PP
4800 Zofingen

Juni 2020

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

info5

A2 Erhaltungsprojekt Schänzli 2017–2021

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Nach rund 41 Monaten Bauzeit befindet sich das Erhaltungsprojekt Schänzli im letzten Drittel. Viele Bauarbeiten sind beendet und der Lärmpegel rund um den Schänzlitunnel sinkt langsam aber sicher. Weniger Lärm verursachen werden die Arbeiten an den Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen, die noch bis Ende 2021 dauern. In diesem ambitionierten Grossprojekt war es nicht immer einfach, die Anforderungen an ein modernes Strasseninfrastrukturnetz mit den Interessen der Anwohnenden und der Verkehrsteilnehmenden unter einen Hut zu bringen. Daneben stellten sich auch logistische Fragen, welche es zu klären galt. Dazu gehörte etwa der Neubau des Tunnels Hagnau sowie der Bau einer neuen Betriebszentrale unter Aufrechterhaltung des darüber liegenden Bahnverkehrs.

Für den reibungslosen Ablauf der Bauarbeiten waren und sind noch viele Hände und die Zusammenarbeit mit zwei Kantonen, diversen Gemeinden, Firmen und Anwohnenden nötig. Sie alle haben ihren Teil dazu beigetragen, dass wir nun im letzten Drittel gut auf Kurs sind. An dieser Stelle bedanke ich mich bei all jenen, die mit ihrem Einsatz und Verständnis das Projekt voranbringen.

Hanspeter Hofmann, Projektleiter Erhaltungsprojekt Schänzli

Viele Interessen treffen hier aufeinander

Die anspruchsvollen und herausvordernden Bauarbeiten im Rahmen des Projekts Schänzli begannen im Jahr 2017 und werden voraussichtlich im kommenden Jahr abgeschlossen sein. Anspruchsvoll unter anderem deshalb, weil das Erhaltungsprojekt mitten in einem dicht besiedelten Gebiet und einem wirtschaftlichen Ballungszentrum liegt. Herausfordernd aber auch, weil gleich zwei Kantone, eine Grossstadt und mehrere Gemeinden von den Bauarbeiten tangiert sind. Entsprechend viele Interessen treffen hier aufeinander. Kommt hinzu, dass innerhalb des Projektperimeters zahlreiche öffentliche und private Unternehmen operieren, deren störungsfrei funktionierende Leistungen Tag für Tag für mehrere hunderttausend Menschen unverzichtbar sind.

Dieser hohe Grad an Abhängigkeiten und Interessen macht die Arbeiten überaus vielseitig. Die vorliegende Broschüre ist denn auch diesem interessanten Aspekt gewidmet. Erfahren Sie auf den folgenden Seiten, was beschäftigte und was daraus wurde.

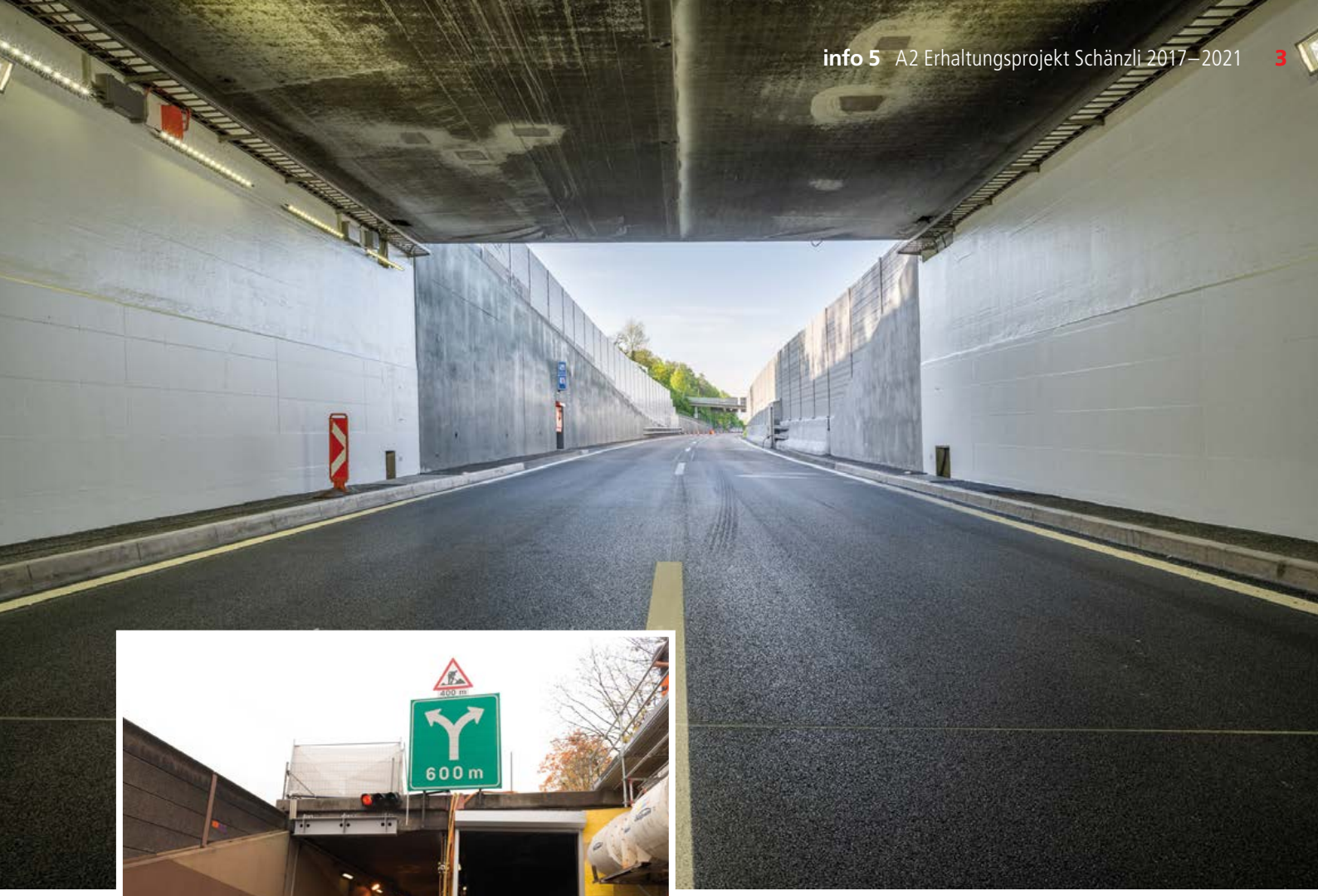
Muttenz Süd, Tunnel Schänzli, Bypass und Hilfsbrücken

Blenden wir kurz zurück ins Jahr 2016: Der stadteinwärts fliessende Berufsverkehr auf dem Zubringer A18/A2 gerät im Raum Muttenz Süd jeden Morgen ins Stocken. So und nicht anders verhält es sich rund 10 Stunden später, wenn sich der Verkehr in umgekehrter Richtung stadtauswärts bewegt.

Eine Vorgabe des Projekts lautete: Der Verkehrsfluss muss während der Instandsetzung des Schänzlitunnels aufrechterhalten bleiben. Innovative Ideen waren gefragt und wurden gefunden. Der Verkehr in Fahrtrichtung Basel wurde über einen Bypass und provisorische Hilfsbrücken um den Tunnel herum geführt. So konnte ein Fahrstreifen variabel zum Bauen oder als Gegenverkehrsstreifen genutzt werden. Im Vorfeld schürte diese Verkehrsführung Ängste vor einem Verkehrskollaps. Die Stimmen, wonach dadurch mehr Ausweichverkehr durch die Quartiere entstehen würde, mehrten sich. Und im Falle des Bypasses war schnell einmal vom «Monaco-S», einer der unfallträchtigsten Passagen im Automobilrennsport, die Rede.

Die neue Verkehrsführung konnte im Oktober 2017 in Betrieb genommen werden. Und seit März 2020, sechs Monate früher als geplant, sind die Hilfsbrücken bereits wieder Geschichte. «Natürlich haben mich die damaligen, von verschiedenen Seiten ins Spiel gebrachten Bedenken beschäftigt.», erklärt der Projektleiter Hanspeter Hofmann im Rückblick. Dass sich während der mehrjährigen Bauzeit keine der damals geäusserten Befürchtungen bewahrheitet hat, freut alle Beteiligten umso mehr.

Die bauseitige Instandsetzung des Tunnels Schänzli ist abgeschlossen. Der Tunnel ist seit Montag, 23. März 2020, wieder uneingeschränkt befahrbar. Die provisorische Verkehrsumleitung ist aufgehoben, die Hilfsbrücken sind rückgebaut.



400 m
600 m

600 m

Tunnel Hagnau

Nicht seine Länge, sondern seine Lage macht den Tunnel Hagnau zu etwas ganz Besonderem. In Muttenz unterquert er die siebengleisige Nord-Süd-Verbindung der SBB. Lediglich durch 2,80 Meter an der tiefsten Stelle getrennt. Das Aufeinandertreffen zweier Hochleistungsverbindungen auf engstem Raum, die unterschiedlichen Interessen (Infrastrukturauftrag und Beförderungsauftrag) sowie die Gefahr eines längeren Unterbruchs des Nord-Süd-Schienenstrangs waren Herausforderungen, die es zu meistern galt. Dank der guten Zusammenarbeit mit den Vertretern der SBB konnten bei der Planung erfolgreiche Lösungen eruiert und umgesetzt werden.

Zuerst wurde das Gelände inner- und ausserhalb des Gleisbereichs mit 88, tief im Boden verankerten Bohrpfählen gesichert. Danach wurde das Schienentrassee, das für den Tunnelneubau untergraben wurde, mittels sieben, teilweise bis zu rund 140 Tonnen schweren Hilfsbrücken ersetzt. Und um die Beeinträchtigung des Schienenverkehrs so kurz wie möglich zu halten, wurden die ersten zwei Hilfsbrücken in einem mehr als 60-stündigen Tag- und Nachteinsatz eingebaut.

Mittlerweile ist der Neubau des Tunnels Hagnau abgeschlossen und die Hilfsbrücken werden wieder rückgebaut (siehe Seite 7).

Die bauseitige Instandsetzung des Tunnels Hagnau ist abgeschlossen. Der Tunnel ist seit Dienstag, 21. Januar 2020, wieder uneingeschränkt befahrbar.

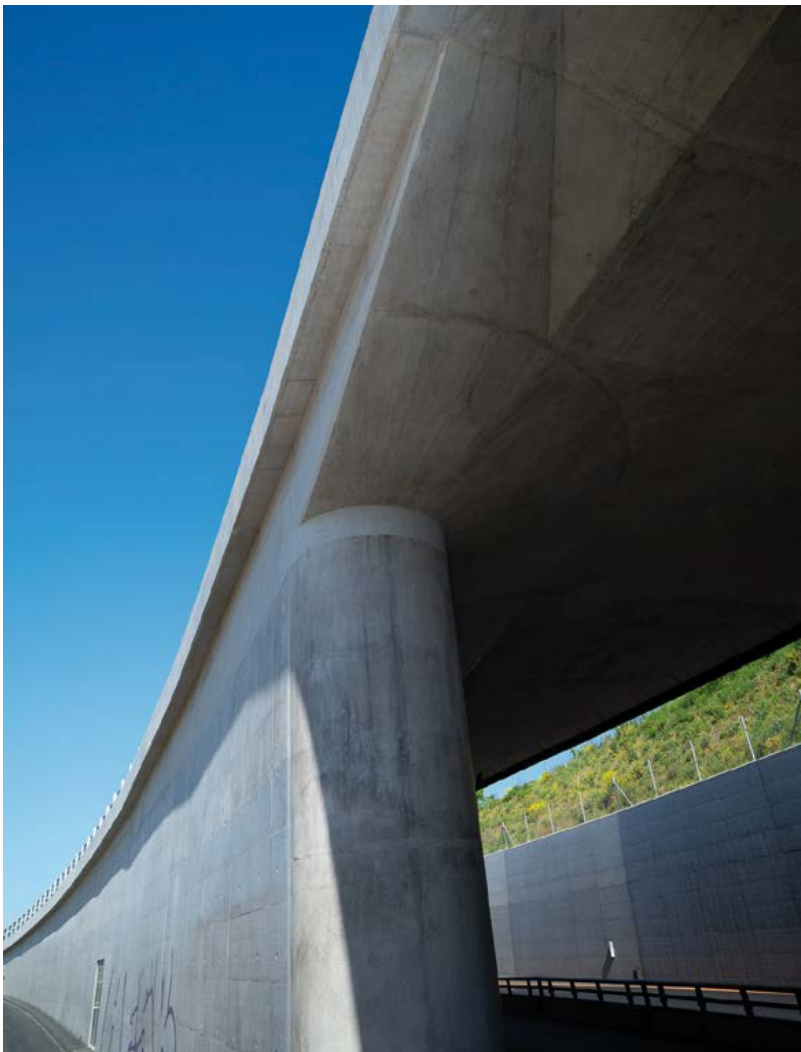
Neue Brücke Verzweigung Hagnau

Neubauprojekte bewegen. Insbesondere, wenn sie nahe an dicht besiedeltem Gebiet vorbeiführen, die Bauwerke unübersehbar sind und längerfristige Verkehrsbeeinträchtigungen unausweichlich werden. Das alles traf auf den Brückenneubau und die neue Spuranordnung in der Verzweigung Hagnau zu. Entsprechend viele Bedenken erreichten im Vorfeld der Bauarbeiten auch den Projektleiter Hanspeter Hofmann: «Bei diesem Teilprojekt ging es ja nicht bloss ums Instandsetzen bestehender Infrastrukturen. Es ging um ein Neubauprojekt mit sichtbaren Folgen bis über das bisherige Trassee hinaus.»

Mit der Inbetriebnahme der neuen Brücke am Freitag, 26. Juni 2020, ist das Teilprojekt zwischen der Verzweigung Hagnau A2/A18 und dem Tunnel Hagnau abgeschlossen. Zwei Monate früher als geplant. «Nach knapp zweijähriger Bauzeit dürfen wir feststellen, dass wir bei den Anwohnenden und den Verkehrsteilnehmenden auf grosses Verständnis gestossen sind. Und das mitunter trotz der über sechs Monate dauernden Umleitung vom Nordanschluss Birsfelden über den Kreisel Sternenfeld zurück in Fahrtrichtung Hagnau und weiter über die Ausfahrt von der A2 in Richtung St. Jakob», so die Bilanz des Projektleiters.

Als interessante und positive Erfahrung entpuppte sich der Umgang mit der wirtschaftlich und politisch sehr vielfältigen Landschaft in Birsfelden. Sowohl mit den kantonalen und kommunalen Behörden als auch mit den regionalen Wirtschafts- und lokalen Interessensvertretern konnten innert kurzer Zeit einvernehmliche Lösungen gefunden werden.

Die bauseitige Instandsetzung des Abschnittes zwischen der Verzweigung Hagnau A2/A18 und dem Tunnel Hagnau ist abgeschlossen. Die neue Brücke wird am Freitag, 26. Juni 2020, dem Verkehr übergeben.

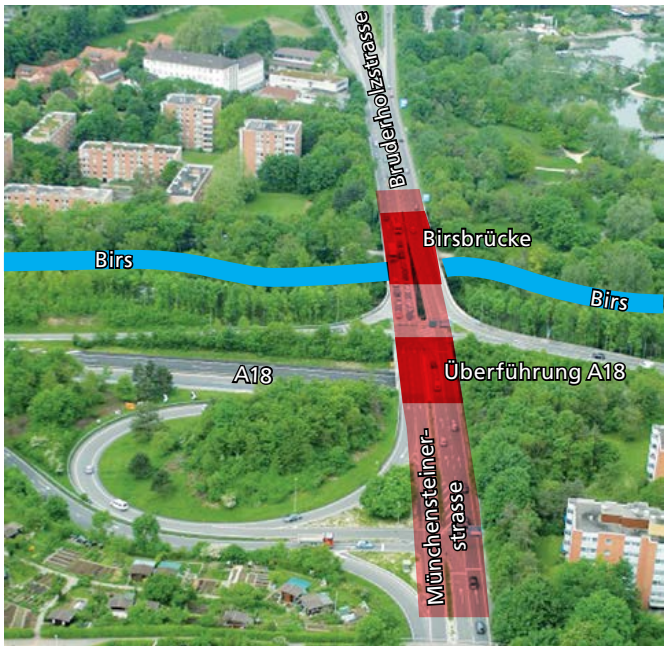


Laufende Arbeiten

Instandsetzung Querverbindung Muttenz Süd–Münchenstein

Beim Anschluss Muttenz Süd werden die Münchensteinerstrasse, die Birsbrücke und die Überführung A18 instand gesetzt. Die Arbeiten dauern voraussichtlich acht Wochen.

Ab Montag, 29. Juni 2020, werden auf der Birsbrücke, entlang der Münchensteinerstrasse sowie an der Überführung A18 jeweils im Randbereich der Belag, die Abdichtung sowie die Fahrbahnübergänge ersetzt. Zudem werden bei der Birsbrücke und der Überführung A18 die Konsolköpfe und die Randborde instand gesetzt. Und schliesslich wird im gesamten Abschnitt der Querverbindung Muttenz Süd–Münchenstein, also entlang der Münchensteinerstrasse, ab Reichensteinerstrasse bis zur Birsbrücke, der Deckbelag ersetzt. Für diese Arbeiten muss in beide Fahrtrichtungen je ein Fahrstreifen gesperrt werden. Bereits instand gesetzt sind die Unterseiten der beiden Brücken.



Verkehrsführung

Um die Auswirkungen auf den Verkehr und die Buslinien 60 und 63 möglichst gering zu halten, werden die Bauarbeiten grösstenteils während den verkehrsärmeren Sommerferien ausgeführt.

Rückbau der SBB-Hilfsbrücken beim Tunnel Hagnau

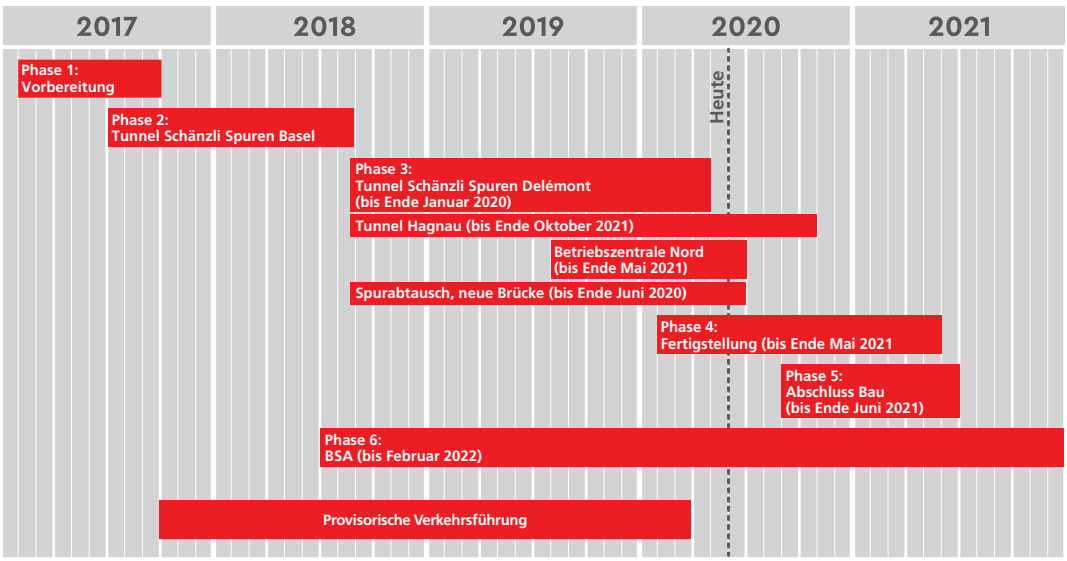
Seit Ende Mai 2020 bis Ende September 2020 werden beim Tunnel Hagnau die sieben SBB-Hilfsbrücken rückgebaut. Aus Sicherheitsgründen sowie der erforderlichen Verfügbarkeit der SBB-Verbindungen können die Hauptarbeiten nur an Wochenenden ausgeführt werden.

Der Rückbau der sieben Brücken erfolgt etappenweise zwischen Samstag, 30. Mai 2020, und Montag, 21. September 2020. Bis zum Abschluss des Rückbaus sind noch folgende Wochenendarbeiten geplant:

- Freitag, 17. Juli 2020, 20 Uhr,
  bis Montag, 20. Juli 2020, 5 Uhr
- Freitag, 24. Juli 2020, 22 Uhr,
  bis Montag, 27. Juli 2020, 5 Uhr
- Freitag, 14. August 2020, 22 Uhr,
  bis Montag, 17. August 2020, 5 Uhr
- Freitag, 21. August 2020, 21 Uhr,
  bis Montag, 24. August 2020, 6 Uhr
- Freitag, 28. August 2020, 21 Uhr,
  bis Montag, 31. August 2020, 6 Uhr

Witterungs- und bauablaufbedingte Terminverschiebungen sind nicht auszuschliessen. Da während der Nacht die Baustelle ausgeleuchtet werden muss, sind nebst Lärm- auch Lichtemissionen nicht vermeidbar.

Das Bauprogramm



Die verlorene Idylle

In ihrem Haus in Muttenz begrüssen uns Astrid und Hans Brügger zum Gespräch. Ein idyllischer Garten, mit alten Rosen, die herrlich duften, den grössten Bäumen im Quartier und sogar einem eigenen Sodbrunnen, der noch aus dem Mittelalter stammt. Die Idylle wird durchbrochen von Hintergrundgeräuschen aus der nahen Schänzlibaustelle. «Jetzt ist es ja harmlos, aber ich empfinde es auch so als störend, weil der Lärm ununterbrochen anhält» sagt Astrid Brügger. Seit drei Jahren ist die Baustelle rund um die Sanierung der beiden Schänzlitunnels im Gange. «Die Nächte finde ich extrem. Alle im alten Riegelhaus schlafen Richtung Baustelle», ergänzt der Hausherr. Dies sei schwierig, auch weil es bei extremem Lärm um diese Uhrzeiten keine Ansprechpersonen gebe. Schlafen könne man kaum, auch nicht mit Oropax. «Man kann sagen, dass es nie wirklich ruhig ist. Der Autobahnverkehr geht am Morgen um 4 Uhr los, da kommen die ersten LKWs, der Baulärm ist oftmals rund um die Uhr hörbar».

Zwei Welten prallen hier aufeinander: Die Idylle ist wie eine Insel, welche sich in einem Meer aus Strassen und Lärm befindet. Das Anwesen mit zwei Liegenschaften oberhalb der Autobahn und in unmittelbarer Nähe des Rangierbahnhofs Muttenz ist seit 1860 im Familienbesitz, heute wohnt die sechste Generation hier. Als Hans Brügger 1963 nach Muttenz zog, gab es die Autobahn noch nicht. Deren Bau erlebten die Brüggers 1969/70 hautnah mit: «Wir waren zuerst hier, vor ASTRA und SBB», sagt Hans Brügger und seine Frau erinnert sich noch gut an ihre friedvolle Kindheit inmitten der Harmonie: «Ich bin als Kind hier aufgewacht mit Hahnenschrei und Brunnengeplätscher. Es war so ein schönes Erwachen». Heute ist das pittoreske Bild getrübt von den Zeichen des immer schnelleren Lebens. Der vermehrte Verkehr stellt Ansprüche an das Infrastrukturnetz des ASTRA und der SBB, Neubauten und Renovierungsarbeiten stünden dauernd an. Diese machen sich bemerkbar: «Da kann man sich seit Jahren nicht mehr einfach in den Garten legen und in Ruhe ein Buch lesen.».

Für künftige Grossbaustellen wünschen sich die Brüggers, dass die Anwohnenden mehr Gehör finden. Diese seien oft nicht berücksichtigt worden. Lärmschutzmassnahmen würden kaum unternommen und Entschädigungen nur unter grossem rechtlichen Aufwand zugesprochen. «Das Leiden ist stark, aber das Gewicht ist klein», betonen die beiden Pensionäre. Dass man an Gesetze gebunden sei, verstehe man. Doch diese seien dehnbar und sie haben das Gefühl, dass es in der Auslegung an Grosszügigkeit und Kulanz gefehlt habe. «Es geht nicht um Geld, sondern um Gerechtigkeit». Deshalb sei es auch schön, dass es eine Ansprechstelle gebe, von der man sich ernst genommen und verstanden fühlt, meinen die beiden hinsichtlich unseres Gesprächs.

Dennoch beeinträchtigt der Lärm den Alltag stark. Das Vermieten etwa sei schwer, besonders im Sommer. Die Wohnungen seien wunderschön und renoviert, erklären die Brüggers. Doch wenn bei schönem Wetter die Fenster geöffnet werden oder der Garten genossen wird, störe der Baulärm die Ruhe, welche Eltern sich für ihre Kinder wünschen. Besonders wenn das Verweilen zu Hause aufgrund von Corona zunimmt.

Gerade diese Zeit der Selbstisolation inmitten des Lärms sei für sie sehr herausfordernd gewesen, da man nirgends hin ausweichen konnte. «Wenn man nicht so verwurzelt wäre, müsste man sich überlegen, wegzugehen». Doch das bezaubernde Grundstück liegt am Herzen und hat schon so viel erlebt. So wurde etwa einmal ein Schwert aus der St. Jakobsschlacht gefunden, das sich nun im Landesmuseum befindet. Geschichte wird das Anwesen wohl auch weiterhin erleben. Und die Hoffnung bleibt, dass die Idylle doch noch nicht ganz verloren gegangen ist und die siebte Generation wieder bei Hahnenschrei aufwachen kann.

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 2020

Immer aktuell informiert

www.epschaenzli.ch
www.autobahnschweiz.ch