also die Strecke zwischen der Verzweigung Wiese und dem Nordende der Schwarzwaldbrücke. Vor dem Baubeginn in diesem Abschnitt wurde die notwendige Verkehrsumleitung eingerichtet. Wie eine derartige Baustelle bei laufendem Verkehr eingerichtet wird, erfahren Sie auf der nächsten Seite. Inzwischen wurde die Verkehrsführung aufgrund des Baufortschritts bereits einmal umgestellt. Hierfür war eine kurze Vollsperrung der Autobahn notwendig.

Die Hauptarbeiten umfassten die Instandsetzung von Betonschäden und die Erneuerung des Fahrbahnbelags bei der Brücke Bäumlhof. Aufgrund der langen Nutzungsdauer erfolgte nicht nur eine Erneuerung des Deckbelags, sondern der vollständige Austausch aller Asphalt-schichten. Dabei kam ein lärm-mindernder Belag zum Einsatz. Zudem wurden im Schwarzwald-tunnel die Lärmschutzkassetten erneuert und die Lärmschutzwand nach Westen verlängert, wodurch die letzte Lücke geschlossen wurde. Zeitweise war hierfür ein Spurabbau nötig.

- 1 Betriebs- und Sicherheitsausrüstung
Lärmschutzprojekt
Störfallvorsorge**
- 2 Tunnel Schwarzwald**
In Realisierung im Jahr 2025 bis Mitte 2027
- 3 Brücke Bäumlhof**
In Realisierung im Jahr 2025 bis Mitte 2027
- 4 Brücke Schwarzwald**
Zusammen mit Brücken in der Breite
Instandsetzung und neue Lärmschutzwände
Realisierung ab Mitte 2027
- 5 Brücken in der Breite**
Zusammen mit Brücke Schwarzwald
Instandsetzung und neue Lärmschutzwände
Realisierung ab Mitte 2027
- 6 Brücke Gellertstrasse**
Realisierung ab 2028
- 7 Brücke St. Jakobs-Strasse**
Realisierung ab 2028/2029
- 8 Brücke St. Alban-Ring**
Realisierung ab 2028/2029 inkl. LSW

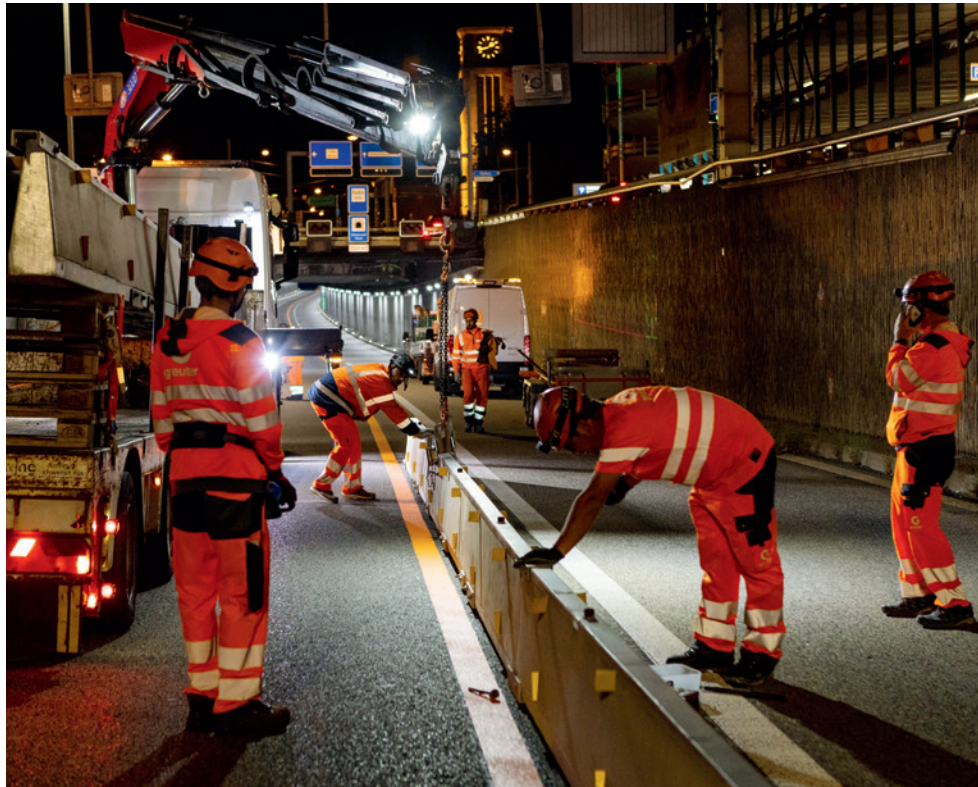


Das Einrichten einer Baustelle erfordert eine genaue Planung

Auf den Baustellen der Osttangente Basel arbeiten Menschen in unmittelbarer Nähe zum fliessenden Verkehr. Ihre Sicherheit hat oberste Priorität – dafür braucht es eine gut durchdachte Verkehrsführung, eine klare Signalisierung und wirksame Absperrungen. Doch wie wird eine Baustelle auf einer stark befahrenen Autobahn eingerichtet, und von wem?

Die Geschichte beginnt schon lange vor dem Einrichten der Baustelle, nämlich mit der sorgfältigen Planung. Zunächst wird festgelegt, welche Flächen für die Arbeiten benötigt werden. Anschliessend planen die Ingenieure die Verkehrsführung. Dabei gilt ein wichtiges Prinzip: Die Anzahl der Fahrstreifen soll während der Bauzeit möglichst unverändert bleiben. Um dies zu erreichen, werden die Fahrstreifen verlegt und teilweise schmaler geführt. Auch die Einrichtung der Baustelle selbst wird genau geplant: Ab welchem Punkt wird die Geschwindigkeit reduziert? Welche Signale werden wo platziert? Wie verlaufen die Bodenmarkierungen? Und welche Absperrerelemente kommen wo zum Einsatz? All diese Fragen werden im Voraus sorgfältig geklärt. Eine Norm legt dabei verbindlich fest, welche Standards einzuhalten sind. Anschliessend prüft ein unabhängiger Sicherheitsbeauftragter das gesamte Verkehrskonzept und gibt es erst dann zur Umsetzung frei.

Umgesetzt wird die Baustelleneinrichtung dann von der Nationalstrassen Nordwestschweiz AG (NSNW), der Gebietseinheit für den Unterhalt auf den Nationalstrassen in den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn. Am Tag der Baustelleneinrichtung läuft alles nach einem genau abgestimmten Zeitplan ab: Zuerst wird die Höchstgeschwindigkeit über das Verkehrsleitsystem reduziert. Die dynamischen Geschwindigkeitsanzeigen über und neben der Fahrbahn zeigen die reduzierte Geschwindigkeit an. Anschliessend beginnt der Spurbau von links – der Verkehr wird mithilfe der gelben Richtungspfeile über der Fahrbahn auf die Normalspur nach rechts geleitet. Rote Kreuze zeigen dann an, dass die linke Spur gesperrt ist. Zur Sicherheit werden auf der Überholspur gelbe Schwellen ausgelegt, damit auch weniger aufmerksame Fahrerinnen und Fahrer die Sperrung sicher bemerken. Erst



Einrichten der Verkehrsführung für die Arbeiten im Schwarzwaldtunnel.

wenn die NSNW die Verkehrsführung komplett eingerichtet hat, dürfen die Baufirmen und Zulieferer mit ihrem Material auf die Baustelle. Die Transportfahrzeuge fahren zunächst im normalen Verkehr mit und schwenken dann im Baustellenbereich nach links auf die gesperrte Fahrspur. Nun können die Absperrerelemente aufgestellt werden. Wie das Foto zeigt, wird ein Kran eingesetzt, um die schweren Elemente zu positionieren. Danach werden diese fest miteinander verschraubt, sodass sie Fahrzeuge zuverlässig auf der Spur halten können, ohne zu verrutschen. Zur Einrichtung der Baustelle beim Schwarzwaldtunnel, für Belagsarbeiten im Bereich des Tunnelportals und für die dazu notwendige Baustellenlogistik war aufgrund der Platzverhältnisse eine Vollsperrung nötig, um das sichere Arbeiten zu gewährleisten. Der Verkehr wurde deshalb mit der Signalisierung vor dem Tunnel komplett von der Autobahn abgeleitet. Nach dem Abschluss der Arbeiten verlassen die Baufirmen die Baustelle wieder und die NSNW baut die temporäre Sperrung wieder ab.

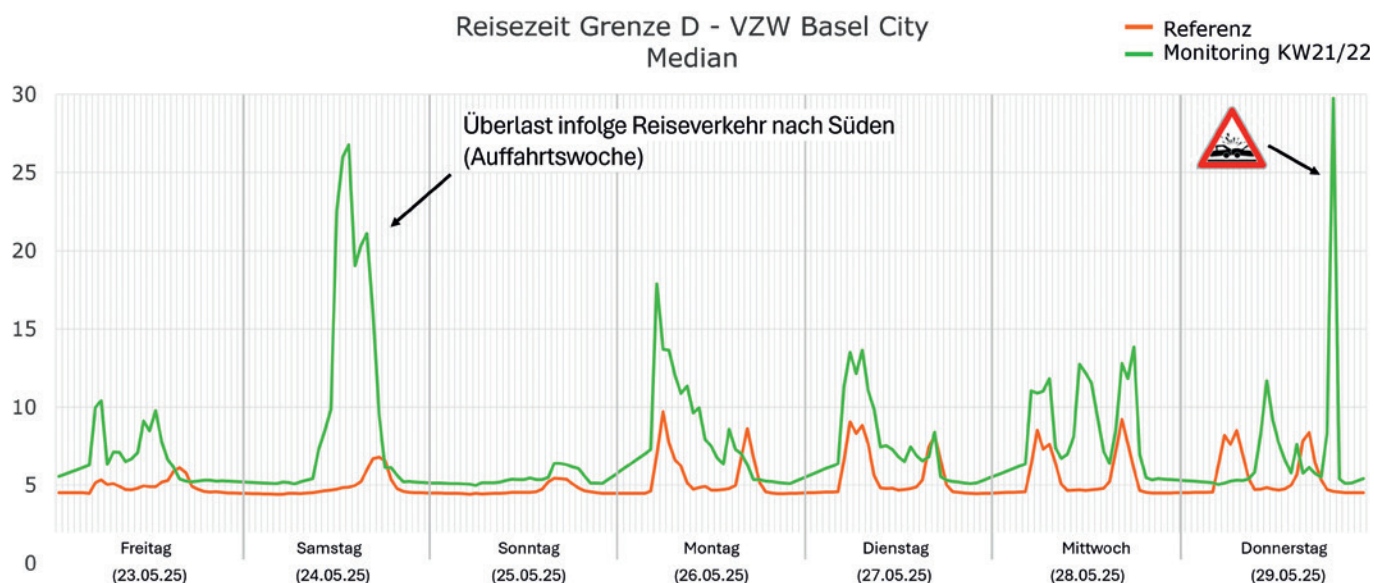
Scannen Sie den QR-Code und schauen Sie sich das spannende Video dazu an.



Verkehrsmonitoring an der Osttangente Basel

Die Bauarbeiten an der Osttangente Basel erfordern des Öfteren Änderungen in der Verkehrsführung. Dazu gehören etwa das Verlegen von Fahrstreifen, das Sperren einzelner Ein- oder Ausfahrten oder der Baustellenverkehr selbst. Die Folgen dieser Sanierungsarbeiten sind für Verkehrsteilnehmerinnen und Anwohner oft deutlich spürbar. Die Task Force Verkehr sorgt dafür, dass diese Belastungen möglichst gering bleiben (siehe auch den Bericht Seite 6 und 7). Um den Verkehrsfluss beurteilen und über Anpassungen bei Verkehrsführung oder Signalisation entscheiden zu können, sind aktuelle Informationen zur Verkehrslage notwendig.

Einerseits wird an den dauerhaft eingerichteten Zählstellen das Verkehrsaufkommen erfasst. Andererseits kann auf aktuelle Daten zurückgegriffen werden, die von den Navigationssystemen der Autos automatisch und anonymisiert übermittelt werden. Daraus lassen sich zu jedem Zeitpunkt die Reisezeiten zwischen beliebigen Punkten ermitteln. Diese aktuellen Werte werden mit Referenzkurven verglichen. Die Referenzkurven zeigen, wie lange eine Fahrt auf demselben Abschnitt normalerweise dauert, wenn keine Bauarbeiten stattfinden. So wird deutlich, welche Verzögerungen direkt durch die Sanierungsarbeiten entstehen und welche auch unabhängig davon zu erwarten wären. Zudem zeigen die Daten der Nullmessungen, dass die Osttangente zu Spitzenzeiten auch vor der Einrichtung der Baustelle bereits stark belastet war, was regelmässig zu Stausituationen führte.



Die grüne Linie zeigt die Reisezeit in Minuten von der deutschen Grenze bis zur Verzweigung Basel City in der Zeit vom 23. Mai bis zum 29. Mai 2025. Im Vergleich dazu ist orange die normale Fahrzeit dargestellt.

Über dieselben Verkehrsdaten kann auch festgestellt werden, wenn unerwünschter Ausweichverkehr von der Autobahn auf die Nebenstrassen entsteht. Mit angepasster Signalisierung oder Dosierung des Verkehrs an Ampeln kann das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer im Sinne des Ganzen beeinflusst werden.

Auf dieselbe Weise lässt sich auch der Einfluss einzelner Veranstaltungen auf den Verkehr einschätzen. So hatte der Eurovision Song Contest in Basel nur geringe Auswirkungen, da der zusätzliche Verkehr meist ausserhalb der Stosszeiten anfiel. Auch die Fussball-Europameisterschaft der Frauen führte erfreulicherweise nur zu überschaubaren Belastungen.

Im Tunnel Schwarzwald wird mit Höchstdruck gearbeitet

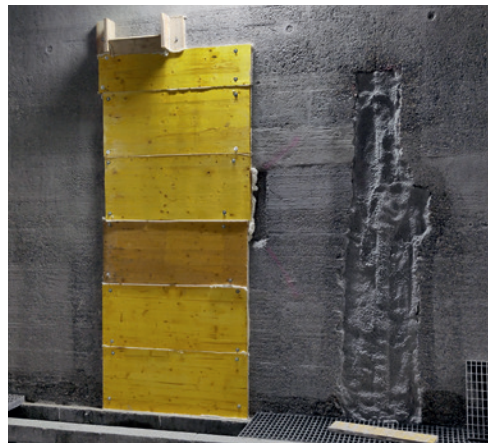
Die Sanierungsarbeiten im Tunnel Schwarzwald in der Nähe des Badischen Bahnhofs sind in vollem Gang. Im Lauf der Jahre sind an der Tunnelwand und im Bereich der Bankette am Fahrbahnrand Schäden entstanden. Der stete und dichte Verkehr hinterlässt trotz intensivem Unterhalt seine Spuren. Spritzwasser von der Fahrbahn und Abgase verändern mit der Zeit die Betonoberfläche. Diese wird dadurch poröser und durch kleine Ritzen kann Wasser eindringen. Das fließende Wasser erodiert die Bausubstanz und kann im Winter sogar gefrieren, was zu Abplatzungen an der Oberfläche führt. Als Folge davon sind die im Beton eingegossenen Bewehrungseisen nicht mehr geschützt und beginnen zu korrodieren.

In einem Schritt wird bei der Instandsetzung der beschädigte Beton entfernt. Dies geschieht mit sogenannten Höchstdruckwasserstrahlen (HDW), auch bekannt als Hydrojetten. Über eine Lanze wird Wasser zu einem Strahl gebündelt, ähnlich wie bei einem Hochdruckreiniger, einfach mit einem Vielfachen an Druck – bis zu 3000 bar. Der Wasserstrahl ist so stark, dass der Beton abbröckelt und weggeschwemmt wird. Die darunter liegenden Bewehrungseisen werden so freigelegt, bleiben aber intakt.

Höchstdruckwasserstrahl-Arbeiten verursachen viel Lärm. Der Tunnel schirmt zwar einen grossen Teil der Lärmemissionen ab, aber die Arbeiten sind immer noch gut wahrnehmbar im Bereich der Tunnelportale. Aus diesem Grund hat das ASTRA zusammen mit seinen Baupartnern Lärmvorhänge entwickelt. Dazu wurden Lärmschutzmatten zusammengehängt und an einem Stahlseil befestigt. Die Vorhänge können bei lärmintensiven Arbeiten im Tunnel vor den Portalen aufgespannt werden (siehe Bild unten) und reduzieren so die Lärmemissionen ausserhalb des Tunnels noch einmal massgeblich. Um die Wirkung der

Lärmschutzvorhänge zu überprüfen, wurden nachts Kontrollmessungen vor Ort und in der Nachbarschaft durchgeführt. Diese Messungen haben gezeigt, dass deutlich weniger Lärm ausserhalb des Tunnels wahrnehmbar ist.

Nachdem der Beton mit dem Höchstdruckwasserstrahl abgetragen wurde, wird die Bewehrung darunter von Fachleuten geprüft und imprägniert, um sie vor Korrosion zu schützen. Weist eine Schadstelle umfangreichere Schäden auf, kann es vorkommen, dass auch Armierungseisen ersetzt werden müssen. Im letzten Schritt wird die behandelte Stelle wieder mit Beton aufgefüllt.



Die Schadstellen werden nach der Reinigung instand gesetzt.

Lärmschutzvorhänge bei den Portalen senken die Immissionen für Anwohnende bei lärmintensiven Arbeiten im Tunnel.



Die «Task Force Verkehr» sorgt dafür, dass der Verkehr auf der Osttangente Basel möglichst störungsfrei läuft

Die umfangreichen Bau- und Sanierungsarbeiten auf der Osttangente in Basel beeinflussen leider auch den Verkehrsfluss. Staus, Ausweichverkehr in die Quartiere und zusätzlicher Lärm sind unerwünschte Begleiterscheinungen dieser Erneuerungsarbeiten. Um diese Auswirkungen möglichst gering zu halten, wurde die «Task Force Verkehr» eingerichtet. In diesem Gremium arbeiten verschiedene Anspruchsgruppen zusammen, die entweder besonders betroffen sind oder direkten Einfluss auf die Situation haben. Wir haben mit zwei Vertretern der Task Force gesprochen:



David Peter, Projektleiter Verkehrssteuerung beim Kanton Basel-Stadt.

Herr Peter, wie würden Sie Ihre Aufgabe in wenigen Sätzen beschreiben?

Kurz gesagt betreue ich die Lichtsignalanlagen im Strassenverkehr des Kantons Basel-Stadt. Dies umfasst die Konzeption und den Bau von neuen Ampelanlagen, aber auch die Optimierung des Verkehrsflusses bei bestehenden Verkehrsregelungsanlagen.

Sie sind Mitglied der Task Force Verkehr. Was sind die Aufgaben?

Bevor gebaut wird, prüft die Task Force mögliche Verkehrskonzepte. Hauptsächlich geht es um die Steuerung des Verkehrsflusses, aber auch flankierende Massnahmen sind ein wichtiges Thema. Wie lässt sich zum Beispiel der zu erwartende Ausweichverkehr beeinflussen? Die möglichen Massnahmen beinhalten angepasste Signalisationen, Umleitungen, veränderte Grünzeiten bei Lichtsignalanlagen, geänderte Spurführungen und nicht zuletzt die geeignete Information der Verkehrsteilnehmerinnen und Anwohner. So versuchen wir, einen bestmöglichen Verkehrsfluss zu erreichen und störende Auswirkungen zu verringern. Dabei werden alle Massnahmen immer zuerst unter dem Aspekt der Sicherheit beurteilt.

Ist die Task Force auch während der Bauzeit tätig?

Die Task Force trifft sich wöchentlich, um die getroffenen Massnahmen zu prüfen und mögliche Verbesserungen anzustossen. Bei unerwarteten Auswirkungen kann die Task Force kurzfristig Anpassungen anordnen. Es gab zum Beispiel einen Fall, wo es durch notwendige Spurwechsel immer wieder zu Stau kam. Indem die Verflechtungsstrecke verlängert wurde, konnte das Problem entschärft werden. Für die Lenkerinnen und Lenker blieb so mehr Zeit, um die Spur zu wechseln und einzufädeln.

Gibt es für einzelne Quartiere oder Gruppen spezielle Massnahmen?

Der Fokus liegt immer auf der Sicherheit, insbesondere natürlich bei Schulhäusern oder anderen gefährdeten Orten. Am vorteilhaftesten ist es, wenn man eine Abtrennung von rollendem Verkehr und Fussgängern erreichen kann, zum Beispiel durch eine Schallschutzwand oder eine Abschränkung. Wir suchen auch immer das Gespräch mit Personen, die die Situation vor Ort gut kennen.

Legen Sie bei Ihren Massnahmen auch Wert auf Nachhaltigkeit?

Ein optimaler Verkehrsfluss hilft Stau zu vermeiden, was unnötige Emissionen senkt. Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs zielt ebenfalls auf verringerte Umwelteinflüsse ab. Verkürzte Wartezeiten für Fussgänger und Velos stärken die Sicherheit und machen diese Verkehrsmittel attraktiver.

Was reizt Sie als gelernten Bau- und Verkehrsingenieur besonders an Ihrer Aufgabe?

Vor allem ist es die Vielfalt und Komplexität der Aufgaben, die mir Spass macht. Ich löse gerne Probleme und finde kreative Lösungen. Besonders schön ist es zu sehen, wie sich die umgesetzten Massnahmen positiv auf den Alltag der Menschen auswirken. An erster Stelle steht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Danach geht es darum, gute Bedingungen für den öffentlichen Verkehr, Velofahrerinnen und Fussgänger zu schaffen. Beim motorisierten Individualverkehr ist ein möglichst guter Verkehrsfluss wichtig – aber möglichst ohne negative Folgen für die Umwelt. Ein weiterer schöner Aspekt ist, dass ich mit meiner Arbeit mein eigenes Umfeld aktiv mitgestalten kann.



Während der Vollspernung wurde der Verkehr auf das nachgelagerte Strassennetz abgelenkt.



Chris Gugger, Netzexperte bei den Basler Verkehrsbetrieben (BVB).

Herr Gugger, was ist Ihre Aufgabe bei den BVB?

Baustellen und Veranstaltungen können den Betrieb von Tram und Bus beeinflussen. Meine Aufgabe ist es, diese Auswirkungen im Voraus einzuschätzen und passende Betriebskonzepte zu entwickeln. Ziel ist, dass die Fahrgäste möglichst pünktlich und ohne Umsteigen ankommen. Dafür prüfe ich auch, welche Baustellen oder Sperrungen gleichzeitig stattfinden können und welche nicht. Dann lege ich die Routen der einzelnen Bus- und Tramlinien fest. Am Betriebstag geht es darum, die Fahrgäste so schnell wie möglich an ihr Ziel zu bringen.

Welchen Einfluss haben die Bauarbeiten an der Osttangente Basel auf Ihre Arbeit?

Durch den Ausweichverkehr können sich die Verkehrsströme verlagern, so dass es an bestimmten Stellen im Netz vermehrt zu Staus kommt. Bei den betroffenen Bus- oder Tramlinien verlängert sich dadurch die Fahrzeit und der Fahrplan gerät mit der Zeit aus dem Takt. Um grössere Verspätungen auffangen zu können, setzen wir zusätzliche Fahrzeuge im Umlauf ein.

Weshalb ist Pünktlichkeit so wichtig, obwohl Busse und Trams ohnehin alle paar Minuten fahren?

Unsere Fahrgäste verlassen sich auf die angegebenen Abfahrzeiten. An Umsteigeknoten kann schon eine geringe Verspätung dazu führen, dass der Anschluss nicht mehr erreicht wird, was für Reisende eine grosse Verspätung bedeutet – zum Beispiel, wenn sie einen Zug verpassen. Aber auch für den täglichen Betrieb der BVB hat Pünktlichkeit grosse Bedeutung. Bei grösseren Verspätungen auf Linien mit Elektrobusen verringert sich die Aufladezeit der Batterien an den Ladestationen. Das kann dazu führen, dass ein Fahrzeug wegen zu geringer Ladung aus dem Verkehr genommen und durch ein anders Fahrzeug ersetzt werden muss.

Wie kann die Task Force Verkehr Ihre Arbeit unterstützen?

Ein zentraler Punkt ist bereits das Bewusstsein dafür, dass sich Baustellen und Verkehrsmassnahmen auf den öffentlichen Verkehr auswirken. Wenn diese Zusammenhänge von Beginn an berücksichtigt werden, können unsere Anliegen schon in die Planung einfließen. Manche Probleme lassen sich durch Anpassungen der Grünzeiten an den Lichtsignalanlagen entschärfen. Allerdings gilt: Jede Bevorzugung einer Fahrtrichtung bedeutet gleichzeitig eine Benachteiligung einer anderen. Deshalb ist stets eine sorgfältige Abwägung erforderlich.

Die Task Force Verkehr

Neben dem Bundesamt für Strassen ASTRA als Bauherrin gehören unter anderem die Polizei und weitere Vertreter der kantonalen Verwaltung, die Basler Verkehrsbetriebe (BVB), die Verkehrsmanagementzentrale (VMZ), Verkehrsingenieure sowie die Industriellen Werke Basel (IWB) zur Task Force Verkehr dazu. Da die IWB im Zuge des Fernwärmeausbaus ebenfalls zahlreiche Baustellen in Basel betreiben, ist eine enge Abstimmung wichtig, um unnötige Mehrfachbelastungen zu vermeiden.

Ausblick: Instandsetzung der Brücken in der Breite und über den Rhein



Aktuell finden die Arbeiten auf der Osttangente noch im Bereich des Tunnels Schwarzwald und der Brücke Bäumlhof statt, im sogenannten Abschnitt 1. Diese Baustelle befindet sich ungefähr in der Halbzeit und wird voraussichtlich Mitte 2027 abgeschlossen. Danach beginnen die Arbeiten auf dem Abschnitt 2. Dieser beginnt bei der Brücke Schwarzwald über den Rhein und umfasst auch die Brücken in der Breite. Der Schwerpunkt der Arbeiten liegt auf der vollständigen Sanierung aller Kunstbauten. Wie zurzeit im Abschnitt rund um den Badischen Bahnhof müssen auch in der nächsten Etappe Bauwerke ertüchtigt, Betonschäden repariert und der Belag ersetzt werden. Im Sinne des Lärmschutzes wird auf der gesamten Länge ein lärmarmes Strassenbelag eingebaut. Zudem wird auf der Brücke Schwarzwald eine neue, zusätzliche Lärmschutzwand errichtet. Diese wird auf der Westseite der Brücke und aussen am Gehweg entlang in Fahrtrichtung Luzern angebracht und senkt die Lärmbelastung rheinabwärts deutlich.

Ein wichtiges Element bei der Sanierung der Brücke Schwarzwald ist die Verbesserung der Situation für den Langsamverkehr. Der Velostreifen, der heute auf derselben Ebene liegt wie die Fahrbahn, wird aufgewertet. Die Verbreiterung und vor allem die Trennung des Velostreifens vom Autoverkehr mit einem Randstein werden die Sicherheit für Velofahrende deutlich erhöhen. Das Trottoir wird wie bereits heute auch weiterhin parallel zum Veloweg verlaufen. Zwischen Fuss- und Veloverkehr wird eine sanfte Abgrenzung mit leicht geneigten Schrägsteinen dafür sorgen, dass sich Velofahrende und Personen zu Fuss nicht in die Quere kommen.

Die Brücke Schwarzwald und die Brücken in der Breite werden in der nächsten Etappe saniert.

Impressum

Herausgeber:
Bundesamt für Strassen ASTRA
Infrastrukturfiliale Zofingen
Brühlstrasse 3, 4800 Zofingen

Telefon 058 482 75 11
zofingen@astra.admin.ch

November 2025

Immer aktuell
informiert

www.autobahnschweiz.ch

