



Baudirektor Peter C. Beyeler (r) gibt, beobachtet von Ständerat Thomas Pfisterer, die Strecke frei.

Abteilung Tiefbau
Abteilung Verkehr

BAREGGinfo

Inhalt Ausgabe Juni 2006

«Beeindruckend war die Zielorientierung»		Ergänzende Massnahmen optimieren	
Interview mit VCS und WWF	2	den Verkehr	9
Ein Blick zurück	4	Dynamisch gesteuerte Höchst-	
Tunnelverkehr wieder flüssig und sicher	5	geschwindigkeit am Baregg	10
Monitoring Baregg... Die Kernbotschaften		Lebenswertes Neuenhof dank Über-	
... Baregg Monitoring	6	deckung	12

Liebe Leserin, lieber Leser

Die Staumeldungen am Baregg gehören seit Monaten der Vergangenheit an. Der Verkehr hat sich schnell den geänderten Bedingungen angepasst. Während der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) während der Bauzeit leicht abgenommen hatte, stieg er nach der Eröffnung sprunghaft an. Die Tageshöchstwerte lagen vor der Eröffnung bei 113'000 Fahrzeugen. Heute rollen an Spitzentagen bis 139'000 Fahrzeuge durch den Tunnel. Dies überrascht keineswegs, denn zwei wichtige Fakten führen zu dieser Entwicklung. Zum einen wächst der motorisierte Verkehr im Aargau jährlich um etwa drei Prozent, was in der Bauzeit des Bareggs von fünf Jahren rund 15 Prozent Mehrverkehr ergibt. Zum anderen hat sich der motorisierte Verkehr wieder auf die Nationalstrassen konzentriert, wodurch die Dörfer und Städte der Region Baden entlastet wurden.

Die Zunahme des Verkehrsaufkommens zeigt auf, dass das Thema Baregg mit der Eröffnung keineswegs vom Tisch ist. Es gilt, die Verkehrsentwicklung weiter zu beobachten und, wenn nötig, zu optimieren. Eine erste Optimierungsmassnahme, die seit Ende 2005 in Betrieb ist, ist

das dynamische Verkehrsleitsystem. Aufgrund der Verkehrsfrequenzen werden die Durchfahrtsgeschwindigkeiten elektronisch gesteuert, je nach Verkehrsaufkommen zwischen Tempo 80 und 100.

Die Verkehrszunahme seit der freien Fahrt am Baregg zeigt aber auch, dass der Bau der dritten Röhre richtig war. Der Verkehr konnte wieder verflüssigt werden, was unter anderem für die prosperierende Wirtschaft wichtig ist. Allerdings sind steuernde Massnahmen, wie die dynamische Geschwindigkeitsregelung, erforderlich.

Damit es aber so bleiben kann, müssen wir eine ganzheitliche Verkehrspolitik umsetzen können, in der der Individualverkehr, der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gesteuert, gelenkt und gleichwertig entwickelt werden; dies für die Gesellschaft, die Wirtschaft und die Umwelt. Die Strategie ist im Planungsbericht des Regierungsrats mobilitätAARGAU aufgeführt (www.ag.ch/verkehr). Hauptziel bleibt eine nachhaltige Mobilität im Kanton Aargau, die auch neue Bauwerke erfordert, wie den in seiner Ausführung beispielhaften Ausbau des Bareggtunnels.

Peter C. Beyeler, Regierungsrat

Departement
Bau, Verkehr und Umwelt

«Beeindruckend war die Zielorientierung»

Urs Löpfe, WWF Sektion Aargau, und Martin Bossard, VCS Sektion Aargau, äussern ihre persönliche Meinung zu den positiven und negativen Entwicklungen seit der Eröffnung der dritten Bareggrohre.

Interview H. R. Hottiger

1. Seit einigen Wochen wird das Tempo des Baregg-Verkehrs frequenzabhängig gesteuert. Sind Sie mit dem dynamischen Tempomanagement zufrieden?

Urs Löpfe: Ja, ganz klar. Mit dieser Massnahme konnten wir nachweisen, dass es möglich ist, differenzierte Temporeduktionen einzuführen. Die Mehrheit der Autofahrerinnen und -fahrer respektiert die Massnahme. Sie verstehen den Sinn davon. Längerfristig dürfte es möglich werden, solche differenzierten Temporeduktionen grossflächig umzusetzen und sie in Zeiten hoher Umweltbelastung, sei es Ozon oder Feinstaub, anzuwenden. Verkehrsberuhigende Massnahmen haben auch einen positiven Effekt auf den Energieverbrauch. Ganz wichtig ist die klare Kommunikation. Diesbezüglich haben die Behörden Grossartiges geleistet. Einige Bekannte sagten mir, das langsamere Fahren sei ja viel schöner und viel weniger stressig. Viele andere haben ganz einfach auf das Autofahren verzichtet.

Martin Bossard: Das Tempomanagement sollte gemäss Baregg-Vertrag auch bei hohen Feinstaub-, Stickoxid- oder Ozonbelastungen eingesetzt werden – dies war den Umweltverbänden sehr wichtig. In der jetzt vorliegenden Form tritt es nur in Kraft, wenn die Verkehrsdichte ein bestimmtes Mass überschreitet. Es ist richtig, dass die Massnahme kurzfristig zu einem ruhigeren Verkehrsfluss, weniger Stau und deshalb zu einer Reduktion der Schadstoff-Emissionen führen kann. Mittelfristig kann der Verkehr durch die Kapazitätsausweitung aber stärker zuneh-

men, was den positiven Umwelteffekt wieder zunichte machen dürfte.

2. WWF und VCS haben mit dem Eingehen des "Baregg-Vertrages" ein zügiges Vorantreiben des Baregg-Projektes ermöglicht. Würden Sie den Vertrag auch heute noch eingehen?

Martin Bossard: Wir würden sicher wieder mit Verhandlungen nach ökologisch optimierten Lösungen suchen. Viele Aussagen im damaligen Vertrag sind sehr vage und werden von den heutigen Verantwortlichen beim Kanton anders ausgelegt als damals. Wir würden

heute wohl weniger Punkte aufnehmen. Für jeden Bereich würden aber verbindliche Ziele und kontrollierbare Zielgrössen formuliert. Ein Massnahmenplan würde aufzeigen, wie jeder Punkt erreicht

wird und welche Zusatzmassnahmen in Kraft treten, wenn Zielgrössen verfehlt sind.

Urs Löpfe: Wir würden versuchen, die schon konstruktive Arbeit zu verbessern. Ich bin zwar überzeugt, dass es den Baregg-Tunnel zum Erreichen des Ziels aller, der «Erhaltung der Fruchtbarkeit dieser Welt zum Wohle aller Arten auf der Erde» – und dazu gehören selbstverständlich alle Aargauerinnen und Aargauer – nie gebraucht hätte. Eine Opposition hätte jedoch den beschrittenen Weg des Dialogs verhindert. Heute dürfen wir die Frage stellen, wie viel Mobilität überhaupt nötig ist. Dies wäre ohne Zusammenarbeit nicht möglich.

3. Wie haben Sie die seinerzeitigen Verhandlungen erlebt? Was ist Ihnen besonders in Erinnerung geblieben?

Urs Löpfe: Beeindruckend war die Zielorientierung. Wir alle wussten, dass es mit dem ständig wachsenden Verkehr so nicht weiter gehen konnte. Wir wussten, uns geht das Geld, der Boden, die Energie und – im wahrsten Sinne des Wortes – die Luft aus. Es galt, einen Prozess in Gang zu setzen, der die Frage nach einer sinnvollen Mobilität zu klären versuchte. Entstanden sind die Mobilitätskommission und attraktive Massnahmen im Mobilitätsmanagement. Dieser Ansatz macht den Aargau zu einem führenden Kanton für innovative Lösungen im Verkehrsbereich. Besonders gefreut hat mich auch, dass für die Stromversorgung erneuerbare Energien – Aquae-Strom aus Baden – zum Einsatz kommen.

4. Wie haben Sie die Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen des Baudepartements (heute: Departement Bau, Verkehr und Umwelt) erlebt?

In der Verhandlungs- und in der Umsetzungsphase? Nach der Eröffnung?

Martin Bossard: Es war auf allen Seiten sicher viel guter Wille vorhanden. Zudem hat der damalige Baudirektor grosses Verhandlungsgeschick bewiesen, indem er zwar Zugeständnisse an die Umweltverbände machte, gleichzeitig aber mit offenen Formulierungen den grossen Handlungsspielraum der Regierung sicherte. Die Verantwortlichen beim Kanton haben sich bei der Umsetzung stets um gute Lösungen bemüht und die Umweltverbände jederzeit gut dokumentiert. Allerdings wurde schon eher die untere Grenze des vertraglich vereinbarten Rahmens gesucht.

Urs Löpfe: Extrem konstruktiv. Ein grosses Highlight war der Auftritt meines Freundes Johannes Jenny, Geschäftsführer von ProNatura Aargau, anlässlich der Eröffnungsfeiern als Vertreter der Mensch-



Urs Löpfe
Vorstandsmitglied WWF
Sektion Aargau



Martin Bossard
Geschäftsführer VCS
Sektion Aargau

und Naturschutzorganisationen. Den Mitarbeitenden und Verantwortlichen des Departements Bau, Verkehr und Umwelt gebührt ein riesiges Lob. Sie haben wesentlich dazu beigetragen, das scheinbar politisch nicht Machbare realisierbar zu machen. Eine grosse Genugtuung war für mich, den WWF in diesem ziel- und lösungsorientierten Projekt zur Seite zu haben.

5. Welche positiven und negativen Entwicklungen sehen Sie im Zusammenhang mit der Eröffnung der dritten Baregg-Röhre?

Martin Bossard: Leute, welche gezwungen sind, das Auto auf der fraglichen Strecke zu benutzen, werden den Stau nicht vermissen. Zudem dürfte das regionale Strassennetz vorübergehend entlastet worden sein, indem jetzt wieder mehr Verkehr über die Autobahn fliesst. Dieser Effekt dürfte aber nur so lange anhalten, wie sich der Verkehr nicht wieder staut. Wir rechnen damit, dass dies schon in wenigen Jahren wieder der Fall ist (siehe auch Frage 7). Zudem ist eingetroffen, was vorhersehbar war: Der Verkehr staut sich jetzt im Kanton Zürich, z.B. am Gubrist.

Urs Löpfe: Als positiv erachte ich, dass der Druck, den Bareggtunnel bauen zu müssen, weg ist. Wir können die Verkehrs- und Mobilitätsprobleme entkrampfter angehen. Mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden die Stau-Probleme verschoben, aber nicht gelöst. Als negativ empfinde ich, dass es noch nicht gelungen ist, den Aargau als Perle zu etablieren, in der es sich lohnt zu wohnen, zu arbeiten und zu leben. Zu Viele fahren durch den Aargau und übersehen die Schönheit unserer Berge, Städte, Schlösser, Auen usw.

6. Wo sehen Sie beim Baregg-Projekt (Vertrag, Bauwerk, Verkehr) heute noch Handlungsbedarf?

Urs Löpfe: Es fehlen mir Werbepflichten, die zum Verweilen im Aargau verleiten. Ich wünsche mir, dass die dritte Röhre von Zeit zu Zeit wieder als Konzerthalle genutzt würde. Auch als Vergnügungshalle und für Symposien über Sinn und

Unsinn von Mobilität eignet sie sich bestens.

Martin Bossard: Es wurde vertraglich vereinbart, dass bei anhaltend hoher Luftbelastung die Geschwindigkeit reduziert wird, um den Schadstoffausstoss zu vermindern. Da die Anlage ausschliesslich über die Frequenz gesteuert wird, ist dieser Punkt erst teilweise erfüllt.

7. Wie sehen Sie die weitere Verkehrsentwicklung im Aargau auf der Ost-West-Achse (ÖV und MIV)?

Martin Bossard: Die Prognosen gingen von einer Zunahme auf täglich 125'000 Fahrzeuge bis ins Jahr 2010 aus. Mit der unerwartet hohen Steigerung von 98'000 auf 121'000 Fahrzeuge im ersten Jahr ist diese Zahl schon fast erreicht. Es zeigt sich, dass Leute vom öffentlichen Verkehr wieder auf das Auto umgestiegen sind, seit der Baregg-Engpass weg ist. Daran ändert nichts, dass auf den Fahrplanwechsel Ende 2004 in der Regel bessere ÖV-Verbindungen geschaffen wurden. Deren Kapazitätsgrenze ist weitgehend erreicht. Neue Verkehrskapazitäten, wie die Westumfahrung Zürich, der Üetlibergtunnel und die dritte Gubriströhre, werden die A1 am Baregg schon in wenigen Jahren wieder an ihre Grenzen bringen. Zudem werden die Autobahnen zunehmend von ihrem ursprünglichen

Mit der Verkehrszunahme sind eine höhere Luft-, Wasser- und Bodenbelastung und damit verbunden mehr kranke Menschen, Tiere und Pflanzen zu erwarten.

Martin Bossard

Zweck entfremdet. Statt als grossräumige Verbindungen funktionieren sie immer mehr als Zubringer von riesigen Einkaufszentren in der Nähe der Ein- und Ausfahrten. Spreitenbach bekommt zu diesem Zweck sogar einen eigenen Halbanchluss.

Mit der Verkehrszunahme sind eine höhere Luft-, Wasser- und Bodenbelastung und damit verbunden mehr kranke Menschen, Tiere und Pflanzen zu erwarten. Die höhere Verkehrskapazität erlaubt noch mehr Leuten, im relativ günstigen Aargauer Grünen zu wohnen und im Raum Zürich/Winterthur zu arbeiten oder die Freizeit zu verbringen. Somit leistet die dritte Baregg-Röhre der schnellen Zersiedelung und Verbe-

tonierung der Landschaft Vor-schub. Diese Entwicklungen geben den Verbänden zu grosser Besorgnis Anlass, weil keine politischen Lösungen in Sicht sind, sofern überhaupt Einsicht in die Problematik vorhanden ist.

Urs Löpfe: Werden weiter Gelder in die Mobilität (ÖV und MIV) und nicht ins Mobilitätsmanagement im weiteren Sinn investiert, so wird der Verkehr weiter zunehmen. Grenzen werden uns dann gesetzt durch neue Stausituationen, Finanzen, Umweltschäden sowie Land- und Energieverknappung. Ich glaube aber, dass wir, die am Projekt Baregg gearbeitet haben, auch mithelfen können, neue attraktive Lösungen für die Verkehrsprobleme zu entwickeln. Grosse Priorität kommt ja auch dem sinnvollen Umgang mit Energie zu, im Besonderen dem vermehrten Einsatz von erneuerbaren Energien. ■

www.baregg.ch

Auszüge aus dem E-Mail-Verkehr mit dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt während der Bauzeit

@ «Eine Frage zum Tunnel: Gibt es eine Sprinkleranlage, so wie in jeder grösseren Tiefgarage?»

@ «Ich fahre fort, weiterhin die Baustelle im Namen Jesu Christi zu segnen, jedesmal wenn ich durchfahre»

@ «Mit der Sperrung von Birmenstorf, bei gleichzeitigem Desaster zwischen Birrfeld und Baden West, haben die Planer die Krönung ihrer Inkompetenz erreicht! Wenn es einen Oscar für die miserableste Planung gäbe, er wäre dem Kanton Aargau sicher!»

@ «Mit riesiger Freude habe ich festgestellt, dass ich neuerdings DRS2 im Baregg empfangen kann. Bravo und herzlichen Dank.»

@ «Zum Glück haben wir in der Schweiz keine Staus. Wenn ich den Baregg mit dem Chaos vergleiche, welches ich in Südkorea und China erlebt habe, ist dies hier etwas Angenehmes.»

@ «Warum wurde die Demo gestern auf der A1 nicht polizeilich aufgelöst?»

@ «Immer wieder liegen Objekte auf der Fahrbahn, und dies tage- oder wochenlang. Kürzlich war es ein 1 m langes Metallteil. Das kann leicht zu Unfällen führen.»

@ «Im Stau hat man genügend Zeit, sich über allerlei Gedanken zu machen, unter anderem natürlich auch, wie man den Stau verhindern könnte...»

@ «Ich las bei der Geschwindigkeitsbegrenzungstafel das Wort «Bitte». Diese emotionale Botschaft kombiniert mit der rationalen «80» löste in mir als Kommunikationsfachmann etwas aus. Dieses «Bitte» fand ich äusserst sympathisch. Es werden Menschen sichtbar, die vielleicht vorher nur Baustelle waren.»

@ «Eine Lösung wäre, während den Stosszeiten den Baregg für die LKWs zu sperren.»

@ «Letzten Freitag war ich mit meinem Fahrzeug Richtung Baregg unterwegs, als plötzlich von der Brücke Geröll und Beton herunter fiel.»

@ «Grüezi Herr Projektleiter. Baustellen, insbesondere der Baregg, sind uns Autofahrern ein Gräuel. Man darf aber nicht nur immer reklamieren. Ich möchte Ihnen hier mal sagen, dass ich die Signalisation am Baregg gut finde.»

@ «Warum sprengt man diesen Baregg nicht einfach weg und schlägt eine Schneise in den Berg, die genug breit ist? In den USA wäre das kein Thema.»

@ «Der Stau kann auch positive Seiten haben: Meine Freundin und ihr jetziger Mann haben sich dort kennengelernt. Im Juli 94 stand sie in ihrem weissen Peugeot und er in seinem Opel Vectra. Die Blicke flogen hin und her. Er notierte sich sodann die Autonummer und schickte ihr einen Brief (...).»

Ein Blick zurück – vier- oder sechsspüriger Tunnel?

Primär aus Kostengründen ist der Bareggtunnel vor 50 Jahren mit vier Fahrstreifen konzipiert worden. Erst seit der Erweiterung auf sieben Fahrstreifen kann er die regionalen Verkehrsbedürfnisse wieder erfüllen.



Westportal des Tunnels und die im Bau befindliche Autobahnbrücke Dättwil (Quelle: "Der Aargau baut", 1968)

Peter G. Schütz
Abteilung Verkehr, BVU

Nach mehrjähriger Planung legte die Bundesversammlung mit dem Netzbeschluss 1960 die Linienführung der Nationalstrasse N1 mit einem Tunnel durch «die Baregg» im Raum Baden fest. Die Baukosten des Bareggtunnels beliefen sich gemäss Kostenvoranschlag 1962 auf 36,7 Millionen Franken. 1963 wurde mit dem Bau des Bareggtunnels begonnen und am 7. Oktober 1970 konnte der neue Tunnel mit dem Autobahnabschnitt Lenzburg – Neuenhof in Betrieb genommen werden. Am 15. Oktober 1971 war die heutige A1 schliesslich durchgehend von Bern bis Zürich fertig gestellt.

Das generelle Projekt sah eine sechsstreifige Führung vom Birrfeld (N3) bis nach Zürich vor. Interessant sind die damaligen Überlegungen zum Bareggtunnel (Zitat aus «Der Aargau baut», 1968): «Der nur vierspurige Bareggtunnel bedeutet in diesem Abschnitt eine bewusste Einschnürung, da es nur mit Inkaufnahme ganz beträchtlicher Mehrkosten möglich wäre, auch diesen Tunnelabschnitt sechsspürig zu führen. Man hat sich also entschlossen, die äusserste Spur jeder Fahrbahn im Zuge der Vollanschlüsse Dättwil-Baden im Westen und Neuenhof im Osten des Tunnels als Ausfahrtsspur enden zu lassen bzw. als Einfahrtsspur weiterzuführen.»

Die Entwicklung hat gezeigt, dass der Bareggtunnel die regionalen Verkehrsbedürfnisse nur dann erfüllen kann, wenn sein Ausbaugrad mindestens dem der anschliessenden Abschnitte der Nationalstrasse A1 entspricht. Diese Voraussetzung konnte mit der Inbetriebnahme der dritten Tunnelröhre 2004 geschaffen werden. ■

Eine kleine Baregg-Chronologie

- 1955 – 1958** Planung der Nationalstrassen mit zwei Linienführungen im Raum Baden
- 1960** Netzbeschluss der Bundesversammlung
- 1963** Baubeginn Bareggtunnel
- 07. 10. 1970** Eröffnung Bareggtunnel
- 23. 12. 1970** Inbetriebnahme Belchentunnel
- 15. 10. 1971** Durchgehende Autobahn Bern – Zürich
- 21. 06. 1985** Inbetriebnahme Gubristtunnel
- 1989** Parlamentarische Vorstösse zur Baregg-Problematik
- 18. 09. 1989** Erste Analyse des Baudepartements zum Nadelöhr N1 Bareggtunnel
- 22. 05. 1990** Gründung der Interessengemeinschaft (IG) Baregg
- Juni 1990** Gründung des Schutzverbandes Baregg
- 15. 03. 1991** Start der Zweckmässigkeitsprüfung eines Ausbaus gestützt auf einen Zwischenbericht des Baudepartements
- 06. 05. 1992** Grosse Befragung der Verkehrsteilnehmenden auf der Autobahn N1
- 14. 06. 1994** ZMP-Baregg-Beschluss im Grosse Rat
- 11. 07. 1994** Antrag des RR an den Bund: Ausbau Baregg, Lärmschutzprojekte Neuenhof, Erstellung Halbanschluss Spreitenbach
- 18. 10. 1995** Bundesratsbeschluss: Verzicht auf Generelles Projekt. Direkter Einstieg in das Ausführungsprojekt mit Umweltverträglichkeitsprüfung
- 17. 10. 1996** Inbetriebnahme N3 Frick – Birrfeld
- 02. 09. 1998** Medienkonferenz und Start der Kampagne «Engpass Baregg – gemeinsam gegen den Stau»
- 23. 12. 1998** Internet-Auftritt www.baregg.ch ist aufgeschaltet
- 21. 04. 1999** Unterzeichnung Baregg-Vereinbarung mit den Umweltverbänden
- 07. 06. 1999** STAUWEG!WOCHE: Grosserfolg in den Köpfen – Enttäuschende Wirkung auf der Strasse; Selbsteinschätzung der Verkehrsteilnehmer und Realität liegen weit auseinander.
- 20. 09. 1999** Genehmigung des Ausführungsprojekts durch den Bund
- 25. 04. 2000** Baubeginn für die Kapazitätserweiterung Baregg
- 13. 03. 2000** Medienkonferenz: Lancierung Baregg-Webcams, Infotafeln Baregg, Flugzug SBB
- 14. 06. 2000** Inbetriebnahme Dosierung Anschluss Baden-West
- 06. 11. 2001** Inbetriebnahme Dosierung Neuenhof
- 17. 06. 2003** Eröffnung Kapazitätserweiterung Baregg (3. Tunnelröhre) Richtung Bern
- 03. 08. 2004** Inbetriebnahme des sanierten Gesamtbauwerks

Ziel erreicht: Tunnelverkehr wieder flüssig und sicher

Seit der Eröffnung aller drei Bareggrohren gehören die Staus trotz zunehmendem Verkehr der Vergangenheit an. Dies ist eine Chance, um mit zusätzlichen Massnahmen die Verkehrsqualität zu erhalten.

Frank Rüede und Hansruedi Müller
Abteilung Verkehr, BVU

Etwa vier Jahre lang haben die Autofahrenden die A1-Baustellen rund um den Baregg am eigenen Leib erfahren und erdulden müssen. Seit dem 3. August 2004 sind alle drei Bareggrohren, zwei Röhren mit insgesamt vier Spuren in Richtung Zürich und eine Röhre mit drei Spuren in Richtung Bern, befahrbar. Das nationale Nadelöhr, die täglichen Verkehrsmeldungen über das Radio und die Staus sind verschwunden.



Baregg Portal West: Der Verkehr rollt.

Die Verkehrsmengen am Baregg haben nach der Eröffnung – wie im Umweltverträglichkeitsbericht vorausgesagt – sprunghaft zugenommen. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) ist seit der Inbetriebnahme der zweiröhrenigen Baregganlage im Jahr 1971 von 16'500 Fahrzeugen pro Tag (Fz/Tag) auf rund 92'000 Fz/Tag im Jahr 2003 angewachsen. Nach dreijähriger Bauzeit konnte im Juni 2003 die dreispurige Röhre Richtung Bern dem Verkehr übergeben werden; gleichzeitig begannen die Schlussarbeiten der Sanierung der alten Röhren. In dieser Phase stieg die Zahl der Fahrstreifen von vier auf fünf und die Verkehrsmenge auf rund 101'000 Fz/Tag. Seit der Eröffnung aller drei Röhren am 3. August 2004 liegt die mittlere Verkehrsmenge bei rund 110'000 Fz/Tag.

In der Abendspitze hat die Verkehrsmenge am Querschnitt Baregg von 7'000 Fz/h im Jahr 1993 auf 9'800 Fz/h im Jahr 2005 zugenommen. Die grossen Verkehrsmengen in der Abendspitze in westlicher Richtung haben den Verkehrsdruck auf den Anschluss Baden-West, die Verzweigung A1/A3 Birrfeld und die folgenden Autobahnanschlüsse Mägenwil, Lenzburg, Aarau Ost und Aarau West erhöht. An den genannten

Autobahnanschlüssen sind bauliche Anpassungen bereits realisiert oder in den nächsten Jahren vorgesehen. Die Situation an der Verzweigung A1/A3 wird beobachtet.

Situation hat sich normalisiert

Insgesamt haben sich die Verkehrsverhältnisse und die Stausituation am Baregg wesentlich verbessert und in der weiteren Region Baden und Umgebung normalisiert. Vor allem bei Störfällen auf der A1 kam es in Baden regelmässig zu starkem Ausweichverkehr mit Verkehrszusammenbrüchen. Diese Situationen treten «Baregg-sei-Dank» nur noch sehr selten auf. Am Schulhausplatz in Baden konnten dank Optimierungen auch die Wartezeiten der Postautos und der Busse der RVBW vor den Lichtsignalanlagen verkürzt werden.

Das Wachstum hält an!

Heute besteht auf der A1 im Bereich des Bareggtunnels eine ähnliche Verkehrsqualität wie 1990. Die jährlichen Wachstumsraten des Verkehrs haben zwar tendenziell abgenommen. Trotzdem ist zu erwarten, dass der Bareggtunnel, und die Autobahn A1 generell, in Zukunft wieder an die Leistungsgrenze stossen werden. Ohne Gegenmassnahmen wird sich die Verkehrsqualität kontinuierlich verschlechtern, mit der Folge, dass der

Verkehr zukünftig wieder auf das Lokalstrassennetz ausweichen wird.

Die Auseinandersetzung mit Entwicklungszielen, wie sie in den Strategien raumentwicklungAARGAU (www.ag.ch/raumentwicklung) und mobilitätAARGAU (www.ag.ch/verkehr) dargestellt sind, ist deshalb unverändert von grosser Bedeutung: Bauen allein genügt nicht!

Massnahmen sind nötig, um die Verkehrssituation in der Region weiterhin möglichst optimal zu halten. Einige sind auch schon eingeleitet:

- Verkehrsbeeinflussung A1 Birrfeld-Mägenwil als Sofortmassnahme zur Optimierung des Verkehrsablaufs im Verzweigungsbereich A1/A3.
- A1 Baregg-Limmattal dynamische Geschwindigkeitsregelung (siehe Seite 10/11)
- Verkehrsmanagement in der Agglomeration Baden mit Zuflusssteuerung und Busbevorzugung
- Umsetzung des Leitbilds Verkehr 2005 (www.baden-regio.ch)
- Mobilitätszentrale badenmobil
- Mobilitätsberatung von Unternehmen (www.ag.ch/verkehr)

Mobilitätszentrale badenmobil

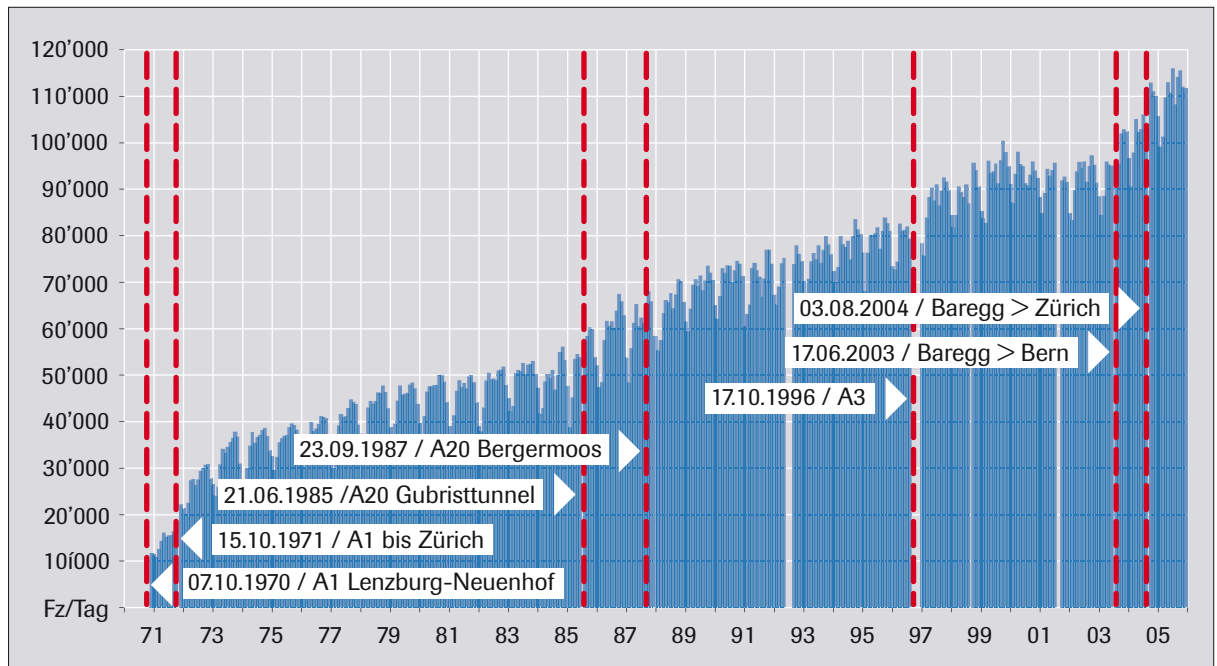
Bahnhofplatz 1, 5401 Baden
Telefon 056 222 19 19
und 056 210 91 91
Fax 056 209 14 89
info@badenmobil.ch

Internet www.badenmobil.ch
Montag bis Freitag 07 – 19 Uhr
Samstag 09 – 16 Uhr
Sonntag geschlossen

Monitoring Baregg ... Die Kernbo

Imposante Verkehrs-entwicklung

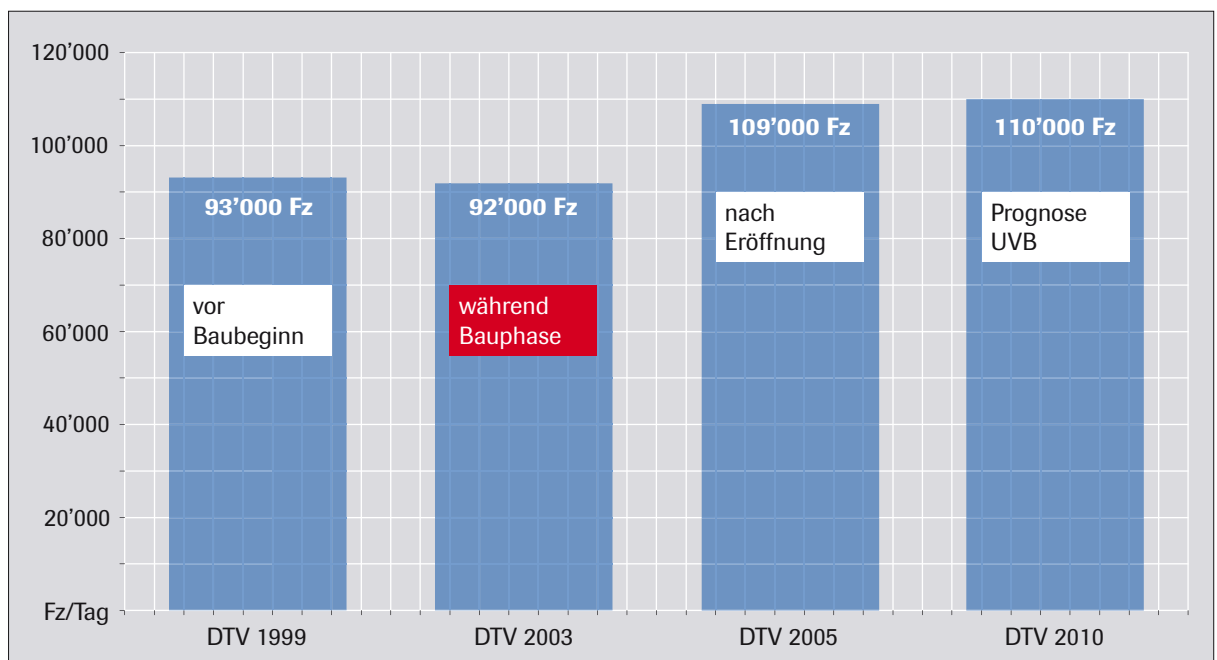
Mit der durchgehenden Auto-
bahnverbindung bis nach Zürich
setzte ein schier unaufhörliches
Wachstum des Bareggverkehrs
ein. Weitere markante Ereignisse
mit Auswirkungen auf die Ent-
wicklung der Belastungen waren
die Inbetriebnahmen des Gub-
risttunnels (1985) und des Böz-
bergtunnels (1996).



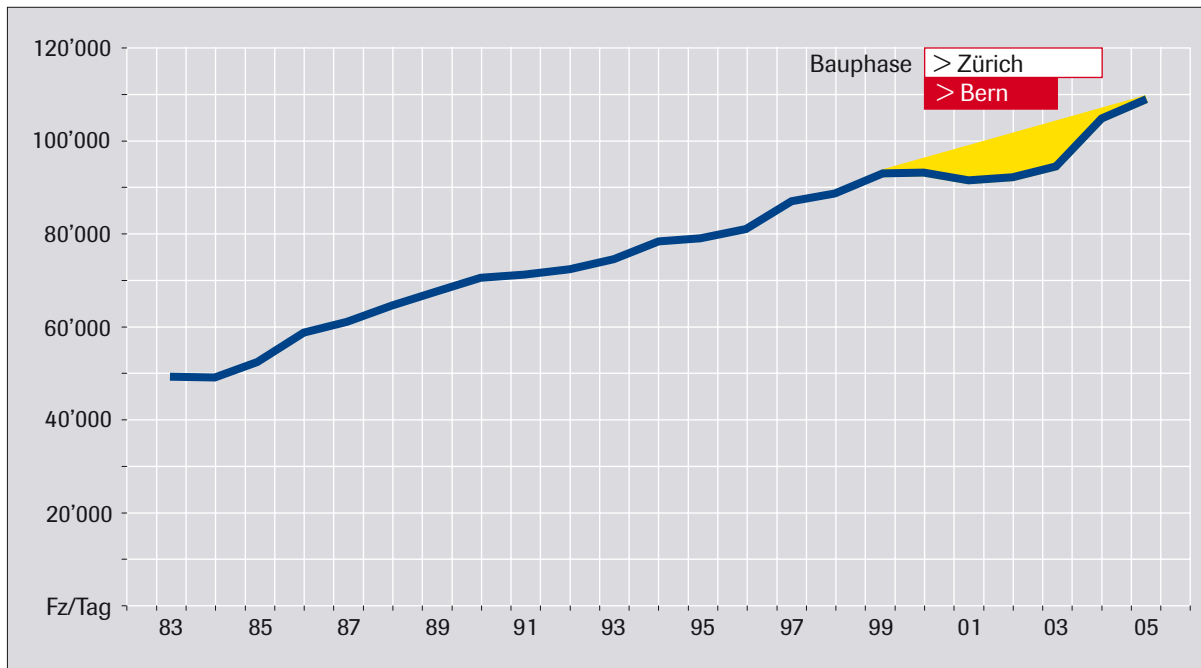
	1993	1999	2005
DTV, Fahrzeuge/Tag Durchschnittlicher Tagesverkehr	74'900	93'140	109'770
DWV, Fahrzeuge/Werntag Durchschnittlicher Werktagverkehr	78'190	97'310	115'670
max/Tag, Fahrzeuge/Tag Spitzentag	91'120	113'240	139'840
MSP, Fahrzeuge/Stunde Morgenspitze 07 - 08 Uhr	6'630	7'470	9'210
ASP, Fahrzeuge/Stunde Abendspitze 17 - 18 Uhr	6'980	7'550	9'810

Erklärung der Verkehrszunahme

Die Behinderungen während der
Bauphase liessen ein normales
Verkehrswachstum nicht zu.
Nach der Kapazitätserweiterung
des Bareggtunnels hat der Ver-
kehr sprunghaft von 92'000 Fz/
Tag um 18,5 Prozent auf 109'000
Mfz/Tag zugenommen. Diese
Zunahme entspricht dem seit
1999 durch die Bauarbeiten un-
terdrückten Verkehrswachstum.



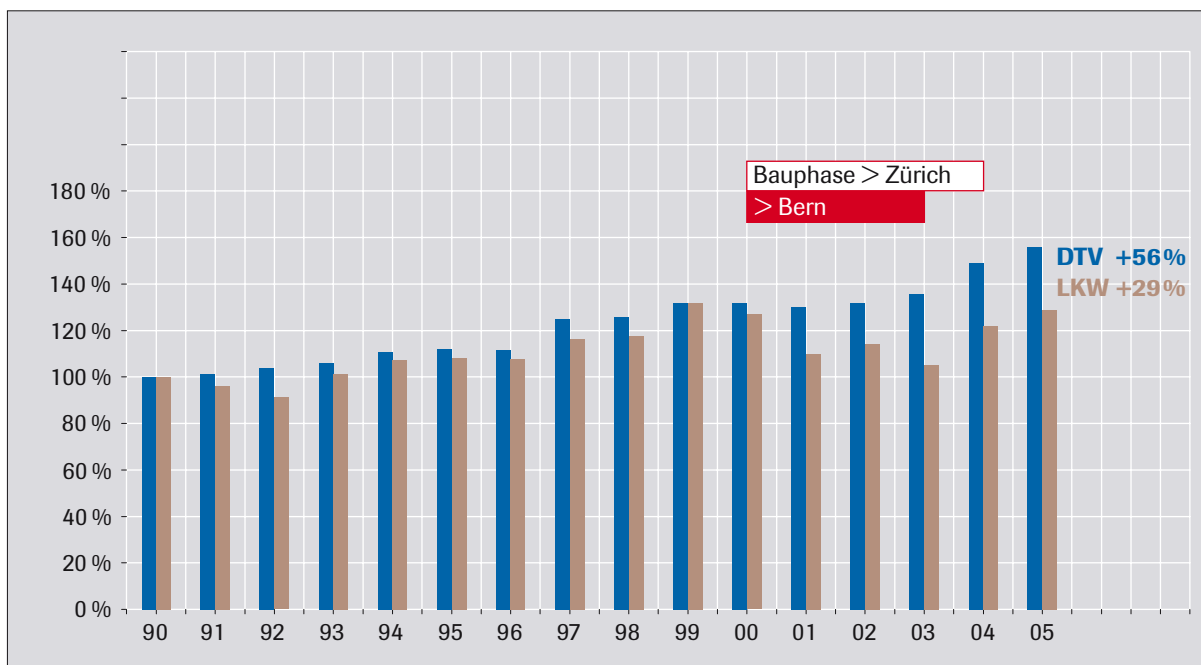
Botschaften ... Baregg Monitoring



Unterdrückter Verkehr während der Bauphase

Die Verkehrsentwicklung im Bareggtunnel nach der Inbetriebnahme der sanierten Gesamtanlage entspricht dem langjährigen Trend und den Verkehrsprognosen aus der Zweckmässigkeitsprüfung Baregg.

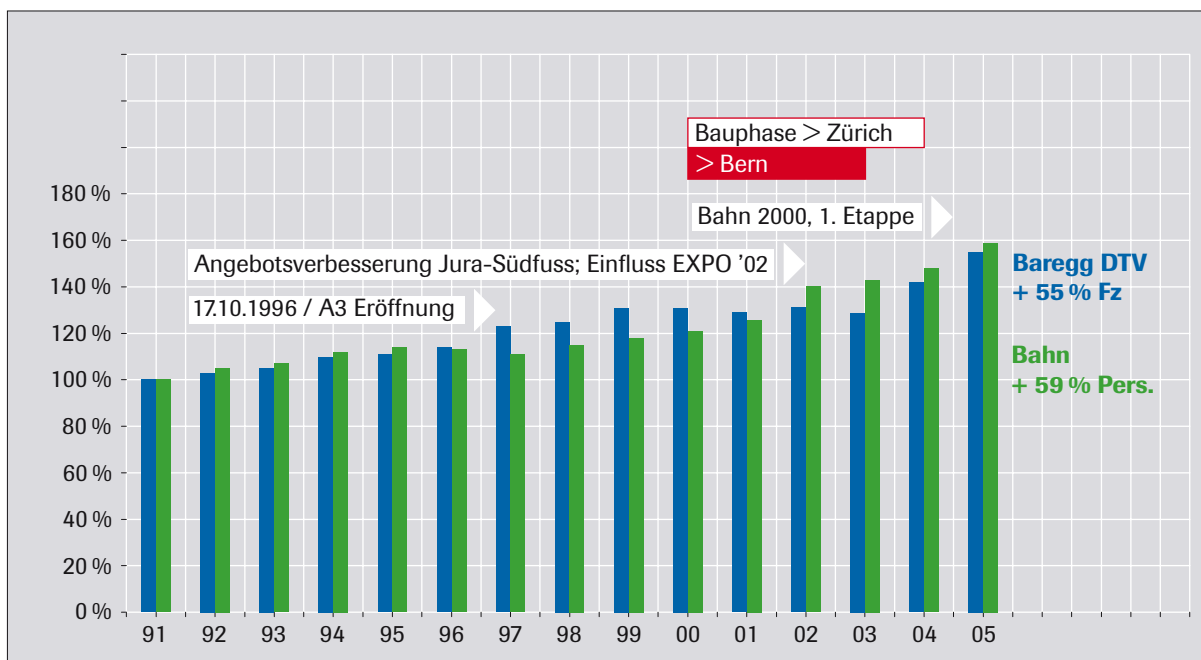
Wegen der Staus verzichteten 2002 und 2003 täglich etwa 4'000 Verkehrsteilnehmende auf die Hin- und Rückfahrt durch den Bareggtunnel.



Der Schwerverkehr hat stagniert

Entgegen der landläufigen Meinung und den Prognosen hat der Schwerverkehr weniger stark zugenommen als der Personenwagenverkehr. Seit 1999 stagniert er sogar.

Von 1990 (Überlastung des Bareggtunnels zeichnet sich ab) bis 2005 nahm der Gesamtverkehr um 56 Prozent zu, der Lastwagenverkehr nur um 29 Prozent. Von 1999 bis 2005 nahm der Gesamtverkehr um 18 Prozent zu, wogegen der Lastwagenverkehr um zwei Prozent abnahm. Zu berücksichtigen ist, dass am 1.1.2001 die LSWA eingeführt und später erhöht wurde. Parallel dazu stieg die Gewichtslimite schrittweise von 28 auf 40 Tonnen.



Der Bahnverkehr hat zugenommen

Der Autoverkehr im Bareggtunnel hat weniger stark zugenommen als der entsprechende Bahnverkehr. Diese Entwicklung hat sich in den letzten Jahren noch verstärkt.

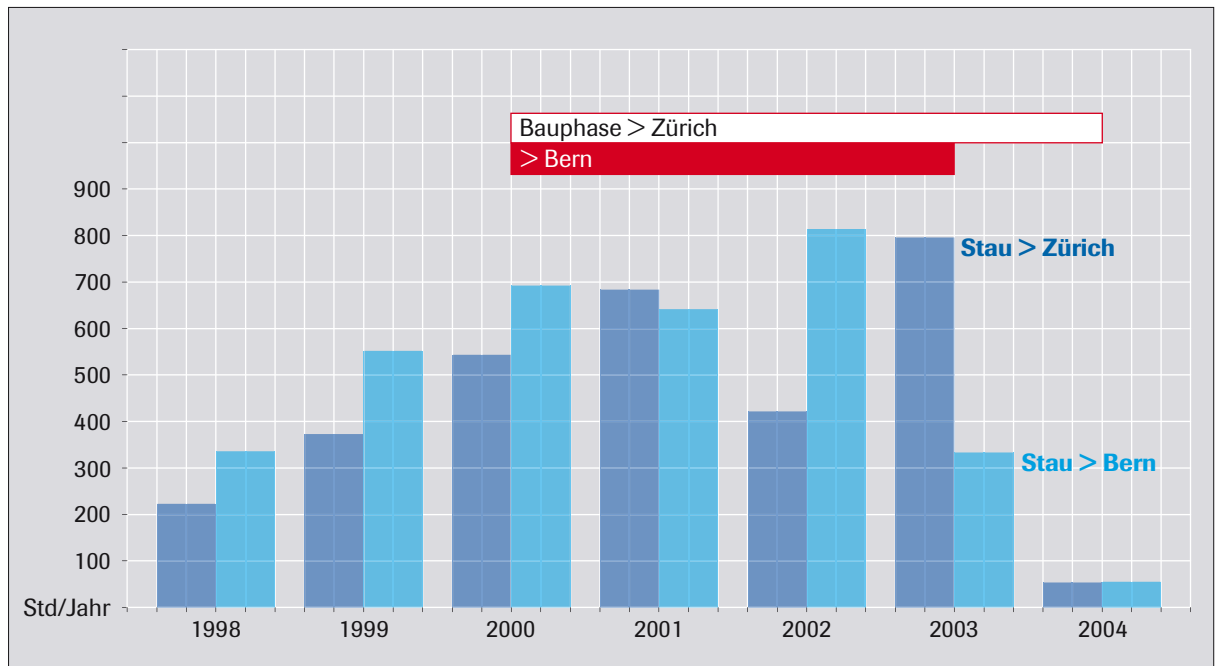
1991 zählte die Bahn mehr als 62'000 Passagiere, die pro Tag durch den Heitersbergunnel und die Badener Klus fahren. Die automatische Messstation im Bareggtunnel registrierte 71'000 Mfz/Tag. 1999 bis 2005 nahm der Bahnverkehr um 34 Prozent zu, der Verkehr durch den Bareggtunnel um 18 Prozent.

... Monitoring Baregg

Der Stau hat sich vollständig zurückgebildet

Die Zahl der Stautunden ist vor und während dem Bareggausbau stark angestiegen und mit der Eröffnung unter die Werte von 1995 zurückgegangen.

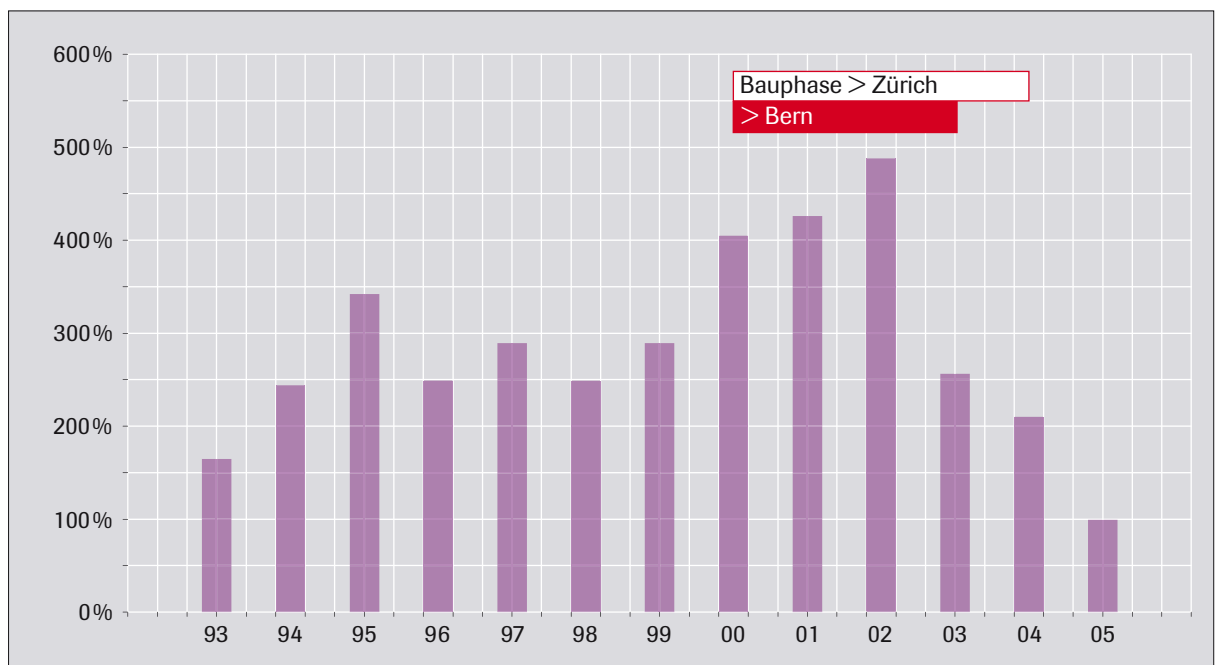
- 2002: Werte stark beeinflusst durch Bauphasen
- 2003: Inbetriebnahme dritte Tunnelröhre Richtung Bern am 17.06.03
- 2004: Monate August bis Dezember (hochgerechnet auf auf 12 Monate)



Markant verbesserte Verkehrssicherheit

Das zu nahe Auffahren in der Zeit von 1990 bis 1999 und während der Bauarbeiten hatten extrem gesteigerte Unfallraten zur Folge. Nach der Inbetriebnahme fiel die Unfallrate auf einen unterdurchschnittlichen Wert.

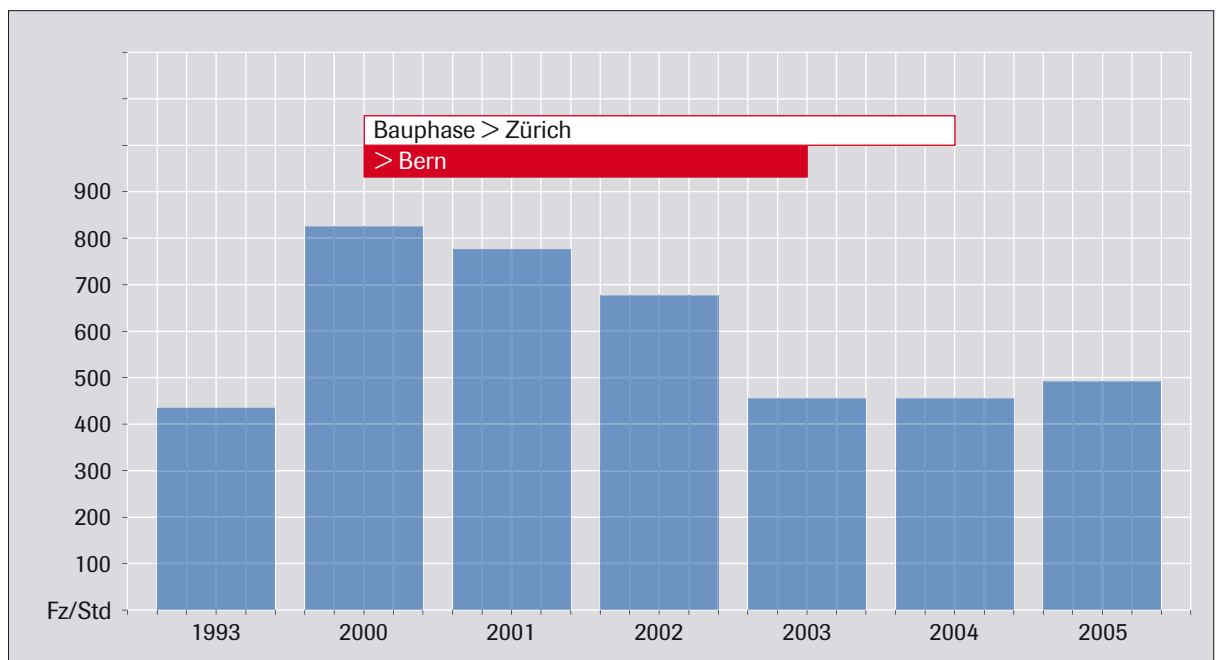
2005, nach der Inbetriebnahme, lag die Unfallrate drei Mal tiefer als 1999 vor Baubeginn und fünf Mal tiefer als während der kritischen Bauphase 2002.



Die Entspannung auf dem lokalen Strassen-netz ist offensichtlich

An einzelnen Stellen im Strassen-netz sind während der Verkehrsspitzen markante Entlastungen zu beobachten. So auf der K273 in Würenlos in der Abendspitzenstunde, wo unmittelbar nach der Kapazitätserweiterung in Richtung Bern am 17. Juni 2003 eine starke Rückverlagerung von Verkehr auf die A1 erfolgte.

Die Rückverlagerungen auf die Autobahn haben ausgereicht, um einen Grossteil der Staus und die Behinderungen für den Busverkehr zu beseitigen.



Ergänzende Massnahmen optimieren den Verkehr

Seit Inbetriebnahme aller Tunnelröhren beim Baregg 2004 nahm der Verkehrsdruck auf die Nordumfahrung Zürich erwartungsgemäss zu. Der Verkehr wird mit kantonsübergreifenden Massnahmen gelenkt.

Baudirektion Kanton Zürich

Seit Inbetriebnahme aller Tunnelröhren beim Baregg steht im Raum Limmattal/Gubrist das «Tropfen-zähler»-System als Teil der «Sofortmassnahmen Verkehrslenkung» auf der A1 und A4 im Einsatz. Ende März 2005 informierte die Baudirektion Zürich erstmals über die Deutlichkeit der Resultate bei den durchgeführten Wirkungskontrollen, dass die anvisierten Ziele erreicht wurden. Das heisst: Trotz Verkehrszunahme konnten die Staudauer reduziert und ein Zusammenbruch des Verkehrs verhindert werden. Insbesondere hat die Bewirtschaftung beim Anschluss Weiningen direkt vor dem Gubristportal dazu geführt, dass der Verkehrsfluss der A1 durch diese Einfahrt weniger gestört wird. Es ist damit gelungen, die verfügbare Kapazität der Tunnelröhre effizient zu nutzen. Der Rückstau vor dem Portal hat eine geringere Dauer als vor Inbetriebnahme der «Sofortmassnahmen Verkehrslenkung» und die mittlere Geschwindigkeit im Stau ist spürbar höher.

Nach diesem ersten Teilerfolg ist in der Zwischenzeit nochmals eine ergänzende Erhebung zur Prüfung der Langzeitwirkung vorgenommen worden. Das Tiefbauamt der Baudirektion ist über das Resultat der Untersuchung erfreut. Zumal sich unter anderem die Reisezeit zwischen Neuenhof und Seebach in der Morgenspitze durchschnittlich um fünf Minuten verringert hat. Mit «Tropfen statt stopfen» sind folgende Ziele weitgehend erreicht worden:

- Verkehrsfluss auf der Autobahn aufrecht erhalten
- Anzahl der Staus tief halten
- Dauer der Staus gering halten
- Unfallzahl reduzieren
- Informationen zum Verkehrsgeschehen liefern

Optimierung Tropfenzähler

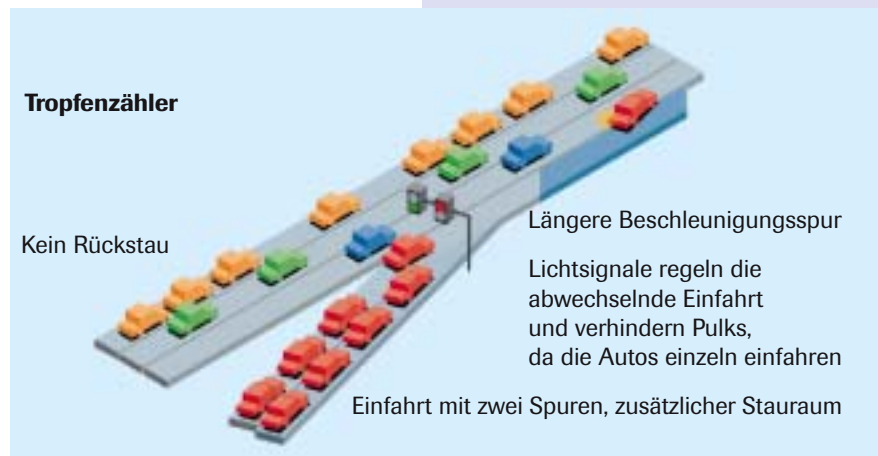
Mit verschiedenen ergänzenden Massnahmen sind künftig weitere Optimierungen, unter anderem bei der Bewirtschaftung der Anschlüsse Weiningen, Urdorf Nord und Dietikon, geplant. Die entsprechenden Projekte sind ausgearbeitet und vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) bewilligt worden. Bis zum Frühjahr 2006 werden folgende ergänzende Massnahmen umgesetzt:

- Bei der Bewirtschaftung von Weiningen wird mit zusätzlichen Detektoren der Rückstau auf der Einfahrtsrampe differenzierter erfasst. Mit diesen genaueren und umfassenderen Messdaten kann die Steuerung feiner abgestuft werden. Damit soll ein besseres Gleichgewicht zwischen Bewirtschaftungsintensität und Staulänge erreicht werden.
- Die beiden Tropfenzähler in Urdorf Nord und Dietikon waren bisher so abgestimmt, dass sie auf die Stausituation vor dem Gubristportal reagierten. Sie schalteten sich ein, wenn gleichzeitig bereits die Rampe in Weiningen zugestaut war. Ab Frühjahr 2006 wird die Einfahrt Urdorf Nord nur bewirtschaftet, wenn der Rückstau in Fahrtrichtung St. Gallen im Limmattaler Kreuz die Fahrbeziehungen Richtung Zürich und Bern zu behindern droht.
- Dasselbe Prinzip wird in Dietikon, bezogen auf die Verbindung von Bern nach St. Gallen, angewendet.

Um den Abfluss aus dem Gubristtunnel Richtung St. Gallen zu verbessern, ist ein Lastwagen-Überholverbot auf dem ab Affoltern ansteigenden Streckenabschnitt der Nordumfahrung geplant.



Tropfenzähler



Ausbauprojekt Nordumfahrung Zürich

Zudem hat das kantonale Tiefbauamt mit den Vorbereitungsarbeiten für das Ausführungsprojekt Ausbau Nordumfahrung Zürich begonnen. Kernstück des Projekts ist die dritte Tunnelröhre Gubrist. Das Ausführungsprojekt soll im Frühjahr 2007 zur öffentlichen Auflage gelangen.

Instandsetzung N 20.1.3 Verzweigung Limmattal – Anschluss Urdorf Süd

Weitere Verkehrsbelastungen sind bei der Instandsetzung N 20.1.3 Verzweigung Limmattal/Anschluss Urdorf Süd zu erwarten. Der rund 20 Jahre alte Streckenabschnitt weist Verschleisserscheinungen und Belagsschäden auf. Deshalb müssen im Hinblick auf die Eröffnung der Westumfahrung Instandsetzungsarbeiten vorgenommen werden.

Ab 2006 sind sicherheitstechnische Anpassungen und bauliche Massnahmen beim Honeret Tunnel geplant. Die vorgesehenen Arbeiten an verschiedenen Überführungen und Brückenbauwerken werden den Verkehr nicht tangieren. Während der ganzen Instandsetzungsarbeiten wird darauf geachtet, die Verkehrsbehinderungen möglichst gering zu halten.

Unter www.nordumfahrung.ch stehen weitere Informationen und Grafiken zur Wirkungskontrolle zur Verfügung.

Dynamisch gesteuerte Höchstgeschwindigkeit am Baregg

Im Rahmen der aargauischen Gesamtverkehrsstrategie ist am Baregg seit Ende Dezember 2005 ein intelligentes Verkehrsleitungs- und Steuerungssystem in Betrieb. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten werden frequenzabhängig gesteuert.

Franziska Holzer Küng
Abteilung für Umwelt, BVU
Werner Müri
Abteilung Tiefbau, BVU

Verkehrsleitsysteme, wie dasjenige vom Baregg, verbessern die Verkehrssicherheit, optimieren den Verkehrsfluss und reduzieren die Umweltbelastung. Die ersten Auswertungen zeigen sowohl in Bezug auf die Unfallzahlen wie auch in Bezug auf die Umweltbelastung positive Ergebnisse. In seiner Gesamtverkehrsstrategie setzt sich das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) dafür ein, dass die negativen Auswirkungen des Verkehrs minimiert werden, ohne dabei die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu beschneiden. Das Verkehrsleitsystem am Baregg ist ein Schritt in diese Richtung.

Das dynamische Geschwindigkeitsregime am Baregg basiert auf einer gesamtheitlichen Betrachtung folgender Themenkreise: Verkehrsfrequenz, Verkehrssicherheit, Umweltbelastung und Geometrie der Strasse.

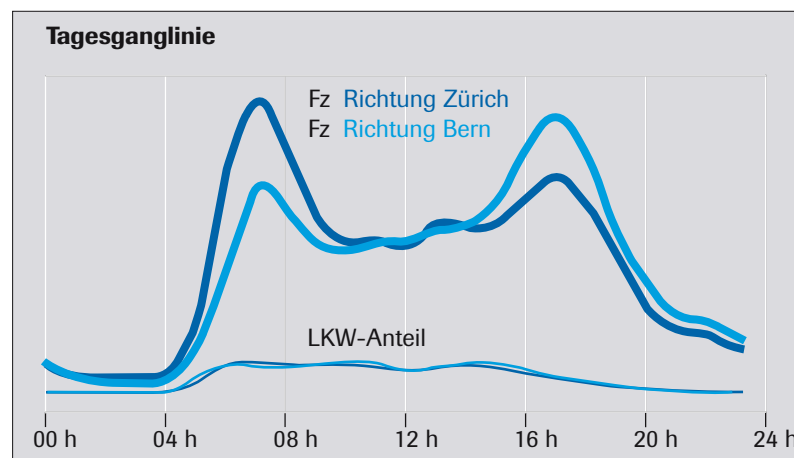
Verkehrsfrequenz

Die Zunahme des Verkehrs am Baregg dürfte den regelmässigen Baregg-Benutzerinnen und -Benutzern bekannt bzw. aufgefallen sein. Nicht nur am Baregg, sondern generell ist eine Zunahme des Verkehrs zu verzeichnen. So lag der Motorisierungsgrad (d.h. Anzahl Personenwagen pro 1000 Einwohner) im Kanton Aargau im Jahr 1980 bei 350, im Jahr 2000 bei 515 und im Jahr 2004 bei 542. Mit der Zunahme des Motorisierungsgrades nehmen auch die zurückgelegten Strecken zu.

Die A1, insbesondere der Abschnitt um den Baregg, gehört zu den am stärksten frequentierten Autobahnabschnitten. Rund ein Drittel der Automobilistinnen und Automobilisten fährt über die A3 aus

Richtung Basel und rund zwei Drittel über die A1 aus Richtung Bern auf den Baregg zu. Die Anforderung ans Tempomanagement, beruhend auf der Verkehrsfrequenz, ist nicht mehr zu vergleichen mit derjenigen vor über 30 Jahren. Das heutige Ziel ist ein stetiger Verkehrsfluss, auch bei hohen Verkehrsfrequenzen. Untersuchungen und Studien belegen, dass auf Autobahnen bei Tempo 80 mehr Autos pro Zeiteinheit durchfahren können als bei Tempo 100 oder

seits durch die verbesserte Homogenität des Verkehrs mit kleineren Geschwindigkeitsdifferenzen auf und andererseits – falls es zu einem Unfall kommt – durch die geringere kinetische Energie, die dabei vernichtet werden muss. Die effektiv gefahrene Geschwindigkeit richtet sich in erster Linie nach dem Erscheinungsbild der Strasse bzw. dem Eindruck auf den Fahrzeugführenden über die bestehenden Verhältnisse wie Strassengeometrie, Verkehrsaufkommen oder

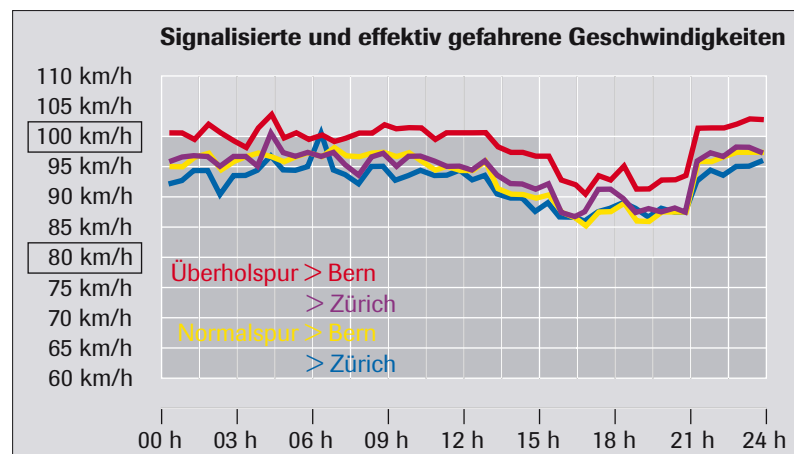


120. Bei hohen Verkehrsfrequenzen bedeutet dies, eher tiefe Tempovorschreibungen, damit der Verkehr flüssig bleibt. Bei tiefen Frequenzen kann hingegen das Tempolimit ausgeschöpft werden.

Verkehrssicherheit

Geschwindigkeitsreduktionen führen – sofern sie befolgt werden – zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dieser Effekt tritt einer-

Wetterverhältnisse. Autobahnen verleiten aufgrund ihres Charakters in der Regel zum schnellen Fahren. Temporeduktionen erscheinen für die Fahrzeugführenden nur bei höherem Verkehrsaufkommen plausibel. Bei geringem Verkehrsaufkommen ist deren Akzeptanz schlecht. Die Wirkung ist eher kontraproduktiv, da sich die Einen daran halten und die Anderen nicht.



In der Grafik ist erkennbar, dass an einem Stichtag nach 12 Uhr die Geschwindigkeit infolge der zunehmenden Belastung kontinuierlich langsamer wurde. Als die signalisierte Höchstgeschwindigkeit um 15 Uhr von 100 km/h auf 80 km/h reduziert wurde, lag die effektiv gefahrene Geschwindigkeit nur noch geringfügig über diesem Wert. Das Reduzieren der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führt in dieser Situation zu einem homogenen und sicheren Verkehrsfluss, da nun nicht mehr die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h angestrebt wird.

Umweltbelastung

Der motorisierte Verkehr ist einer der Hauptverursacher der Stickoxid-, Feinstaub- und der CO₂-Emissionen. Jedes Strassenfahrzeug, sei das nun Auto oder Lastwagen, hat seinen spezifischen Emissionsfaktor. Der Emissionsfaktor gibt an, wie viele Gramm eines bestimmten Schadstoffes das Fahrzeug pro gefahrenen Kilometer ausstösst. Der Schadstoffausstoss eines Fahrzeuges ist von vielen Faktoren abhängig:

- Fahrzeugkategorie
- Baujahr
- Motorengrösse
- Treibstoffart
- Strassentyp
- Verkehrsfluss
- Topografie der Strasse
- gefahrene Geschwindigkeit

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Emissionsfaktor eines bestimmten Personen- oder Lieferwagens bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h deutlich tiefer ist als bei einer Geschwindigkeit von 100 oder 120 km/h. Das bedeutet auch ein deutlich geringerer Schadstoffausstoss. Der Emissionsfaktor eines Lastwagens ist unabhängig von der signalisierten Geschwindigkeit etwa gleich hoch, da für Lastwagen die maximale Geschwindigkeit 80 km/h beträgt.

Geometrie der Strasse

Die Fahrgeschwindigkeit wird u.a. auch durch die geometrischen Verhältnisse der Strassenanlage beeinflusst, bestimmt und begrenzt. Fahrstreifenbreiten und Radien auf Autobahnen sind im Bereich der offenen Strecken auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgerichtet. Richtungs-

getrennte Tunnels ohne besondere Verhältnisse werden in der Regel auf 100 km/h, Tunnels mit Gegenverkehr auf 80 km/h begrenzt. Dabei handelt es sich um Richt- bzw. Grenzwerte, die je nach Situation angepasst werden.

Verkehrstelematik ermöglicht ein dynamisches Geschwindigkeitsregime am Baregg

Durch den Einsatz innovativer Telematikmittel ist am Baregg eine effiziente, sichere und umweltschonende Nutzung der Verkehrsinfrastruktur möglich. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten werden reduziert, wenn für die Verkehrssicherheit, die Umwelt oder den Verkehrsfluss ein Gefährdungspotenzial vorhanden ist.

Nach einer Test- und Optimierungsphase mit festen Tagesschaltplänen erfolgte die Umstellung auf das dynamische, aufgrund der effektiven richtungsabhängigen Verkehrsfrequenzen online gesteuerte Geschwindigkeitsregime. Die effektiven Fahrzeugmengen werden in neun Abschnitten je Fahrtrichtung alle 30 Sekunden gemessen. Unplausible Geschwindigkeitsreduktionen zu Zeiten geringer Verkehrsbelastungen gehören definitiv der Vergangenheit an.

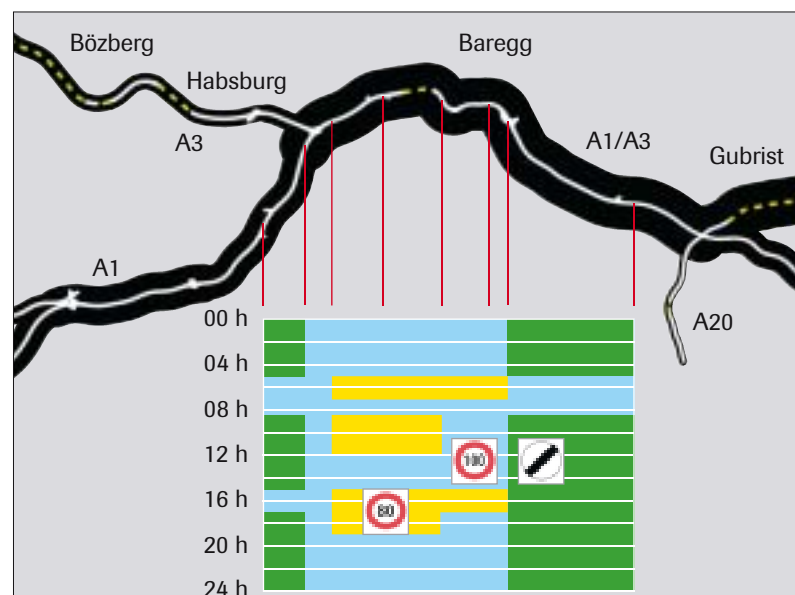
Gute Akzeptanz, weniger Verkehrsunfälle und bessere Luft

Die ersten Auswertungen ergaben durchwegs positive Resultate: Die Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmenden ist gut bis sehr gut. Die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten werden grösstenteils eingehalten. Die Unfallrate (Anzahl

Unfälle pro Million gefahrener Kilometer) liegt trotz der hohen Belastung auf einem sehr tiefen Wert. Erfreulich ist auch die Emissionsbilanz und somit die Auswirkungen auf die Umwelt. Die Vorgaben aus dem Umweltverträglichkeitsbericht werden durchwegs eingehalten bzw. unterschritten.

Richtig gewählte Geschwindigkeiten dienen der Verkehrssicherheit, verstetigen den Verkehrsfluss, schonen die Umwelt und werden erst noch besser akzeptiert. Aufgrund von verkehrstechnischen – und damit auch lufthygienischen – Kriterien werden die zulässigen Geschwindigkeiten laufend ermittelt und automatisch als Höchstgeschwindigkeit mit den Wechselsignalen angezeigt. Ab einer bestimmten Verkehrsbelastung werden die Höchstgeschwindigkeiten stufenweise herabgesetzt. In Steigungstrecken erfolgt diese Reduktion früher als in Gefällsstrecken, da die Fahrzeugemissionen stark von der Strassenneigung abhängen. Dadurch resultiert ganzjährig ein schadstoffreduzierter Betrieb. In den sieben höchstfrequentierten Stunden befährt etwa die Hälfte der gesamten Tagesmenge den Baregg-Bereich. Auf das ganze Jahr gerechnet bedeutet dies, dass von den 40 Millionen Fahrzeugen, die jährlich durch den Baregg fahren, insgesamt etwa 20 Millionen zur Reduktion der Emissionen beitragen. Dieser Beitrag ist wesentlich höher, als wenn nur an den Tagen, an denen die Luftqualitäts-Grenzwerte überschritten sind, mit reduzierter Geschwindigkeit gefahren würde. ■

Beispiel eines Tagesverlaufes der belastungsabhängig gesteuerten Geschwindigkeitsabschnitte in Fahrtrichtung Zürich.



Die aktuelle Luftqualität der Messstation Baden wird beidseitig vor dem Baregg angezeigt. Diese Hinweistafeln sollen die Fahrzeuglenkenden auf die aktuelle Luftbelastung aufmerksam machen und darauf sensibilisieren, dass zwischen Fahrgeschwindigkeit, Fahrzeugemissionen und Luftqualität ein Zusammenhang besteht. Angezeigt wird der Kurzzeit-Luftbelastungsindex KBI, wie er von der Schweizerischen Gesellschaft der Lufthygiene-Fachleute (Cerc'Air) definiert wurde. Der KBI wird aus den Messdaten für Ozon, Stickstoffdioxid und Feinstaub ermittelt. Der jeweils schlechteste Wert wird an der Farbtabelle angezeigt.

Lebenswertes Neuenhof dank Überdeckung

Vor über 30 Jahren mussten mehr als 40 Häuser dem Bau der Nationalstrasse weichen. Das Dorf Neuenhof wurde auf einen Schlag entzwei geschnitten; die Lärm- und Schadstoffbelastungen nahmen stetig zu.

Walter Benz, Gemeindeammann von Neuenhof

Während vieler Jahre haben sich Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinde Neuenhof wiederholt für eine Überdeckung der Autobahn A1 auf ihrem Gemeindegebiet eingesetzt. Dabei durfte Neuenhof immer auf die Unterstützung des Regierungsrates des Kantons Aargau sowie vieler aargauischer Parlamentarierinnen und Parlamentarier in Bern zählen.

Im Frühjahr 2003 wurde nun ein Traum wahr. Das durch den Autobahnbau entzwei geschnittene Dorf Neuenhof bekam die Chance, wieder zusammenzuwachsen. Die vom Verkehr der Nationalstrasse stark betroffenen Quartiere haben zwischenzeitlich massiv an Wohn- und Lebensqualität gewonnen.

Auf der Überdeckung der Autobahn A1 realisierte die Gemeinde Neuenhof Spiel- und Sportanlagen sowie einen grossen Dorfpark. Dieses Angebot wird von vielen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie zahlreichen Vereinen sehr gut genutzt.

Mit dem Bareggausbau und der Überdeckung der Autobahn A1 bei Neuenhof wurde ein ganz wichtiger Schritt zur Verbesserung der Lebensqualität getan. Ein weiterer wird folgen, wenn Neuenhof durch die Realisierung des Halban schlusses A1 in Spreitenbach weiter entlastet wird. Sollte die Realisierung dieses Bauvorhabens im gleichen Tempo gelingen wie der Ausbau des Bareggs und die Erstellung der Überdeckung, kann Neuenhof wirklich aufatmen und eine tolle Lebensqualität anbieten und geniessen. ■



IMPRESSUM

BAREGGinfo ist eine Publikationsreihe zum Ausbau des Baregg. Mit der vorliegenden Ausgabe wird sie abgeschlossen.

HERAUSGEBER: Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) des Kantons Aargau, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau, Telefon 062 835 36 00.

GESTALTUNG UND SCHLUSSREDAKTION: Heiner Scheppeler & | Atelier für Gestaltung, 8022 Zürich, Telefon 044 252 85 40.

DRUCK: Häfliger Druck AG, 5430 Wettingen, Telefon 056 437 88 88.

Oben Sport unten Verkehr

