

Zeitschrift: Rheinfelder Neujahrsblätter
Herausgeber: Rheinfelder Neujahrsblatt-Kommission
Band: 63 (2007)

Artikel: Rheinfelder Brücke : die Querspange A3/A98 auf Schweizer Seite
Autor: Helbling, Franz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-894720>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Karlsruhe
Rheinfelden
-Süd 500 m

B361

Rheinfelder Brücke – Die Querspange A3/A98 auf Schweizer Seite

Die Eröffnung der Querspange A3/A98

Die offizielle Eröffnung der Querspange A3/A98 mit der Einweihung der neuen Rheinfelder Brücke fand am 7. März 2006 statt. Am folgenden Tag wurde das Gesamtbauwerk dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Ein Projekt der 60er Jahre, das einer ständigen Anpassung an die neuen Mobilitätsgewohnheiten unterlag, wurde damit realisiert.

Aus den vielen Grussworten zu dieser gemeinsamen Eröffnung der Querspange A3/A98 sind die folgenden Ausschnitte zitiert:

Moritz Leuenberger, Bundesrat: «Was sind die Interessen der Betroffenen? Rheinfelden wurde damals durch seine Brücke stark und mit ihm die Region. Doch das führte zu so viel Verkehr, dass die Bevölkerung dies- und jenseits der Grenze nach Entlastung ausserhalb der Stadt verlangte. Das wiederum rief die Umweltschützer auf den Plan. Sie warnten, dass die neue Verbindung noch mehr Verkehr bringen werde. Die Differenzen wurden aufgelistet und führten zu einem 12 Punkte-Katalog, der wiederum zu einem Mediationsverfahren führte, das schlussendlich die neue Brücke und den heutigen Tag ermöglichte. Deswegen sind wir nun da, gemeinsam, einen Kompromiss einweihend. Es hat vierzig Jahre gedauert bis zu diesem Moment. Könnte die Geschichte dieser Brücke nicht auch die Brücke zur Lösung anderer gemeinsamer Herausforderungen sein?».

Wolfgang Tiefensee, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: «Brücken schaffen Verbindungen, wo die Natur den Menschen Grenzen setzt. Die Bedeutung der Mobilität für den wirtschaftlichen Erfolg eines jeden Landes nimmt zu und die Anforderungen an die Flexibilität im Warenverkehr und bei logistischen

Franz Helbling

Die neue Rheinfelder Brücke am 7. März 2006

Dienstleistungen sind stark gewachsen. Hinzu kommt die berufliche Mobilität von Millionen von Menschen».

Peter C. Beyeler, Regierungsrat des Kantons Aargau: «Alles fliesst. Das Wasser im Rhein und der Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz. Was am Rhein die Stauwehre sind, sind auf der Strasse die Zölle. Da beeinträchtigen letztere den stetig wachsenden Verkehrsfluss. Lange, gefüllte Stauräume entlang der Autobahnen sind das Zeichen dafür. Wird nun mit dem neuen A3/A98-Übergang eine neue «Schleuse» geöffnet, die den Zollübergang in Basel entlastet? Nur begrenzt, denn der neue Rheinübergang soll ein regional wirkender Grenzübergang werden und rund 30% des Grenzverkehrs in Basel übernehmen».



Die offizielle Eröffnung der Querspange A3/A98 vom 7. März 2006.



Viele Besucher bei der Eröffnung der Querspange A3/A98 vom 7. März 2006.

Schnelle Bauzeit, lange Planung

Mit der Querspange A3/A98 wird die Verbindung zwischen der deutschen Hochrheinautobahn und dem schweizerischen Autobahnnetz A3 hergestellt, die bereits im November 1961 im generellen Projekt für die Teilstrecke Kaiseraugst-Hornussen der Nationalstrasse N3 durch den Bundesrat genehmigt wurde.

Zu diesem Zeitpunkt wird die Querspange A3/A98 gemeinsam und geografisch am gleichen Ort mit der Verzweigung N2/N3 vorgesehen. Der Gemeinderat von Rheinfelden beantragt zum Zeitpunkt der Planauflage dem Grossen Rat des Kantons Aargau, die Änderung der Querspange in Richtung eines Überganges im Grenzgebiet der Gemeinden Kaiseraugst/Rheinfelden und Warmbach.

Die CEMT-Kommission¹ sanktioniert im Jahre 1970 den heutigen Standort der Querspange A3/A98 und gleichzeitig auch deren Vollanschlüsse an die Kantonsstrasse K292 (Kantonsstrasse Rheinfelden-Kaiseraugst) und die B34 (Bundesstrasse Rheinfelden-Grenzach). Anfangs März 2006 wurde die Rheinfelder Brücke nach der offiziellen Eröffnung durch Bundespräsident Moritz Leuenberger, Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, Stadtammann Franco Mazzi, Oberbürgermeister Eberhard Nienthammer und im Beisein der Geladenen dem Verkehr übergeben. Tausende von Lastwagen, Privatwagen und

¹ CEMT Comité Européen des Ministers de Transport

Motorräder haben in diesen 6 Monaten die elegante neue Strassenverbindung zwischen den beiden Ländern benutzt. Die offiziellen Daten für die Realisation dieses Bauwerkes, das auf schweizerischer Seite nicht die eigentliche Brücke, sondern Strassenführungen und Zollanlage umfasst, sind wirklich bemerkenswert und zeigen eine hohe Effizienz auf beiden Seiten des Rheins:

14. August 2001: Spatenstich für den Baubeginn auf Schweizer Seite

29. Januar 2003: Unterzeichnung des Abkommens für die neue Rheinbrücke zwischen den Regierungen von Deutschland und der Schweiz

6. Oktober 2003: Spatenstich zum Neubau der Rheinbrücke auf deutscher Seite

25. November 2004: Teileröffnung der Zubringerstrassen «Rheinfelden West/Kaiseraugst»

7. März 2006: Freigabe der neuen Rheinfelder Brücke für den Verkehr.



Neues Wegschild
zur Schweiz.

Der eigentlichen Bauphase sind rund 40 Jahre intensiver Planungsarbeiten vorangegangen

In den Jahren 1966 bis 1968 wurde durch die deutsch-schweizerische Arbeitsgruppe die mögliche Lage der Querspange A3/A98 in drei Varianten bearbeitet und evaluiert. Im Juni 1972 wurden die Brücke und die Zollanlagen definiert. Das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft evaluierte vorgängig dazu 4 Brückentypen und die dazu gehörenden Sichtverhältnisse für die Schifffahrt (Berg- und Talfahrt).

1972 und 1973 waren die Jahre der Variantenplanung und Evaluation über die Linienführung der Querspange auf Schweizer Seite. Die Untersuchung des Grundwasserstandes im Weiherfeld führte zu dessen genauen Abklärung und hatte eine Einstellung der Projektierung zur Folge. Mitte 1976 wurde die Querspange an die neuen Grundwasserverhältnisse angepasst und im Jahre 1978 und 1979 konnte das generelle Querspangen-Projekt fertig gestellt und in die Vernehmlassung gegeben werden. Der Regierungsrat des Kantons Aargau beschliesst 1980, eine einfachere Variante in Auftrag zu geben. Dieses zweite generelle Projekt wird 1981 durch den Regie-



Modell-Ansicht von Norden.



Modell-Ansicht von Osten.

rungsrat des Kantons und 1984 durch den Bundesrat genehmigt. Im Verlaufe des Jahres 1987 erfolgt die öffentliche Planauflage, die eine ausserordentlich grosse Opposition mit vielen Einsprachen auslöst. Ein wesentlicher Anteil dieser starken Reaktion begründete sich auf dem fehlenden Umweltverträglichkeitsbericht UVB. Zu diesem Zeitpunkt gab es noch keine gesetzlichen Grundlagen, die einen UVB für das Projekt Querspange vorschrieben. Das Baudepartement des Kantons Aargau hat wegen der grossen Opposition entschieden, das Projekt von 1987 zurückzuziehen und «freiwillig» einen UVB zu erarbeiten. Die öffentliche Planauflage veranlasste die Gemeinderäte von Rheinfelden, Kaiseraugst, Möhlin und die Regionalplanungsgruppe Unteres Fricktal im Juni 1991 einen 12 Punkte-Forderungskatalog einzureichen, der durch den Regierungsratsbeschluss vom 13. Oktober 1999 rechtsverbindlich erklärt wurde und welcher, wo immer möglich, in das Projekt einzufließen habe.

Erst 1996 erfolgt die vorläufige Genehmigung des 2. generellen Bauprojektes mit UVB durch den Regierungsrat des Kantons Aargau und dessen öffentliche Planauflage mit total 62 Einsprachen. Die aufwändigen Einspracheverhandlungen – alle mit gütlicher Einigung – wurden zwischen 1996 und 1999 durchgeführt und am 13. Oktober 1999 erfolgte die Gutheissung des Projektes durch den Regierungsrat des Kantons Aargau.

Und rund 8 Monate später, am 21. Juni 2000, genehmigte das UVEK² das Ausführungsprojekt. Nach den Landervertragsverhandlungen, Ausführungsplanung, Detailprojektierung, Voruntersuchungen und Enteignungsaufgabe durch die Eidg. Schätzungskommission erfolgte der Spatenstich auf der Schweizer Seite am 14. August 2001.

Pro und Kontra dieses Projekts, der 12 Punkte-Forderungskatalog

Schon mit der Präsentation des generellen Projektes im Jahre 1978 wurde darauf hingewiesen, dass die geplante Querspange A3/A98 nicht nur zur Schaffung neuer Verkehrsflüsse zwischen den beiden Ländern dienen soll. Kurz

² UVEK Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

nach dem Bekanntwerden des Projektes äusserten sich die Bewohner und Behörden der betroffenen Gemeinden kritisch gegenüber der Gefahr einer Verlagerung des Schwerverkehrs vom überlasteten Grenz- und Zollübergang Basel-Weil.

Behörden und Projektplaner argumentierten, nicht nur dem Wirtschaftsverkehr dürfe die neue Verbindung dienen, sondern müsse auch den Ortschaften in beiden Ländern im Regionalverkehr mehr Sicherheit durch die Befreiung vom Durchgangsverkehr und Schutz der schwachen Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Velofahrer) dienen. Im Verlauf der jahrelangen Planungsphasen steigerten sich sowohl der Individual- als auch der Warenverkehr in beiden Ländern ganz beträchtlich. Besonders zeigten sich auf der schweizerischen Seite in zunehmendem Mass die Staus im Zusammenhang mit der Zollabfertigung auf beiden Rheinseiten der bestehenden alten Rheinbrücke.

Im Juni 1991 stellten die Gemeinderäte von Rheinfelden, Kaiseraugst, Möhlin sowie die Regionalplanungsgruppe Unteres Fricktal nach Anhörung von Handel, Gewerbe, VCS³ und betroffenen Einwohnern einen Forderungskatalog zu 12 spezifischen Problembereichen dieses Projekts auf:

1. Forderung: Die neue Verbindung habe eindeutig als Zubringer für die bestehenden Autobahnen A3 und A98 und als Regionalbrücke für den Ersatz der überlasteten bestehenden Rheinbrücke in der Altstadt von Rheinfelden/Schweiz zu dienen. Die Grenzwerte der LRV⁴ sind einzuhalten.

2. Forderung: Der Ausbau der Hochrheinautobahn A98 müsse gefördert werden und die Freihaltung des Zusammenschlusses der beiden Autobahnen im Raum Sisseln sei im kantonalen Richtplan des Kantons Aargau beizubehalten.

3. Forderung: Die alte Stadtbrücke in Rheinfelden dürfe ausschliesslich für den öffentlichen Verkehr, für Fussgänger, Fahrrad-/Mofaverkehr und den Landwirtschaftsverkehr benutzbar sein. Die neue Rheinbrücke sei mit der Autostrassen-Signalisation zu versehen, die Vignettenpflicht zwischen den beiden Rheinfelden entfalle.

³ VCS Verkehrs-Club der Schweiz

⁴ LVR Luftreinhaltungsverordnung

4. Forderung: Für Fussgänger und Rad-/Mofafahrer sollte ein getrennter Steg geschaffen werden, der eine mit der Metallbrücke Rheinlust-Kraftwerk identische, zolltechnische Regelung aufweise.

5. Forderung: Nicht nur auf der schweizerischen, sondern auch auf der deutschen Seite soll genügend Stauraum geschaffen werden, um die bestehenden Verkehrsprobleme beim Grenz- und Zollübergang Basel-Weil (Missbrauch der Fahrspuren durch abgestellte Fahrzeuge) zu lösen.

6. Forderung: Die Zollabfertigung der neuen Verbindung habe unmittelbar beim Übergang zu erfolgen. Rückwärtige Zollanlagen und vor allem Umladestationen (40 t – 28 t) sollten nicht bewilligt werden.

7. Forderung: In der gemeinsamen Zollanlage Rheinfelden sollen transitfreundliche Öffnungszeiten nicht zur Anwendung kommen.

8. Forderung: Die gemeinsame Zollanlage Rheinfelden dürfe nicht mit einer attraktiven Infrastruktur (Restaurant, Duschen, etc.) ausgerüstet werden, die die LKW-Fahrer zum Verweilen und Übernachten einlade.

9. Forderung: Es seien Massnahmen aufzuzeigen, mit denen der Schwerverkehr, der die Gemeinden Rheinfelden und Kaiseraugst nicht betreffe, über die A3 geleitet werde.

10. Forderung: Der Lärmschutz gegenüber der nahe liegenden Wohnsiedlung «Augarten» sei zu gewährleisten. Dazu wird eine möglichst naturnahe Gestaltung vorgeschlagen.

11. Forderung: Die Gestaltung der Verkehrs- und Zollanlagen sei bezüglich Grösse und Charakter der Tatsache anzupassen, dass es sich nicht um eine Autobahn handle (Geschwindigkeitsbegrenzung, Minimal-Anzahl an benötigten Parkplätzen).

12. Forderung: Mit dem absolut vordringlichen Bau des Autobahnzubringers auf der Schweizer Seite sei die Kantonsstrasse K 292 zwischen Rheinfelden-West, Kaiseraugst und Augst zu entlasten (beispielsweise als 1. Realisierungs-etappe). Das Genehmigungsverfahren müsse, mit Deutschland abgestimmt, für das Gesamtprojekt durchgeführt werden.

Bei der Analyse dieses Forderungskataloges – einmal abgesehen vom Lärmschutz gegenüber der Wohnsiedlung Augarten und dem Fussgänger- und Fahrradsteg an der neuen Rheinbrücke – sind die folgenden Ängste und Vorbehalte der betroffenen Gemeinden feststellbar:

Gegenüber dem Bundesratsbeschluss vom 29.11.1961 hat sich das Verkehrsaufkommen um ein Vielfaches vergrössert. Der Schwerverkehr hat das Lastgewicht auf 40 t gehoben und die Verlagerung auf die Schiene ist noch nicht vollzogen. Am wichtigen Grenzübergang Basel/Weil ist die Kapazitätsgrenze erreicht und der neue Grenzübergang an der Querspange A3/A98 könnte Anlass zur Verlagerung des Zuganges zu den Autobahnen der Schweiz geben.

Die sehr wohl mögliche Verlagerung des Schwerverkehrs auf den neuen Grenzübergang führt mit grosser Wahrscheinlichkeit zu einer erhöhten Durchgangsfrequenz und zu übermässigen Staubildungen auf beiden Seiten des Zubringers. Zur Minderung dieser beiden Bereiche fordert der Katalog eine möglichst unattraktive Gestaltung der neuen Querspange. Rheinfelden PLUS⁵ hat im Rahmen der Informationsbeschaffung 2002 festgestellt, dass die Mehrzahl der Chauffeure im Schwerverkehr bereits Kenntnis über den neuen Grenzübertritt hatte)

Nicht nur der Schwerverkehr, auch der individuelle Personenwagen-Verkehr hat sich drastisch erhöht (Pendler- und Einkaufsströme). Die Belastung auf der schweizerischen Kantonsstrasse K292 führt seit Mitte der 90er Jahre jeweils zu langen Staus am Morgen und am Abend. Die verkehrstechnisch ungünstige Abzweigung zur Grenze ab der K292, die enge Strassensituation im Raum «Fröschweid» und auch die mögliche Zufahrt durch das Rheinparking wirken dabei als eigentliche Stau-Katalysatoren.

Viele dieser Forderungen sind bereits im definitiven Ausführungsprojekt vom 21. Juni 2000 integriert. Andere Forderungen sind jedoch einerseits an die vertraglichen und gesetzlichen Vorgaben der Zollverwaltung, andererseits an die allgemeine Verkehrsgesetzgebung gebunden.

⁵ Der Stadtrat von Rheinfelden hat ein Projektteam für die Planung flankierender Massnahmen im Zusammenhang mit der Schliessung der alten Rheinbrücke eingesetzt.

Grundsätzlich darf festgestellt werden, dass die Forderungen mehrheitlich im Ausführungsprojekt und im «Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung Deutschlands über Bau und Erhaltung einer Autobahnbrücke über den Rhein zwischen Rheinfelden (Aargau) und Rheinfelden (Baden-Württemberg)» erfüllt werden.

Das «Abkommen zwischen dem schweizerischen Bundesrat und der Regierung Deutschlands über Bau und Erhaltung einer Autobahnbrücke über den Rhein zwischen Rheinfelden (Aargau) und Rheinfelden (Baden-Württemberg)» vom 29. Januar 2003.

Das Abkommen ist vom Wunsch der beiden Regierungen geleitet, die Strassenverbindungen zwischen beiden Staaten zu verbessern und den Durchgangsverkehr durch die beiden Hoheitsgebiete zu erleichtern. Das umfangreiche Dokument regelt in 17 Artikeln und einem Anhang die Gegenstände, die Beschreibung des Gesamtprojektes, die Bauausführung, das Baurecht und den Grunderwerb, die Abnahme, die Kosten und deren Teilung und Erstattungsleistungen, die Erhaltung, die Arbeitsgenehmigung, die steuerlichen und zollrechtlichen Bestimmungen und die Grenzabfertigungsanlagen.

Die im Art. 1 des genannten Abkommens erwähnte Vereinbarung zwischen beiden Städten Rheinfelden, dem Regierungsrat des Kantons Aargau, dem Gewerbe beider Rheinfelden und dem VCS Schweiz und VCS Aargau regelt die nötige Schliessung der alten Rheinbrücke für den motorisierten Individualverkehr. Um ein langwieriges Rechtsverfahren zu vermeiden und damit auch die dringend nötige Verbindung A3/A98 realisieren zu können, wird die folgende Vereinbarung getroffen:

Mit der Inbetriebnahme der Querspanne A3/A98 wird die alte Rheinbrücke sofort mit einem generellen Fahrverbot für Lastwagen geschlossen.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Verbindung A3/A98 wird die bisherige Rheinbrücke sofort mit einem generellen Nacht- und Sonntagsfahrverbot für den MIV⁶ teil-

weise geschlossen (22.00 bis 05.00 Uhr). Nach 12 Monaten nach Eröffnung der Querspange A3/A98 wird das Fahrverbot auf den Morgen- und Abendspitzenverkehr ausgedehnt (05.00 bis 08.00 Uhr und 17.00 bis 22.00 Uhr). 2 Jahre nach Inbetriebnahme der A3/A98 wird die alte Rheinbrücke für den MIV gänzlich geschlossen.

Die beiden Städte Rheinfelden verpflichten sich, zusammen mit dem Gewerbe flankierende Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Stadtzentren zu ergreifen. Vorgeschlagen wurden dazu explizit:

1. Verbesserte Ortsbusverbindung,
2. Verbesserung (Vergrösserung) des Parkplatzangebotes,
3. Anpassung der Ladenöffnungszeiten an die Kundenwünsche,
4. Vernetzung der Fussgängerzonen beidseits des Rheins über die vom MIV entlasteten Strassen einschliesslich der alten Rheinbrücke,
5. Förderung der Angebotsverbesserung der Waren sortimente und die Steigerung des Einkaufserlebnisses.

Die beiden Städte nehmen die Arbeiten im Hinblick auf die flankierenden Massnahmen spätestens im September 1999⁷ auf und legen bis Ende 2000 einen Zwischenbericht vor und unterbreiten ihn der Bevölkerung zur Mitwirkung.

Eine Kunden-, Gewerbe- und Verkehrsbefragung wird kurz vor der Inbetriebnahme der Querspange A3/A98, eineinhalb Jahre nach der Öffnung und ein halbes Jahr nach der vollständigen Schliessung der alten Rheinbrücke, wiederholt.

Für die touristische Wegweisung⁸ auf der A3 in beiden Richtungen ist das Baudepartement des Kantons Aargau bereit, noch 1999 beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) ein entsprechendes Gesuch zu stellen. Mit dieser Vereinbarung ist der VCS Schweiz / VCS Aargau einverstanden und verzichtet auf eine Beschwerde beim Verwaltungsgericht. Die Einsprachen des Gewerbevereins, des EZR-Einkaufszentrum Rheinfelden⁹, der Einzelhandelsgeschäfte und der Einzelpersonen werden vollumfänglich zurückgezogen.

⁶ MIV Motorisierter Individualverkehr

⁷ In Rheinfelden (Aargau) beauftragte der Stadtrat Ende 2002 das Projektteam RheinfeldenPLUS.

⁸ Zum Beispiel «Historischer Stadtkern Rheinfelden»

⁹ Heute Kaufstadt Rheinfelden (Aargau)

Das Projekt Querspange A3/A98

Dieser Bericht beschreibt hauptsächlich das Grossprojekt auf der Schweizer Seite des Rheins.

Die Projektgutheissung des Regierungsrates des Kantons Aargau vom 13. Oktober 1999 beinhaltet rund 100 Projektauflagen. Diese resultieren vor allem aus dem Umweltverträglichkeitsbericht sowie aus Einspracheverhandlungen. Viele der Auflagen sind im Bauprojekt enthalten, andere sind als Teilprojekte definiert und einige Auflagen mussten während der Bauausführung laufend überwacht werden.

Die Koordination und die Einhaltung dieser Auflagen waren ein wichtiger Bestandteil des Projektumfanges auf beiden Seiten des Rheins und umfasste die Bereiche Natur und Landschaft, Raumplanung/Siedlung/Erholung, Bodenschutz, Lärm, Luft, Gewässerschutz, Fischerei, Boden, Altlasten, Archäologie, Wald und Landwirtschaft.



Modell-Ansicht von Süden.



Modell Kunstbauten Westanschlüsse.

Die Querspange A3/A98 auf der Schweizer Seite

Die Querspange A3/A98 besteht aus einer durchgehenden Fahrspur pro Richtung, wobei zusätzliche Verflechtungsspuren hinzukommen. Die Verknüpfung mit der A3 erfolgt in beiden Richtungen über einspurige Rampen mit Fahrspur und Pannenstreifen. Das Trassee unterquert die SBB-Bahnlinie und die Kantonsstrasse K292 und führt über die neue Rheinbrücke zur deutschen Querspange A861, die sich mit der A98 verbindet.

Auf der Schweizer Seite waren für die Linienführung der Querspange umfangreiche Terrainanpassungen und Kunstbauten notwendig. Diese Arbeiten umfassten:

- eine Personenunterführung zum Augarten unter der K292;
- die Unterführung des Radweges;
- die Erhöhung der K292 über die Linienführung der Querspange und die Zollanlage;
- die gestreckte Linienführung der K292 und die neue Überbrückung der SBB westlich der Querspange;
- die Unterquerung der zweigleisigen SBB-Geleise;
- die Überführung der Rampe Basel-Deutschland mittels eines 254 m langen Viaduktes über die A3, die Ausfahrt

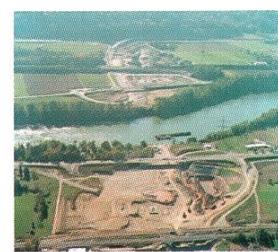
Deutschland-Zürich und die Zufahrt Zürich-Deutschland; die Unterführung Ausfahrt Deutschland-Zürich, die besonders durch die geologische Gegebenheit geprägt ist: Es ist ein überdecktes Rahmenbauwerk, das bergseitig gegen Druck teilweise mit einer Bohrpfahlwand verstärkt ist.

Auf der Schweizer Seite passiert der einreisende Verkehr die Gemeinschaftszollanlage, der ausreisende Verkehr wird auf der deutschen Seite abgefertigt.

Die Kantonsstrasse wurde im Raum Weiherfeld um bis zu 3,5 m angehoben und ermöglicht daher auch eine zweite Unterquerung für den Zollbetrieb. Die Verknüpfung mit der K292 erfolgt mittels zweier Kreisel. Beim Kreisel West wird der von Kaiseraugst kommende Verkehr bevorzugt mittels einer separaten Rechtsabbiegespur in Richtung Autobahn geführt. Der Anschluss von der Kantonsstrasse K292 erfolgt für den auf die A3 fahrenden Verkehr über den westlichen Kreisel, der von der A3 ankommende Verkehr auf die K292 und der in Richtung Deutschland fahrende Verkehr wird über den Kreisel Ost geleitet.



Die Baustelle im März 2002.



Die Baustelle im Oktober 2003.



Die Baustelle im Mai 2005.

Fahrzeugmanagement beim Zollübergang Rheinfelden/Warmbach

Mit der Eröffnung von Rheinfelden-West am 25. November 2004 hat sich die Stausituation auf der Kantonsstrasse K292 vermindert und ist heute nur noch selten anzutreffen. Gleichzeitig sind aber die Befürchtungen eines Ausweichverkehrs – insbesondere der von LKWs – wahr geworden.

Mit der Inbetriebnahme der Grenzzollanlage Rheinfelden/Warmbach hat sich die Verkehrsverlagerung bereits gezeigt. Aufgrund von Expertenberichten werden nach heutigem Wissen im Jahre 2010 (bei identischer Konjunkturlage) täglich rund 3000 LKW in Basel/Weil (heute sind es deren rund 4000) und in Rheinfelden/Warmbach rund 1500 LKWs abgefertigt. Die heutigen Zollabfertigungsanlagen, die vorhandenen Fahrstreifen, Parkplätze und Stauräume eingeschlossen, sind soweit ausgelegt, dass diese prognostizierte Belastung in der Regel keine größeren Rückstaus verursachen kann. Rückstausituationen las-





sen sich aber nicht immer vermeiden. Um daher die Blockierung der Fahrspur durch LKWs zu vermeiden, sind Lenk- und Steuerungsgrundsätze definiert, die im Konzept und der Wirkung einem modernen Verkehrsmanagementsystem entsprechen.

Der Grenzverkehr von Süd nach Nord wird durch die Abfertigungskapazität auf der deutschen Seite begrenzt, in der Nord-Süd-Richtung ist dies umgekehrt. Das bedeutet konkret, dass die Bewirtschaftung der Park- und Stauplätze auf der deutschen Seite durch den Verkehrsstrom aus der Schweiz, und die Bewirtschaftung der Park- und Stauräume in der Schweiz durch die Zuflusssteuerung aus Deutschland zu regeln sind. Im Verlauf der Planungsarbeiten für die Querspange wurde die Problematik der Bildung von LKW-Staus bei der Abfertigung lange nicht erkannt. Erst im Jahre 1995 wurde auf der deutschen Seite beschlossen, dieses Problem über ein zeitgemäßes Verkehrsleitsystem VLS zu lösen: Auf der Schweizer Seite begannen die ersten Überlegungen zu einem VLS im April 2003 und die Realisierung begann nach dem entsprechenden Beschluss von 2004. Modernste Erfassungsgeräte detektieren ein- und ausfahrende LKWs im Zollbereich. Kurz bevor alle Parkräume in Zollbereich belegt sind, muss die Zufahrt zur Grenze für den Lastwagenverkehr untersagt werden. Auf der deutschen Seite werden die LKWs auf der äussersten rechten Fahrbahn der dreistreifigen Autobahn angehalten. Die A98 hat zwischen der Verzweigung der A5 und Warmbach mehrere solcher Stauräume zur Verfügung. Für den Süd-Nord-Verkehr stehen auf Schweizer Seite solche Stauräume nicht zur Verfügung. Bei vollbesetzten Parkräumen bei der deutschen Zollabfertigung werden die Rheinbrücke für LKWs aus der Schweiz gesperrt und die Lastwagenfahrer aufgefordert, die Benützung eines anderen Zollüberganges vorzusehen.

Das Zollgebäude auf der Schweizer Seite

Die gemeinsame Zollabfertigung für den in der Schweiz ankommenden Verkehr hat nicht nur eine funktionale Aufgabe, sie ist auch das Aushängeschild für die Schweiz. Der Anlageteil der Abfertigung für die Einreisenden ist

Bild Doppelseite:
Flugaufnahme
Querspange
A3/A98 Juni 2006.

demnach auch gleichzeitig das eigentliche Tor, das für den Eingang in die Schweiz durchfahren werden muss.

Der Zollhof für die Einfuhrabfertigung folgt gestalterisch dem gleichen Konzept wie der Reisendenverkehr. Mit dem bewussten Verzicht auf jeglichen Luxus wird dem rein funktionalen Aspekt der Gebäude Rechnung getragen.

Die Rheinfelder Brücke

Die neue Rheinfelder Brücke, die sich auf 2 Pfeilern elegant über den Rhein schwingt, ist das Kernstück der Querspanne A3/A98. Für den Schiffsverkehr ist eine Öffnung von 90 m Breite bei einer Höhe von 7,5 m zwischen den beiden Pfeilern berücksichtigt. Der Spatenstich auf der deutschen Rheinseite erfolgte am 6. Oktober 2003. Das Bauwerk wurde als dreifeldrige (drei Brückenfelder von 56 m, 101 m und 54 m) Spannbetonbrücke mit der Freivorbau-technik erstellt. Die gesamte Projekt- und Bauleitung lag beim Querspannen-Partner Deutschland.

Der Brückenquerschnitt besteht aus zwei separaten Hohlkastenprofilen mit unterschiedlichen Querschnittshöhen zwischen 2,6 m (Brückenenden und Rheinmitte) und 5,0 m (über den beiden Pfeilern) Höhe. Der zwischen Juni 2004 bis August 2005 gebaute, 211 m lange Brückenoberbau wurde durch total 80 Freibauetappen realisiert.

Die Widerlager auf beiden Rheinufern sind auf Grossbohrpfählen im anstehenden Sandsteinfels aufgelagert, die beiden Pfeiler im Rheinbett wurden während der Bauzeit im Schutz von Spundwandkästen flach in den felsigen Schichten fundiert.

Die Hohlkästen sind innen begehbar, enthalten Leitungen für Datenübertragung und die grenzüberschreitende Wasserversorgung.

Neben den Fahrspuren für den motorisierten Verkehr verfügt die neue Brücke auf der Ostseite über den im 12-Punkte-Forderungskatalog gewünschten Geh- und Radweg. Dieser wurde vollumfänglich durch die beiden Städte Rheinfelden finanziert.



Spatenstich zum Brückenbau vom 6. Oktober 2003.



Brückenbaustelle Februar 2004.



Brückenvorbau über dem Rhein 2005.

Die Teileröffnung Rheinfelden-West

Die Forderung des 12-Punkte-Forderungskataloges einer-

seits und die bekannten Verzögerungen im Bau der neuen Brücke auf der deutschen Seite infolge dem notwendigen Bau einer zweiten Tunnelröhre «Nollingerberg» und der damit verbundenen schleppenden Bewilligung der dazu notwendigen Gelder, der geologischen und klimatischen Einflüsse andererseits führten zu einer vorgezogenen Eröffnung von «Rheinfelden-West».

Am 25. November 2004 wurde das Teilprojekt «Rheinfelden-West» eröffnet und dem Verkehr – mit Ausnahme der Zu- und Wegfahrten Deutschland – auf Schweizer Seite übergeben. Sofort wurde die Durchfahrt Rheinfelden/Schweiz deutlich entlastet und die vorher bekannten Staus auf der Zürcher-, Kaiser- und Baslerstrasse und am Übergang nach Deutschland über die alte Brücke gehörten der Vergangenheit an.

Eröffnung «Rheinfelden-West» vom 25. November 2004.



Und die «alte» Brücke?

Nach dem Abkommen vom 29. Januar 2003 wird die bisherige Rheinbrücke unwiderruflich für den motorisierten Individualverkehr geschlossen. Im gleichen Abkommen wird auf die Vereinbarung vom 24. Juni 1999 hingewiesen, die zwischen dem Regierungsrat des Kantons Aargau, den beiden Städten Rheinfelden, dem Gewerbe und dem VCS-Schweiz/VCS-Aargau stipuliert wurde. Darin enthalten ist unter anderem, dass in beiden Städten die mit der Schließung verbundenen, flankierenden Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Stadtzentren zu ergreifen sind.

Auf der Schweizer Seite hat der Gemeinderat Ende 2002 diese Planung an ein Ad-hoc-Projektteam Rheinfelden PLUS unter Leitung von Grossrätin Ursula Brun Klemm delegiert. Am 17. November 2003 wurde das aus dieser Projektbearbeitung resultierende Planungskonzept «Die Stadt Rheinfelden vor und nach der Eröffnung der Querspange A3/A98» dem Gemeinderat Rheinfelden zur weiteren Bearbeitung übergeben. Ende November 2003 erfolgte die Information dieser Resultate anlässlich einer öffentlichen Veranstaltung an die Einwohner in der Schweiz, und im April 2004 an den Gemeinderat der Stadt Rheinfelden/Baden. Auf Basis von Sekundär-Recherchen und Befragungen hat RheinfeldenPLUS für die folgenden Bereiche

Lösungsansätze und Sofortmassnahmen vorgeschlagen:

Verkehrsmisere

Flankierende Massnahmen

Inseli und Rheinbrücke

Parkplätze

Image und Erscheinungsbild der Stadt Rheinfelden

Zusammenbringen der Quartiere

Beleuchtung und Licht

Einkaufen in der Altstadt

Rahmenbedingungen Behörde und Verwaltung

Rahmenbedingungen Information/Kommunikation

Rahmenbedingungen Tourismus

Im Laufe dieser Bearbeitung konnte festgestellt werden, dass zumindest auf der Schweizer Seite die ehemalig skeptisch-negative Reaktion gegenüber der beschlossenen Brückenschliessung, mit ganz wenigen Ausnahmen, in eine positive Meinung umschlug und dass die kommende Schliessung der «alten» Rheinbrücke nicht nur durch Einwohner, sondern auch durch Handel und Gewerbe vor allem als grosse Chance beurteilt wird.

Quellen

- Rheinfelder Neujahrsblätter 1988
- Dokumentation Rapp Infra AG, Möhlin
- Dokumentation Baudepartement des Kantons Aargau, Zubringer N3/A98 mit Gemeinschaftszollanlage
- Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über Bau und Erhaltung einer Autobahnbrücke über den Rhein zwischen Rheinfelden (Aargau) und Rheinfelden (Baden-Württemberg)
- Protokoll des Regierungsrates des Kantons Aargau 1999-001916
- Dokumentation 2006 Autobahn A98/861Querspange-Autobahn A3
- Doku Brückenweb-Deutschland 2003 und 2006
- Doku Baukader Schweiz 2006-09-29

Fotografien:

- Dokumentation Rapp Infra AG, Möhlin: Bilder 1, 3, 4 - 8, 12, 13, 15 – 20
- Beat Zimmermann, Rheinfelden: Bilder 2, 9 – 11, 14

Dank

Der Autor dankt ganz besonders

- der Firma Rapp Infra AG, Herrn René Stadler, dipl. Bauing. ETH/SIA, Möhlin, für die grosszügige Unterstützung und die technischen Unterlagen,
- Beat Zimmermann, dipl. Fotograf, Rheinfelden, für die Nutzung der Fotografien.