Das gute Ende des "Autobahnkriegs"

Autor(en): **Widmer, Hans-Peter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Brugger Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **132 (2022)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-976576

Nutzungsbedingungen

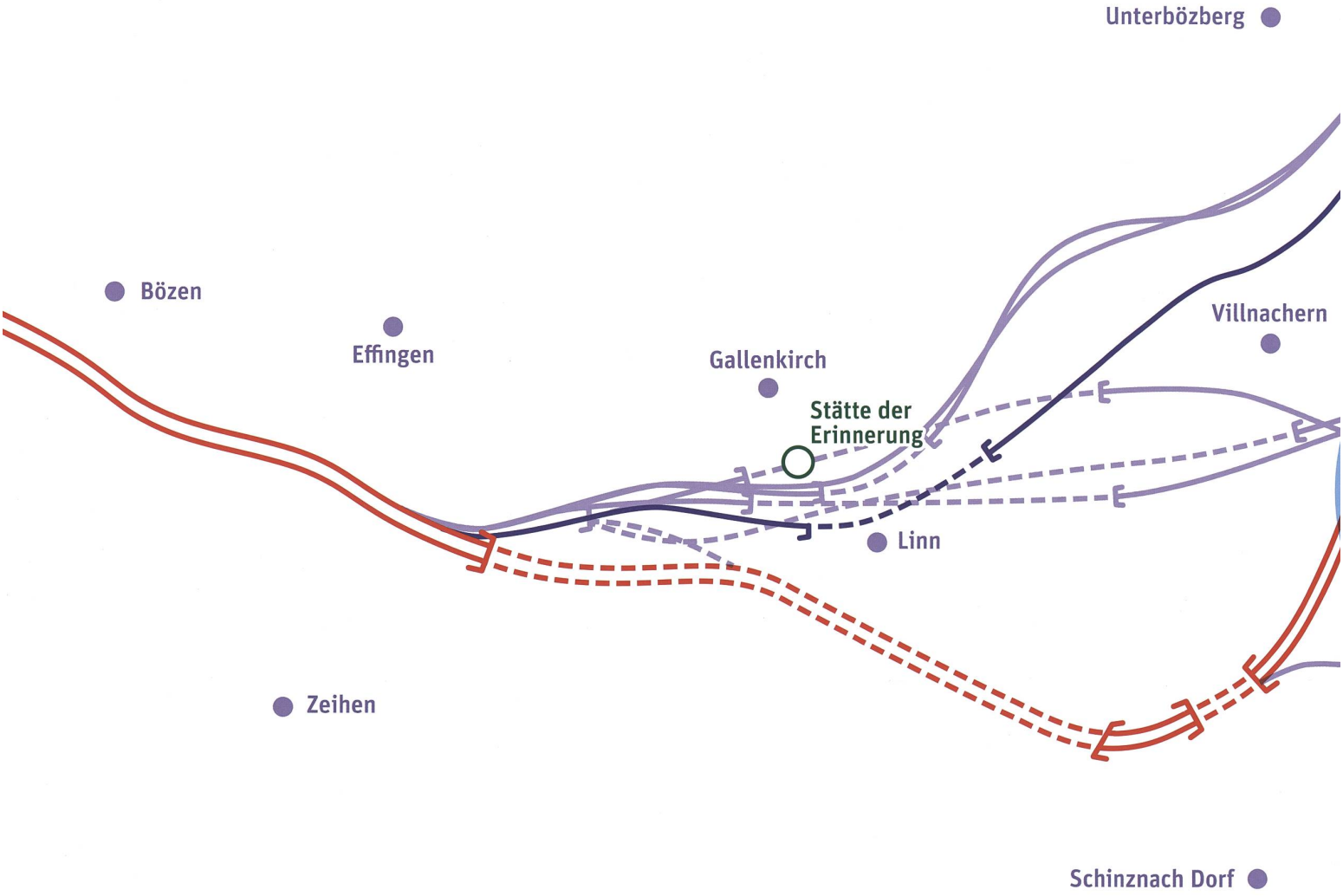
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

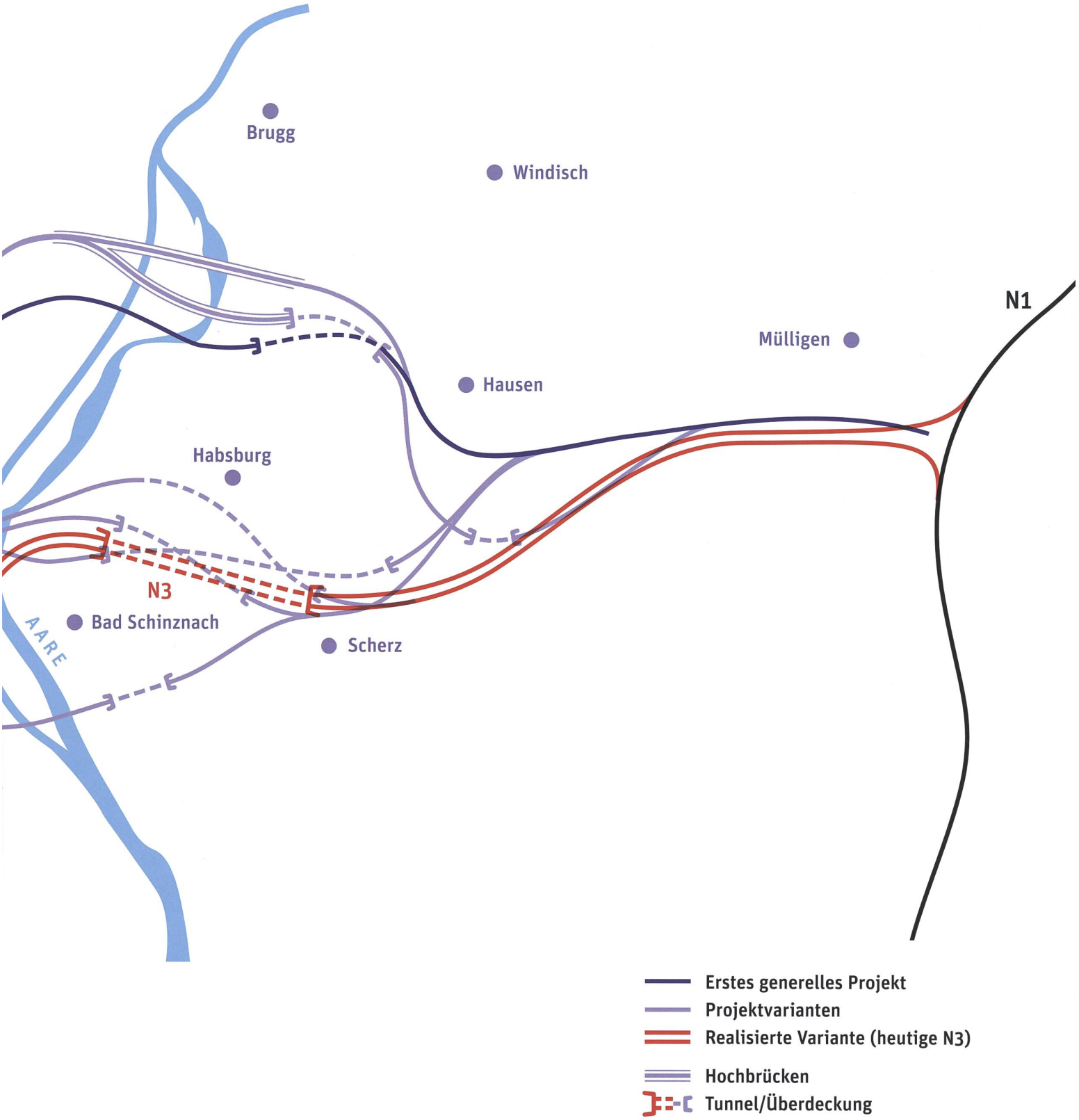
http://www.e-periodica.ch



Linienführung der N3 (heute A3)

Der Planungsprozess durchlief verschiedene Etappen

(Grafik: ZVG | Girod Gründisch)


Brugg
Windisch
N1
Mülligen
Hausen
Habsburg
N3
Bad Schinznach
AARE
Scherz
Erstes generelles Projekt
Projektvarianten
Realisierte Variante (heutige N3)
Hochbrücken
Tunnel/Überdeckung

Das gute Ende des «Autobahnkriegs»

Text **Hans-Peter Widmer**

Vor 25 Jahren wurde das Teilstück Birrfeld–Frick der N3 (heute A3) eröffnet. Der Schliessung der letzten Autobahnlücke zwischen Zürich und Basel gingen eine 25 Jahre lange Kontroverse um die Linienführung und eine achtjährige Bauzeit voraus. Leidenschaftlich wurde darüber gestritten, ob die Autobahn über oder durch den Bözberg zu führen sei. Mit der Tunnellösung siegte die bessere von acht diskutierten Varianten.

Endlich, am 17. Oktober 1996, war es so weit. Die Anwohnerinnen und Anwohner der Kantonsstrassen in Hornussen, Bözen, Effingen, Unterbözberg, Umiken, Brugg, Windisch, Hausen, Gebenstorf und Birmenstorf konnten aufatmen: Der Durchgangsverkehr rollte nun erstmals auf dem neuen Nationalstrassenabschnitt Birrfeld-Frick durch den Habsburg- und den Bözbergtunnel.

Erste Skizzen der Eidgenössischen Planungskommission für das Nationalstrassennetz sahen in den 1950er-Jahren eine Autobahnführung über den Bözberg mit einer tiefliegenden Querung des Aaretals nördlich von Villnachern sowie kurzen Scheiteltunnels am Galgenhübel bei Hausen und auf dem Plateau bei Linn vor. Diese Idee wurde jedoch wegen der Rutschhänge oberhalb von Villnachern aufgegeben und 1963 durch konkrete Pläne mit einer Hochbrücke südwestlich von Umiken und einem Geländeeinschnitt nahe der Linner Linde ersetzt.

Bei der Auflage dieser Variante, 1967, entbrannte sofort ein heftiger Streit darüber, ob sich der 1500 Meter lange und 60 Meter hohe Viadukt vom Galgenhübel bis an den Bözbergsüdhang unterhalb der *Vierlinden* mit der Landschaft vertrage. Zudem kamen Bedenken auf, dass die Überquerung des 570 Meter hohen Bözbergs im Winter problematisch werden könnte – zumal der Schwerverkehr auf der Bözbergstrasse bei starkem Schneefall wiederholt stecken blieb.

Brücken- oder Tunnelvariante?

Die von der Brückenvariante betroffenen Gemeinden Hausen, Umiken, Unterbözberg und Linn setzten sich zur Wehr. Sie stellten sich hinter den neuen Vorschlag des Badener Ingenieurs Josef Killer, die N3 nicht über, sondern durch den Bözberg zu führen. Die Öffentlichkeit stand Tunnelprojekten wegen der Bau- und Betriebskosten zunächst eher skeptisch gegenüber. Ein Gutachten errechnete tatsächlich höhere Erstellungskosten für die Tunnellösung, aber längerfristig auch grössere volkswirtschaftliche Nachteile bei der Bözbergüberquerung wegen der treibstoffzehrenden Steigstrecken.

Die Strassenbauer von Kanton und Bund tendierten zur Brückenvariante. Demgegenüber entschied die Aargauer Regierung im Novem-

Einweihung des Gedenkplatzes oberhalb von Linn am 19. Oktober 2021. Landammann Stephan Attiger, Therese Brändli, Gemeindeammann von Bözberg, Geschäftsleiterin Christine Neff vom Jurapark Aargau und alt Baudirektor Ulrich Siegrist neben einer der neu gepflanzten Tafeleichen (Bild: Annegret Ruoff)

ber 1969 – und ein Jahr später auch der Bundesrat –, es sei ein generelles Projekt mit dem Bözbergtunnel auszuarbeiten. Dagegen wehrten sich jetzt die neu tangierten Gemeinden Scherz, Schinznach-Bad, Villnachern und Schinznach-Dorf. Weil die Tunnelkosten nochmals stark stiegen, verlangte der Bundesrat 1974 einen weiteren Projektvergleich. Dieser ergab Gleichwertigkeit in Bezug auf Technik und Umweltbelastung, aber Vorteile für die Hochbrückenvariante punkto Kosten und Bauzeit.

Die Bevölkerung diskutierte leidenschaftlich das Pro und Kontra. Aktionskomitees kämpften für ihre Standpunkte – vom «Autobahnkrieg» war die Rede. Expertisen noch und noch versuchten Klärung zu schaffen. Der Regierungsrat liess sich nicht mehr von der Tunnellösung abbringen. Aber er verlegte die N3 von der Südumfahrung von Bad Schinznach, wie sie Josef Killer vorsah, auf die Nordseite des Kurbezirks. Dadurch wurde anstelle eines Geländeeinschnitts zwischen Scherz und Schinznach-Bad der Habsburgtunnel nötig. Diese Korrektur akzeptierte der Bundesrat 1980 mit der definitiven Genehmigung des generellen Projekts.

Doch während der Ausarbeitung des Bauprojekts ging das Ringen um die Linienführung weiter. Die Bad Schinznach AG befürchtete die Gefährdung ihrer Schwefelquelle, weil der Bözberg- und der Habsburgtunnel tektonische Schichten und mögliche Einzugsbereiche für die Therme querten. Das Kurunternehmen und Naturschutzorganisationen forderten mit einer «Verständigungsvariante» die Verschiebung der Autobahn nach Norden. Dadurch wäre jedoch der damals noch hochgeheime KP der Grenzbrigade 5 zwischen dem Weiler Wallbach und Villnachern durchstossen worden – was nicht öffentlich gemacht werden durfte. Es blieb bei der Trassierung über das Schinznacherfeld und der vorgesehenen Tunnelachse. Ein weiteres Gutachten bezeichnete das Risiko für die Thermalquelle als «nicht nichtig», aber bei vorsichtigem Tunnelvortrieb vertretbar.

Beschwerden bis vor Bundesgericht

Die Auflage des Bauprojekts für die 19 Kilometer lange Strecke von der Abzweigung der A1 im Birrfeld bis nach Frick erfolgte in Abschnitten. Sie stiess auf unterschiedlichen Widerstand.

Auf der Fricktaler Seite gab es nur wenige Einwände gegen das Teilstück Frick–Effingen, das schon bald für den Baubeginn freigegeben wurde. Hingegen «hagelte» es mehr als 200 Einsprachen gegen den Bözbergtunnel und den Abschnitt Aaretal–Birrfeld mit dem Habsburgtunnel. Der Regierungsrat machte weitere Zugeständnisse in Bezug auf den Lärmschutz und die Schonung der Landschaft. An der Linienführung hielt er fest.

35 Einspracheentscheide des Regierungsrats wurden an das Bundesgericht weitergezogen. Dieses trat grösstenteils nicht auf die Beschwerden ein und lehnte es ab, die aufgeworfenen Fragen materiell zu beantworten. Damit waren die Rechtsverfahren 1985 abgeschlossen. Doch neue planerische und ökologische Erkenntnisse sowie einige Wiedererwägungsgesuche und Verbesserungsvorschläge bewogen den damaligen Baudirektor, Regierungsrat Ulrich Siegrist, und seine Equipe zur nochmaligen Beurteilung zentraler Anliegen.

Das führte zu bedeutsamen letzten Korrekturen: Erstens zur Verschiebung der Achse und Verlängerung des Bözbergtunnels um 600 Meter auf der Fricktalseite, wodurch der Austritt der N3 in das Sagimülitäli verhindert wurde und das landschaftliche Juwel unberührt blieb; zweitens zu einer 450 Meter langen Überdeckung der N3 im Schinznacherfeld, was Kulturlandflächen schonte; drittens zum Verzicht auf den Halbanschluss Schinznacherfeld, wodurch sich ein Verkehrs- und Zersiedelungsschub im Gebiet des linken Aareufers verhindern liess.

Diese Änderungen waren nachhaltig – aber hochriskant. Denn der Bund verlangte nochmals eine begrenzte Projektauflage, die den Baubeginn abermals hätte verzögern können. Es gingen vier neue Einsprachen ein, sie wurden jedoch nach Verhandlungen zurückgezogen. Damit war im Oktober 1987 der Weg zur Schliessung der Autobahnlücke Birrfeld–Frick endgültig frei. Das Bauprogramm mit Tausenden Einzelaufträgen wurde auf eine möglichst ausgeglichene Belastung von Grossunternehmen wie kleineren Bau- und Transportfirmen sowie der Finanzen von Bund und Kanton ausgerichtet.

Herausfordernde Grossbaustellen

Während der achtjährigen Bauzeit wurden insgesamt 2,5 Millionen Kubikmeter Erdmaterial bewegt, 6 Kilometer Bäche verlegt, 10,5 Kilometer Verkehrswege neu trassiert, 28 Überführungen, Unterführungen, Bachdurchlässe und 23 kleinere Bauwerke erstellt. Die fünf grössten Bauwerke waren der 3,7 Kilometer lange Bözbergtunnel, der 450 Meter lange Tagbautunnel im Schinznacherfeld, die 1,2 Kilometer lange Brücke über Schachen, Aare, Oberwasserkanal, der 1,5 Kilometer lange Habsburgtunnel, das Anschlussbauwerk Lupfig/Hausen mit der Kreuzung von N3, Bahn und neuer Zubringerstrasse auf drei Verkehrsebenen sowie der 3,6 Kilometer lange Hochwasserentlastungskanal vom Nordrand des Birrfelds bis zur Aare.

Zur Anwendung kamen neuste Methoden der Tunnel- und Brückenbautechnik. Die Bauleute wurden aber auch mit Überraschungen konfrontiert. So erwies sich beim Habsburgtunnel die Geologie heikler, als die Sondierbohrungen voraussagten. Anderseits liess der vorsichtige Vortrieb des Bözbergtunnels mit der dafür angefertigten 165 Meter langen und 1860 Tonnen schweren Bohrmaschine die Schinznacher Thermalquelle unbehelligt. Aber ein Polier entdeckte zufällig das Einsickern von betonaggressivem Tiefengrundwasser, was den langfristigen Bestand des Tunnels gefährdet hätte und eine Abdichtung des Aussengewölbes erforderte.

Am 5. September 1991 durchstiessen die Tunnelbohrmaschinen den Bözberg und zwei Wochen später den Wülpelsberg. Nach diesen sichtbaren Zeichen des Baufortschritts nahmen unzählige weniger spektakuläre Bauarbeiten weitere fünf Jahre in Anspruch, bis das letzte N3-Teilstück am 17. Oktober 1996 dem Verkehr übergeben werden konnte.

Die bessere aller Varianten

Die lange Kontroverse um die Autobahnführung war mühsam, aber am Schluss siegte die bessere aller Varianten. Je länger das Ringen dauerte,

desto deutlicher offenbarte sich der Konflikt zwischen den Mobilitätsansprüchen der Gesellschaft und der Schutzbedürftigkeit der Natur. Sowohl Flexibilität wie Standfestigkeit waren nötig. Das erlebten fünf kantonale Baudirektoren, die sich mit dem komplexesten und teuersten Nationalstrassenteilstück im Aargau befassten – unter ihnen besonders Regierungsrat Ulrich Siegrist, der die letzten Projektverbesserungen erwirkte.

Zu den landschaftsschonenden Massnahmen gehörten die Erhaltung des Sagimülitälis zwischen Linn und Effingen – ein Kleinod des seither gegründeten Jurapark Aargau – sowie der Bau des Aaretalviadukts anstelle eines barrierenartigen Damms im Schinznacher Badschachen, mit einem neu angelegten aquatischen Lebensraum unter der elegant geschwungenen Brücke. Von der 19 Kilometer langen Autobahnstrecke wurden 5,2 Kilometer in Tunnels verlegt. Dennoch wurden 94 Hektaren Kulturland beansprucht – aber weniger als bei einer Bözbergüberquerung. Der grösste Nutzen der Autobahneröffnung war die Entlastung der Region Brugg von viel Transitverkehr. Davon profitierten besonders das Zentrum Brugg-Windisch und weitere 13 Ortschaften. Im Rückblick auf den guten Ausgang des «Autobahnkriegs» vor 25 Jahren sagte der heutige Aargauer Baudirektor Stephan Attiger am 19. Oktober 2021 bei der Einweihung eines Gedenkplatzes zwischen Gallenkirch und Linn, der an die Rettung des Sagimülitälis erinnert: «Mensch und Natur sind froh, dass die Pläne der N3 nicht umgesetzt wurden wie ursprünglich vorgesehen.» Nachhaltigkeitspolitik ist heute eine Selbstverständlichkeit, damals war sie eine Pionierleistung.

Aaretalviadukt über den Schinznacher Badschachen
(Bild: Hans-Peter Widmer)