



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

info 2



A2 Erhaltungsprojekt Sissach–Eptingen

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser

Anfang 2022 haben wir die Instandsetzungsarbeiten im Autobahnabschnitt zwischen Sissach und Eptingen in Angriff genommen. Dank des warmen und trockenen Herbstes konnten wir bis auf einige wenige Baustellen alle geplanten Arbeiten abschliessen.

In den nächsten Tagen nehmen wir die Hauptarbeiten 2023 auf. Davon betroffen ist schwergezwichtig der Abschnitt zwischen Eptingen und dem Rastplatz Mühlematt. Wir werden alles daransetzen, die Verkehrseinschränkungen möglichst gering zu halten. Wechsel von Spurführungen werden zwar unvermeidbar, doch mit Ausnahme der Bauarbeiten im Tunnel Ebenrain, wo der Verkehr während der Nacht im Gegenverkehr geführt wird, stehen dem Verkehr durchgehend vier Fahrspuren zur Verfügung und alle Anschlussbeziehungen bleiben aufrechterhalten.

Ich danke Ihnen für Ihr Interesse und Ihr Verständnis gegenüber den nötigen Instandsetzungsarbeiten und wünsche Ihnen allzeit gute Fahrt.

Jürg Merian, Projektleiter
Infrastrukturfiliale Zofingen

Jahr zwei der Instandsetzung

Von 2022 bis 2025 wird der rund 10 Kilometer lange Autobahnabschnitt zwischen Sissach und Eptingen instandgesetzt. Dies mit dem Ziel, den Wert, die Funktionstüchtigkeit sowie die Verkehrssicherheit aufrechtzuerhalten.

Im Jahr 2022 standen die Sanierung des Tunnels Ebenrain, Fahrtrichtung Chiasso, die Sanierung der Stützmauer Schaubrain, Fahrbahn Basel, die Instandsetzung der Unterführung Diegten, der Brücke Lindenacker beim Tunnel Ebenrain sowie die Erneuerung und der Ersatz der Steinschlagschutznetze beim Nord- und Südportal des Tunnels Oberburg im Fokus.

Von den Instandsetzungsarbeiten 2023 betroffen ist vor allem der Abschnitt 2, also die Strecke zwischen dem Rastplatz Mühlematt und Eptingen. Aber auch im Abschnitt 1, konkret im Tunnel Ebenrain, wird gearbeitet. Die Arbeiten auf und entlang der Autobahn A2 werden am Montag, 6. Februar 2023 aufgenommen und dauern voraussichtlich bis Mitte November 2023.

Über das Bauprogramm 2023, die damit einhergehenden Verkehrseinschränkungen sowie die Verkehrsführungen informieren wir Sie auf den folgenden Seiten.

Bauprogramm 2023

Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Arbeiten Abschnitt 1
										Die Röhre in Fahrtrichtung Basel wird saniert. Die Baustellen sind durch Entlastungsbohrungen zur Reduktion des Wasserdrucks abgesichert. Zudem werden der Deckbelag sowie verbleibende

Verkehrsführung

Der Verkehr im Tunnel Ebenrain wird jeweils von Montag bis Samstag, von 20 Uhr bis 5 Uhr, Samstag jeweils bis 6 Uhr, im Gegenverkehr durch die Tunnelröhre in Fahrtrichtung Chiasso geführt.



Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h

Im Tunnel Ebenrain beträgt die Tempolimit 80 km/h. Die Verkehrsführung im Gegenverkehr sowie, Platzverhältnisse in der Tunnelröhre Chiasso.

Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Arbeiten Abschnitt 2
Gesamter Abschnitt 2 - Instandsetzung der Fahrbahnen - Erstellung Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnsystem (GHGW)										- Die Arbeiten beinhalten unter anderem die Instandsetzung von Fahrzeugrückhaltesystemen, den Ersatz von Schutzstreifen und Ölrückhaltebecken. Der Deckbelag wird ersetzt. - Erstellung neuer Signalportale sowie Montage von Signalen.
Oberburg und Eptingen, Zwillingsbrücken										Die Zwillingsbrücken (baulich voneinander getrennte) werden saniert. Nebst lokalen Betoninstandsetzungsarbeiten werden auch die Fahrbahnen erneuert.
Diegten, Überführung Hohli Gasse										Es werden lokale Instandsetzungsarbeiten ausgeführt.
Diegten, Unterführung										Im Zentrum der Instandsetzungsarbeiten stehen die Unterführungen.
- Eptingen, Anschluss Fahrbahn Basel - Diegten, Anschluss Fahrbahn Basel - Lärmschutzwände										Entlang der Lärmschutzwand werden lokale Instandsetzungsarbeiten durchgeführt. Lärmschutzwandelemente ersetzt.
Diegten, Fahrbahn Chiasso, Stützmauer Ramsenhübel										An der Stützmauer Ramsenhübel werden Ankerarbeiten durchgeführt. Hydrophobierungen an der Betonoberfläche (Verfahren nach SIA 1026) durchgeführt.
Anschluss Diegten, Einfahrt Fahrbahn Chiasso, Stützmauer Rotacker										Um die ausreichende Entwässerung des Hangs sicherzustellen, werden die Stützmauern saniert. Zur Stabilisierung des Hanguntergrundes werden Sperranker erstellt.

Verkehrsführung

Die Instandsetzungsarbeiten führen zu Wechsel der Spurführungen. Tagsüber stehen durchgehend vier Fahrspuren zur Verfügung. Alle Anschlussbeziehungen bleiben aufrechterhalten. Weitere Angaben zu den Verkehrsführungen siehe www.autobahnschweiz.ch.



Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h

Im Baustellenbereich innerhalb des gesamten Abschnitts 2 beträgt die Tempolimit 80 km/h.

Arbeiten und Termine 2022 bis 2026

2022

Sanierung des Tunnels Ebenrain, Röhre in Fahrtrichtung Chiasso

Stützmauer Schaubrain Eptingen, Fahrbahn Basel

Unterführung Dietgen, Stabilisierung Widerlager Nord

Brücke Lindenacker beim Tunnel Ebenrain, Instandsetzung Untersicht und Lagerersatz

Steinschlagschutznetze beim Nord- und Südportal Tunnel Oberburg

2023

Sanierung des Tunnels Ebenrain, Röhre in Fahrtrichtung Basel

Instandsetzung der Fahrbahnen im Abschnitt 2

Instandsetzung von Kunstbauten (u.a. Brücken, Unter- und Überführungen) im Abschnitt 2 sowie erste Instandsetzungsarbeiten im Tunnel Oberburg

Instandsetzung von Stützmauern im Abschnitt 2

Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnsystem im Abschnitt 2

2024

Instandsetzung der Fahrbahn in Fahrtrichtung Basel

Instandsetzung des Tunnels Ebenrain (beide Röhren)

Instandsetzung von Kunstbauten (u.a. Brücken, Unter- und Überführungen) im Abschnitt 2

Instandsetzung von Stützmauern im Abschnitt 2

Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnsystem im Abschnitt 2

■ Abgeschlossene Arbeiten

nkette werden ersetzt. Weiter werden die Tunnelbeschichtungen erneuert, cks von ausserhalb der Tunnelröhren ausgeführt und diverse Fugen verschiedene Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen ersetzt.

/h
te während der nächtlichen
aufgrund der engen
so, auch tagsüber 80 km/h.

setzung des Entwässerungssystems, die Erstellung und der teilweise Ersatz chachtabdeckungen und den Einbau neuer Absperrschieber in bestehen- zt.
Signalen an bestehende Überführungen.

Brückenwerke) Oberburg und Eptingen werden teilinstandgesetzt. n Fahrbahnübergänge ersetzt sowie die Fahrbahnbelagsdecke erneuert.

t.

Sanierung der Fahrbahnübergänge sowie der Ersatz des Fahrbahnbelages.

setzungsarbeiten an den Leitmauern umgesetzt sowie bestehende

iten ausgeführt. Zudem werden im unteren Bereich der Stützmauer ren zur Verhinderung der Aufnahme von Feuchtigkeit) umgesetzt.

rzustellen, werden Hangsicherungsmassnahmen ausgeführt.
oren einbetoniert und Drainagen zur Unterstützung der Entwässerung

/h
iten
m/h.



Arbeiten 2023 im Abschnitt 1 Arbeiten 2023 im Abschnitt 2

Arbeiten im Abschnitt 1,
als Oberburg
bauten (u.a. Brücken, n) im Abschnitt 1,
mauern im Abschnitt 1,
sierung und bschnitt 1,

2025
Instandsetzung der Fahrbahnen im Abschnitt 1, Fahrtrichtung Chiasso
Instandsetzung von Kunstbauten (u.a. Brücken, Unter- und Überführungen) im Abschnitt 1, Fahrtrichtung Chiasso
Instandsetzung von Stützmauern im Abschnitt 1, Fahrtrichtung Chiasso
Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnsystem im Abschnitt 1, Fahrbahn Luzern

2026
Erstellung der Wildtierüberführung nördlich des Rastplatzes Mühlematt bei Tenniken.



An körperlichen Höchstbelastungen mangelt es Christian Wassermann bei seiner Arbeit nicht: Zusammen mit seinem Team sichert er die Felswand entlang der A2 bei Diegten.

Natur pur

Ein wichtiger und sehr anspruchsvoller Teil der Instandsetzungsarbeiten zwischen Sissach und Eptingen sind Felsicherungsarbeiten. Diese konzentrieren sich auf die Gebiete Tunnel Oberburg, Dangern und Buechholz bei Diegten. In Diegten, wo die Felswand entlang der A2 mit Netzaufdeckungen gesichert wird, ist Christian Wassermann im Einsatz.

Der gebürtige Kärntner ist ein Naturmensch. Durch und durch. Den Wunsch, sich in der Natur mit der Natur zu beschäftigen, hat er sich mit der Ausbildung zum Forstwart erfüllt. Und auch später, während seiner beruflichen Wanderjahre, war die Natur sein Arbeitsplatz. So etwa, als er in Österreich im Skipistenbau oder aber in verschiedenen europäischen Ländern in der Seilbahnmontage tätig war. «Hauptsache Natur» lautete für Wassermann auch das Leitmotiv, als er 2012 zum 300-köpfigen Team der Gasser Felstechnik stiess. Und die Natur ist es denn auch, die dem in Siebnen (SZ) wohnhaften Wassermann all die Kraft zurückgibt, die er in seine körperlich überaus anspruchsvolle Arbeit investiert. Doch dazu später.

An körperlichen Höchstbelastungen mangelt es bei seiner Arbeit tatsächlich nicht. Ein kräftezehrender Arbeitsprozess folgt dem andern. Im Falle der Hangsicherung in Diegten handelt es sich um die folgenden Schritte: ❶ Abbruch des bestehenden Netzes mit dem Bohr-LKW und dem Greifer. ❷ Nun wird die sich auf dem darunterliegenden Gestein gebildete erodierende Schicht händisch gereinigt und danach die gesamte Felspartie, ebenfalls händisch, gereinigt. ❸ Unter Einsatz der Zweiseiltechnik erfolgt jetzt der vertikale Aufstieg zu den zu sichernden Felspartien. Anschliessend muss die 150 Kilo schwere Gebirgsbohrlafette (Bohrgerät) hochgezogen und in Position gebracht sowie der Bohr-LKW installiert werden. Nun werden, im Seil hängend mit der Gebirgsbohrlafette oder mit dem Bohr-LKW, fünf Meter tiefe Löcher in einem Raster von rund 2,5 x 2,5 Meter Abstand in die gefährdete Felspartie gebohrt. ❹ In einem nächsten Arbeitsschritt werden die Ankernägel (Stahlnägel mit einem Durchmesser von 32 Millimeter) in die ausgebohrten Löcher eingeführt und verankert. Dies mit Ankermörtel, der vom Silo mittels einer sogenannten Injizierpumpe mit 20 bar Druck in die Bohrlöcher gepumpt wird. ❺ Nach sieben Tagen ist der Mörtel belastbar genug, um an den rund 15 Zentimeter aus dem Felsen ragenden Ankernägel die neue Stahlnetzabdeckung montieren zu können.

Nicht nur die Hangsicherung, sondern auch die Baulogistik erfordern Höchstleistungen. Wassermann erklärt dazu: «Die Platzverhältnisse zwischen Autobahn und Felshang sind im Raum Buechholz extrem eng und die Baustelle befindet sich zudem in einer Sackgasse.» Und trotzdem müssen alle nötigen Arbeitsgeräte wie beispielsweise der Bohr-LKW, das Betonsilo, die Kompressoren und das Ankermaterial jederzeit griff- und einsatzbereit sein.

Ob all dieser körperlichen und geistigen Dauerbelastung liegt die Frage auf der Hand: Wie erholt sich Wassermann nach einem harten, mehrtägigen Arbeitseinsatz: «Ich hatte die einmalige Gelegenheit, am Urdensee zwischen Arosa und der Lenzerheide eine ehemalige Alpkäserei pachten zu können. Die Natur dort oben gibt mir all die Kraft zurück, die mir während meiner Arbeit abhandengekommen ist.»

Christian Wassermann, Polier, arbeitet seit 2012 bei der Gasser Felstechnik AG. Aktuell ist der gebürtige Kärntner im Gebiet Buechholz bei Diegten im Einsatz, wo er mit seinem Team die rund 250 Meter lange Felswand entlang der A2 mit Stahlnetzabdeckungen sichert. Christian Wassermann lebt in Siebnen (SZ).

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
Januar 2023

Immer aktuell informiert

www.autobahnschweiz.ch

