



Links geht es in Richtung St. Margrethen, rechts trägt ein Arbeiter ein Rohr für den Kabelzugschacht an der Tunnelwand. Bilder: Benjamin Manser



Vom Netz links bis zum Netz rechts: So eng ist der Platz.



Auch neue Randsteine gehörten zur Sanierung des Trassees.

Heisser Asphalt und kühle Tunnelwände

Derzeit wird die Stadtautobahn auch tagsüber saniert. Der Verkehr rauscht dicht an der Baustelle vorbei – eine Herausforderung.

Marlen Hämmerli

Es fühlt sich verboten an. Auf der St. Galler Stadtautobahn stehen, ja sie entlanggehen, statt sie entlangzufahren. Links und rechts rauscht der Verkehr an der Baustelle auf dem Sitterviadukt vorbei. In der Mitte stehen ein Auto, das zur Baustelle gehört, ein unerlässliches Toitowc und einige Medienschaffende. Ein Fotograf hält die Situation fest, während eine Journalistin die vorbeifahrenden Autos und Lastwagen mustert. Deren Fahrerinnen und Fahrer blicken neugierig zurück. Der Aufmarsch an diesem Montagmorgen ist ihnen mehr als ein Seitenblick wert.

Derzeitige Baustelle auf Sitterviadukt ist besonders

An die Baustelle, die wechselnde Verkehrsführung und die nächtlichen Sperrungen dürften sie sich hingegen gewöhnt haben. 2018 starteten die Vorarbeiten. Seit rund einem Jahr laufen nun die Hauptarbeiten. Bis 2027 wird die gesamte Stadtautobahn unter Federführung des Bundesamts für Strassen erneuert. Zwischen Winkeln und Neudorf sind das rund 10,4 Kilometer Strasse, vier Tunnel und vier Galerien sowie mehrere Brücken – um nur die wichtigsten Zahlen des Megaprojekts zu nennen. Die erste Etappe, die derzeit läuft, kostet rund 170 Millionen Franken. Das Ge-

samtbudget liegt bei rund 550 Millionen Franken.

Auf dem Sitterviadukt heizt von oben die Sonne und von unten der frisch gegossene Asphalt. Die grobkörnige, schwarze Fläche strahlt ab wie ein offener Backofen. Der Asphaltgeruch sticht in der Nase und bleibt in den Kleidern hängen. Hier wird bei laufendem Verkehr das Trassee der sechsspurigen Autobahn erneuert. In Richtung Zürich müssen immer drei Spuren offen sein, in Richtung St. Margrethen zwei. Für die Arbeiten bleibt eine Spur. Daher ist derzeit eine sogenannte Mittelbaustelle eingerichtet. Auf der Normalspur und der äussersten Überholspur sausen Fahrzeuge vorbei. Dazwischen wird gebaut. «Die Inselbaustelle ist eine Besonderheit», sagt Chefbauleiter Christian Epper.

Da es auf dem Viadukt keine Pannestreifen hat, ist der Platz sehr beschränkt. Links und rechts neben dem frischen Gussasphalt bleibt ein schmaler Weg, auf dem zwei Personen gerade noch kreuzen können. Der knappe Platz ist eine Herausforderung für Polier Peter Casotti und seine Leute. «Wir müssen alle Arbeitsabläufe nacheinander abwickeln, weil Maschinen nicht kreuzen können.»

Auch die Sonne macht den Männern zu schaffen. Sie seien angewiesen, viel zu trinken, sagt Casotti. «Diese Hitze ist schon speziell.» Aber natürlich seien

sich die Bauleute diese eher gewöhnt. «Anders als Büroleute», sagt der Polier mit einem Schmunzeln.

Auf der südlichen Fahrbahn sind die Arbeiten schon weit gediehen. Der Gussasphalt gehört zu den letzten Schichten. Auf Autobahnbrücken ist die Strasse besonders aufgebaut. Sie besteht aus vier Schichten: eine Versiegelung, eine aus Polymerbitumen-Dichtungsbahnen, eine aus Gussasphalt und zuoberst der Deckbelag mit Walzasphalt.

«Damit ja kein Wasser bis auf den Beton der Brücke gelangt», erklärt Christian Epper.

«Das kennt man auch von sich selbst: Wenn man an einer Baustelle vorbeifährt, möchte man sie sehen.»



Josefina Gerarts
Projektleiterin

«Das ist wichtig für die Lebensdauer der Brücke.» Für die Instandsetzung wurden die alten Schichten abgetragen. Der Beton darunter sei noch gut in stand gewesen, sagt Epper. Nun wird die Strasse wieder Schicht um Schicht geschlossen. Die Abdichtung soll für die nächsten 40 Jahre halten.

Stephanshorntunnel wurde vorgezogen

Die erste Etappe der Sanierung dauert bis 2024. In dieser Zeit wird Tag und oft auch in der Nacht gebaut. Mit der zweiten Etappe von 2024 bis 2026 werden in Nacharbeit die Tunnel Schoren und Rosenberg erneuert. Für 2027 sind Abschlussarbeiten vorgesehen.

Eine Ausnahme ist der Stephanshorntunnel. Dessen Sanierung wurde vorgezogen und wird nun unter Verkehr in stand gesetzt. Das Trassee ist mit zwei Fahrbahnen und Pannestreifen so breit, dass dies möglich ist.

In der Tunnelröhre ist es vergleichsweise kühl, auch dank des Fahrtwinds der Autos. Betonelemente, auf denen ein Netz angebracht ist, schützen die Bauleute vom Verkehr. Und den Verkehr von der Baustelle. Das Netz schirmt die Baustelle aber auch von neugierigen Blicken ab. Josefina Gerarts, Projektleiterin für die Hauptarbeiten im Stephanshorntunnel, sagt: «Das kennt man auch von sich selbst. Wenn man an einer Baustelle

vorbeifährt, möchte man sie sehen.» Nur: Abgelenkte Autofahrerinnen und -fahrer können Unfälle verursachen oder stockenden Verkehr, wenn sie unnötig langsam fahren.

Autos, Liefer- und Lastwagen lärmen an der Baustelle vorbei. Es riecht nach Kies, Beton und Pneus. Ein Arbeiter schleift Rohr um Rohr über den Boden, in denen später Kabel verlegt werden. Ein anderer steht auf einer Leiter und prüft die Verschaltung an der Tunnelwand, in die später der Beton gegossen wird. Die Leiter verräumt er später, indem er sie einfach zwischen Verschaltung und Tunnelwand versenkt. Solange sie nicht vergessen geht und einbetoniert wird, geht das gut.

Im Stephanshorntunnel ist die Decke über eine Länge von 60 Metern verstärkt worden. Die zusätzlichen neun Zentimeter helfen, die Last über dem Tunnel zu tragen: Über dem Portal befindet sich der Park des Naturmuseums. Die Arbeiter haben unter anderem Entwässerungsleitungen und Sickerleitungen neu verlegt. Vier neue Hydranten werden noch installiert, ebenso eine neue Löschwasserleitung. Diese ist bisher zwischen den Röhren in der Tunnelmitte angebracht. Neu erhält jede Röhre ihre «eigene» Löschwasserleitung.

Draussen vor dem östlichen Tunnelportal, das schräg gegenüber der Kirche St. Maria-Neu-

dorf liegt, wühlt ein Arbeiter in der Erde. Er wirft Steinbrocken auf die Seite und dirigiert dann einen Baggerfahrer: Auch neue Randsteine, im Jargon Randabschlüsse, sind Teil der Instandsetzung. An einem Container, der am Autobahnrand steht, lehnt ein Velo. Ist da jemand mit dem Fahrrad zur Arbeit gekommen? «Nein», sagt Gerarts und lacht. Einer der Polier nutzt es, um die Baustelle abzufahren.

Bald steht die nächste Umstellung an

In der zweiten Julihälfte steht auf der Autobahn die nächste Verkehrsumstellung an und Autofahrerinnen und -fahrer müssen sich wieder etwas umgewöhnen. Dann zügelt die Baustelle auf dem Sitterviadukt um eine Spur nach Norden. Jene im Stephanshorntunnel wird dasselbe tun und die Fahrspur wechseln. Bis Ende Jahr geht das so. Dann, 2023, folgt die Nordspur inklusive der zweiten Tunnelröhre.

Stockender Verkehr und Stau – damit müssen Autofahrerinnen und -fahrer während der Hauptverkehrszeiten also noch eine Weile leben. Die meisten nehmen die Störungen hin. Andere hupen die Bauarbeiter an. Polier Peter Casotti kann da nur mit den Schultern zucken: «Wie jeder Autofahrer weiss, muss das Auto einmal im Jahr in den Service. Auch die Autobahn muss mal in den Service.»