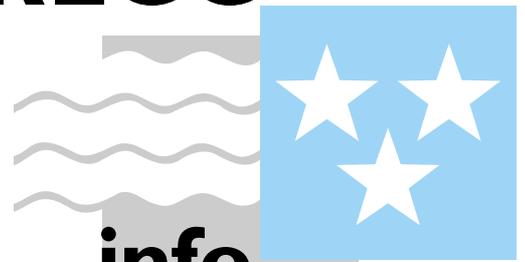


Kapazitätserweiterung Baregg	2
Erneuerung des Bareggtunnels	3
Lärmschutz Neuenhof	4
Stauwarnanlage Baregg-West	5
Massnahmen gegen den Stau	5
Halbanschluss Spreitenbach	6
Neuer Limmatübergang	6
Umfahrung Ennetbaden	7
Ausbau des Bahnhofs Baden	8
Schlossbergtunnel	8



## info

Baudepartement des Kantons

# 1

### EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser

«Stockender Verkehr vor dem Bareggtunnel». Fast täglich hören wir diese Meldung am Radio; der Engpass Baregg ist weit über die Grenzen der Region hinaus bekannt geworden.

Dass der Bareggtunnel sich immer mehr zu einem «Nadelöhr» entwickelt, war schon in den 80er-Jahren erkennbar, ebenso, dass der Ausbau politisch umstritten ist. Der Regierungsrat bzw. das Baudepartement prüften deshalb die Zweckmässigkeit einer dritten Tunnelröhre. Es ging einerseits um eine technische und andererseits um eine politische Fragestellung. Das Resultat war erstens, dass zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Bareggtunnels und zur Sicherung der Lebensqualität der betroffenen Regionen ein Ausbau notwendig und zweckmässig ist – die Probleme können mit einem Ausbauverzicht, begleitet von anderen Massnahmen, nicht besser gelöst werden. Zweitens ergab sich, dass der Bau einer ungefähr parallel liegenden dritten Röhre politisch akzeptabel ist. Das gilt für die an der Zweckmässigkeitsprüfung beteiligten Regionen Baden-Wettingen, Rohrdorferberg-Reusstal sowie Mutschellen und Umgebung, aber auch den übrigen Aargau, ist der Baregg-Verkehr doch zu zwei Dritteln mit dem Aargau verknüpft. Diesem Ergebnis stimmten der Regierungsrat am 12. Januar 1994, der Grosse Rat am 14. Juni 1994 und der Bundesrat am 18. Oktober 1995 zu. Damit ist der politische Entscheid für den Ausbau des Baregg gefallen. Es geht nur noch um das Ausführungsprojekt. Das Auflageprojekt mit dem zugehörigen Umweltverträglichkeitsbericht ist schon weitgehend erstellt. Es soll im Herbst dieses Jahres in den Gemeinden Birnenstorf, Baden und Neuenhof aufgelegt werden. Es steht dann denjenigen, die legitimiert sind – nur diesen – zur Einsprache offen.

Die Bedeutung dieses Bauvorhabens und das Interesse, das die Problematik Baregg auch ausserhalb der engeren Region weckt, legen es nahe, Sie mit der «Baregg-Info» periodisch zu informieren.

*Regierungsrat Dr. Thomas Pfisterer  
Vorsteher des Baudepartementes*



Foto Aargauer Zeitung

## Bauvorhaben Baregg

# Kapazitätserweiterung Baregg

**Der Bau einer dritten Tunnelröhre soll den bestehenden Engpass Baregg beseitigen und die Verkehrssicherheit erhöhen. Schon ab 2005 können viele davon profitieren.**

*Erwin Beusch, dipl. Bauing. ETH/SLA  
Abteilung Tiefbau/Brücken- und Tunnelbau*

Der Bareggtunnel bildet mit seinen vier Fahrstreifen einen Flaschenhals auf der sechsstreifigen A1 zwischen dem Birrfeld und Zürich. Der 1,1 km lange Tunnel weist an Werktagen in der Morgen- und Abendspitze eine Verkehrsdichte auf, die auf anderen Strecken ihresgleichen sucht. Mit durchschnittlich rund 90'000 Tunnelpassagen pro Werktag wird am Baregg die Grenze des stabilen Verkehrsflusses von 3'500 Fahrzeugen/Std. immer häufiger erreicht und jährlich während rund 700 Stunden überschritten.

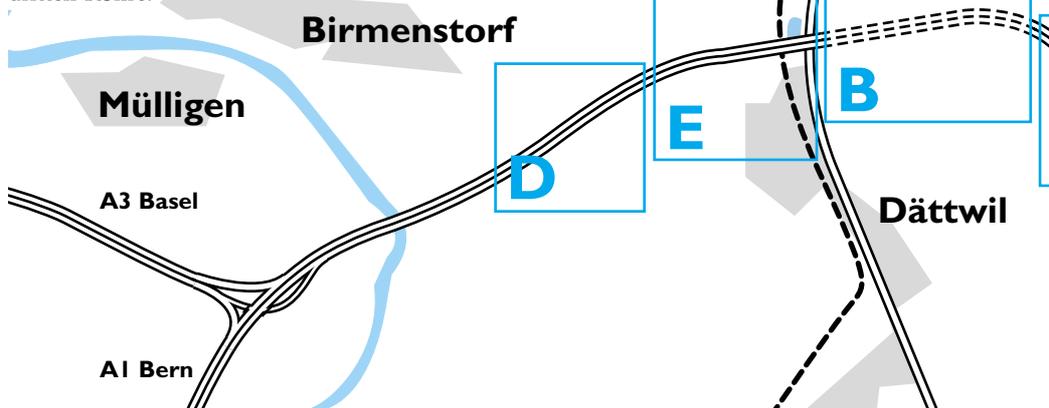
Diese extreme Belastung fordert ihren Tribut in Form von Unfällen, Stokungen und Staus. Das Nadelöhr Baregg weist gegenüber anderen Autobahnstrecken eine deutlich höhere Zahl von solchen Ereignissen auf. Der schon fast regelmässig auftretende instabile Betriebszustand beeinträchtigt die Funktion der A1 stark. Mit dem Bau der dritten Röhre soll die Funktionsfähigkeit langfristig wieder hergestellt werden.

Das Vorhaben «Kapazitätserweiterung Baregg» umfasst – als Kernstück – den neuen Tunnel mit drei Fahrstreifen und den Ausbau der beidseitig anschliessenden Strecken bis zu und mit den Anschlüssen Dättwil bzw. Neuenhof einschliesslich verschiedener Kunstbauten.

Im Endzustand wird der Verkehr in Richtung Bern/Basel die dritte Tunnelröhre benützen, während die beiden bestehenden Röhren dem Verkehr nach Zürich dienen werden. Somit sind im Normalfall immer drei durchgehende Fahrstreifen in beiden Richtungen vorhanden.

Es ist mit einer Bauzeit von insgesamt fünf Jahren zu rechnen. Das Projekt soll im Herbst 1998 öffentlich aufgelegt werden. Wenn allfällige Einsprachen keine gravierenden Verzögerungen bewirken, könnte die ausgebaute Strecke im Jahre 2005 eröffnet werden.

Die Gesamtkosten des Vorhabens betragen rund 300 Mio. Franken (Kostenschätzung der Zweckmässigkeitsprüfung vom November 1993); davon entfallen 102 Mio. Franken auf den Rohbau der dritten Röhre.



# Erneuerung des Bareggtunnels

**Der bestehende Bareggtunnel wird sicherheitstechnisch erneuert und dem heutigen Stand der Technik bzw. den geltenden Vorschriften angepasst.**

*Reto Knuchel, dipl. Bauing. HTL  
Abteilung Tiefbau/Brücken- und Tunnelbau*

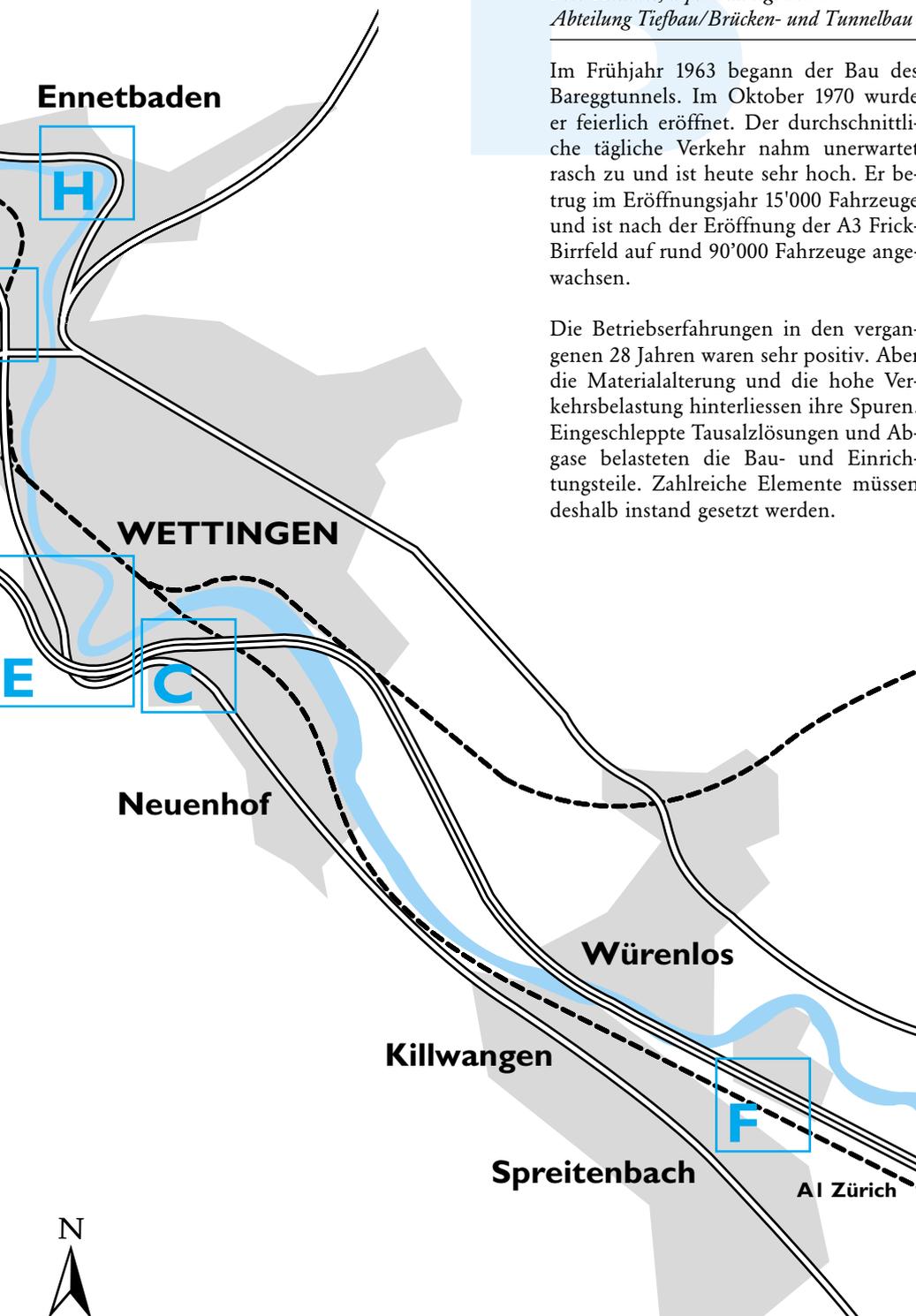
Im Frühjahr 1963 begann der Bau des Bareggtunnels. Im Oktober 1970 wurde er feierlich eröffnet. Der durchschnittliche tägliche Verkehr nahm unerwartet rasch zu und ist heute sehr hoch. Er betrug im Eröffnungsjahr 15'000 Fahrzeuge und ist nach der Eröffnung der A3 Frick-Birrfield auf rund 90'000 Fahrzeuge angewachsen.

Die Betriebserfahrungen in den vergangenen 28 Jahren waren sehr positiv. Aber die Materialalterung und die hohe Verkehrsbelastung hinterliessen ihre Spuren. Eingeschleppte Tausalzlösungen und Abgase belasteten die Bau- und Einrichtungsteile. Zahlreiche Elemente müssen deshalb instand gesetzt werden.

Einzelne der vorhandenen Betriebseinrichtungen wie zum Beispiel die Tunnellüftung oder die Brandmeldeanlage werden vollständig erneuert, andere werden dem heutigen Stand der Technik bzw. den geltenden Vorschriften angepasst.

Die Arbeiten werden in mehreren Phasen durchgeführt. Die Vorbereitungsarbeiten haben 1997 begonnen und sind im Gelände (Ostportal) gut erkennbar. Der Abschluss der wesentlichen Erneuerungsarbeiten (nicht dazu gehören Zwischendecke und Tunnelwände) ist auf Mitte 2001 geplant.

Die Kosten für die sicherheitstechnische Erneuerung des Bareggtunnels betragen ca. 90 Mio. Franken und werden zum grössten Teil vom Bund übernommen.



## LEGENDE

<b>A</b>	Kapazitätserweiterung Baregg	2
<b>B</b>	Erneuerung des Bareggtunnels	3
<b>C</b>	Lärmschutz Neuenhof	4
<b>D</b>	Stauwarnanlage Baregg-West	4
<b>E</b>	Massnahmen gegen den Stau	4
<b>F</b>	Halbanschluss Spreitenbach	5
<b>G</b>	Neuer Limmatübergang	6
<b>H</b>	Umfahrung Ennetbaden	7
<b>I</b>	Ausbau des Bahnhofs Baden	7
<b>K</b>	Schlossbergtunnel	8

*Baden und Umgebung, Massstab 1: 25'000*

Die Vorbereitungsarbeiten haben 1997 begonnen und sind im Gelände (Ostportal) gut erkennbar.

## Lärmschutz Neuenhof

**Die geplanten Massnahmen schirmen nicht nur den Lärm ab, sie erschliessen auch neuen Raum für Sport, Freizeit und Natur.**

*Hanspeter Brunner, dipl. Bauing. HTL  
Abteilung Tiefbau/Strassenbau*

Wenige Jahre nach der Eröffnung der A1 wurden in Neuenhof zwischen der Kantonsstrasse nach Wettingen und der SBB-Brücke auf einer Länge von ca. 300 m Lärmschutzwände erstellt.

Im Jahre 1990 wurde auf der Grundlage des Umweltschutzgesetzes ein Teilsanierungsprojekt «Neuenhof» erarbeitet. Aus städtebaulichen Überlegungen kann eine Lösung, die nur Lärmschutzwände vorsieht, kaum in Frage kommen. Als optimale Lösung wurde eine rund 600 m lange Überdeckung der Nationalstrasse vom Papprieh bis zur Eisenbahnbrücke vorgeschlagen. Im Jahre 1993 stimmten die Bundesbehörden der Studie zu, allerdings mit finanziellen Vorbehalten.

1996 wurde als erste Etappe eine Lärmschutzwand talseitig der A1, Klosterrüti bis Papprieh, erstellt. Im gleichen Jahr wurde mit einem aufwendigen, dreistufigen Präqualifikationsverfahren das Planungsteam bestimmt, welches das Auf-

lageprojekt für die zweite Etappe erarbeitet. Das Projekt, das nicht mehr vollständig dem ursprünglichen Vorschlag entspricht, umfasst nachstehende Teile:

Im Abschnitt Ost, vom Objekt N1/508 (Eisenbahnbrücke) bis zum Objekt N1/503 (Brücke der Kantonsstrasse Neuenhof-Wettingen), wird die Nationalstrasse auf der ganzen Breite überdeckt. Auf der so gewonnenen Fläche entstehen Sport- und Grünanlagen.

Im Abschnitt West, vom Objekt N1/503 bis zum Papprieh, wird nur die Fahrbahn Richtung Zürich überdeckt. Es entsteht eine Galerie, die limmatseitig offen ist. Die Oberfläche wird extensiv, d.h. mit geringem Arbeits- und Kostenaufwand begünstigt.

Längs der Kantonsstrasse Baden - Neuenhof wird im Bereich Papprieh bergseitig eine 3 m hohe Lärmschutzwand errichtet. Die Anwohner und Anwohnerinnen werden so auch vor dem Lärm der Kantonsstrasse (ca. 25'000 Fahrzeuge pro Tag) geschützt.

## Massnahmen gegen den Stau

**Schon vor Eröffnung der dritten Baregg-Röhre sollen stauvermindernde Massnahmen wirksam werden. Geplant sind Verbesserungen im Informations- und Datenerfassungsbereich.**

*Frank Rüede, dipl. Bauing. ETH  
Abteilung Verkehr/Verkehrsplanung*

Mit der Eröffnung der A3 Frick-Birrfeld im Oktober 1996 hat die Verkehrsbelastung im Bereich A1/Baregg-Tunnel sichtlich zugenommen (vgl. nebenstehende Grafik). Beinahe täglich werden morgens in Richtung Zürich sowie abends in Richtung Bern Überlastungen oder gar Staus registriert. Da die wirksamste Gegenmassnahme, der Bau der dritten Röhre, frühestens im Jahr 2005 realisiert

sein wird, werden jetzt auch vorher wirksame Massnahmen geprüft.

Bis zur Eröffnung der neuen Röhre soll mit anderen geeigneten Mitteln (ohne bauliche Massnahmen) versucht werden, den Verkehrsfluss im Bereich des Baregg-Tunnels zu verbessern. Sie zielen auf die hohe Verkehrsdichte an sich und die stauauslösenden Effekte wie z.B. die vielen Fahrzeuge, die auf den beiden baregg-nahen Anschlüssen Baden-West und Neuenhof auf die A1 einfahren.

## Stauwarnanlage Baregg-West

**Geschwindigkeits- und Gefahrensignale helfen künftig, Auffahrunfälle zu vermeiden.**

*Beat Rüedi, dipl. El. Ing. HTL  
Abteilung Tiefbau/Unterhalt*

Durch die überdurchschnittliche Verkehrszunahme auf der A1 – verursacht durch anwachsenden Pendelverkehr und die Eröffnung der A3 – hat die Stautendenz auf der Zufahrt zum Tunnelportal West massiv zugenommen. Die Reduktion von drei auf zwei Fahrstreifen (ab Ausfahrt Baden/Dättwil) und der in Richtung Zürich einfahrende Verkehr erhöhen die Gefahr von Auffahrunfällen zusätzlich.

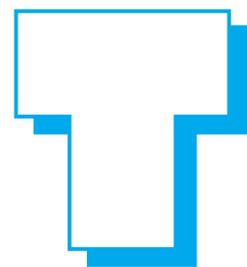
Aufgrund der dargestellten Problematik und dem bewährten Konzept der seit 1992 in Betrieb stehenden gleichartigen Einrichtung Baregg-Ost wird die Stauwarnanlage Baregg-West ausgeführt. Sie besteht im wesentlichen aus Geschwindigkeits- und Gefahrensignalen. Die einzelnen Signale können über die Elektrostützpunkte von der Verkehrsleitzentrale (VLZ) Lenzhard aus gesteuert und überwacht werden. Durch eine frühzeitige Geschwindigkeitsreduktion und die entsprechenden Warnsignale auf der A1 (ab Anschluss Lenzburg) und auf der A3 (ab Anschluss Lupfig) wird die Gefahr von Auffahrunfällen wesentlich vermindert und die daraus folgende zusätzliche Verkehrsbehinderung reduziert.

Die Gesamtanlage besteht aus:

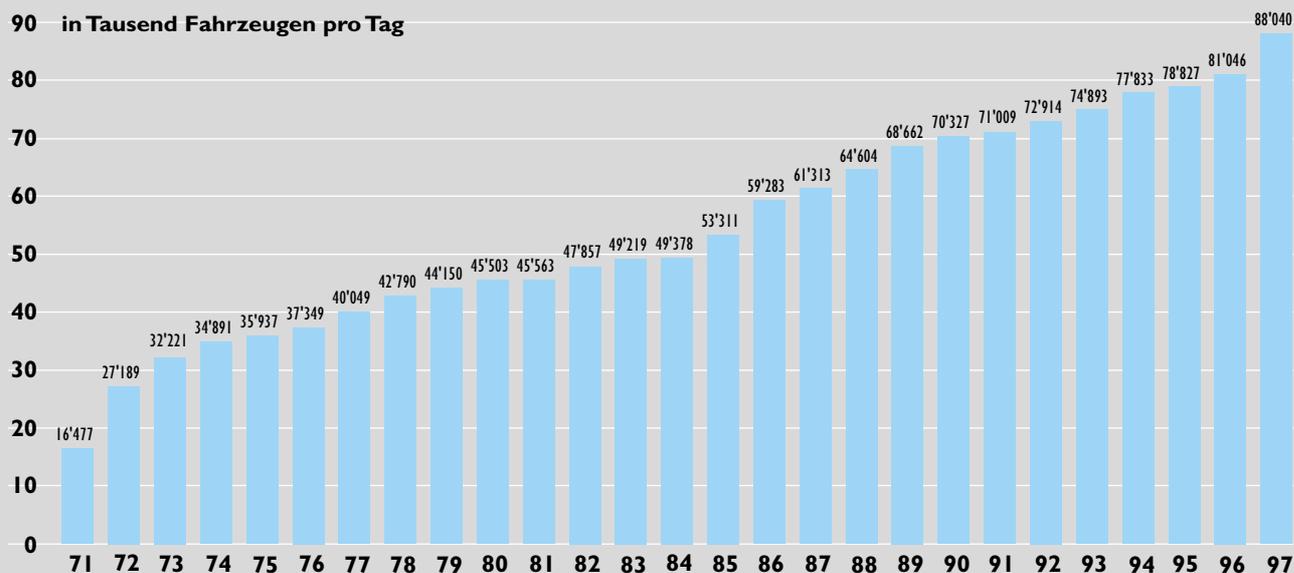
- einer Bedienung in der VLZ,
- vier Elektrostützpunkten,
- neun Querschnitten (Signalrahmen) mit beidseitigen Signalen

und kostet rund 4 Mio. Franken. Sie wird im Sommer 1998 in Betrieb genommen.

In einer kürzlich erarbeiteten Studie werden u.a. folgende Massnahmen gegen den Stau vorgeschlagen:



## Jahresganglinie 1971 bis 1997, Baregg tunnel

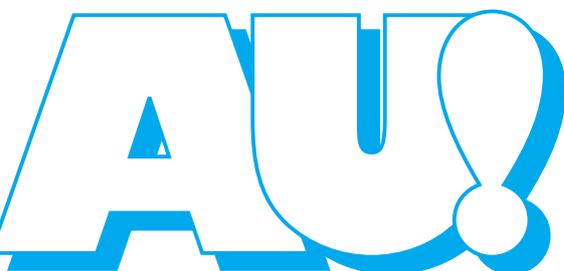


Abteilung Verkehr

- Die Zuverlässigkeit der Staumeldungen als auch der Stauwarnanlagen könnte durch eine umfassendere automatische Verkehrsdatenerfassung verbessert werden.
- Bei den baregnahen Autobahnanschlüssen Baden-West und Neuenhof könnte mittels einer Einfahrtsbewirtschaftung der Verkehrsfluss auf der A1 optimiert werden.

Das Baudepartement will zusätzlich prüfen, ob eine Verkehrsbeeinflussung durch Information möglich bzw. erfolgversprechend wäre. Damit würde gewissermassen Neuland beschritten.

Aus der Ganglinie kann die stete und rasante Verkehrszunahme im Baregg tunnel in Fahrzeugen pro Tag von 1971 bis 1997 herausgelesen werden. Eine Säule entspricht dem mittleren Tagesverkehr pro Jahr. Gut erkennbar sind auch die Auswirkungen der Eröffnung weiterer naher Autobahnstrecken wie zum Beispiel der A3 im Jahre 1996.



## Bauvorhaben in der Region

### Halbanschluss Spreitenbach

**Der zusätzliche Anschluss verspricht den Limmattaler Gemeinden eine 40-prozentige Verkehrsentlastung.**

*Werner Ryter, dipl. Ing. HTL/NDS/SVI  
Abteilung Verkehr/Verkehrsplanung*

Die Bemühungen für einen Halbanschluss im Limmattal sind so alt wie die Autobahnplanung selber. Vor über 30 Jahren wurde den Gemeinden des aargauischen Limmattals zugesagt, dass sich der Bund dem Antrag auf einen Halbanschluss nicht widersetzen würde, sofern dies die Verkehrsverhältnisse auf der K274 erforderten. Der Halbanschluss Spreitenbach ist ein zusätzliches Anschlussbauwerk an die A1 im Bereich der Gewerbe- und Industriezone von Spreitenbach. Er ermöglicht die Ausfahrt von und die Einfahrt nach Westen.

Die vom Bund mit dem Baregg-Entscheid 1995 verlangte Prüfung zeigt: Der Halbanschluss Spreitenbach ist zweckmässig. Er entlastet die Limmattaler Gemeinden auf der K274 um rund 40 % resp. 10'000 Fahrzeuge pro Tag. Der aus den Ortschaften verlagerte Verkehr bedeutet für die A1 einen Zuwachs von

rund 10 %, welcher die Funktionsfähigkeit der Nationalstrasse nicht gefährdet. Die gesetzlichen Bestimmungen – vorab des Nationalstrassen- und des Umweltschutzrechts – werden eingehalten.

Die Kosten belaufen sich auf ca. 12,5 Millionen Franken, womit das Vorhaben ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Noch offen sind die Finanzierung und die Kostenteilung.

Der Planungsverband der Region Baden-Wettingen und die Limmattaler Gemeinden unterstützen das Vorhaben. Der Regierungsrat hat am 22. Oktober 1997 die Ergebnisse der Zweckmässigkeitsprüfung zustimmend zur Kenntnis genommen und beantragte dem Bundesrat am 26. November 1997 die Ausarbeitung des generellen Projektes für den Halbanschluss. Erste Gespräche mit dem Bundesamt für Strassen haben im Februar 1998 stattgefunden. Der Entscheid des Bundesrates ist für das erste Halbjahr 1998 in Aussicht gestellt.



Foto Roger Kayser

Die vorgeschlagene elegante Bogenbrücke fügt sich gut in die Landschaft ein; sie überquert mit 116m Spannweite die Limmat und die beidseitigen Uferbereiche.

## Neuer Limmatübergang

**Sobald das Projekt rechtlich abgesichert ist, kann mit dem Bau des Übergangs zwischen Baden und Obersiggenthal begonnen werden.**

*Kurt Baumgartner, dipl. Bauing. ETH/SIA  
Abteilung Tiefbau/Strassenbau*

Das Projekt «Neuer Limmatübergang Baden-Obersiggenthal» ist auf der politischen Ebene grundsätzlich beschlossen und auch rechtlich abgesichert. Mit dem Bau kann aber erst begonnen werden, wenn auch für die flankierenden Massnahmen – Pfortneranlagen Wilerloch und Landschriber sowie Ausbau der Bruggerstrasse – nebst der bereits vorhandenen technischen und finanziellen die rechtliche Sicherstellung vorliegt (Entscheid des Verwaltungsgerichtes). Letztere sollte in der nächsten Zeit möglich sein.

Die Lösung für den neuen Flussübergang wurde 1983 durch einen Projektwettbewerb bestimmt, an dem sich sechs Teams beteiligten. Die vorgeschlagene elegante Bogenbrücke fügt sich gut in die Landschaft ein; sie überquert mit 116 m Spannweite die Limmat und die beidseitigen Uferbereiche.

Das Gesamtprojekt wird bei der Ausschreibung in mehrere Lose aufgeteilt.

Vorgesehen ist ein Start mit den Bauarbeiten auf beiden Seiten der Limmat im Bereich der Personenunterführung Boldi und der Stützmauer entlang der Landstrasse (Obersiggenthal) und im Bereich der Bruggerstrasse (Baden). Vorgängig müssen sowohl in Obersiggenthal wie in Baden umfangreiche Werkleitungen umgelegt resp. neu gebaut werden.

Die Kosten für das Bauvorhaben inklusive den Pfortneranlagen Wilerloch und Landschriber belaufen sich auf ca. 61 Mio. Franken.

## Umfahrung Ennetbaden

**Zusammen mit der neuen Limmatbrücke soll die Kern- und Bäderumfahrung die Lebensqualität in der Region entscheidend verbessern.**

*Erwin Beusch, dipl. Bauing. ETH/SIA  
Abteilung Tiefbau/Brücken- und Tunnelbau*

Die Kern- und Bäderumfahrung und die neue Limmatbrücke Baden-Obersiggenthal bilden zwei wichtige Elemente im regionalen Verkehrskonzept. Der Nutzen des einzelnen Projektes kommt aber nur dann voll zum Tragen, wenn man beide Vorhaben realisiert.

Die Ziele der Kern- und Bäderumfahrung sind:

- Entlasten der Kurggebiete von Baden und Ennetbaden von den nachteiligen Auswirkungen des Strassenverkehrs.
- Schaffen der Voraussetzungen für eine Wiederbelebung der Kern- und Bäderzone.
- Verbessern der Randbedingungen für ein gesteigertes Angebot des öffentlichen Verkehrs.
- Verkehrssicherheit für alle, v.a. für diejenigen, die im Zentrum der Gemeinde zu Fuss oder per Fahrrad unterwegs sind.

Die Umfahrung weist – einschliesslich der anzupassenden Strassenabschnitte vor den beiden Portalen – eine Länge von 980 m auf. Ihr Kernstück besteht aus einem im Tagbau zu erstellenden Tunnel von 626 m Länge. Die Einfahrt beim Portal Goldwand (Nord) liegt gradlinig in der Verlängerung der bestehenden Strasse. Die Ausfahrt beim Portal Grendel (Süd) schliesst kurz vor dem Knoten Schlössli an die K114/Sonnenbergstrasse an.

Der Regierungsrat hat das Projekt vorläufig genehmigt; die öffentliche Auflage hat im Frühjahr 1996 stattgefunden. Die definitive Genehmigung ist im Sommer 1998 vorgesehen.

Die Gesamtkosten betragen 73,1 Mio. Franken (Preisstand 1995). Der Anteil der Gemeinde macht 14,8 % oder 11,4 Mio. Franken aus.

## Ausbau des Bahnhofs Baden

**Vom neuen SBB-Bahnreisezentrum und den Erweiterungen im Bereich Busbahnhof profitieren Stadt und Region.**

*Markus Ammann  
Abteilung Verkehr/Oeffentlicher Verkehr*

Gemäss den Beschlüssen des Grossen Rates im Richtplan Aargau soll das Angebot in den Regionalzugskorridoren im Raum Baden in den nächsten Jahren wesentlich verbessert werden. Die Gleis- und Perronanlagen im Bahnhof Baden verfügen heute über deutlich zu wenig Kapazität. Eine gut ausgebaute Bahninfrastruktur ist aber eine wichtige Voraussetzung zur Umsetzung des Richtplanes. Also muss der Bahnhof auch aus kantonaler Sicht ausgebaut werden.

Mit einem zusätzlichen Mittelperron von 220 m Länge, einem neuen SBB-Bahnreisezentrum und einer zentralen Personenunterführung wird die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs verbessert werden. Vom Ausbau profitiert v.a. der Regionalzugsverkehr.

Der Busverkehr wird zukünftig in Süd-Nord-Richtung über eine neue Busrampe (ab Bruggerstrasse) zum neuen Busbahnhof West geführt. Dieser schafft eine optimale Umsteigemöglichkeit für den Regional- und Agglomerationsverkehr. Der Ausbau des zentralen Busbahnhofs liegt damit im Interesse der gesamten weiteren Region.

Die Gesamtinvestition für die Verbesserung der Bahn-, Bus- und Dienstleistungsanlagen beträgt rund 42 Mio. Franken. Die Stadt Baden als Hauptnutznießerin der Ausbauten übernimmt mehr als die Hälfte der Investitionskosten. Die SBB beteiligen sich mit rund einem Viertel, der Kanton trägt den Rest der Kosten.



Hup- oder Kurkonzerte ?



Foto Heiner Scheppeler

## IMPRESSUM

Herausgeber:  
Baudepartement des Kantons Aargau  
Abteilung Tiefbau  
Entfelderstrasse 22 (Buchenhof), 5001 Aarau  
Telefon 062 835 36 00, Fax 062 835 36 29

Redaktion:  
Projektleitung Baregg, ATB / Brücken- und  
Tunnelbau

Konzept, Gestaltung und Schlussredaktion:  
Heiner Scheppeler &... Atelier für Gestaltung  
Krebsgasse 10, 8022 Zürich, Postfach  
Telefon 01 252 85 40, Fax 01 252 85 07

Druck: (auf chlorfrei gebleichtem Papier)  
Häfliiger Druck AG  
Landstrasse 54, 5430 Wettingen  
Telefon 056 437 88 88, Fax 056 437 88 99

In den 60er-Jahren wurde  
die Verkehrssanierung  
Baden realisiert.

# Schlossbergtunnel

**Die Erhaltung der Tragsicherheit des Tunnels und der zugehörige Bauten verlangt eine Instandsetzung.**

*Hans Hürzeler, dipl. Bauing. HTL/SIA  
Abteilung Tiefbau/Brücken- und Tunnelbau*

In den 60er-Jahren wurde die Verkehrssanierung Baden realisiert. Der Schlossbergtunnel und die heutige Bruggerstrasse mit allen darunter liegenden Räumen – vom Schulhausplatz bis zum Gstühl-Platz – sind Teile davon. Unter der Bruggerstrasse befinden sich u.a. das Restaurant Glas, die Tunnelgarage, die Bahntunnel-Einfahrt und das Parking Gstühl.

Nach über 30 Betriebsjahren sind an manchen Stellen die Spuren der Zeit

deutlich sichtbar, sowohl oben auf der Fahrbahn wie auch in den Räumen darunter. Damit die Sicherheit der Tragkonstruktionen langfristig gewährleistet werden kann, ist eine Instandsetzung unumgänglich. Um schnell weiterwachsende Schäden zu vermeiden, drängt es sich auf, diese Massnahmen möglichst bald auszuführen.

Im Bereich Parking Gstühl wird die neue Busachse West von der Bruggerstrasse abzweigen; die dafür notwendigen Baumassnahmen müssen auf sinnvolle Weise mit der Instandstellung der bestehenden Tragkonstruktionen kombiniert werden.

## DEMNÄCHST

### Baregg Tunnel

### Sicherheitstechnische Erneuerung

### Übersicht

### Beschrieb der Baumassnahmen

### Geologie

### Bauprogramm

### usw.

