



B

MAGAZIN.

DAS BAUSTELLEN-MAGAZIN FÜR VERKEHRSWEGBAUER

#02/20
AUGUST 2020

VIRUS 1 : 0 SWISSKILLS

Hier hat Corona zugeschlagen:
Die SwissSkills-Berufsmeisterschaften
müssen um zwei Jahre verschoben werden.

Seite 4

VIRUS 0 : 1 SCHULE

Schule geht trotz Corona. Dank grossem
Einsatz auf Distanz von den Lernenden
und den Lehrpersonen.

Seite 12

VIRUS 0 : 1 STRASSENBAU

Keine Chance für Corona bei den Bau-
unternehmen. Die Birchmeier Bau AG in
Döttingen ist gut gerüstet.

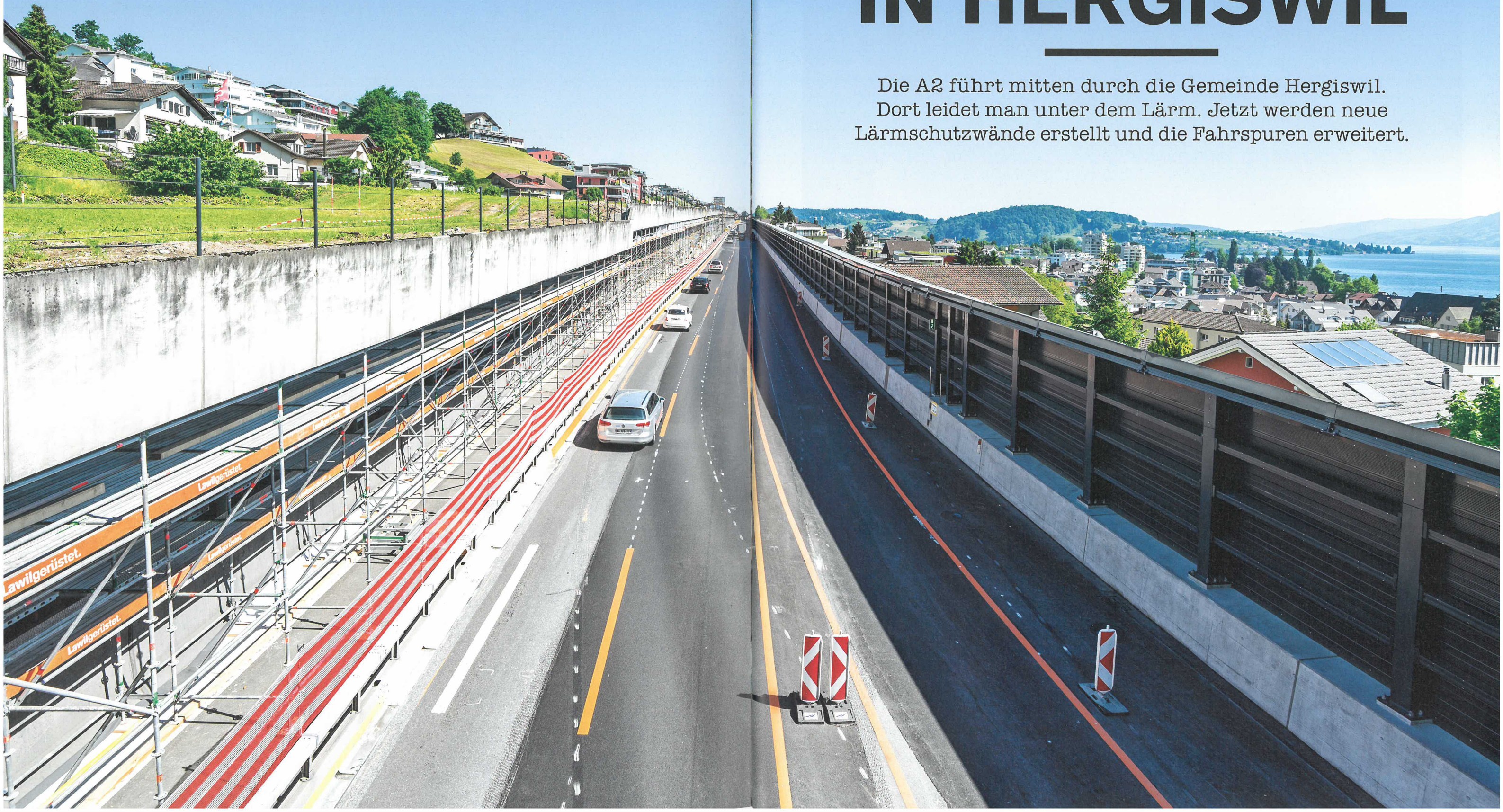
Seite 22



LÄUFT!
KEIN BAUSTOPP TROTZ
CORONA UND MEHR RUHE
IN HERGISWIL.
AB SEITE 6

RUHE IN HERGISWIL

Die A2 führt mitten durch die Gemeinde Hergiswil. Dort leidet man unter dem Lärm. Jetzt werden neue Lärmschutzwände erstellt und die Fahrspuren erweitert.





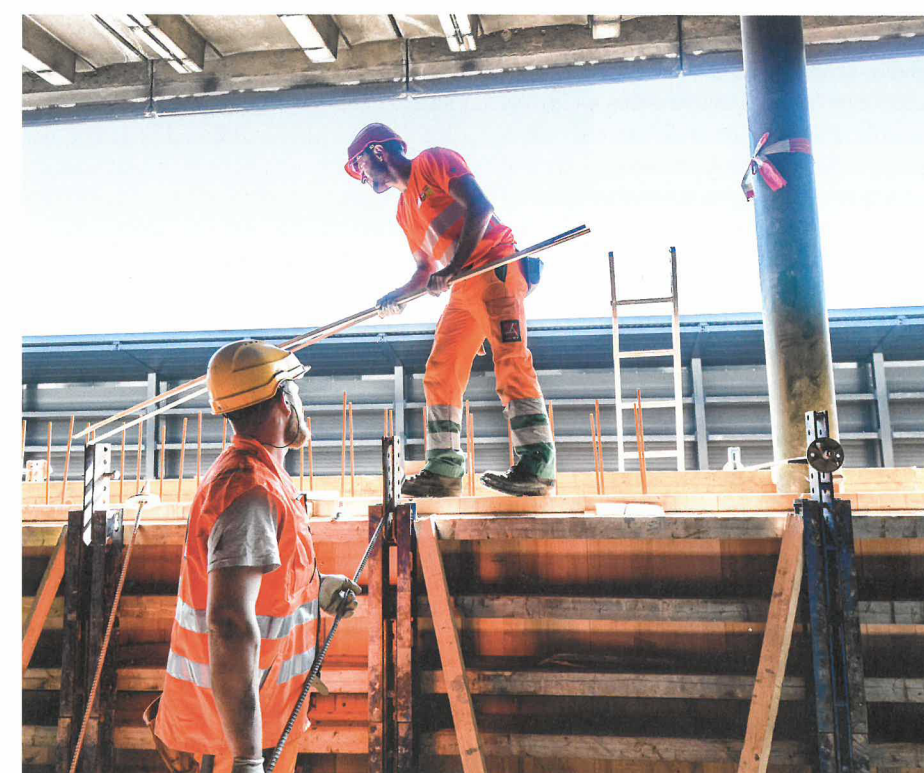
NEUE WAND, WENIGER LÄRM

Die Gemeinde Hergiswil/NW liegt an einem wichtigen Streckenabschnitt der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz. Auf dem Teilstück zwischen Luzern und Stans fahren täglich rund 60 000 Fahrzeuge in beide Richtungen. Am Wochenende ist das Verkehrsaufkommen besonders hoch. Die Hergiswiler leiden unter der Belastung. Höchste Zeit also, die bestehenden, in die Jahre gekommenen Lärmschutzwände zu ersetzen. Im April 2019 erhielt die ARGE A2 Hergiswil (Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus Anliker AG, Walo Bertschinger AG und Marti AG) den Auftrag des Bundesamtes für Strassen ASTRA zur Erneuerung. Im gleichen Zug wird auch die Autobahn auf diesem Streckenabschnitt um 1,5 Meter verbreitert, so dass der Pannestreifen bei Stau Richtung Norden als dritte Fahrspur genutzt werden kann. Auch die bestehende Galerie wird saniert: Der Beton- und Stahlbau wird erdbebensicher gemacht und mit neuem Korrosions-, Brand- und Lärmschutz ver-

sehen. Etienne Schlumpf, Baumeister bei der Anliker AG und als Baustellenchef der Verantwortliche der gesamten Bauetappe: «Im Juli 2019 haben wir mit dem Abriss der bestehenden Wände angefangen. Für die neue Betonkonstruktion haben wir auf rund sieben Kilometern Pfähle in den Boden gebohrt.» Der Abruch der Wände dauerte eine Woche. Eine harte Zeit: Innerhalb von sieben Tagen wurden die 2,5 Meter hohen Wände entfernt, so dass die Anwohner den Emissionen völlig ausgesetzt waren – freie Sicht auf die Autobahn, sozusagen.

Phase 1 in Zahlen

- 7200 Meter Bohrpfähle
- 5 Bohrgeräte
- 11 Wochen Arbeit
- 9500 Kubikmeter Beton für die Stützkonstruktion der Wände und die Verbreiterung der Fahrbahn



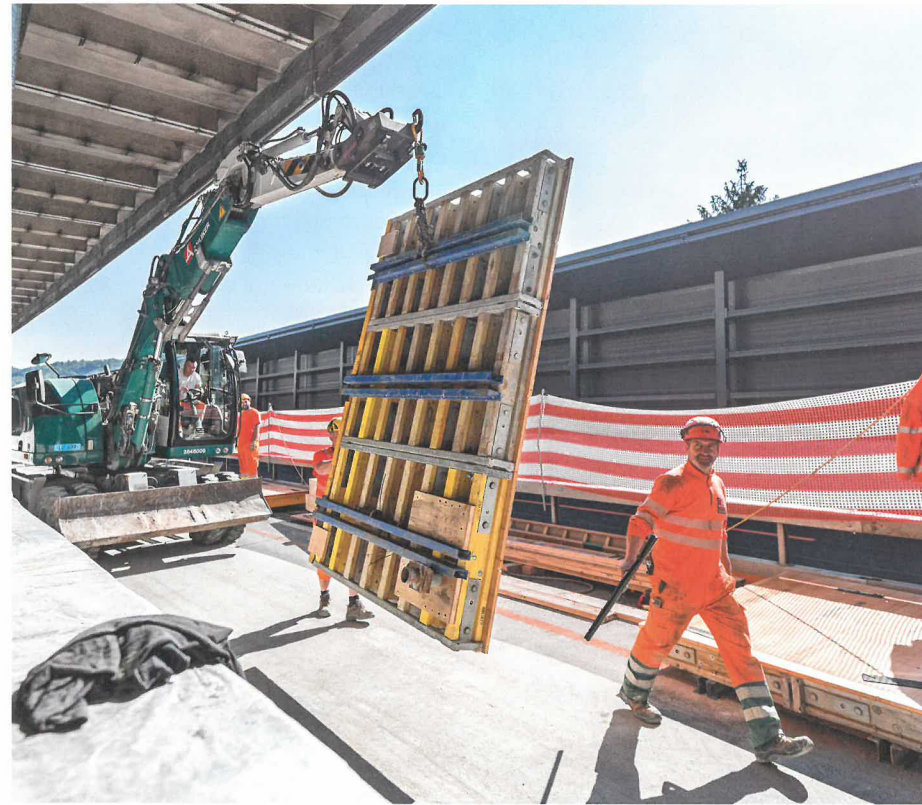
MIT WASSERDRUCK GEGEN DEN BETON

Inzwischen ist der Einbau der neuen, höheren Lärmschutzwände fertig. «Wir haben eine spezielle Konstruktion, bestehend aus drei Tablaren, eingebaut, diese absorbieren den Schall optimal.»

Aktuell laufen die Arbeiten zur Instandstellung der Mittelwand der Galerie auf Hochturen. «Die Galerie ist über 40 Jahre alt. Die bestehende Wand in der Mitte ist arg mitgenommen von Witterung und Salz. Damit wir sie neu aufbetonieren können, muss sie zuerst abgejetet werden», so Etienne Schlumpf. Jetten heisst: Der Beton wird mit Wasserdruck – rund 2000 Bar! – abgetragen. Das ist eine laute und bisweilen auch schmutzige Arbeit. «Für die Wände haben wir Roboter eingesetzt. Die schaffen rund 20 Meter Wand pro Tag.» Die Krone der Mauer wird nicht von einem Roboter, sondern von Hand mit einer Lanze abgetragen: «Beim Jetten ist grösste Präzision gefragt. Es braucht Fingerspitzengefühl, damit man nicht zu viel abjetet. Dazu steht der Arbeiter in einem mit Plastik eingepackten Bereich, der als Schutz nach aussen gegen die Fahrbahn dient.»

Phase 2 in Zahlen

- 6400 Quadratmeter Beton abgejetet
- Bis zu 7 Jetroboter im Einsatz



ERDBEBENSCHLEIBEN UND FLIESSBETON

Während am einen Ende der Galerie noch die letzten Jetarbeiten ausgeführt werden, ist man am anderen Ende bereits am Aufbetonieren der Mauer. «Neu werden auch Erdbebenschleiben eingebaut», so Teamleiter Schlumpf. Da wegen Platzmangel der Beton nicht vibriert werden kann, kommt selbstverdichtender Beton zum Einsatz. «Damit sich der neue Beton mit dem bestehenden, trockenen Material verbindet, muss die vorhandene Konstruktion vor dem Einbau 24 Stunden mit Wasser besprüht werden.» Nach dem Einbau braucht der Beton weitere 48 Stunden, um auszuhärten. Die Betonarbeiten sind genau geplant, denn sie können aus statischen Gründen nicht einfach fortlaufend durchgeführt werden.

Betonarbeiten in Zahlen

- 1900 Meter Mauer um
- 8 Zentimeter aufbetoniert
- 49 Erdbebenschleiben einbetoniert
- 12 Wochen Arbeit

VIER ANSTRICHE GEGEN ROST

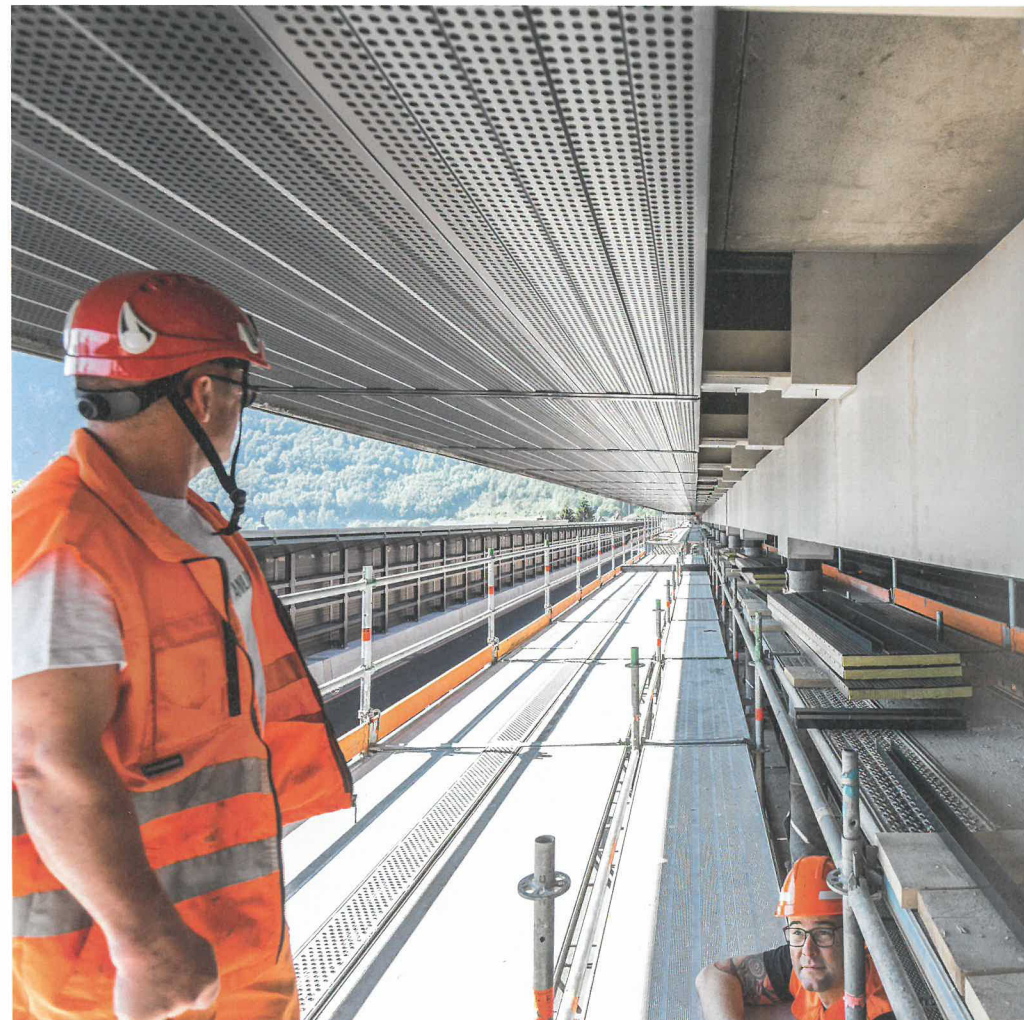
Zu guter Letzt ist auf dem Abschnitt noch ein drittes Team zugange: Die ARGE hat eine eigene Brandschutztruppe, die zurzeit unter den Trägern der Galerie zuerst den Brand- und anschliessend den Lärmschutz montiert. «Die Koordination hier auf der Baustelle ist extrem wichtig», so Thomas Wolf, Polier des Lärmschutzteams. «Ich arbeite schon lange mit Etienne Schlumpf zusammen und das macht vieles einfacher. Denn es ist wichtig, dass die verschiedenen Teams aneinander vorbeikommen.» Als erstes werden die Korrosionsschutzarbeiten durch eine Spezialfirma ausgeführt. Im Anschluss werden die Träger mit Brandschutzmaterial eingekleidet, ganz zum Schluss wird der Lärmschutz montiert. Die Längsträger in der Galerie müssen für den Korrosionsschutz mit vier verschiedenen Farbschichten versehen werden, jede Schicht muss fünf Stunden trocknen, bevor die nächste aufgetragen werden kann. Da ist Einsatz rund um die Uhr gefragt.

Brandschutz in Zahlen

- Verkleidung von 1300 Querträgern
- 600 Meter Längsträger

Korrosionsschutz in Zahlen

- 11 500 Quadratmeter Stahlkonstruktion



DAS SAGT DER BAUSTELLENCHIEF

Etienne Schlumpf ist gelernter Maurer und hat sich zum Baumeister weitergebildet. Seit über zehn Jahren ist er für die Anliker AG als Bauführer von Grossprojekten im Einsatz. Was sind seine persönlichen Herausforderungen beim Projekt auf der A2?



«Als Baustellenchef bin ich zu 90 Prozent im Büro. Mir ist es aber wichtig, auch vor Ort den Puls zu fühlen und da zu sein für die Teams.»

«Wir befinden uns direkt am Fuss des Pilatus. Das heisst, das Wetter kann stündlich ändern. Beim Belagseinbau ist das eine grosse Herausforderung.»



«Es gibt viele Schnittstellen, deshalb tausche ich mich regelmässig mit den Bauführern, wie zum Beispiel mit meinem Kollegen Arthur Aeschlimann, aus.»



«Wir haben keine eigene Spur für den Werkverkehr. Der Platz ist eng, die Zufahrt erfolgt direkt via Autobahn.»

«Während der gesamten Bauzeit läuft der Verkehr in beiden Richtungen auf zwei Spuren. Ich bin froh um das Tempolimit von 60 km/h, denn die Sicherheit steht immer an oberster Stelle.»



«Zu Beginn waren hier rund 150 Leute im Einsatz. Die Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen klappt hervorragend, das ist nicht selbstverständlich.»

«Während der Corona-Zeit herrschte wenig Verkehr. Wir waren dem Zeitplan vier Wochen voraus. Zum Glück, denn jetzt mussten wir die Teams verkleinern aufgrund der Gesundheitsauflagen des Bundes.»

