

Bauabschnitte



Abschnitt Nord

Als Abschnitt Nord wird der Bereich der H2 nördlich des Tunnels in offener Linienführung bezeichnet. Er beinhaltet den Anschluss Pratteln Ost und den Halbanschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Nord.

Abschnitt Tunnel

Zum Abschnitt Tunnel gehört der Halbanschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Süd. Das Hauptbauwerk ist der Tagbautun-

nel Schönthal. Der 2.2 km lange Tunnel Schönthal besteht aus zwei richtungsgetrenten Fahrräumen. Es wird in weiten Teilen ein zweiter Fahrstreifen pro Richtung ausgebildet, der als Einfahrts-, Verflechtungs-, und Ausfahrtsspur genutzt werden kann. Der Tagbautunnel wird grösstenteils in einer offenen Baugrube erstellt.

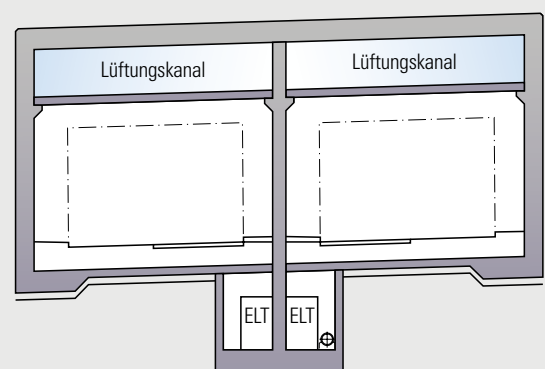
Über dem Fahrraum ist der 1.80 m hohe, durch eine Zwischendecke getrennte, Lüftungskanal platziert. Der Energieleitungstunnel (ELT) verläuft in der Mitte unter dem Strassentunnel.

Abschnitt Süd

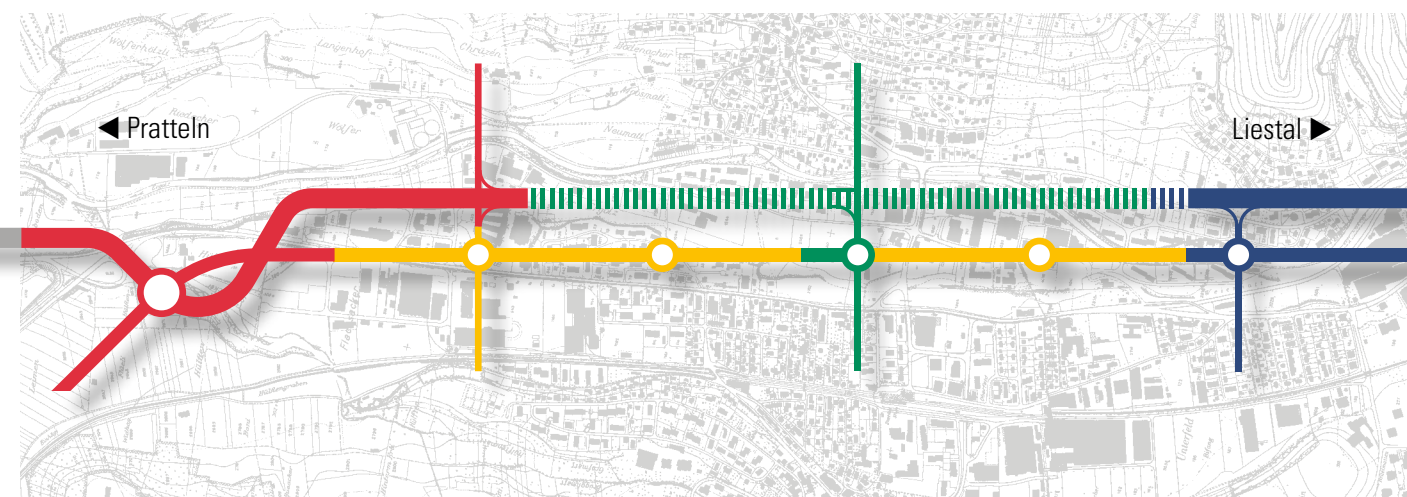
Als Abschnitt Süd wird der Bereich südlich des Tunnels (inkl. ca. 130 m des Tunnels) in offener Linienführung mit dem Anschluss Liestal Nord und der Ergolzbrücke bezeichnet. Die Ergolzbrücke im Bereich Kessel in Liestal wird neu erstellt.

Abschnitt Rheinstrasse

Nach der Inbetriebnahme der neuen H2 wird die Rheinstrasse auf je eine durchgehende Spur pro Richtung zurückgebaut. Die Sanierung beinhaltet die Erneuerung der Bausubstanz des Strassenkörpers inkl. der Werkleitungen. Die wichtigsten Knoten werden als Kreisel ausgebildet. Ferner ist eine gestalterische Aufwertung der Strasse durch Baumreihen vorgesehen.



Länge:	2.2 km	Längsgefälle:	0.5% bis 1.3%
Gesamtbreite:	20.0 m	Quergefälle:	3.0% bis 5.0%
Höhe Lichtraumprofil:	4.50 m		



Projektziele



Allgemein

- Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit verbessern.
- Direkte Lärm- und Luftimmissionen reduzieren.
- Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsraums Frenkendorf/Füllinsdorf steigern durch die Umlagerung des Verkehrs von der Rheinstrasse auf die H2.
- Tunnels, offene Strecke und Anschlussbauwerke in die Landschaft integrieren.

Abschnitt Nord

- Rheinstrasse/Krummeneichstrasse und neue H2 verknüpfen sowie an die A2 anbinden.
- Vernetzungselemente und Ausbreitungskorridore für Tiere und Pflanzen schützen.
- Naturdenkmal Hülfenbach mit Wildtierkorridor West-Ost von überregionaler Bedeutung aufwerten.

Abschnitt Tunnel

- HPL-Korridor als Grünverbindung mit entsprechend angepassten Nutzungen freihalten.
- Grüngürtel ökologisch aufwerten.
- Möglichst geringe Lärm- und Schadstoffimmissionen.

Abschnitt Süd

- Anbindung der Stadt Liestal über den Vollanschluss Liestal Nord verbessern.
- Naturdenkmal Kessel erhalten.
- Vernetzungselemente und Ausbreitungskorridore schützen.

Abschnitt Rheinstrasse

- Verkehr auf der Rheinstrasse durch das dicht besiedelte Gebiet reduzieren.
- Die Rheinstrasse soll von Ausnahmetransporten benutzt werden können.
- Städtebauliche Entwicklung durch den Rückbau der Rheinstrasse fördern.



▲ Alle Baustellenfotos: Arbeiten am Anschluss Liestal Nord

Chronologie



1977 Der Regierungsrat gibt das Generelle Projekt „Strassen im Ergolztal-West“ zur Bearbeitung an den Landrat.

1982 Der Landrat stimmt einem überarbeiteten Projekt mit unterirdischer Trasse zu. Auf den Anschluss Schönthal wird verzichtet.

1991 Der Umweltverträglichkeitsbericht ergibt für das Projekt H2 kein eindeutiges Ergebnis für eine von zwei geprüften Varianten. Aufgrund dieser Ausgangslage stoppt der Regierungsrat das Projekt.

1993 Das Variantenstudium zur Verkehrsplanung unteres Ergolztal wird wieder aufgenommen.

1995 Das Generelle Projekt wird genehmigt. Der Landrat und die Stimmberechtigten bewilligen den Verpflichtungskredit von CHF 248 Mio. zuzüglich Teuerung.

1997 Die Stimmberechtigten verwerfen die Initiative für den Ausbau der Rheinstrasse.

1999 Das Bauprojekt wird genehmigt und als umweltverträglich bezeichnet.

2001 Abschluss der Einsprache- und Beschwerdeverfahren.

2002 Nach der Projektbereinigung aufgrund der Einsprachen wird das Projekt für rechtskräftig erklärt.

2003 Das Projekt wird aufgrund neuer Richtlinien angepasst. Wesentliche Merkmale sind eine rund 200m lange und 30m breite Deckenöffnung in der Tunnelmitte und der Verzicht auf beide Tunnelkammine bei den Portalen.

2005 Die Ergänzung des Bauprojekts wird aufgelegt.

2006 Der Landrat genehmigt die ursprüngliche Tunnellösung (durchgehend geschlossen) und bewilligt den Zusatzkredit von CHF 35 Mio. zuzüglich Teuerung. Die aufgelegte Ergänzung des Bauprojekts ist damit hinfällig.

2006 26. Oktober Spatenstich

Daten



Strassenlänge: 4.5 km
Tagbautunnel Schönthal: 2.2 km

Anschlüsse an das lokale Strassennetz:

- Vollanschluss Pratteln Ost,
- Halbanschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Nord,
- Halbanschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Süd,
- Vollanschluss Liestal Nord

Baubeginn: 2006
Baubeginn Tunnel Schönthal: 2009
Geplante Inbetriebnahme: 2013
Fertigstellung Rheinstrasse: 2015

Impressum

Herausgeber: Kanton Basel-Landschaft, Tiefbauamt
Bezugsquelle: Kanton Basel-Landschaft, Tiefbauamt
Redaktion: R+R Burger und Partner AG
Gestaltung: Globografik SGD M. Juillerat
Fotos: M. Juillerat
Druck: Lüdin AG
Auflage: 5000
Datum: August 2008

weitere Informationen unter www.hpl.bl.ch
gedruckt auf 100% Recycling-Papier

Projektorganisation



Bauherr:

Kanton Basel-Landschaft,
Bau- und Umweltschutzdirektion

Gesamtleitung:

Tiefbauamt, Geschäftsbereich Verkehr

Abschnitte Nord und Süd:

INGE Jauslin + Stebler Ing. AG / Rapp Infra AG

Abschnitt Tunnel, Kunstbauten:

Aegerter & Bosshardt AG

Abschnitt Tunnel, Tunnelausrüstung:

Nay + Partner AG

Rheinstrasse:

Gruner AG Ingenieure und Planer

Ökologische Projekt- und Baubegleitung:

Geotechnisches Institut AG

Raumnutzung und Gestaltung:

Otto + Partner AG

Sicherheit:

Ecosafe Gunzenhauser AG

Werkleitungskordinator:

Jauslin + Stebler Ing. AG

Umwelt und Gestaltung



Die Neubaustrecke verläuft in dem seit langem frei gehaltenen H2-Korridor vom Anschluss Pratteln Ost bis zum Zusammenschluss mit der bestehenden Umfahrung Liestal oberhalb der Ergolzbrücke.

Überlegungen zu Landschaft und Naturschutz führten dazu, dass das Trasse zwischen den Anschlüssen Liestal Nord und Frenkendorf/Füllinsdorf Nord unterirdisch geführt wird. Das Gelände über dem Tunnel ist nicht für eine Bebauung konzipiert. Dadurch kann die Wohnqualität in diesem Raum erhöht werden. Die Flächen sind der Natur, dem Sport und der Erholung vorbehalten, wobei die Ökologie Vorrang haben soll.

Über dem Schönthaltunnel soll ein ökologisch wertvoller Lebensraum entstehen, der als Vernetzungachse eine wichtige Funktion übernehmen kann. Durch die Gestaltung von Lebensräumen auf den Flächen über dem Tunnel wirkt der entstehende Streifen als Grünkorridor und als Siedlungstrenngürtel. Langfristig wird die landwirtschaftliche Nutzung des Bodens wieder möglich sein.

Die beiden Kamine für die Tunnellüftung beeinträchtigen das Gesamtbild des überbauten Ergolztales kaum, sind aber im nahen Umfeld wahrzunehmen.



Betrieb & Sicherheit



Die Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (elektromechanische Einrichtungen) werden entsprechend den aktuellen Vorschriften und Richtlinien des Bundesamtes für Strassen ASTRA realisiert.

Speziell im Abschnitt Tunnel sind umfangreiche Anlagen vorgesehen, wie z. B. redundante Energieversorgungen für alle Anlagen, Umwelt- und Ereignislüftung, Einfahrts-, Durchfahrts- und Brandnotbeleuchtung, optische Leiteinrichtungen, Verkehrssteuerungs- und Verkehrsmanagementsystem, Fluchtwegsignalisation, SOS-Alarmkasten mit Feuerlöscher, Verkehrsfernsehanlage, Brandmeldeanlage, Funksysteme und Radio, GSM, Schadstoffmessanlagen, Glatteiswarnanlagen etc.

Die drei mehrheitlich unterirdisch angelegten Tunnelzentralen (Nord, Mitte und Süd) steuern und überwachen sämtliche Einrichtungen autonom. Betriebs- und Störmeldungen werden automatisch zur Autobahnpolizei Sissach, zur Einsatzzentrale Liestal und zum Autobahn-Werkhof Sissach weiter geleitet. Alle sicherheitsrelevanten Anlagen werden über unterbrechungsfreie Stromversorgungen mit Energie versorgt.

Die Tunnellüftung verfügt über ca. 25 Strahlventilatoren und 4 Abluftventilatoren die speziell bei einem Brandfall über steuerbare Abluftklappen die verrauchte Luft im Tunnelfahrraum absaugen und über die Kamine im Bereich des Nord- und des Südportals ausblasen.

Alle Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen funktionieren auch in Ereignissituationen (z. B. Brandfall), automatisch und reagieren aufgrund der Detektionseinrichtungen. Auch die Alarmierung der Ereignisdienste wie Polizei und Feuerwehr erfolgt automatisch.

◀ *Revitalisierung der Ergolz*



HAUPTSTRASSE H2 PRATTELN - LIESTAL



Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft

Tiefbauamt