



baregg.ch

DAS STAUMANAGEMENT RUND UM DEN BAREGG

STRATEGIEN UND MASSNAHMEN DES KANTONS AARGAU

Im Jahr 2000 passierten an einem durchschnittlichen Werktag knapp 100 000 Fahrzeuge den Flaschenhals Bareggtunnel. Die Staubelastung wächst von Jahr zu Jahr. Die Verantwortlichen des Kantons Aargau haben 1998 damit begonnen, ein Staumanagement zu etablieren, welches den Verkehr auf dem Nationalstrassenabschnitt gezielt beeinflusst und Bewegung in die Köpfe bringt.

Wir stellen ausgewählte Projekte vor.



STAUMANAGEMENT ALS PROGRAMM

Staumanagement ist ein Begriff aus neuerer Zeit. Er umfasst nicht nur Strassenbau, Verkehrstechnik, Verkehrspolitik oder Verkehrspsychologie, sondern auch Hoffnungen und Fragen, beispielsweise der Stau-geplagten am Baregg, der interessier-

ten Bürgerinnen und Bürger, aber auch der Verkehrsfachleute. Einige Fragen dürften auf den folgenden Seiten beantwortet werden, gleichzeitig können Hoffnungen auf ihre Berechtigung hin geprüft werden.

Mit der vorliegenden «Programmübersicht» will die Abteilung Verkehr des aargauischen Baudepartements einen aktuellen Einblick in die Aktivitäten am Baregg geben. Seit Jahren kommt ein breites Spektrum von Massnahmen zum Einsatz, darunter sind auch immer wieder unkonventionelle Massnahmen. Bei der Durchsicht der Zeitung wird klar: Für Stau-management gibt es keine Patentrezepte. Stau-management heisst vielmehr, auf die sich laufend verändernden Verkehrs- und Bauzustände geschickt zu reagieren, neue Erkenntnisse und Technologien zur Staureduktion zu nutzen, konsequente Informations- und Kommunikationsarbeit zu betreiben und hartnäckig auf eine zukunftstaugliche Mobilität hinzuwirken.

Wenn Fragen auftauchen zu unserem Programm «Engpass Baregg – gemeinsam gegen den Stau», zögern Sie nicht, uns zu kontaktieren. Gerne beantworten wir Ihre Fragen oder leiten Ihre Anliegen an die zuständigen Stellen weiter.

Sie erreichen uns per E-Mail unter verkehr.aargau@dag.ch oder telefonisch unter 062 835 33 30.

Ich danke Ihnen für Ihr Interesse.

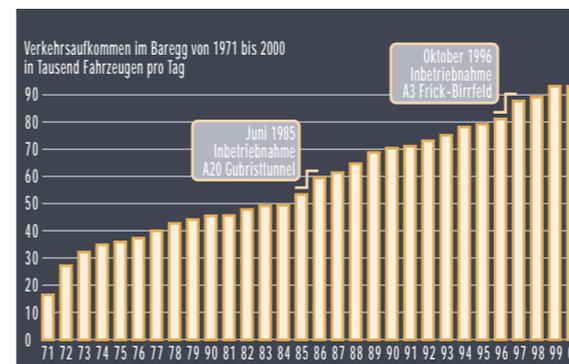
Peter G. Schütz
Stv. Leiter Abteilung Verkehr, Baudepartement

November 2001



DIE VERKEHRSENTWICKLUNG AM BAREGG

Der Verkehr am Baregg hat sich seit 1971 fast versechsfacht.



Die tägliche Verkehrsbelastung mit heute durchschnittlich 93 000 (an Spitzentagen bis zu 113 000) Fahrzeugen führt dazu, dass die Obergrenze für einen stabilen Verkehrsfluss morgens und abends fast täglich überschritten wird. In Fahrtrichtung Zürich zwingen sich in den morgendlichen Spitzenzeiten bis zu 4500 Fahrzeuge pro Stunde durch den Bareggtunnel – eine staufreie und sichere Fahrt ist aber nur für rund 3600 Fahrzeuge möglich. Die Folge: kilometerlange Staus, Unfälle, grösserer Ausstoss von Luftschadstoffen und enorme volkswirtschaftliche Kosten.

Im Jahr 2000 registrierten die automatischen Zähler erstmals in der 30-jährigen Erfassungsperiode eine leichte Abnahme der Verkehrsmengen im Bareggtunnel, hauptsächlich ausgelöst durch die baustellenbedingten Kapazitätsreduktionen.

Die Stautunden am Baregg werden in der Verkehrsleitzentrale der Polizei in einer Datenbank erfasst. Diese Staudatenbank erlaubt es, aktuelle Statistiken zur Staucharakteristik und -entwicklung vorzulegen. Änderungen sind so schnell erkennbar. Es zeigt sich, dass sich der Verkehr vor dem Bareggtunnel 1998 während 550 Stunden, 1999 bereits während 900 Stunden und im Jahr 2000 ganze 1250 Stunden lang staute.

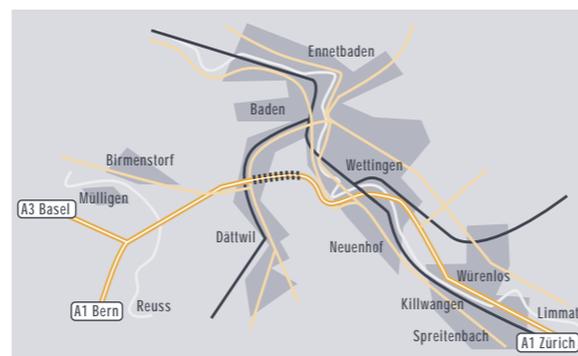
Auf dem gesamten schweizerischen Nationalstrassennetz hat sich der Verkehr im Jahr 2000 während insgesamt rund 7700 Stunden gestaut, der Engpass Baregg allein hat 15 Prozent dazu beigetragen.

Prognosen rechnen auf der A1 mit einer weiteren Verkehrszunahme von jährlich zirka 1,5 Prozent. Ohne Gegenmassnahmen nimmt die Staubelastung am Baregg erst Ende 2004 ab, wenn die gesamte erweiterte Anlage mit der dritten Tunnelröhre dem Verkehr übergeben wird und die Erneuerung der beiden bestehenden Röhren abgeschlossen ist.

Auch die Anzahl der im öffentlichen Verkehr beförderten Personen rund um den Bareggstrassentunnel steigt stetig an. Pro Werktag werden über die beiden Achsen Heitersberg und Badener Klus zirka 75 000 Personen mit der Bahn transportiert. Bezieht man die Postautos und die regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen mit ein, ergibt sich für den öffentlichen Verkehr ein Anteil von 40 bis 50 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen. Inzwischen stösst auch der öffentliche Verkehr während der Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenzen.

DER BAREGGTUNNEL

Im Raum Baden vereinigen sich die Nationalstrassen aus Richtung Bern und Basel und verzweigen sich nach wenigen Kilometern wieder in Richtung St. Gallen, Zürich und Zug/Luzern. Die Stadt Baden wird im 1,1 Kilometer langen Baregg-Autobahntunnel umfahren. Die Tunnelstrecke ist eine zentrale Stelle im Schweizer Nationalstrassennetz und führt gleichzeitig den Regionalverkehr im Raum Baden/Wettingen an der Stadt Baden vorbei. Rund zwei Drittel aller Fahrten durch den Baregg haben ihren Ausgangspunkt und/oder ihr Ziel im Kanton Aargau.

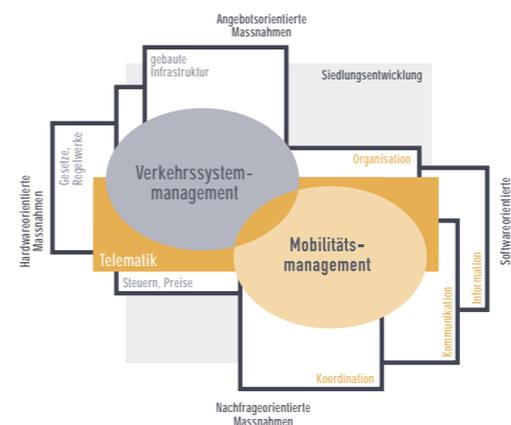


Der Bareggtunnel bildet auf der sechsspürigen Nationalstrasse A1 zwischen dem Birrfeld und Zürich mit seinen vier Spuren einen Flaschenhals.

DIE ZWEI STAUMANAGEMENT-STRATEGIEN

Der Kanton Aargau versteht Stau-management als langfristige Mobilitätsbewältigung und nicht als kurzfristiges Krisenmanagement. Seine Aktivitäten bündelt er im Programm «Engpass Baregg – gemeinsam gegen den Stau». Er ist der Überzeugung, dass nicht einzelne Massnahmen, sondern das Zusammenspiel verschiedenster Massnahmen die bestmögliche Wirkung bringen. Die vom Engpass Betroffenen werden durch den Kanton Aargau laufend gezielt informiert und angesprochen, gleichzeitig erhalten sie die Möglichkeit, Lob, Ärger und Verbesserungsvorschläge einzubringen.

Das Stau-management beruht auf zwei sich ergänzenden Strategien:



Verkehrssystemmanagement

Das Verkehrssystemmanagement setzt auf Verbesserungen bei Infrastrukturen und Angeboten des individuellen und des öffentlichen Verkehrs. Daneben wird regelnd und steuernd auf den Verkehrsfluss eingewirkt, um die bestehenden Kapazitäten besser zu nutzen.

Mobilitätsmanagement

Beim Mobilitätsmanagement wird versucht, die Verkehrsmittelwahl vor Antritt der Fahrt zu beeinflussen. Neben professioneller Information und Kommunikation ist es wichtig, für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gut organisierte und aufeinander abgestimmte Transportdienstleistungen bereitzustellen.

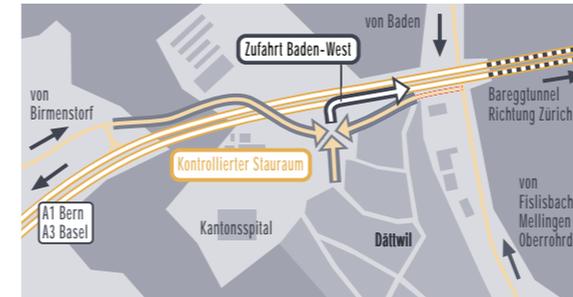
Das engagierte Stau-management hat beim Engpass Baregg die negativen Auswirkungen der Verkehrsüberlastung in Grenzen gehalten. Die zusätzlichen, teilweise massiven Verkehrsbehinderungen wegen der Bauarbeiten im Raum Baregg führten bisher zu keinen massiven Polemiken. Wer heute in den Bareggstau fährt, tut dies in der Regel wissentlich und ist sich der Folgen bewusst – für die politische und verkehrsplannerische Arbeit eine äusserst positive Situation.



PROJEKTE AUS DEM VERKEHRSSYSTEM-MANAGEMENT

BEWIRTSCHAFTUNG AUTOBAHNANSCHLUSS BADEN-WEST UND HOV

An der Einfahrtsrampe Baden-West drängt sich jeden Morgen zusätzlicher Verkehr auf die A1 Richtung Zürich. Dabei ist die Autobahn während der morgendlichen Spitzenstunden bereits vor der Einfahrtsrampe bis an die Kapazitätsgrenze belastet. Seit Juni 2000 wird der zufließende Verkehr mit einer Lichtsignalanlage auf den A1-Verkehr abgestimmt. Zeigen sich auf der Autobahn Stauanzeichen, wird der Verkehr auf der Kantonsstrasse kurzzeitig zurückgehalten.



Die Rampenbewirtschaftung wirkt wie folgt:

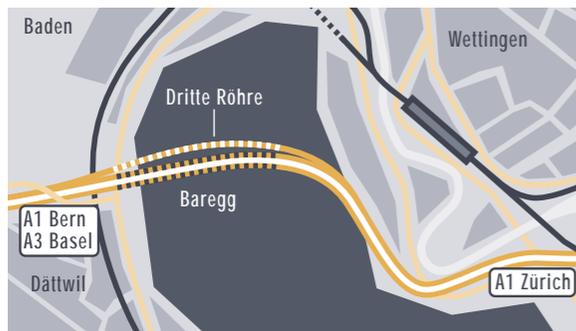
- Der Verkehrsablauf auf der A1 ist während der Morgenspitzen deutlich besser geworden.
- Ein Teil des Ausweichverkehrs konnte auf die Autobahn zurückgeholt werden.
- Die mittlere Staulänge ist um 3,5 Kilometer oder 50% gesunken.
- Der mittlere Zeitverlust ist um 7 Minuten oder um 65% gesunken.
- Der Zeitverlust auf den zuführenden Kantonsstrassen hat um 5 bis maximal 15 Minuten zugenommen.
- Die Zeitverluste in Richtung Zürich haben bei der Gesamtbetrachtung aller Betroffenen um 240 000 Personenstunden pro Jahr abgenommen.

Untersucht hat das Baudepartement auch die Einführung einer separaten Spur auf der A1, welche nur für HOV-Fahrzeuge (High Occupancy Vehicles, in diesem Fall Fahrzeuge mit mehr als zwei Insassen) geöffnet wird. Sie hätte für die Zeit bis zur Eröffnung der dritten Tunnelröhre deutlich grössere Staulängen und höhere Gesamtzeitverluste ergeben.

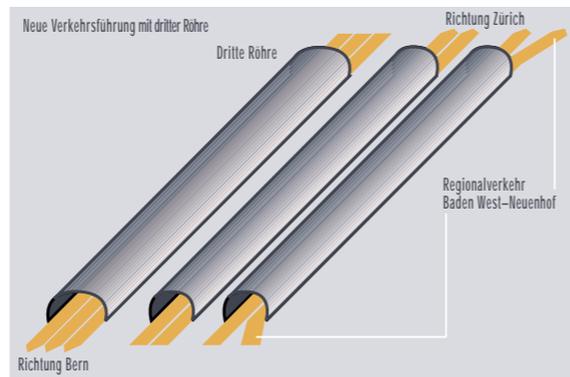
Offen ist, ob ein HOV-Versuch auf dem autobahnnahe Kantonsstrassennetz Richtung Baden durchgeführt werden kann. Für besser besetzte Fahrzeuge dürften sich hier deutliche Fahrzeitgewinne ergeben und es könnte ein starker Anreiz zur Bildung von Fahrgemeinschaften gesetzt werden.

DIE DRITTE TUNNELRÖHRE

Die dritte Tunnelröhre bildet das Kernstück der Kapazitätserweiterung am Baregg. Die Baukosten liegen bei rund 265 Millionen Franken. Darin enthalten sind auch die Arbeiten auf den an den Tunnel anschliessenden offenen Strecken. Nach der auf Ende 2004 geplanten Eröffnung werden der tägliche Stau vor dem Bareggtunnel verschwinden, die Unfallzahlen abnehmen und die Regionen Baden/Wettingen und Mutschellen vom ausweichenden Verkehr entlastet.



Die dritte Röhre liegt nördlich der bestehenden Röhren.



Die dritte Röhre wird nach der Eröffnung dreispurig befahrbar und im Normalfall Richtung Bern betrieben. Die beiden bestehenden Röhren übernehmen den Verkehr in Richtung Zürich.

Neben der dritten Tunnelröhre werden die offenen Strecken vor und nach dem Bareggtunnel zwischen Reuss und Limmat erweitert. Hinzu kommen verschiedene Kunstbauten wie Brücken und Unterführungen sowie eine Überdeckung der Autobahn im Raum Neuenhof. Zeitlich parallel läuft die sicherheitstechnische Erneuerung der beiden bestehenden Röhren und die Erstellung eines neuen Werkleitungsstollens.

LÄRMSCHUTZ-ÜBERDECKUNG DER AUTOBAHN BEI NEUENHOF

Bei Neuenhof durchquert die A1 ein dicht bewohntes Siedlungsgebiet. Das hohe Verkehrsaufkommen und die damit verbundene Lärmbelastung erfordert Schutzmassnahmen für die Bevölkerung. Da die A1 hier in Tieflage verläuft, kann sie überdeckt werden, und zwar vollständig zwischen der Kantonsstrasse und der SBB-Linie und teilweise zwischen der Kantonsstrasse und der Einfahrt Richtung Zürich. An anderen Stellen entstehen Lärmschutzwände, und an besonders exponierten Gebäuden werden Lärmschutzfenster eingebaut. Bis April 2003 sollen die Lärmschutzarbeiten im Raum Neuenhof abgeschlossen sein.

Seit Juli 2001 wird der Verkehr auf der A1 bei den Baustellen rund um Neuenhof temporär auf eine der beiden Autobahnhälften zusammengedrängt. Die einzelnen Fahrstreifen mussten auf zweieinhalb bzw. drei Meter Breite reduziert werden. Dies führt – vor allem in Fahrtrichtung Zürich – zu einer Häufung von Unfällen und zu einer massiven Stauzunahme. Verbesserungen bringen sollen eine Zuflussdosierung beim Anschluss Neuenhof (analog zu Baden-West) und Änderungen bei den Markierungen und Signalisationen. Geprüft wird auch eine verkehrsabhängige Stauwarnung im Zufluss zum kritischen Baustellenbereich.



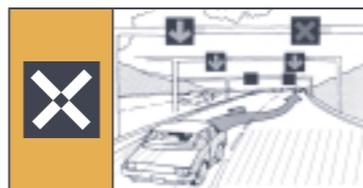
SYSTEMATISCHE VERKEHRSBEEINFLUSSUNG

Neben den Strassenausbauten und der Rampenbewirtschaftung wird im staugefährdeten Bereich der A1 und der A3 schrittweise ein neues Verkehrsbeeinflussungssystem realisiert. Das System wird mit der Eröffnung der dritten Tunnelröhre vollständig in Betrieb sein. Es erlaubt, beispielsweise bei einer Fahrzeugpanne, nach einem Unfall oder während Unterhaltsarbeiten eine Tunnelröhre zu sperren und den Verkehr rechtzeitig in eine andere Röhre umzuleiten.

Das Verkehrsbeeinflussungssystem besteht aus einem zentralen Rechner in der Verkehrsleitzentrale Lenzhard sowie Kameras und Induktionsschleifen, welche aussergewöhnliche Zustände auf der Strasse erfassen und an den Rechner weiterleiten. Die eingehenden Informationen werden durch die Verkehrspolizei geprüft. Diese kann die Lichtsignale für einzelne Fahrstreifen, Gefahren- und Geschwindigkeitssignale sowie Unterflurleuchten auf der Autobahn in Betrieb setzen und steuern, meist ohne dass Personen vor Ort sein müssen.

Die Neuerung bringt:

- Hohe Verkehrssicherheit für Autofahrende, Polizei und Unterhaltsdienst
- Frühzeitiges Erfassen von kritischen Verkehrszuständen
- Zweckmässige und schnelle Reaktionsmöglichkeiten beim Auftreten eines Störfalles
- Einfaches Ändern der Verkehrsführung
- Reduzierter Personalaufwand für Signalisationsänderungen vor Ort
- Direkte Information und Warnung der Fahrzeuglenkenden unterwegs
- Reduktion von Staulänge und Staudauer bei Unfällen.



PROJEKTE AUS DEM MOBILITÄTS-MANAGEMENT



STAUWARNANLAGEN

Sowohl östlich wie westlich des Baregg隧nels existiert bereits eine Stauwarnanlage. Jede Stauwarnanlage besteht aus einer Reihe von Geschwindigkeits- und Gefahrensignalen. Diese werden von der Verkehrsleitzentrale Lenzhard gesteuert und überwacht. Die aufleuchtenden Signalbilder führen zur frühzeitigen Geschwindigkeitsreduktion, wodurch sich die Gefahr von Auffahrunfällen wesentlich vermindert.

Die bestehenden Stauwarnanlagen werden in das im Aufbau begriffene Verkehrsbeeinflussungssystem integriert.

ANGEBOTSERWEITERUNGEN AUCH BEI DEN SBB

Bereits 1998 haben die SBB ihre Anti-Stau-Züge lanciert. Mit Botschaften wie «Stell dir vor, es ist Stau, und keiner geht hin» und «Mit 140 km/h am Baregg vorbei» haben sie auf die attraktive Bahnalternative aufmerksam gemacht.

Über die Züge und ihre Fahrpläne hat auch das Baudepartement des Kantons Aargau 1998 in seiner ersten Anti-Stau-Zeitung prominent informiert. Die enge Zusammenarbeit mit der Polizei führte dazu, dass die Zeitung auch an ausgewählten Autobahneinfahrten direkt durch das Personal des Nationalstrassenunterhalts an die Fahrzeuglenkerinnen und -lenker verteilt werden konnte.

Zusätzlich haben die SBB 1999 den neuen «Flug-Zug» eingeführt. Seither haben die Regionen Brugg und Baden eine schnelle und umsteigefreie Verbindung zum Flughafen Zürich. Der Flug-Zug hat heute seinen festen Platz im Fahrplan. Die vorläufig letzte Neuerung sind die Mitte 2001 eingeführten Sprinter-Züge, welche in den Spitzenzeiten Aarau und Lenzburg mit der Stadt Zürich verbinden. Sie ersetzen die Anti-Stau-Züge.

Unter www.baregg.ch finden sich praktische Hinweise über Änderungen im Zugsangebot, wo Park+Rail-Plätze zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr einladen oder welche Abonnementkosten bei der Bahnnutzung entstehen.

INNOVATIV, HUMORVOLL, PROFESSIONELL

Informationstafeln am Baregg mit Mobilitätsbotschaften an die «Staufahrenden» regen zum Nachdenken an:

- Pendeln ja – aber stauen?
- Wo viele herumstehen, kann nicht viel laufen.
- Die einen brauchen das Auto. Die anderen fahren besser ohne.
- Nervt Sie der vor Ihnen – wechseln Sie das Abteil.
- Bareggstau: Man muss ja nicht überall dabei sein.

Die durch die Botschaften erreichte Präsenz von Informationen über mögliche Stauvermeidungsstrategien trägt dazu bei, dass diejenigen Staufahrenden, deren Belastbarkeitsgrenze erreicht oder überschritten ist, gezielt und ohne grosse Reibungsverluste auf Alternativen zu eigenen Autofahrt in den Stauzeiten wechseln können.

Die Botschaften werden periodisch ausgewechselt, zudem findet sich auf jeder Tafel der Hinweis auf www.baregg.ch. Dort sind jeweils vertiefende Informationen zu finden.

Die Begleituntersuchungen zum Staumanagement zeigen, dass die Mobilitätsbotschaften entlang der A1 sehr gut beachtet werden. Auch die Verkehrspolizei setzt deshalb im Baustellenbereich neben den regelmässigen Geschwindigkeitskontrollen auf die Wirkung von Informationstafeln: Die Zahl der gemessenen Geschwindigkeitsüberschreitungen und der deshalb entzogenen Führerausweise wird angezeigt. Die Information wird von den Autofahrenden stark wahrgenommen – und die signalisierte Höchstgeschwindigkeit besser eingehalten.



DER STAUPLANER

Das Mobilitätsverhalten ist stark von Gewohnheiten geprägt. Die Wahl des Verkehrsmittels, die tägliche Abfahrtszeit zu Hause oder am Arbeitsort werden zur Routine.

Der speziell für den Baregg entwickelte Stauplaner bietet die Möglichkeit, den gewohnten Fahrzeitpunkt auf einen Blick zu überprüfen und eine neue, staufreie Gewohnheit ins Auge zu fassen.



Die Stauuhren zeigen, wann sich am Baregg der Verkehr staut. Die orangenen Zeiten bedeuten hohe Staugefahr, die blauen weisen auf eine mässige Staugefahr hin. Der Stauplaner ist zusammen mit den Informationstafeln entlang der A1 und den Webcams auf www.baregg.ch die am intensivsten genutzte Informationsquelle. Damit sich Gewohnheiten bilden können, wird er etwa halbjährlich aktualisiert.

STARKE KOOPERATIONEN

Um den Verkehr und die Verkehrsteilnehmenden zu beeinflussen, muss eine kantonale Verwaltung zwingend starke Partner gewinnen. Beim Engpass Baregg wird immer wieder die Zusammenarbeit mit Unternehmen in den Kantonen Aargau und Zürich gesucht, denn sie bilden häufige Ziel- und Quellorte in den morgendlichen und abendlichen Spitzenverkehrszeiten.

Das Baudepartement des Kantons Aargau hat auch mit bedeutenden Mobilitätspartnern zusammengespant und gemeinsam mit ihnen die Bareggfahrenden angesprochen:

1. Verkehren Sie öffentlich.



Der Tarifverbund Aargau (TVAG), der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und die SBB offerieren Ihnen mit ihrem umfangreichen Angebot stau- und stressfreie Fahrten. Zudem finden Sie an diversen Bahnhöfen Park+Rail-Plätze, wo Sie Ihr Fahrzeug abstellen können.

Mit den Sprinter-Zügen – den ehemaligen Anti-Stau-Zügen – und den «Flug-Zügen» konnte das Angebot im Rahmen des Staumanagements während der Spitzenzeiten am Baregg gezielt verstärkt werden. Auf diesen Angeboten konnte in den Spitzenzeiten eine sehr gute und in den übrigen Zeiten eine zufrieden stellende Auslastung erreicht werden. Neues zum öffentlichen Verkehr im Kanton Aargau finden Sie unter: www.einsteigen.ch.

2. Kombinieren geht über Studieren.



Entspannen Sie sich im Zug, und nutzen Sie dies- und jenseits des Bareggstaus das für Sie reservierte Auto. Mobility CarSharing stellt heute in der Schweiz an rund 900 Standorten über 1700 Autos zur Verfügung. Diese können rund um die Uhr reserviert und abgeholt werden. Besonders günstig fährt, wer ein Halbtax-, ein Generalabonnement, ein A-Welle-Extra-Abo oder eine ZVV-Regenbogenkarte hat. Immer mehr Firmen profitieren auch vom Business CarSharing: www.mobility.ch.

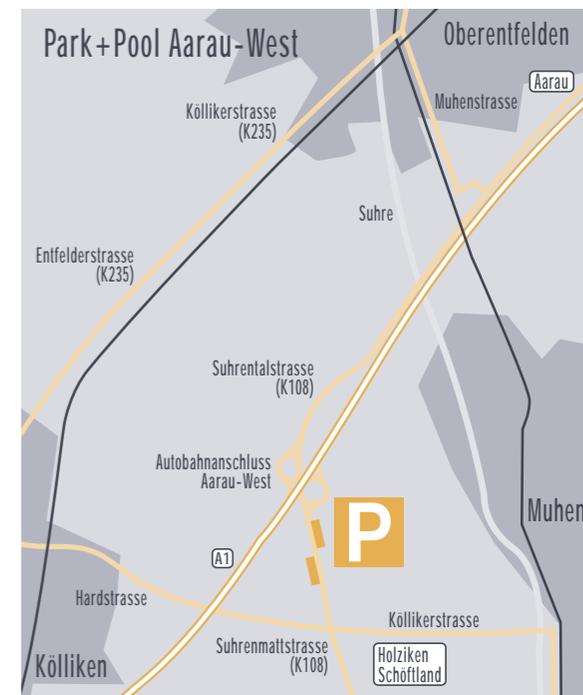
Die Anzahl der angebotenen Standorte, der Fahrzeuge und der Fahrten ist in den letzten Jahren stetig gestiegen. Seit kurzem bieten die SBB unter dem Namen RailLink ebenfalls ein CarSharing-Angebot an: www.sbb.ch/railink.

3. Fahren Sie mit oder lassen Sie mitfahren.



click, call + pool.

Wenn sich in jedem siebten Auto Bareggfahrende zusammuntun, also mindestens eine zweite Person mitfährt, entsteht am Baregg kein Stau. Nehmen Sie deshalb Ihre Arbeitskolleginnen und -kollegen mit oder steigen Sie bei jemandem zu. Auf den günstig gelegenen Park+Pool-Plätzen können Sie Ihr Auto stehen lassen. Das Angebot von click, call+pool unter www.carpooling.com hilft, Fahrgemeinschaften zu bilden.



Pläne mit den Park+Pool-Plätzen (hier das Beispiel Aarau-West) zeigen auf, wo einfaches Umsteigen für Fahrgemeinschaften möglich ist.



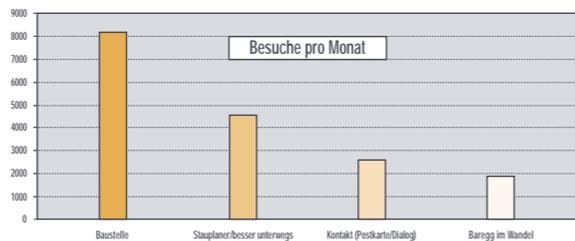
TUNNEL-BENÜTZUNGSKOSTEN?

Angesichts der grossen Aufwendungen, die am Baregg für die Beseitigung des Engpasses geleistet werden, stellt sich die Frage nach den Kosten, die sich daraus für eine einzelne Fahrzeugdurchfahrt ergeben würden. Wäre die Fahrt durch den Tunnel diesen Preis wert?

Hätten Sie gewusst, dass für die einfache Fahrt zwischen Reuss und Limmat 1.60 Franken pro Fahrzeug zu entrichten wären, wollte man im marktwirtschaftlichen Sinne sämtliche Kosten der Anlage abdecken? Eigentlich ein günstiger Preis im Vergleich mit anderen Tunnelstrecken in Europa, wo sehr viel höhere Benützungsgebühren tatsächlich zu entrichten sind. Für die Berufspendelnden, die werktäglich zweimal durch den Bareggtunnel fahren, ergäben sich Zusatzbelastungen von mehreren hundert Franken pro Jahr. Sie werden einwenden, die Autofahrerinnen und Autofahrer bezahlen ja die verursachten Kosten mit dem Benzin und der kantonalen Verkehrssteuer. Tun sie und er das wirklich?



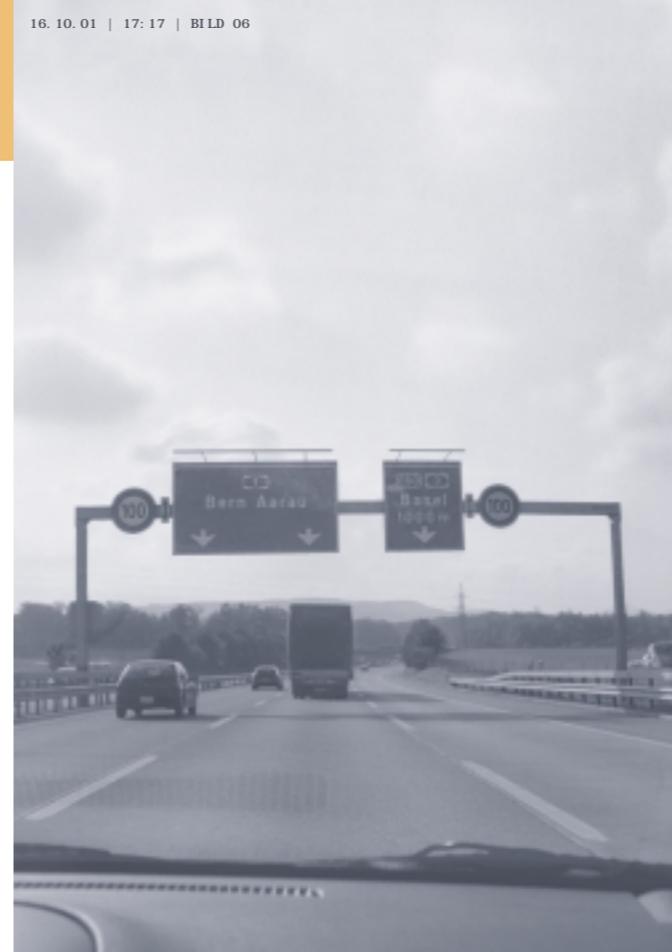
Für das Staumanagement am Baregg ist das Internet seit 1998 ein zentrales Informationsfenster. Die Website www.baregg.ch wird pro Woche durchschnittlich 4000-mal besucht. Der Spitzenwert lag während der STAUWEG!WOCHE bei über 8000 Zugriffen pro Woche. Aber auch bei Unfällen mit grossen Staufolgen gibt es bis zu 2000 Zugriffe pro Tag, denn die Webcams entlang der Autobahn zeigen jederzeit den aktuellen Verkehrsfluss. www.baregg.ch diente inzwischen als Vorbild für www.schoeneich.ch, www.rundumneu.ch, www.belchen.ch und andere.



Rund 330 000 mal werden die Webcams monatlich angeklickt. Die Grafik zeigt die Rangliste der übrigen Kapitel.

Unter www.baregg.ch können Sie sich jederzeit über den aktuellen Stand der Dinge kundig machen.

- Tipps, den Stau zu umgehen:
 - Stauplaner
 - Verkehrsmeldungen
 - Webcams
- Trends, den Stau zu vermeiden:
 - Park + Rail
 - Park + Pool (Fahrgemeinschaften)
 - Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs
- Informationen über das Bauvorhaben
- Tipps für Ihre Fahrsicherheit
- Möglichkeiten, mit dem Baudepartement in Kontakt zu treten



DER KANTON ALS VORBILD

Seit 1999 ist das Baudepartement des Kantons Aargau Mitglied von Mobility CarSharing. Im Rahmen des Business-CarSharing wurden einzelne Dienstfahrzeuge des Baudepartements durch CarSharing-Fahrzeuge ersetzt. Im Jahr 2000 erfolgten bereits rund 350 Dienstfahrten mit insgesamt knapp 35 000 Kilometern über CarSharing. Neu steht das Mobility-CarSharing-Angebot auch den Mitarbeitenden der übrigen kantonalen Verwaltung für Dienst- und Privatfahrten zur Verfügung.

Das Baudepartement des Kantons Aargau bietet zudem allen Mitarbeitenden den Zugang zur Carpooling-Mitfahrzentrale. Es hat die technische Weiterentwicklung von click, call + pool mit einem namhaften finanziellen Beitrag zusätzlich unterstützt.

Das Einnehmen einer Vorbildfunktion bildete für den Kanton Aargau eine wesentliche Legitimation, um von den angesprochenen Zielgruppen und potenziellen Partnern die angestrebten Beiträge zur Stau-reduktion am Baregg verlangen zu dürfen.

ZEIT- UND KOSTENWAHRHEIT

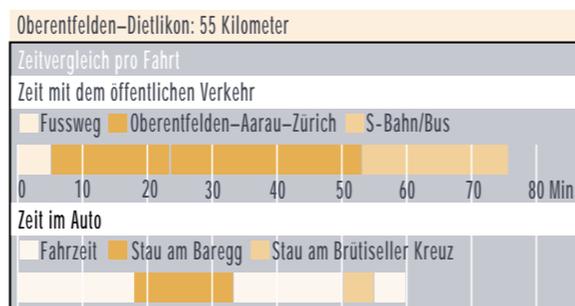
Autofahrende unterschätzen oft ihre eigene Reisezeit mit dem Auto. Gleichzeitig wird die Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln überschätzt. Ähnlich verhält es sich bei den Kosten. Als Folge wird das eigene Auto auch dann benutzt, wenn Alternativen zeitlich oder kostengünstiger sind. Im Rahmen des Staumanagements am Baregg wird versucht, die Leute dazu zu bringen, sich mit verschiedenen Aspekten der Verkehrsmittelwahl auseinander zu setzen.

Unser Beispiel:

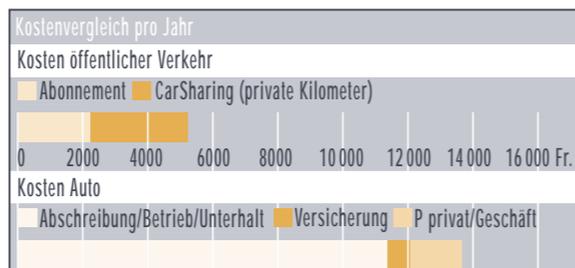
Herr und Frau Muster, beide 40 Jahre alt, heiraten und beziehen nach ihrem Single-Leben eine gemeinsame Wohnung in Oberentfelden, etwa fünf Kilometer südlich von Aarau. Sie arbeitet in Dietlikon mitten in der Dienstleistungsmetropole Zürich-Nord, er im Zürcher Quartier Seefeld an der Höschgasse. Beide sind bisher mit dem eigenen Auto zur Arbeit gefahren. Die beiden überlegen sich nun, wie sie ihre täglichen Arbeitswege neu bewältigen wollen, und beginnen zu recherchieren:

Die Details dazu und die Ergebnisse für Herrn Muster unter www.baregg.ch > «Besser unterwegs» > «Von Zeit und Geld»

Für Frau Muster präsentiert sich das Ergebnis wie folgt:



Trotz Stau ist Frau Muster mit dem Auto schneller am Arbeitsplatz.



Ein eigenes Auto kommt Frau Muster um einiges teurer zu stehen als die öffentlichen Verkehrsmittel.

DIE STAUWEG!WOCHE

1999 entschloss sich der Kanton Aargau zu einem Experiment, das auf ein enormes Medieninteresse stiess. Während der STAUWEG!WOCHE lief der Versuch, durch freiwillige und öffentlich erklärte Beiträge, so genannte Selbstverpflichtungen, den Stau am Baregg kurzfristig zum Verschwinden zu bringen.

Die angestrebte Verkehrsreduktion auf der Strasse konnte nur in Ansätzen erreicht werden, blieb doch – im Gegensatz zu neueren Beispielen am Belchentunnel (SO/BL) oder am Schöneichtunnel (Stadt Zürich) – die Strassenkapazität am Baregg unverändert verfügbar. Zudem stehen für den Bareggverkehr auf der A1 keine Alternativrouten zur Verfügung. Statt den in den Spitzenstunden erforderlichen 400 Stauvermeidungsbeiträgen kamen nur deren 100 zusammen – zu wenig, um eine bedeutende Staureduktion zu erreichen. Die während der STAUWEG!WOCHE durchgeführten Befragungen haben aber gezeigt, dass durch gezielte Überzeugungsarbeit durchaus ein Effekt auf der Strasse zu erzielen ist.

Das riesige Medieninteresse an der STAUWEG!WOCHE führte zu einer landesweiten, intensiven und differenzierten Information und Auseinandersetzung über die Gegebenheiten und die anstehenden Bauarbeiten (mit zusätzlichen Behinderungen) rund um den Engpass Baregg.

POLITISCHE KOORDINATION

Mobilitätskommission

Im Rahmen des Programms «Engpass Baregg – gemeinsam gegen den Stau» hat eine Kommission Mobilitätsbeeinflussung begonnen, sich mit der Mobilitätsgestaltung im Kanton Aargau zu befassen. Die Kommission erarbeitet Vorschläge und wird zu bestehenden Projekten angehört. Wirkungsbereich ist der ganze Kanton Aargau. Die Mobilitätskommission wird vom Vorsteher des Baudepartements geleitet und tagt zweimal jährlich. Vertreten sind neben den betroffenen Verwaltungsabteilungen folgende Umwelt- und Verkehrsverbände:

- ASTAG
- TCS
- VCS
- WWF

PAZ

PAZ bedeutet Plattform Aargau-Zürich. Getragen wird die Informations- und Dienstleistungsplattform vom Aargauer Baudirektor und der Zürcher Baudirektorin. Ständige PAZ-Mitglieder sind zudem die Vertreter der beiden kantonalen Verwaltungen, die Vertreter der Gemeinden sowie die Präsidenten der grenznahen Regionalplanungsverbände.

Auch wenn letztlich die allgemeine Verkehrszunahme für die zunehmenden Staus verantwortlich ist – mit der für 2004 geplanten Eröffnung der dritten Tunnelröhre durch den Baregg ist eine Stauverlagerung ins Zürcher Limmattal zu erwarten. Der gemeinsamen, kantonsübergreifenden Massnahmenplanung kommt hier eine entscheidende Bedeutung zu – eine der Aufgaben der PAZ. Mehr unter www.paz.ch.

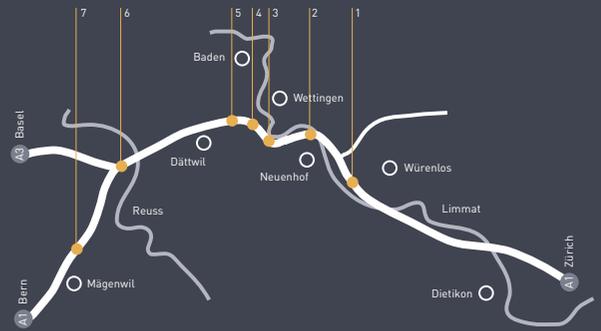


INFOS ZUM BAREGG

Besuchen Sie www.baregg.ch und abonnieren Sie sich die periodisch erscheinende Broschüre «BAREGGinfo»

auf www.baregg.ch unter «Dialog, Publikationen» oder per Telefon 062 835 36 00.

DIE FOTOSTRECKE AUF EINEN BLICK



IMPRESSUM

Herausgeber:
Baudepartement des Kantons Aargau
Abteilung Verkehr
Entfelderstrasse 22
CH-5001 Aarau
Telefon 062 835 33 30, Fax 062 835 33 39
www.ag.ch/verkehrsplanung
verkehr.aargau@ag.ch

Redaktion:
Abteilung Verkehr, Planungsbüro Jud AG

Konzept:
TSR Kampagnenbüro AG

Gestaltung:
modal - grafikdesign

Fotos:
Fotostrecke: Francisco Carrascosa
Cover: Fischli Fotocompany

Druck:
AZ Grafische Betriebe AG

