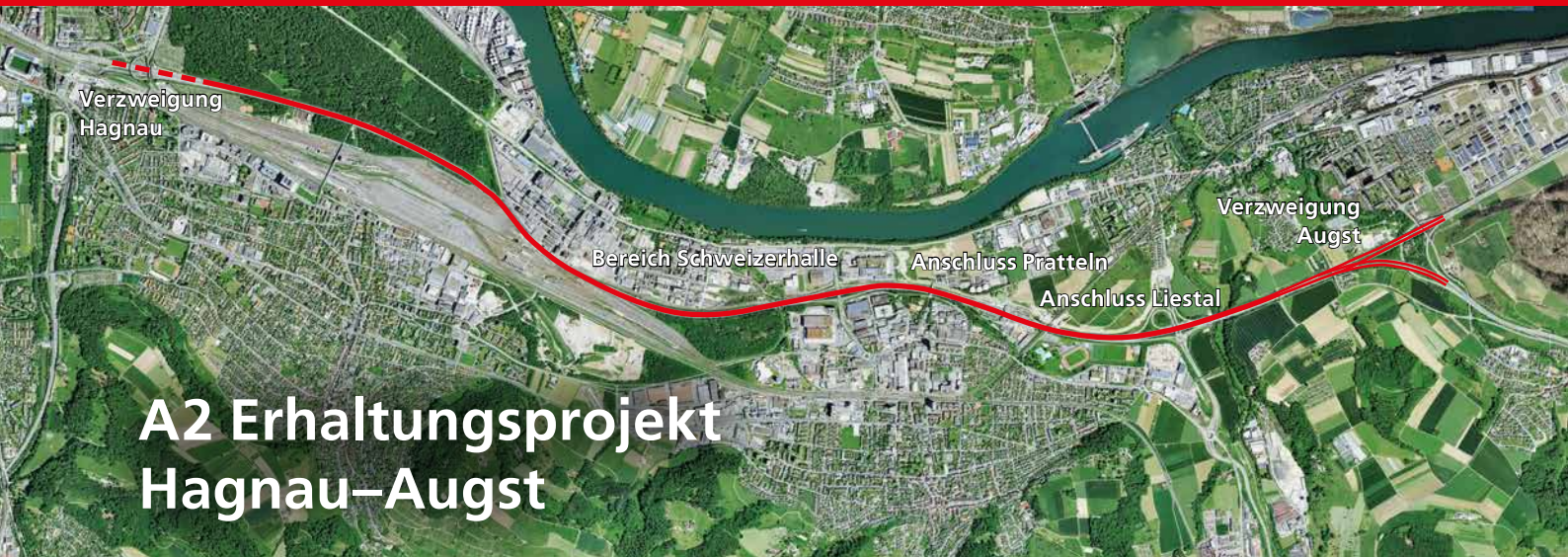




Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

# info 2



## A2 Erhaltungsprojekt Hagnau–Augst

### Editorial

Liebe Leserinnen und Leser



Laut jüngster Strassenverkehrsstatistik des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) ist die Autobahn A2 bei Muttenz mit täglich durchschnittlich 131'928 Fahrzeugen der schweizweit meistbefahrene Autobahnabschnitt. Unter anderem auch deshalb sind wir überzeugt, für die aktuellen Bauarbeiten im Abschnitt zwischen Hagnau und Augst auf das richtige Verkehrskonzept gesetzt zu haben. Die Entscheide,

einerseits für die Instandsetzungsarbeiten mittels Spurabbauten ausschliesslich die Nacht und andererseits hierfür die geeignetsten Zeitfenster auszunutzen, haben zur erhofften Wirkung geführt. Sprich, der Verkehr floss im vergangenen ersten Baujahr gut und wir konnten während der kurzen Zeit- und Platzfenster optimal arbeiten. Und dies selbst dann, als in Basel im vergangenen Jahr internationale Grossanlässe wie das Eröffnungsspiel der Fussball-Europameisterschaften der Frauen oder der Eurovision Song Contest stattfanden. Anlässe, die ein zusätzlich grosses Verkehrsaufkommen zur Folge hatten.

Ein weiteres positives Fazit darf auch aufgrund des termintreuen Abschlusses aller sechs Teilprojekte gezogen werden. Insbesondere erwähnenswert sind die Belagsarbeiten auf dem gesamten Abschnitt zwischen Hagnau und Augst. Trotz des logistisch anspruchsvollen Umsetzungs-konzeptes mit einer «Wanderbaustelle» und der oft ungünstigen Witterungsbedingungen konnte der Deckbelagseinbau auf beiden Fahr-

bahnen zwischen Hagnau und Augst vor Einbruch der kalten Jahreszeit abgeschlossen werden.

Indes, bei aller Genugtuung über den gelungenen Auftakt sind wir uns bewusst, dass die Ausführung von Instandsetzungsarbeiten zu Verkehrseinschränkungen und Lärmimmissionen führt, weshalb wir immer auch auf das Verständnis der Verkehrsteilnehmenden und der Anwohnenden angewiesen sind. Es ist mir deshalb ein Anliegen, Ihnen allen für das partnerschaftliche Miteinander zu danken.

Lassen Sie mich noch einen kurzen Ausblick auf das Baujahr 2026 werfen. Es ist hinlänglich bekannt: Die Infrastrukturen des Schweizer Autobahnnetzes unterliegen materialtechnologischen Alterungsprozessen. So auch im Falle des Abschnittes zwischen Hagnau und Augst, wo diese vor allem den Querträgern im Tunnel Schweizerhalle zugesetzt haben. Derart stark, dass eine umfassende Ertüchtigung dringend nötig wird. Sie ist dem Erhalt der Strasseninfrastruktur und der Sicherheit geschuldet. Dieser Tage nehmen wir die Instandsetzungsarbeiten an der Trägerkonstruktion in Angriff. Mehr dazu erfahren Sie auf den Seiten 2 und 3 dieser «info»-Ausgabe. Ich wünsche Ihnen eine spannende und informative Lektüre sowie eine weiterhin gute und sichere Fahrt auf dem Schweizer Autobahnnetz.

Hanspeter Hofmann  
Projektleiter, Infrastrukturfiliale Zofingen

## Bauprogramm 2026

Das hohe Verkehrsaufkommen sowie der über die Tunneldecke geführte Bahnverkehr haben den Querträgern im rund 1000 Meter langen Tunnel Schweizerhalle stark zugesetzt. Darüber hinaus hat der Einsatz von Salz für den Winterdienst zu einem Schadstoffeintrag im Beton geführt und die im Beton verbauten Eisenarmierungen korrodieren lassen. Die Instandsetzung der über 150 in Mitleidenschaft gezogenen Querträger ist dringend nötig.

2026 werden die Querträger über der Fahrbahn in Richtung Luzern instandgesetzt und mit einem kathodischen Korrosionsschutz ausgerüstet. Die Ausführung der Arbeiten beginnt am Sonntag, 1. März 2026, beim Westportal und endet voraussichtlich im November 2026 beim Ostportal. Für die Umsetzung der Instandsetzungsarbeiten wird vom Westportal tunneleinwärts eine 200 Meter lange «Wanderbaustelle» eingerichtet. Während der Arbeiten in diesem ersten Sektor, «wandert» die Baustelle sukzessive in Richtung Ostportal.

Gearbeitet wird im Schichtbetrieb, also in Tag- und Nachtarbeit. Nachtarbeit ist unverzichtbar, weil an Querträgern in geringer Höhe bzw. an den Querträgerunterseiten nicht von den Arbeitsplattformen, sondern nur von der gesperrten Fahrbahn aus gearbeitet werden kann.

Im Jahr 2027 erfolgt die Ertüchtigung der Querträger über der Fahrbahn in Richtung Basel.

**Kathodischer Korrosionsschutz**  
Der Kathodische Korrosionsschutz (KKS) ist ein elektrochemisches Verfahren, um metallische Bauteile – im vorliegenden Falle geht es um die in den Querträgern im Tunnel Schweizerhalle verbaute Bewehrung (Armierung aus Eisen) – vor Korrosion zu schützen.

Bei der Ausrüstung der Querträger mit einem KKS mit Fremdstrom wird die Bewehrung an den Minuspol einer Stromquelle angeschlossen. So wird die Bewehrung zur Kathode, sprich zum Minuspol. Auf der Betonoberfläche, eingebettet in einen Mörtel, wird ein dauerhaftes Anodensystem aufgebracht und mit dem Pluspol der Stromquelle verbunden. Der dabei entstehende Schutzstrom fließt vom Anodensystem durch den Mörtel (Elektrolyten) zur Bewehrung und verhindert so die Korrosion des Metalls. Dieses System sorgt für einen langanhaltenden, kontrollierten Korrosionsschutz der Querträger.

## In drei Schritten zum sicheren Tunnel Schweizerhalle

In den nächsten neun Monaten stehen gleichzeitig bis zu 60 Mitarbeitende aus den Disziplinen «Bau» und «Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen» (BSA) auf engstem Raum im Schichtbetrieb rund um die Uhr im Einsatz. Und das inmitten des meistbefahrenen Tunnels der Schweiz. Diese Ausgangslage hat zu einem ausgeklügelten Vorgehen geführt, dem die folgenden Stufen und Arbeiten zugrunde liegen:

### Schritt 1: Vorbereitung der Tunnelröhre (• Bau / • BSA)

- Bestehende **Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA)** entlang der Tunnelrückwand und der Tunneldecke zur Demontage und zum Verschieben an die baubedingt neuen Standorte vorbereiten. Bereitstellen von BSA-Provisorien unter anderem für Fahrspur-signale, Fluchtwegsignalisationen, Brandnotleuchten, Brandmeldekabel, Rauchmelder, Tunnelbeleuchtungen, Tunnelsignalisationen, SOS-Alarmkasten und Verkehrsfernsehkameras.
- Anbringen der neuen **Fahrbahnmarkierungen**. Das Stellen der Schutzwand und des Fahrzeugrückhaltesystems machen eine Spurverengung durch den Tunnel Schweizerhalle nötig. Die Fahrspuren werden über das Fahrspurleitsystem kommuniziert.
- Erstellen der **Rahmenkonstruktion** für die Montage einer, der Tunnelrückwand um rund zwei Meter vorgelagerten Schutzwand aus Trapezblech, des Fahrzeugrückhaltesystems sowie verschiedener Elemente der BSA.
- Montage der **Schutzwand**. Der so entstehende Korridor dient den Bauarbeitern als Zugang zu den über der Fahrbahn errichteten Arbeitsplattformen sowie zur Unterbringung von Baugeräten und der Baulogistik.
- Montage von rund 30 **Arbeitsplattformen** aus Stahl im ersten Bausektor. Bei den Arbeitsplattformen handelt es sich um rund 11 Meter breite, 14 Meter lange und 15 bis 25 Tonnen schwere Stahlelemente. Diese werden zu Beginn der Bauarbeiten im ersten von insgesamt fünf Bausektoren, vom Westportal bis ca. 200 Meter ins Tunnelinnere, mindestens 4,5 Meter über der Fahrbahn zwischen die Querträger montiert. Von den Plattformen aus werden die Querträger instandgesetzt und mit einem kathodischen Korrosionsschutz ausgerüstet. Nach Instandsetzung erster Querträger werden die Stahlplatten laufend demontiert, zur Baustellenspitze verschoben und im nächstfolgenden Bausektor montiert.
- Installation der **Baulüftung** für den Arbeitsbereich zwischen den Querträgern. Über die Installationszugänge bei den bestehenden Passerellen wird die Luft zu den Installationsgängen geführt. Die Lüftungsventilatoren werden auf den Installationspodesten ausserhalb des Tunnels platziert.

### Schritt 2: Instandsetzung und Ausrüstung der Querträger mit kathodischem Korrosionsschutz (• Bau / • BSA)

- Instandsetzung der **Querträger**, Ausrüstung mit kathodischem Korrosionsschutz. Die Arbeitsprozesse sind, nach Schadenserhebungen an den Querträgern, je nach Schadenumfang:
  - Schadhaften Beton unter Einsatz von Hochdruckwasserstrahl abtragen
  - Schadhafte Stellen instandsetzen
  - Betonoberflächen der Querträger aufräumen
  - Anodennetze auf Querträger anbringen und mit Spritzbeton einspritzen
  - Querträgeroberflächen glätten
  - Arbeitsplattformen demontieren, an die Baustellenspitze verschieben und wieder montieren
- Baubegleitetes Demontieren, Verschieben und Wiedermontieren aller an der Tunnelrückwand und Tunneldecke verbauten **Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen** über der Schutzwand und an der Tunnelmittelwand.



Das hohe Verkehrsaufkommen, der Bahnverkehr über dem Tunnel und der Einsatz von Salz für den Winterdienst haben den Querträgern sichtbar zugesetzt.

### Schritt 3: Rückbau des Baustellenbetriebs (• Bau / • BSA)

- Demontieren aller provisorisch installierten **Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen** oberhalb der Schutzwand und an der Tunnelmittelwand, Neuerstellung aller definitiven Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen sowie Anbindung der Ausrüstungen über die gesamte Tunnellänge an die neue Betriebszentrale Süd-Ost.
- Rückbau der **Schutzwand**, der **Rahmenkonstruktion** sowie des **Fahrzeugrückhaltesystems** über die gesamte Tunnellänge.

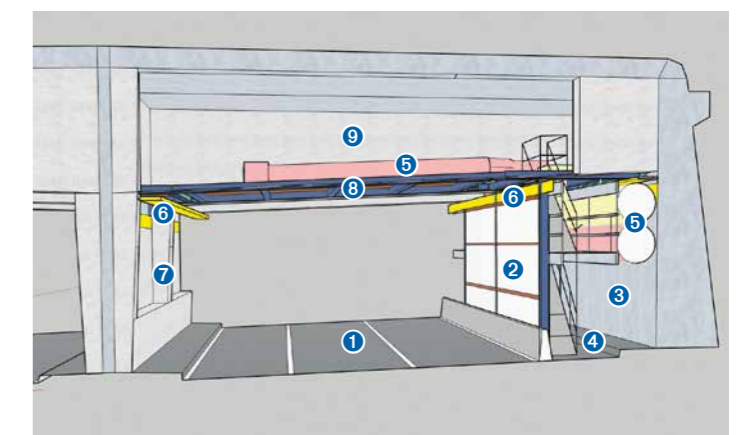
- Entfernung der baubedingt verengten **Fahrbahnmarkierungen**, Herstellung der bisherigen Verkehrsführung.
- Durchführung von Tests an allen definitiv installierten **Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen** an den hierfür vorgesehenen Tunnel- und Anbindungsinfrastrukturen zur neu erstellten Betriebszentrale Süd-Ost.

### Verkehrsführung

**Tagsüber** wird der Verkehr in Fahrtrichtung Luzern während der gesamten Bauzeit von Montag bis Freitag, jeweils von 5 Uhr bis 22 Uhr, sowie während den Wochenenden durchgehend, auf drei verengten Fahrspuren durch den Tunnel Schweizerhalle geführt. Auf der Fahrbahn in Fahrtrichtung Basel herrscht Normalbetrieb.

**Nachts** wird der Verkehr in Fahrtrichtung Luzern von Sonntag bis Freitag, jeweils von 22 Uhr bis 5 Uhr, im Gegenverkehr auf der Fahrbahn in Fahrtrichtung Basel durch den Tunnel Schweizerhalle geführt. Dem Verkehr in Fahrtrichtung Basel und Luzern steht während diesem Zeitfenster je eine Fahrspur zur Verfügung.

### Blick in die Tunnelröhre Fahrtrichtung Luzern während der Bauzeit 2026



1 Drei verengte Fahrspuren 2 Schutzwand 3 Tunnelrückwand 4 Korridor  
5 Baulüftung 6 Ersatzzonen für Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen  
7 Tunnelmittelwand 8 Arbeitsplattform 9 Querträger

## Arbeiten und Termine 2024 bis 2028

2024	2025	2026	2027	2028
	Fahrbahn: Erneuerung des Deckbelages in beiden Fahrtrichtungen auf dem gesamten Abschnitt			
	Kunstabauten: Instandsetzung von Brücken, Überführungen und einem Durchlass			
	Tunnel Schweizerhalle: Instandsetzungs- und Erneuerungsarbeiten	Tunnel Schweizerhalle: Instandsetzungs- und Erneuerungsarbeiten, Fahrbahn Luzern	Tunnel Schweizerhalle: Instandsetzungs- und Erneuerungsarbeiten, Fahrbahn Basel	Tunnel Schweizerhalle: Test und Inbetriebnahme der neuen Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen
	Portalverlängerung: Verlängerung Westportal Tunnel Schweizerhalle Fahrbahn Basel			
Betriebszentrale Süd-Ost: Start Neubau	Betriebszentrale Süd-Ost: Rohbau und Ausrüstung	Betriebszentrale Süd-Ost: Installation der neuen Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen		
	Instandsetzung Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) auf dem gesamten Abschnitt	Instandsetzung Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) im Tunnel Schweizerhalle	Instandsetzung Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) im Tunnel Schweizerhalle	Instandsetzung Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA): Abschlussarbeiten

## Menschen hinter dem Projekt



Peter Meier, Projektleiter Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA), beim Bundesamt für Strassen ASTRA.

### **Peter Meier, was sind Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen und was macht ein Projektleiter Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen?**

Zum ersten Teil der Frage: Unter Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) fallen alle elektromechanischen Ausrüstungen, welche für den sicheren Betrieb der Autobahn, sowohl auf offener Strecke als auch in Tunnels, notwendig sind. Dazu zählen unter anderem die Energieversorgung, die Beleuchtung, die Lüftung, die Signalisation, Überwachungsanlagen (Brandmeldeanlagen, Videoanlagen), die Kommunikation und die Leittechnik (Funksystem, Notruftelefon) sowie Nebeneinrichtungen wie etwa Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlage oder Pumpen.

### **Und was ist Ihre Aufgabe?**

Als Projektleiter BSA beschaffe ich die nötigen Unternehmermandate und führe die projektbeteiligten BSA-Teams. Zudem überwache ich die Kosten, die Qualität und die Termine der erbrachten Leistungen und stelle so die Einhaltung der Vorgaben seitens ASTRA an das Projekt sicher. Und schliesslich gehören zu meinen Aufgaben der Aufbau und die Pflege von Beziehungen zu Interessengruppen, die Unterstützung bei der Weiterentwicklung von Standards sowie die Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit, den Medien und gegenüber ASTRA-internen Stellen.

### **Während der kommenden zwei Jahre arbeiten die Disziplinen «Bau» und «BSA» auf engstem Raum und in kurzen und entsprechend arbeitsintensiven Zeitfenstern zusammen. Wie haben Sie die Mitarbeitenden auf dieses anspruchsvolle, disziplinübergreifende Zusammensein und -tun vorbereitet?**

Klar ist, «Bau» und «BSA» haben ganz unterschiedliche Ansprüche und Bedürfnisse. Klar ist aber auch, dass wir ein gemeinsames Ziel haben. Und das ist das, was wirklich zählt. Als Projektverantwortliche haben wir während der Planungsphase alle Mitarbeitenden immer wieder auf diese Ausgangslage hingewiesen. Ich bin überzeugt davon, dass wir alle ab März mit grossem Teamgeist und mit ebenso grosser Motivation an die Arbeit gehen werden.

### **Was beschäftigt Sie so kurz vor dem Start der Arbeiten im Tunnel Schweizerhalle am meisten?**

So zeitnah vor Beginn der Arbeiten sind die wirklich wichtigen Vorbereitungen natürlich abgeschlossen. Aus Erfahrung weiss ich, dass da noch einiges Nichtvorhersehbares auftauchen wird. Doch ich bin mir sicher, dass uns diese Eventualitäten nicht von einem erfolgreichen Projektabschluss abhalten können.

### **Ist auch die Sicherheit der Mitarbeitenden auf der Baustelle ein Thema, das Sie beschäftigt?**

Ja, absolut. Die Sicherheit hat oberste Priorität. Wie in dieser Publikation mehrmals erwähnt, arbeiten wir während der nächsten zwei Jahre in engen Platzverhältnissen und in zeitlich knapp bemessenen Zeitfenstern. Und das im meistbefahrenen Tunnel der Schweiz. Das birgt Gefahrenpotenzial. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) weiss um dieses Risiko und unternimmt alles Menschenmögliche, um die Sicherheit der Mitarbeitenden zu gewährleisten. Ein Beispiel dafür ist das neue Personensicherheitssystem, welches kürzlich eingeführt wurde. Es liegt an uns allen, dieses Instrument zu beachten, immer wieder in Erinnerung zu rufen und konsequent anzuwenden.

### **Sie erwähnen das neue Personensicherheitssystem. Wie trägt dieses zur Sicherheit der Mitarbeitenden bei?**

In diesem Dokument werden unter anderem Vorkehrungen thematisiert, die zur Verhinderung von Gefahrensituationen und so zur grösstmöglichen Sicherheit der Mitarbeitenden beitragen. So etwa durch das Anmelden der Arbeiten durch die Projektbeteiligten (wo, wann, wie lange, was, wer). Diese Informationen erlauben eine umsichtige Arbeitsplanung sowie das Erkennen von Abhängigkeiten respektive die Sicherstellung der rechtzeitigen Arbeitsvorbereitung. Ein anderes Beispiel ist das konsequente Sicherstellen von Kenntnissen über die Anzahl der auf der Baustelle, respektive im Tunnelsystem befindlichen Personen. Das sind entscheidende Informationen für die Arbeitsgruppen im Ereignisfall. Ein letztes Beispiel ist das strikte Sicherstellen von Informationen, dass sämtlich Personen vor Verkehrsfreigabe am Morgen den Tunnel/Fahrraum verlassen haben.

#### **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  
Februar 2026

## **Immer aktuell informiert**



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