

Alle Fakten auf einen Blick

Kosten

Gesamtkosten Bau des Sanierungstunnels:
Rund 500 Millionen Franken

Baustapfen	Arbeiten	Zeitraum
Etappe 1	Vorermassnahmen für den Sanierungstunnel Belchen: Installationsplatz und Brücke Süd etc.	2014 bis 2016
Etappe 2	Sanierungstunnel: Hauptarbeiten und Vortrieb	2016 bis 2018
Etappe 3	Installation und Test der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen	2018 bis 2021
Etappe 4	Inbetriebnahme Sanierungstunnel	ab 2021
Etappe 5	Sanierungsstart der beiden bestehenden Röhren	ab 2022

Bauherr

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

Projektinformation

www.belchentunnel.ch
www.autobahnschweiz.ch



Wann wir bauen

Baubeginn für den Sanierungstunnel Belchen war im Herbst 2014. Die Übergabe des Tunnels an den Verkehr ist für voraussichtlich 2021 vorgesehen. Es sind folgende Phasen definiert:

2014–2016	2016–2018	2018–2021	2021
Vorermassnahmen Einrichtung Installationsplatz und Bau Brücke Süd etc.	Tunnelhauptarbeiten mit Vortrieb	Installation und Test der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen	Inbetriebnahme des Sanierungstunnels (Start der Sanierungsarbeiten in den beiden alten Röhren ab 2022.)
Jan. Feb. März April Mai Juni Juli Aug. Sept. Okt. Nov. Dez.	Jan. Feb. März April Mai Juni Juli Aug. Sept. Okt. Nov. Dez.	Jan. Feb. März April Mai Juni Juli Aug. Sept. Okt. Nov. Dez.	Jan. Feb. März April Mai Juni Juli Aug. Sept. Okt. Nov. Dez.

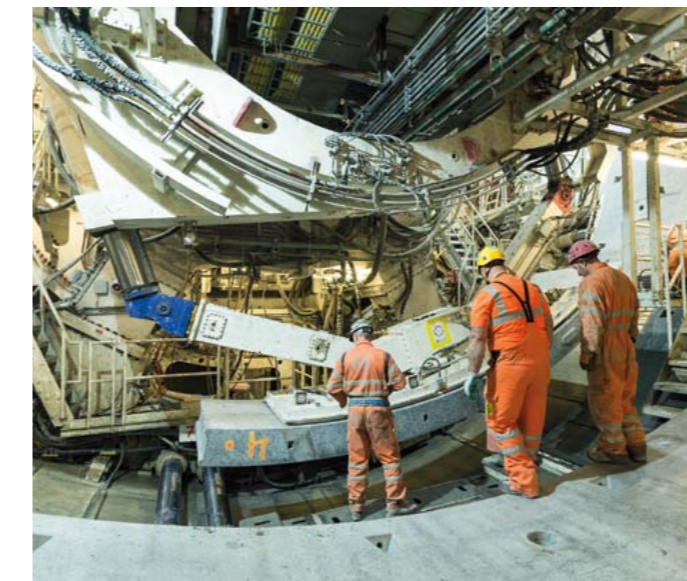
■ **Bauarbeiten**



Wer dazu beiträgt

Bis zu 200 Personen setzen ihr Wissen und ihre Erfahrung zur erfolgreichen Umsetzung des Projekts Sanierungstunnel Belchen ein. So unter anderem:

- Administration
- Archäologie
- Bauingenieurwesen
- Bautechnik
- Brückenbau
- Elektroingenieurwesen
- Elektromechanik
- Geologie
- Hydrologie
- Ingenieurbau
- Kommunikation
- Polizei
- Recht
- Signalisation/Markierungen
- Statik
- Strassenbau
- Umwelt
- Vermessungstechnik



Infocenter

Seit 2015 steht der interessierten Öffentlichkeit das Infocenter am Unteren Richenwilweg 2 in Hägendorf zur Verfügung.

Mit seiner Ausstellung vermittelt das Infocenter viel Wissenswertes über die Grossbaustelle. Ein Kurzfilm über den aktuellen Sanierungstunnelbau, ein Modell der Tunnelbohrmaschine, Bild- und weiteres Dokumentationsmaterial sowie zwei fachkundige Führer informieren über die Bauarbeiten im Belchentunnel.

Öffnungszeiten:

Für Einzelpersonen: Jeden ersten Samstag im Monat von 9 bis 12 Uhr ohne Anmeldung.

Für Gruppen von 10–25 Personen: Donnerstags und freitags um 15 Uhr nach Voranmeldung unter www.belchentunnel.ch > Infocenter.

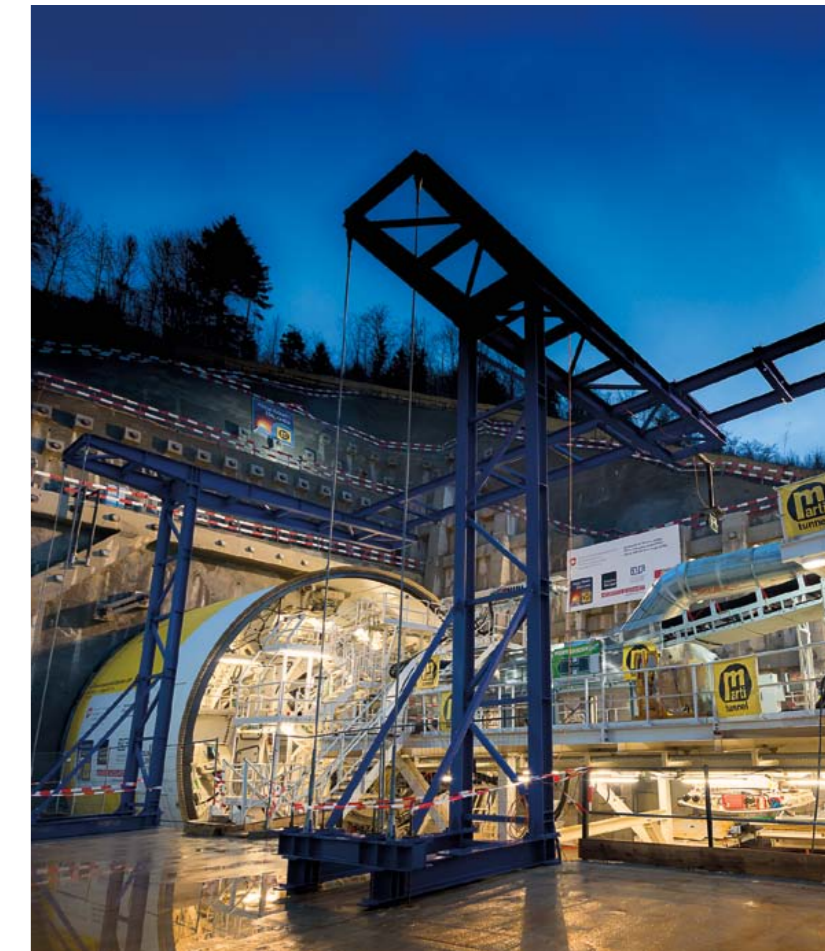
Änderung der Öffnungszeiten vorbehalten. Aktuelle Informationen siehe unter www.belchentunnel.ch > Infocenter.

Wenige Meter neben dem Infocenter bietet sich von einer Aussichtsplattform ein eindrücklicher Ausblick über den südlichen Installationsplatz.



A2 Sanierungstunnel Belchen 2014–2021

Infrastrukturfiliale Zofingen



Das Bauprojekt in Kürze

Der Belchentunnel entlang der A2, zwischen Basel und Egerkingen, quert das Juragebirge. Der Höhenzug ist mit grossen Anteilen von Gipskeuper durchsetzt, der durch Quellung Schäden an der Tragstruktur verursacht hat. Eine Sanierung der beiden richtungsgetretenen Doppelspurröhren aus dem Jahr 1970 ist dringend notwendig. Um die damit verbundenen Verkehrseinschränkungen möglichst gering zu halten, wird der Sanierungstunnel Belchen (STB) erstellt. Die Realisierung stellt höchste Ansprüche an Projektierung, Verfahren, Bau und Unterhalt der verkehrstechnisch wichtigen Nord-Süd-Achse.

Im Jahr 2014 wurde mit dem Bau des Sanierungstunnels Belchen begonnen. Nach der geplanten Inbetriebnahme im Jahr 2021 werden die beiden bestehenden, gut 50-jährigen Röhren nacheinander instand gesetzt. Ab dann fliesst der Verkehr in Richtung Süden durch den Sanierungstunnel. Nach den Instandsetzungsarbeiten stehen dem Verkehr weiterhin zwei Tunnelröhren bzw. vier Fahrspuren zur Verfügung.

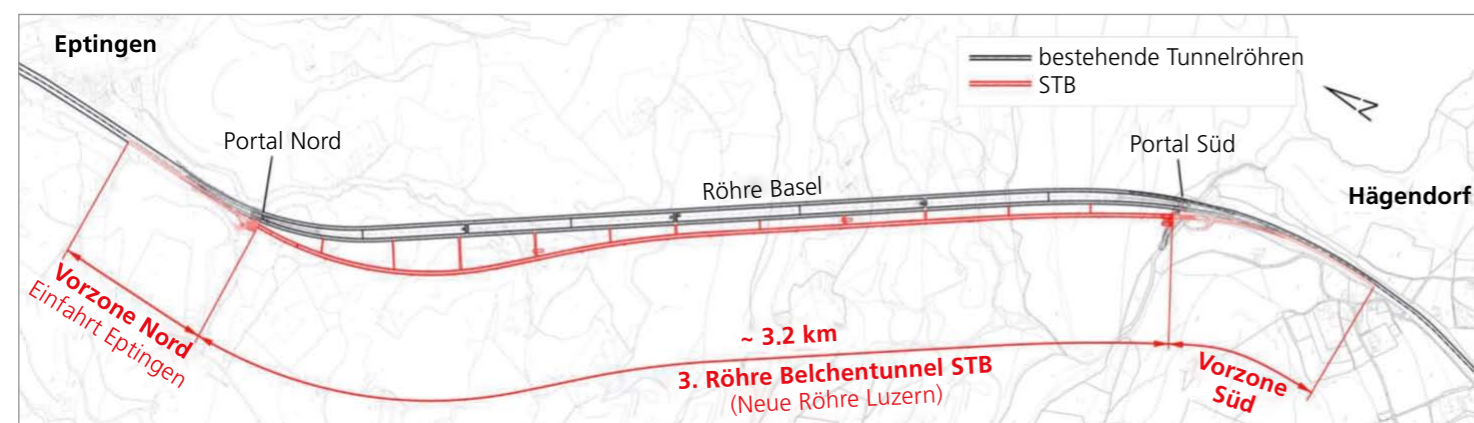
Unter dem Titel «Gewährleistung Tunnelsicherheit im bestehenden Tunnelsystem Belchen» wurden von 2008 bis 2014 in den beiden bestehenden Röhren Auflagen der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung umgesetzt. Im Juli 2013 wurde in einer zweiten Realisierungsphase mit Massnahmen im Fahrraum und anfangs 2016 mit dem Ausbruch der Röhre für den Sanierungstunnel begonnen.

Fakten

Lage	A2, Kantonsgrenze Basel-Landschaft/Solothurn, Nordportal bei Eptingen, Südportal bei Hägendorf
Bedeutung	Nah- und Fernverkehr mit durchschnittlich 55 000 Fahrzeugen/Tag
Tunnellänge	3.2 km
Verkehrsführung	Zwei richtungsgetretenne Doppelspurröhren
Voraussichtliche Bauzeit	2014 bis 2021
Umwelt	Die aktuellen Umweltschutzgesetze und die für den Schutz von Boden, Luft, Gewässer, Mensch und Tier gültigen Gesetze und Vorschriften werden umgesetzt. Die in der Tongrube Fasiswald lebende Kolonie der Geburtshelferkröten wurde wegen des Baus des Sanierungstunnels resp. der Umnutzung der Tongrube zur Deponie, in neu geschaffene, artgerechte Habitate umgesiedelt.
Lärmschutz	Die Baulärmbelastung wird so kurz und so tief wie möglich gehalten. Bei den Bauarbeiten werden die vorgeschriebenen Grenzwerte eingehalten.

Immer aktuell informiert

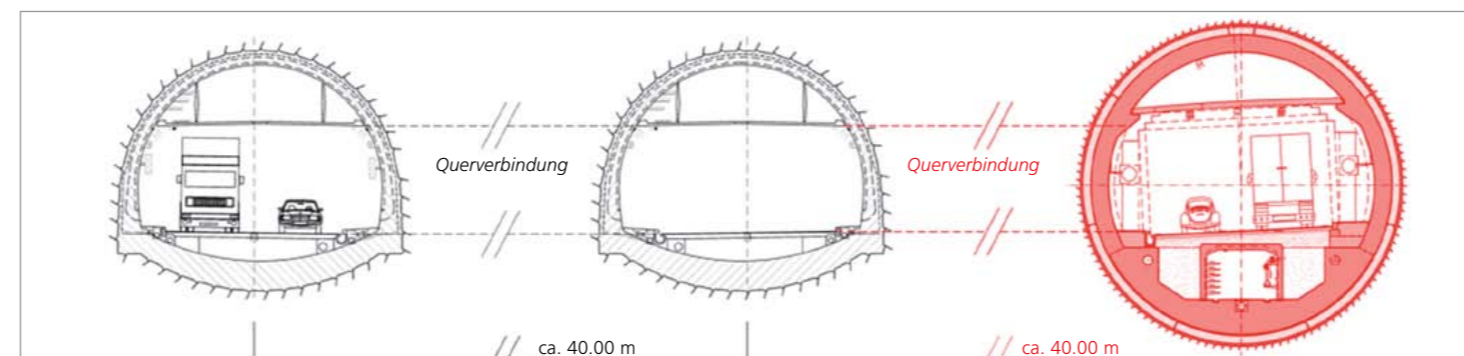
www.belchentunnel.ch
www.autobahnschweiz.ch



Weshalb und wie wir bauen

- Die Autobahn A2 im Gebiet der Kantonsgrenze Basel-Landschaft/Solothurn soll leistungsfähig, funktionstüchtig und verkehrssicher bleiben.
- Die Schäden an der Tragstruktur der beiden bestehenden Tunnelröhren müssen grundlegend und nachhaltig saniert werden, was ohne den Bau des Sanierungstunnels über Jahre zu erheblichen Verkehrseinschränkungen geführt hätte.
- Aufrechterhaltung aller Fahrspuren und der Sicherheit im Belchentunnel während der Sanierung.
- Möglichst geringe Verkehrsbehinderungen während der Bauzeit des Sanierungstunnels.
- Möglichst geringe Verkehrsbehinderungen während der Sanierung der bestehenden Tunnelröhren.
- Kein Fahrstreifenausbau.

Das Gesamtsystem Belchentunnel wurde in verschiedene Teilprojekte aufgliedert. Neben den Tunnelarbeiten, den Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) und der Wasserversorgung gehören die Gestaltung der Nord- und Südportale, eine Brücke am Südportal und die Deponie Fasiswald zum Gesamtprojekt.



Portalbereiche

Zwei Installationsplätze beidseits des Tunnels – im Norden 15 000 m² und im Süden 40 000 m² – bilden die logistische Drehscheibe der Grossbaustelle. Der grössere dient zur Lagerung resp. Bereitstellung des Tunnelbaumaterials; von hier aus arbeitet sich seit Februar 2016 die Tunnelbohrmaschine durch den Belchen.

Vor dem Südportal findet die Triage des ausgebrochenen Gesteinsmaterials statt. Wiederverwendbares Material wird aussortiert und vor Ort gelagert. Nicht weiter verwertbares Gestein wird zur Deponie abgeführt.

Als Vorausmassnahme wurde beim Südportal eine 13.5 Meter breite und 45 Meter lange Brücke zur Überquerung der bestehenden Erschliessungsstrasse gebaut, über die der Verkehr ab voraussichtlich 2021 in den Sanierungstunnel fliesst.

Mit dem Bau der beiden neuen, je dreistöckigen Portalzentralen wurde ab Juli 2016 begonnen.



Tunnelbau

Der 3.2 km lange Sanierungstunnel liegt, in einem Abstand von rund 40 bis 116 Metern, westlich der beiden bestehenden Tunnelröhren in gleicher Höhenlage. Die Realisierung des Sanierungstunnels erfolgt mittels Tunnelbohrmaschine. Das Ausbruchvolumen beträgt rund 550 000 m³ Gestein.

Die eingesetzte Tunnelbohrmaschine hat einen Ausbruchdurchmesser von 13.97 Meter, ist rund 75 Meter lang und wiegt ca. 2000 t. Je nach Gesteinsqualität beträgt ihr täglicher Vortrieb im Belchen durchschnittlich 10 Meter.



Vor der Inbetriebnahme des Sanierungstunnels werden die Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) installiert, welche Lüftung, Branddetektion, Videoanlagen, Funksysteme, Signalisation, Türen/Tore und Verkehrszähler umfassen.



Deponie Fasiswald

Das durch den Tunnelbau anfallende, nicht weiterverwertbare Ausbruchmaterial wird in der stillgelegten Tongrube Fasiswald deponiert. Die Deponie verfügt über eine Fläche von 46 000 m², was knapp sieben Fussballfeldern entspricht.

Bis dorthin legt das Ausbruchmaterial seinen Weg vorwiegend mittels Förderband zurück. Direkt hinter dem Bohrkopf der Tunnelbohrmaschine fällt das Gestein auf ein erstes Förderband, welches es durch die Tunnelröhre nach aussen transportiert.



Das beim Triagepunkt aussortierte, nicht weiterverwertbare Material gelangt über eine weitere, 1100 Meter lange Förderbandanlage zur Deponie Fasiswald. Mit einer Geschwindigkeit von 3 m/Sekunde überwindet es auf dieser Strecke eine Höhendifferenz von rund 120 Metern, bevor es in die Deponie ausgeschüttet und dort eingebaut wird.