



«A2 Erhaltungsprojekt Schänzli, Los 1». Die Arbeiten im Tunnel Schänzli, Röhre Jura, laufen auf Hochtouren.

Mit Hochdruck am Werk

Die Bauarbeiten am Schänzlitunnel laufen mit Hochdruck – und gleichzeitig lautet die Hauptvorgabe: «Freie Fahrt auf der A2!» Wir unterhielten uns mit dem verantwortlichen Bauführer Instandsetzung vor Ort.

Text: Valery Lorenz // Fotos: Aline Lorenz



Rolf Hügli: «Der Instandsetzungsanteil beträgt rund 21 Millionen Franken.»

Das Alter hat Spuren hinterlassen. Nebst dreissig Brücken und weiteren Kunstbauten müssen auch die beiden Röhren des Schänzlitunnels Richtung Basel und Richtung Delémont umfassend instandgesetzt werden. Unter anderen ist das Unternehmen Hydrojet AG dabei. Wir haben deren Chefbauführer Instandsetzung Rolf Hügli zum Interview getroffen.

Herr Hügli, worum geht es bei diesem Erhaltungsprojekt konkret?

Der Projektperimeter des Erhaltungsprojekts (EP) Schänzli umfasst die A2 ab Anschluss Muttenz Süd bis und mit Verzweigung Hagnau. Im Zentrum des Projekts steht die Instandsetzung des Schänzlitunnels, jedoch werden auch dreissig Brücken, 26 Stützmauern und 15 Spezialbauwerke wie zum Beispiel Ölabscheider instandgesetzt. Die Instandsetzungsmassnahmen sind in den fünf Hauptbauphasen integriert. Die Bauarbeiten starteten im März 2017 und dauern bis voraussichtlich Ende 2021.

Sie sind innerhalb der Arge für Hydrojet AG tätig. Seit wann sind Sie bei diesem Unternehmen?

Seit fünf Jahren. Vor über 20 Jahren habe ich mit der Lehre als Tiefbauzeichner den Grundstein gelegt, habe mich im Anschluss stetig aus- und weitergebildet. Vor etwa 15 Jahren habe ich in die Ausführung gewechselt. Diesen Schritt habe ich bis heute nie bereut. Seit bald zwei Jahren arbeite ich für das EP Schänzli und leite die Instandsetzungsarbeiten.

Wie sieht die Terminierung aus?

Wir sind 2017 gestartet. Vorgesehen ist, dass die Baustelle Ende 2021 abgeschlossen sein wird. Momentan sind wir dem Zeitplan sogar etwas voraus. In der Instandsetzung verbauen wir ein Auftragsvolumen von rund 21 Millionen Franken, das gesamte Projekt Los 1 beläuft sich auf etwa 90 Millionen Franken.

Welches ist die grösste Herausforderung bei einem solchen Projekt?

Eine tägliche Herausforderung ist die Koordination sämtlicher Arbeiten unter laufendem Verkehr. Bei einem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen wochentags von rund 69'500 Fahrzeugen ist dies nicht immer ganz einfach. Damit die Arbeiten dennoch effizient ausgeführt werden können und die Behinderungen für den Verkehr auf einem absolutem Minimum gehalten werden, sind wir immer wieder nachts im Einsatz. Dies erfordert von uns allen eine grosse Einsatzbereitschaft. Während der gesamten Bauzeit sind in beiden Fahrrichtungen wenn immer möglich je zwei Fahrstreifen in Betrieb. Die beiden Röhren des Schänzlitunnels verfügen über je

zwei Fahrstreifen. Die Röhre Basel hat eine Länge von etwa 390 Meter, die Röhre Jura eine Länge von etwa 515 Meter. Während der Instandsetzung des Schänzlitunnels ist jeweils eine der insgesamt vier Fahrstreifen für den Verkehr gesperrt. Damit die Verkehrskapazität durchgängig aufrechterhalten werden kann, wurde für die Dauer von rund drei Jahren eine Umleitung über Hilfsbrücken eingerichtet. Dabei wird ein Teil des Verkehrs in Fahrtrichtung Basel via Ausfahrt Muttenz Nord über die St.-Jakob-Strasse und mithilfe einer provisorischen Zufahrtsrampe auf die A2 geleitet. Die Instandsetzungsmassnahmen im Tunnel umfassen unter anderem den Ersatz des chloridkontaminierten Wandbetons mittels Hochdruckwasserstrahlen bis auf eine Höhe von zwei Meter ab Bankett. Vorbetonieren der SCC-Betonschicht und im Anschluss die Applikation des Beschichtungssystems. Der Bereich über der neuen Vorbetonwand wird durch Abtrag der alten Beschichtung und Applikation der neuen Schutzbeschichtung instand gesetzt.



Wie oft sind Sie selbst auf der Baustelle?

Meine zwei Kollegen und ich sind permanent vor Ort. I. Caduff macht die Bauführung des Tunnels, K. Lindorfer ist der Bauschreiber. Ich betreue die diversen Kunstbauten. Doch leider ist es schon so, dass ich zu etwa 80 Prozent im Büro bin, da der administrative Aufwand doch sehr gross ist. Ich darf mich glücklich schätzen, dass ich von einer guten Crew umgeben bin, angefangen bei unseren Vorarbeitern, Polieren bis zum technischen Personal, die mich täglich unterstützen. Aber natürlich auch unser Baustellenpersonal, das bei Spitzenzeiten bis zu 40 Mann beträgt Grosses leisten.



Aber bald dürfte die Winterpause kommen.

Genau, unsere Hauptarbeiten für das Jahr 2018 konnten grösstenteils bereits abgeschlossen werden. Momentan sind wir am Runterfahren des Baustellenbetriebs, da sich die ersten Anzeichen des Winters doch langsam bemerkbar machen. In der Instandsetzung lassen sich viele Arbeiten bei kalten Temperaturen nicht mehr oder nur mit grossen zusätzlichen Anstrengungen ausführen. Im März geht es dann wieder richtig los. ■

