



## A2 Osttangente Basel



### Editorial

Liebe Leserinnen und Leser



Das Schweizer Stimmvolk hat sich in der Abstimmung letzten November gegen den Rheintunnel ausgesprochen und dieses Projekt wird somit nicht weiterverfolgt. Umso wichtiger sind vor diesem Hintergrund die laufenden Sanierungsarbeiten an der Osttangente. Die Erhaltung der bestehenden Infrastruktur ist die Grundlage, dass die Nationalstrasse auch in Zukunft verfügbar bleibt.

Die Bauarbeiten an der Grenzbrücke und der Unterführung Lagerhaus im Bereich der St. Jakobs-Strasse sind erfolgreich abgeschlossen. An der Rampenbrücke Birs sind noch letzte Arbeiten auszuführen. Mit dem Abschluss dieser Arbeiten richtet sich das Augenmerk nun auf die nächsten Sanierungsobjekte an der Osttangente.

Im März 2025 beginnen die Arbeiten an der Bäumlhofbrücke und am Schwarzwaldtunnel. Sie dauern rund zwei Jahre. Die Bäumlhofbrücke wird nach rund 50 Jahren umfassend instand gesetzt, unter anderem

mit Beton- und Belagsarbeiten. Zudem wird der Lärmschutz verbessert. Der Schwarzwaldtunnel wird modernisiert, um den Verkehrsfluss zu optimieren und den gestiegenen Sicherheitsanforderungen gerecht zu werden.

Die Sanierungen entlang der Stammstrecke erfolgen erstmals unmittelbar in einem belebten, städtischen Umfeld und bringen daher Herausforderungen mit sich. Bei den komplexen Arbeiten will das ASTRA die Auswirkungen auf die Anwohnenden und den Verkehr so gering wie möglich halten. Das erfordert eine präzise Planung und Koordination. Während der Bauzeit betreibt das ASTRA ein intensives Verkehrs-Monitoring, um die Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet so gering wie möglich zu halten.

Wir hoffen auf Ihr Verständnis während der Bauarbeiten zur Substanzerhaltung unserer Verkehrsinfrastruktur.

Richard Kocherhans, Filialchef  
Infrastrukturfiliale Zofingen

## Aktueller Schwerpunkt der Erhaltungsmassnahmen

Die Erhaltungsmassnahmen der Osttangente Basel finden ab März 2025 schwerpunktmässig an der Brücke Bäumlhof und dem Tunnel Schwarzwald statt. Die Reparatur- und Belagsarbeiten auf den Fahrbahnen erfordern Eingriffe in den Verkehrsfluss. Da ein Teil der Verkehrsflächen entfällt, die Anzahl der Spuren aber aufrechterhalten wird, sind spezielle Verkehrsmassnahmen nötig:

- Die Ausfahrt Basel-Wettstein in Richtung Süden (von der Autobahn in die Wettsteinallee) ist gesperrt.
- Die Einfahrt Basel-Bad. Bahnhof in Richtung Süden (von der Riehenstrasse auf die Autobahn) ist gesperrt.

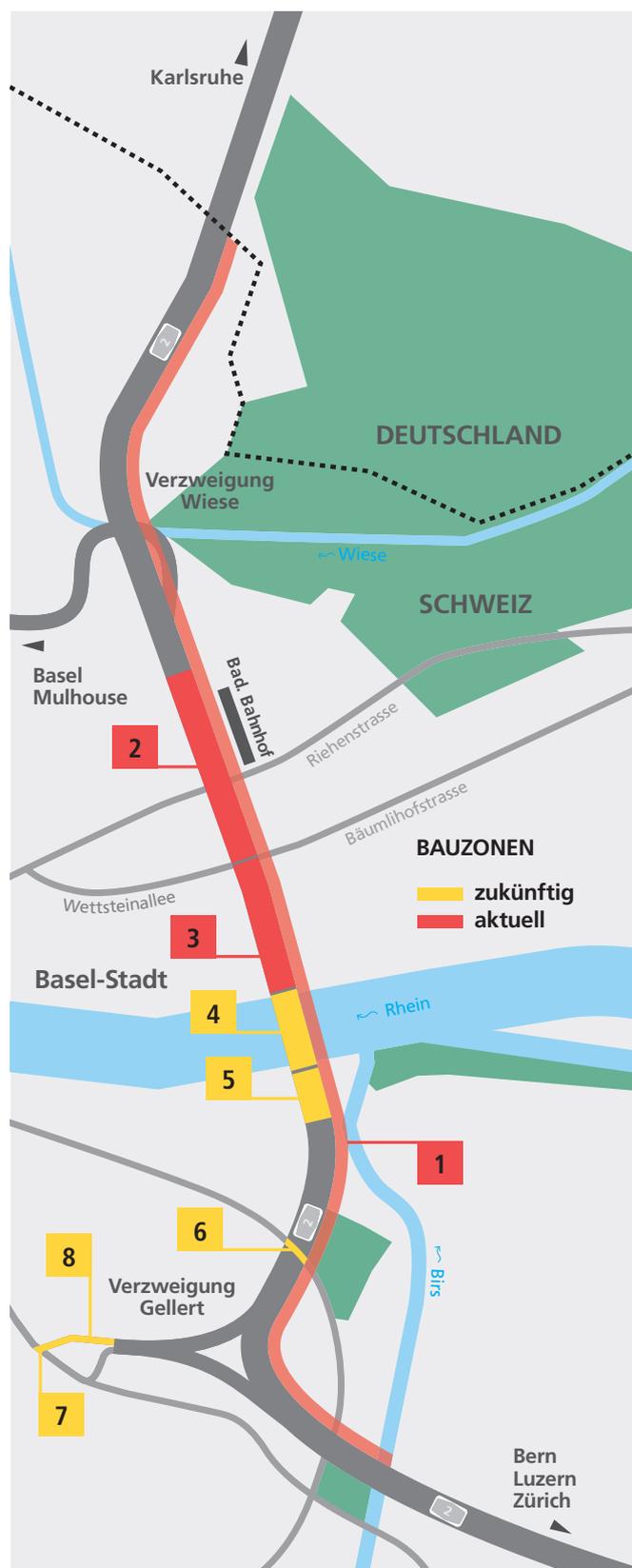
Entsprechende Umleitungen werden signalisiert.

Die Arbeiten an der Brücke Bäumlhof und dem Tunnel Schwarzwald finden zum grössten Teil tagsüber statt. Zudem wird, wenn möglich, auf lärmintensive Nacharbeiten verzichtet, um die Bevölkerung in den angrenzenden Quartieren vor Lärm zu schützen.

Informationen zum Projekt, insbesondere zu Einschränkungen und Verkehrshinweisen, sind auf der Internetseite des ASTRA zu finden (siehe QR-Code auf Seite 4)

### Die an der Osttangente in den nächsten Jahren noch anstehenden Sanierungsarbeiten im Überblick

- 1 Betriebs- und Sicherheitsausrüstung  
Lärmschutzprojekt  
Störfallvorsorge**
- 2 Tunnel Schwarzwald**  
Geplant im Jahr 2025 bis 2026
- 3 Brücke Bäumlhof**  
Geplant im Jahr 2025 bis 2026
- 4 Brücke Schwarzwald**  
Instandsetzung und neue  
Lärmschutzwände ab 2027
- 5 Brücken in der Breite**  
Geplant im Jahr 2027 bis 2028
- 6 Brücke Gellertstrasse**  
Geplant ab 2028
- 7 Brücke St. Jakobs-Strasse**  
Geplant im Jahr 2028/2029
- 8 Brücke St. Alban-Ring**  
Geplant im Jahr 2028/2029



## Erhaltungsmassnahmen ab 2025 erhöhen Sicherheit und Lärmschutz



Neue Lärmschutzpaneele werden eingebaut

**Ab Frühling 2025 beginnen die zweijährigen Instandstellungsarbeiten der Objekte Tunnel Schwarzwald und Brücke Bäumlhof. Die Arbeiten sind nötig, um Schäden an den Bauwerken zu beheben und Verbesserungen bezüglich Sicherheit und Lärmschutz umzusetzen.**

Auf der Brücke Bäumlhof weist die Fahrbahn starke Belagsverformungen auf. Auf der Brücke wie im Tunnel müssen die Beläge ersetzt werden, da sie durch die jahrzehntelange Nutzung glatt und ausgefahren sind. Zwischen Brücke und Tunnel wird ein lärmindernder Belag eingebaut, um die Lärmbelastung zu verkleinern. Nördlich und südlich des Schwarzwaldtunnels sind schallschluckende Lärmschutzkassetten vorgesehen. Lärmschutzkassetten weisen ein Tiefenprofil auf. Sie werfen weniger Schall zurück und absorbieren mehr Lärm als klassische Schallschutzwände. Die bestehende Lärmschutzwand auf der Bäumlhofbrücke wird bis zum Tinguely-Museum verlängert.

An beiden Objekten werden Schäden am Beton repariert, die durch chloridbelastetes Spritzwasser oder eindringendes Regenwasser entstanden sind. Umfassende Abdichtarbeiten sollen künftige Schäden vermeiden. Während der Sanierung der Schwarzwaldallee wurden bereits Abdichtungen eingebaut, um den Tunnel von oben zu schützen.

Im Schwarzwaldtunnel verbessern verschiedene Massnahmen die Sicherheit.

Ein Schwerpunkt liegt auf den Fluchtwegen. Überdruck belüftet künftig die Treppenhäuser der Notausgänge, so dass im Brandfall kein Rauch aus dem Tunnel in den Fluchtweg eindringen kann. Ein zusätzlicher Durchgang zwischen den beiden Tunnelröhren ermöglicht, im Notfall in die andere Röhre zu flüchten.

Während der Arbeiten muss die Spurführung für den Verkehr mehrmals geändert werden. Um betreffend Verkehrsführung flexibel zu sein, muss auf der Brücke Bäumlhof die Mittelmauer abgebrochen und zum Ende der Baustappe neu erstellt werden. Da auf der Osttangente durchgehend je zwei Fahrspuren zur Verfügung stehen und auf grossen Teilen der Osttangente Ein- und Ausfahrten vorhanden sind, werden die Einfahrt Basel-Bad. Bahnhof und die Ausfahrt Basel-Wettstein in Fahrtrichtung Süden gesperrt, um diese Ein- und Ausfahrtsspuren ebenfalls für die Verkehrsumlegung zu nutzen. In Fahrtrichtung Nord erfolgt keine Ein-/Ausfahrtssperrung. Mit dem Anbieten von je zwei durchgehenden Fahrspuren während des Baus werden gleich viele Spuren angeboten wie im «Normalbetrieb».

Verkehrsteilnehmende mit Ziel Wettsteinquartier müssen die Autobahn früher verlassen, über den Schwarzwaldtunnel fahren und die Umfahrung beim Sandgrubenschulhaus nutzen.

## Menschen hinter dem Projekt



Daniel Bärlocher, Verkehrsingenieur, Geschäftsführer Rudolf Keller & Partner AG

### Herr Bärlocher, was macht ein Verkehrsingenieur?

Als Verkehrsingenieur versuche ich, das bestmögliche Verkehrskonzept zu finden, damit der Verkehr gut fliesst und effizient gearbeitet werden kann. Lassen Sie mich dies am Beispiel der Osttangente erklären. In diesem Projekt stellen sich viele Fragen. Wie viele Fahrspuren müssen zur Verfügung stehen? Wo muss abgesperrt werden? Wie kann der Verkehrsfluss möglichst gut unterstützt werden? Braucht es Sperrungen? Zudem benötigen die Bauarbeiten Platz, diese Fläche steht dem Verkehr während dieser Zeit nicht zur Verfügung. Als Verkehrsplaner sammle ich alle diese Aspekte und erarbeite Lösungen, um die verschiedenen Interessen bestmöglich unter einen Hut zu bringen, damit die Bauarbeiten rasch voranschreiten.

### Welche Faktoren beeinflussen das Verkehrskonzept?

Aufgrund von Verkehrszählungen wissen wir ziemlich genau, wann wie viele Fahrzeuge auf

welchen Routen fahren. Wir berücksichtigen auch, wo viele Arbeitsplätze liegen und wo sich Wohngebiete befinden. Auch Orte wie Einkaufszentren und Stadien, die Verkehr anziehen, sind zu beachten. Weiter fließen die Kapazitäten der Strassen, die verfügbaren Verbindungen des öffentlichen Verkehrs und viele andere Faktoren in die Betrachtungen ein. Auf Grundlage all dieser Informationen erstellen wir ein Verkehrsführungskonzept während dem Bau.

### Wie gut funktionieren diese Verkehrskonzepte in der Praxis?

Das Verkehrskonzept kann durch Computer-Simulationen überprüft und optimiert werden. Damit erreichen wir bereits gute Resultate. Aber natürlich kann auch das beste Verkehrskonzept nicht alle Probleme lösen. Deshalb überlegen wir uns Massnahmen, die wir ergreifen können, falls etwas anders läuft als gedacht oder wenn ein Ereignis auftritt. Zum Beispiel eine Kollision oder ein unerwarteter Stau.

### Was macht Ihnen besonders Spass an Ihrer Arbeit?

Ich habe Freude daran, knifflige Aufgaben zu lösen. Wenn wir mit guten Ideen und innovativen Ansätzen den Verkehrsfluss verbessern können, ist das ein gutes Gefühl. Besonders motivierend ist auch, dass wir ein super Team mit kompetenten Mitarbeitern sind.

### Gibt es auch Dinge, die Sie ab und zu ärgern?

Eigentlich habe ich eine sehr schöne Aufgabe, die viel Befriedigung bietet. Das Schwierigste für mich ist, wenn Entscheidungen nicht zeitgerecht gefällt werden können oder nachträglich Anpassungen nötig werden und wir nicht wie gewünscht effizient arbeiten können.

### Wie wird man Verkehrsplaner?

Grundvoraussetzung ist natürlich ein allgemeines Interesse am Verkehr. Bei mir spezifisch an der Verkehrsabwicklung und dem Verkehrsmanagement. Typischerweise steht am Anfang eine Ausbildung an einer Hochschule. Ich habe ein Bauingenieurstudium an der ETH absolviert und mich in der Verkehrsplanung spezialisiert.

### Impressum

Herausgeber:  
Bundesamt für Strassen ASTRA  
Infrastrukturfiliale Zofingen  
Brühlstrasse 3, 4800 Zofingen  
Telefon 058 482 75 11  
zofingen@astra.admin.ch

Fotos:  
© ASTRA Infrastrukturfiliale  
Zofingen  
© Gettyimages

Januar 2025

## Immer aktuell informiert

[www.autobahnschweiz.ch](http://www.autobahnschweiz.ch)

