

Dritte Röhre für das Nadelöhr Bareggstunnel

Abklärungen und gegenwärtiger Stand

Von Giovanni Gottardi*

Die Mitte der achtziger Jahre erstellten Verkehrsprognosen haben sich eingestellt: Auf der Autobahn Bern–Zürich (N 1) kommt es vor dem Bareggstunnel in Spitzenzeiten regelmässig zu Staubbildung. Die Ausweitung der Tunnelkapazitäten ist unausweichlich. Der Kanton Aargau hat sie zusammen mit dem Bund eingeleitet.

In den nächsten Jahren ist mit einer weiteren Zunahme der Stautunden zu rechnen. Im Raum Baden vereinigen sich die Verkehrsströme aus Basel und Bern, die sich nach wenigen Kilometern im Limmattal wieder Richtung St. Gallen und Zürich trennen. Im Bareggstunnel verengen sich die Fahrbahnen zudem von drei auf zwei Spuren; gleich nach dem Tunnel stehen wieder drei Fahrspuren zur Verfügung. Die gebündelten nationalen und regionalen Verkehrsachsen mit rekordhohen Tagesbelastungen von *mehr als 96 000 Motorfahrzeugen* führen hier in ein Nadelöhr. Extrem kurze Fahrzeugabstände – bedingt durch Spurreduktion und Autobahneinfahrt – ermöglichen zwar eine kurzfristige Überschreitung der Autobahnkapazität. Dadurch nimmt aber die Unfallgefahr und damit das Staurisiko massiv zu. Bei Stausituationen versucht ein Teil des Verkehrs, in angrenzende Gemeinden auszuweichen.

Abhilfe durch Verkehrskonzept

Die Region hat die aufkommenden Probleme frühzeitig erkannt und vor rund zehn Jahren ein umfassendes Verkehrskonzept ausgearbeitet mit

dem Ziel, den grossräumigen Durchgangsverkehr von den Siedlungsgebieten *fernzuhalten* und den motorisierten Individualverkehr innerhalb der Region zu *plafonieren*. Es wurde ein Massnahmenpaket ins Auge gefasst mit einem starken Ausbau des öffentlichen Verkehrs, einem Ring von Pfortneranlagen und einem Parkierungskonzept. Trotz der seinerzeitigen breiten Zustimmung der Bevölkerung konnte das Verkehrskonzept erst ansatzweise umgesetzt werden. In der Zwischenzeit nahm der Strassenverkehr weiter zu.

Zur Lösung der anstehenden Probleme wurde in engem Kontakt mit der betroffenen Bevölkerung, dem Kanton Aargau und dem Bund ein gemeinsames Vorgehen beschlossen. Gestützt auf umfangreiche Verkehrserhebungen und Computersimulationen, wurde das *heutige Verkehrsgeschehen* untersucht: Woher stammen die Verkehrsteilnehmer, zu welchem Zweck sind sie unterwegs, wohin führt die Fahrt? Im weiteren analysierte man die Unfälle und klärte die Leistungsfähigkeit der Autobahn und der Zufahrten detailliert ab. Dabei zeigte sich, dass die Tunnelkapazität *nicht gesteigert* werden kann. Hingegen kann die ständig sinkende zeitliche Verfügbarkeit des Tunnels durch die Erhöhung der Sicherheit, die zu weniger Verkehrszusammenbrüchen führt, wieder verbessert werden.

Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Mit den Verbesserungen durch das Projekt Bahn 2000 und mit einer Verlängerung der S-Bahn (S 3) von Zürich durch den Heitersbergstunnel bis Mägenwil kann der Strassenverkehr im Korridor Baregg um etwa 10 Prozent gesenkt werden. Und durch die Wirkung des Flaschenhalses Baregg werden künftig noch weitere 5 bis 10 Prozent von der Strasse auf die Schiene verlagert. Der Grund für das *beschränkte Verlagerungspotential* liegt in der dispersen Verteilung der Verkehrsbeziehungen mit dem Auto, welche mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs nicht oder nur schlecht gedeckt werden können. Der öffentliche Verkehr kann somit den Verkehrsdruck im Bareggstunnel nur etwas dämpfen – und auch ein forcierter Ausbau könnte den Engpass Baregg nicht zum Verschwinden bringen.

Dreiteiliges Massnahmenpaket

Der Aargauer Regierungsrat hat angesichts dieser unerfreulichen Perspektiven im Frühjahr 1991 ein dreiteiliges Massnahmenpaket beschlossen:

Was bisher geschah

19. Januar 1994: Der Aargauer Regierungsrat stimmt dem Ergebnis der Zweckmässigkeitsprüfung (Ausbau dritte Röhre) zu.

14. Juni 1994: Der Aargauer Grosse Rat folgt dem Antrag des Regierungsrates grossmehrheitlich.

11. Juli 1994: Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) erhält den Auftrag zum Bau der dritten Röhre.

18. Oktober 1995: Der Bundesrat beschliesst den Bau der dritten Röhre am Baregg.

7. November 1995: Der Kanton Aargau wird vom Bundesrat mit der Erstellung des Ausführungsprojektes beauftragt.

Wie geht es weiter?

- Die Präqualifikation von Ingenieurunternehmen für die Grossprojekte «Tunnelbau» und «Elektromechanische Einrichtungen» ist abgeschlossen.
- Zurzeit laufen die Vorbereitungen für die Einholung von Offerten für alle Ingenieurarbeiten.
- Der Termin für den Bau der dritten Tunnelröhre bis zum Jahr 2005 ist noch immer gültig.

Kurzfristig: Eine *Stausteuerung* auf der östlichen Zufahrt zum Bareggunnel. Sie wurde im Februar 1993 in Betrieb genommen. Mittelfristig: Ein *Verkehrsleitsystem* beidseitig des Bareggunnels, das bis zur Eröffnung der N 3 (Frick-Birrfeld) im Jahr 1996 betriebsbereit sein sollte. Langfristig: Ein *Ausbau des Bareggunnels* bis zum Jahr 2005, sofern die Zweckmässigkeit nachgewiesen werden kann.

Das mittelfristig vorgesehene Verkehrsbeeinflussungssystem mit Fahrstreifenlichtsignalen, Fernsehüberwachung und Dosierung auf den Zufahrtsrampen liegt als Projekt vor. Es wird zurzeit den neuen Rahmenbedingungen (dritte Tunnelröhre, Lärmschutzmassnahmen) angepasst. Die Inbetriebnahme erfolgt mit der dritten Tunnelröhre (2005).

Dreispuriger Paralleltunnel

Der längerfristig in Betracht gezogene Ausbau des Bareggunnels wurde 1991 bis 1993 einer umfassenden Zweckmässigkeitsprüfung unterzogen. Unabhängig vom Entscheid für einen Ausbau, wird von einer deutlichen Ausweitung des Ange-

bots im öffentlichen Verkehr ausgegangen. Aus insgesamt neun möglichen Tunnelvarianten mit unterschiedlicher Länge und Linienführung wurde zunächst die *beste Ausbauvariante* bestimmt. In einer gesamtheitlichen, alle relevanten Wirkungen umfassenden Beurteilung wurde diese Bestvariante dem Ausbauverzicht gegenübergestellt. Die Prüfung ergab *klare Vorteile* für einen kurzen dreispurigen Paralleltunnel unmittelbar nördlich der bestehenden Tunnelröhren. Ein Ausbau am Baregg hält die Funktionen des Nationalstrassennetzes aufrecht und ist eine Voraussetzung für die angestrebte Verkehrsplafonierung auf dem angrenzenden Strassennetz und die demnächst anstehende Sanierung des Bareggunnels. Die negativen Auswirkungen auf die Umwelt sind bei einer konzentrierten Verkehrsabwicklung auf einer lärmsanierten Autobahn geringer als durch den Ausweichverkehr als Folge eines Flaschenhalses. Die Verflechtungsspuren erlauben, dass der neue Tunnel die Fahrspuren Richtung Bern aufnehmen wird, während Richtung Zürich die bisherigen Fahrspuren zur Verfügung stehen werden.

* Dr. Ing. Giovanni Gottardi ist Inhaber der Firma Jenni & Gottardi AG, Beratende Ingenieure, Zürich.