

Unterwegs im Kanton Aargau

Ursula Häfliger | Abteilung Verkehr | 062 835 33 30

Die Abteilung Verkehr gewährleistet die Mobilität im Kanton Aargau für Bevölkerung, Wirtschaft und zukünftige Generationen. Doch was bedeutet dies genau? Ein Beispiel soll die verschiedenen Tätigkeitsbereiche der Abteilung Verkehr illustrieren. Dafür nehmen wir das Verkehrsverhalten von «Familie Aargauer» genauer unter die Lupe.

Mobilität ist die Fähigkeit oder Möglichkeit, Positionen in einem definierten System zielgerichtet verändern zu können, das heisst Personen und Güter auf dem Verkehrsnetz fortzubewegen. Zusammen mit anderen Abteilungen im Departement Bau, Verkehr und Umwelt (beispielsweise Abteilung Tiefbau oder Raumentwicklung) und kantonalen Fachstellen (beispielsweise Verkehrssicherheit) kümmert sich die Abteilung Verkehr um Planung, Unterhalt und Weiterentwicklung von Verkehrsnetz und -angebot. Die Abteilung Verkehr unterstützt aber auch Firmen und Gemeinden beim Mobilitätsmanagement und kommt so ihrem Auftrag nach, eine nachhaltige Mobilität zu planen.

Seit gut 20 Jahren gibt es die Abteilung Verkehr. Wir alle treffen fast täglich unterwegs auf die Ergebnisse ihrer Arbeit – manches ist aber noch nicht sichtbar, da es erst in der Planungsphase steht.

Wir stellen vor: Familie Aargauer

Herr und Frau Aargauer wohnen mit ihrem dreijährigen Sohn Leon in einem Einfamilienhaus in Fahrwangen. Leon ist dreimal pro Woche in der Tagesbetreuung in Meisterschwanden, einmal pro Woche bei seiner Grossmutter in Fislisbach und einmal pro Woche zu Hause mit seinem Vater. Frau Aargauer hat eine leitende Stelle bei einer Bank in Zürich Altstetten. Herr Aargauer arbeitet Teilzeit als Lehrer in Lenzburg. Freitags ist er jeweils mit Leon zu Hause.

Frau Aargauers Bruder wohnt noch bei der Mutter in Fislisbach. Er arbeitet im Kernkraftwerk Beznau in Döttingen. Der Bruder von Frau Aargauer ist ein leidenschaftlicher Gleitschirmflieger. Er startet regelmässig aus der Region Balsthal. Zur Anfahrt benutzt er meistens sein Auto.

Die Reisewege der Familie Aargauer sind auf dem Übersichtsplan Seite 26 und 27 aufgezeigt.

Frau Aargauer: Mit Auto und öV Richtung Zürich

Frau Aargauer pendelt viermal pro Woche mit dem Auto nach Zürich. Am Montagmorgen verlässt sie ihr Haus in Fahrwangen (① auf Karte) schon um 5.30 Uhr, denn wenn sie gegen 6 Uhr die Westumfahrung Zürich erreicht, vermeidet sie den stärksten Ver-

kehr auf der Autobahn. Durch das noch stille Dorf fährt sie auf der Kantonsstrasse (K) K252 hügelabwärts Richtung Sarmenstorf und Villmergen. Das Ortsbild wird jetzt etwas urbaner und sie trifft auf andere Verkehrsteilnehmer, welche Richtung Luzern und Richtung A1 abzweigen. Frau Aargauer fährt geradeaus durch das angrenzende Wohlen. Sie passiert die zwei neueren **Kreisel** «Rex» und «Wohlerhof» sowie den Kreisel «Bären», quert die Bünz im Ortszentrum und folgt der K127 bergauf Richtung Bremgarten. Unterwegs passiert sie mehrere **Verkehrszählstellen** des Kantons und des Bundes.

Aus der kantonalen Zählstelle 26 bei Wohlen lässt sich zum Beispiel ablesen, dass es Richtung Bremgarten zwischen 7 und 8 Uhr am meisten Verkehr hat. Frau Aargauer passiert die Zählstelle jedoch meist bereits kurz nach 5.40 Uhr. Zu dieser frühen Morgenstunde registriert die Zählstelle nur rund ein Viertel des Verkehrs der Morgenspitze.

Kurz nach Wohlen führt die Kantonsstrasse bergab durch ein dichtes Waldstück. Direkt nach dem Wald kommt sie zum Industriegebiet beim Knoten

Knotenform: Kreuzung oder Kreisel?

Wird eine Kreuzung (Knoten) neu erstellt oder saniert, stellt sich häufig die Frage nach der richtigen Knotenform. Die häufigsten Knotenformen sind Kreuzungen mit oder ohne Lichtsignalanlage sowie Kreisel. Die Wahl der zweckmässigen Knotenform wird durch unterschiedliche Kriterien beeinflusst. Neben den verkehrs- und bautechnischen Voraussetzungen spielen auch die Anforderungen aus übergeordneten Zielsetzungen eine wesentliche Rolle wie:

- Funktion und Hierarchie der zu verbindenden Strassen im Strassennetz: Eine untergeordnete Quartierstrasse soll beispielsweise nicht direkt an eine Hauptverkehrsstrasse angeschlossen werden.
- Heutige und zukünftige Bedeutung der Strassen.
- Auswirkungen auf das regionale Netz: Werden beispielsweise unerwünschte Ausweichrouten begünstigt?

K127/K270, wo der Verkehr ins Reusstal abzweigt. An diesem Knoten plant das Departement Bau, Verkehr und Umwelt zwei neue Kreisel (Baustart voraussichtlich Herbst 2015), um den Verkehr flüssiger zu gestalten.

Nach der **Umfahrung** Bremgarten und dem Überqueren der Reuss führt die Strasse (K127) nun eine Weile die kurvige Strecke der Schmalspurbahn Bremgarten–Dietikon (S17) entlang. Die Betreiberin der Bremgarten–Dietikon-Bahn, die BDWM, ist eines von zehn Transportunternehmen, die im Auftrag des Kantons eine öffentliche Linie betreiben. Frau Aargauer lässt das Bähnli hinter sich und fährt nun Richtung Zufikon und Oberwil-Lieli (K263) auf die Westumfahrung Zürich. Sollte sie ausnahmsweise etwas später unterwegs sein, wählt Frau Aargauer die Route über den Mutschellen nach Altstetten. So vermeidet sie die Autobahn gänzlich und folgt fast bis Dietikon der Bahnstrecke. Am Knoten Mutschellen kreuzen sich die Bahnlinie und die Kantonsstrassen K127 und K411. Auf der K411 verkehren zudem die Busse von und nach Zürich bzw. Oberrohrdorf/Baden.

In Zürich Altstetten angekommen, kann Frau Aargauer ihr Auto auf dem firmeneigenen Parkplatz abstellen. Im Moment bezahlt sie nichts dafür, ab nächstem Jahr führt ihre Firma jedoch eine **Parkplatzbewirtschaftung ein (Mobilitätsmanagement)**. Insgesamt hat ihr Arbeitsweg gut 40 Minuten gedauert. Um 16 Uhr fährt sie auf dem gleichen Weg zurück nach Hause.

Immer am Donnerstag bringt Frau Aargauer Leon mit dem Auto zu ihrer Mutter nach Fislisbach. Sie verlässt das Haus erst kurz nach 7 Uhr. Bis Wohlen fährt sie die gewohnte Strecke, dann biegt sie ab auf die Kantonsstrasse (K383) nach Niederwil. Zu dieser Uhrzeit gibt es durch Villmergen und Wohlen schon mehr Verkehr. Am Knoten K383/K270 biegt sie normalerweise Richtung Mellingen ab. Sie entschliesst sich aber, heute über die K413 (Gnadentalstrasse) zu fahren, denn auf der K270 Richtung Nesselnbach ist im Moment eine Belagssanierung im Gang.

Verkehrszählstellen des Kantons und des Bundes

Die Zählstellen erfassen die Anzahl und in wenigen Fällen auch die Art der Fahrzeuge (beispielsweise Motorrad, Personenwagen, Lastwagen). Der Kanton Aargau und der Bund betreiben verschiedene Zählstellen auf dem Strassenverkehrsnetz. Diese Daten dienen insbesondere der Beurteilung der Lärmsituation, aber auch der Wirkungsanalyse (Monitoring) von einzelnen Projekten sowie der statistischen Messung und Auswertung der Verkehrsentwicklung im Kanton. Einige Zählstellen sind permanent am gleichen Ort installiert. Der Kanton unterhält aber auch mobile Zählstellen, die im Rahmen einer zeitlich begrenzten Erfassung Verkehrsdaten liefern. Daten zu den verschiedenen Zählstellen sind über die Geo-Informationsplattform AGIS einsehbar (www.ag.ch/agis).

Ortsumfahrungen

Auf hohe und zunehmende Verkehrsbelastungen wird oft mit der Forderung nach einer Umfahrung reagiert. Ob eine Umfahrung der richtige Lösungsansatz ist, hängt von vielen Kriterien ab. Ist sie der Problemstellung angemessen und finanzierbar? Wird sie rechtzeitig zur Verfügung stehen? Wie sind die Chancen für ein technisch machbares, raum- und umweltverträgliches Projekt einzuschätzen? Es gibt meist Lösungsalternativen zu einer Umfahrung, die vor einer Entscheidung sorgfältig zu prüfen sind. So kann auch eine gute Gestaltung der Ortsdurchfahrt mittels Betriebs- und Gestaltungskonzept die Siedlungsverträglichkeit trotz hoher Verkehrsbelastungen verbessern. Auch das Mobilitätsmanagement, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie die Verkehrslenkung können die Aufwertung von Ortsdurchfahrten unterstützen.

Mobilitätsmanagement

Der Begriff Mobilitätsmanagement umfasst Dienstleistungen für Verkehrsteilnehmende, damit das Zu-Fuss-Gehen und das Velofahren gefördert werden. Gleichzeitig soll es zur vermehrten Benutzung von Bus, Bahn, Tram und Carsharing sowie zur effizienten Nutzung des Autos animieren. Mobilitätsmanagement ist ein Bestandteil der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie «mobilitätAARGAU».

aargaumobil – die Mobilitätsplattform im Kanton Aargau – unterstützt seit rund sieben Jahren erfolgreich die Umsetzung des Mobilitätsmanagements im Kanton und fördert den Austausch von Know-how zwischen Gemeinden, Unternehmen und Mobilitätspartnern.

Die **Parkplatzbewirtschaftung** ist eine Massnahme, die – beispielsweise in Kombination mit einem innovativen Anreizsystem – das Mobilitätsverhalten beeinflussen kann.

Sie fährt Richtung Stetten und muss in Gnadental vor der engen einspurigen Brücke über die Reuss etwas warten. Die Gnadentalbrücke wird 2015/16 durch eine neue, zweispurige Brücke ersetzt. Nach der Brücke fährt sie über Stetten, Busslingen und Niederrohrdorf nach Fislisbach. Im Zentrum von Niederrohrdorf wird sie künftig über einen neuen Kreislauf fahren. Diese Knotenform wurde in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept ausgearbeitet und wird jetzt bei der Abteilung Tiefbau projektiert.

Wäre Frau Aargauer ihre gewohnte Strecke gefahren und hätte die Baustelle in Niederwil nicht umfahren, dann hätte sie die K270 und K268 nach Mellingen gewählt. Zurzeit führt die Kantonsstrasse durch das alte Stadttor und die Altstadt von Mellingen. Für Mellingen gibt es ein Umfahrungsprojekt, damit künftig die historische Altstadt entlastet wird. Bevor es aber an die Umsetzung gehen kann, müssen die Einsprachen behandelt werden.

Nachdem Frau Aargauer Leon bei ihrer Mutter abgegeben hat, parkt sie ihr Auto im **Park + Ride** am Bahnhof Mellingen-Heitersberg (② auf Karte), kurz vor dem Heitersbergtunnel. Auch dieses Mal sind fast alle Parkplätze belegt. Viele Pendlerinnen und Pendler nach Zürich nutzen die kombinierte Mobilität für ihren Arbeitsweg.

Frau Aargauer löst ihre Parkkarte und wartet auf die **S-Bahn** nach Zürich Altstetten. Im Minutentakt flitzen Züge an den vielen Reisenden vorbei. Um 8 Uhr fährt der letzte von drei Zusatzzügen am Morgen, ansonsten kehrt auf der Strecke die S3 im Stundentakt. So spart Frau Aargauer Nerven und Zeit – mit dem Zug ist sie in diesem Fall schneller bei der Arbeit als mit dem Auto. Der Bahnsteig nach Zürich ist wie immer voll mit Reisenden. Seit der Eröffnung des Bahnhofs Mellingen-Heitersberg 2004 hat sich deren Anzahl verdoppelt.

Kombinierte Mobilität

Voraussetzung dafür, dass das Potenzial der kombinierten Mobilität optimal genutzt werden kann, ist ein möglichst einfacher Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Der Kanton Aargau unterstützt aus diesem Grund den Bau der nötigen Infrastrukturen wie Park+Ride-Anlagen (Parkplätze an Bahnhöfen) oder Bike+Ride-Anlagen (Veloabstellplätze an Bahnhöfen oder Bushaltestellen).

Park+Ride-Anlagen, wie diejenige in Mellingen-Heitersberg, werden vorteilhaft an wichtigen Zugängen zum öffentlichen Verkehr erstellt. Sie sollen aber ausserhalb der Kern-Agglomerationen liegen, damit das bereits ausgelastete Strassennetz dort nicht durch zusätzlichen Autoverkehr belastet wird. So können im weniger dicht mit dem öffentlichen Verkehr (öV) erschlossenen ländlichen Raum die Vorteile des Autos genutzt werden und für die letzte Strecke Richtung Agglomeration oder Kernstadt profitiert man von der sehr guten öV-Erschliessung.

Bike+Ride-Anlagen hingegen sind auch an grossen, zentralen Bahnhöfen in Kernstädten sinnvoll. Die Benutzung des Velos auf dem Weg zum Bahnhof erlaubt eine Entlastung der gerade in den Zentren überlasteten Bussysteme. Zunehmend werden in sogenannten Velostationen zusätzliche, teilweise kostenpflichtige Services wie Reparaturdienste oder eine durchgängige Bewachung rund um das Velo angeboten. In Aarau wird beispielsweise zurzeit gerade die zweite Velostation gebaut und in Baden hat der Einwohnerrat vor Kurzem dem Bau einer solchen zugestimmt.

S-Bahn Aargau

Die S3 (Aarau–Wetzikon ZH) ist die S-Bahn mit einer der höchsten Frequenzen im Kanton Aargau. Auch weist keine andere S-Bahn im Kanton einen ähnlich hohen Kostendeckungsgrad auf. Aufgrund der hohen Frequenzen ist eine Taktverdichtung der S3 (in Zukunft wird sie mit S11 bezeichnet werden) geplant. Ab 2018 kann der Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit angeboten werden, ab 2021 fährt sie durchgehend halbstündlich.

Mit der sogenannten S-Bahn Aargau 2016ff wird das Bahnangebot den zukünftigen Bedürfnissen entsprechend ausgebaut. Schon ab Dezember 2015 wird das Aargauer Bahnnetz schrittweise verbessert. Die Hauptelemente des Angebotsausbaus bis 2021 sind:

- 30-Minuten-Takt zwischen Aarau und Olten
- Direktverbindung Zofingen–Olten–Aarau–Turgi
- neue S-Bahn-Linie Brugg–Muri (S25) im Stundentakt
- durchgehender 30-Minuten-Takt Zofingen–Lenzburg bis 20.00 Uhr
- häufigere Direktzüge Zürich–Freiamt
- ganztags zwei Zugverbindungen pro Stunde im Birrfeld
- 30-Minuten-Takt auf der S3 (künftig S11)



2

**Park + Ride
Bahnhof Mellingen**

1

Fahrwangen

3

Radroute Richtung Meisterschwanden

4

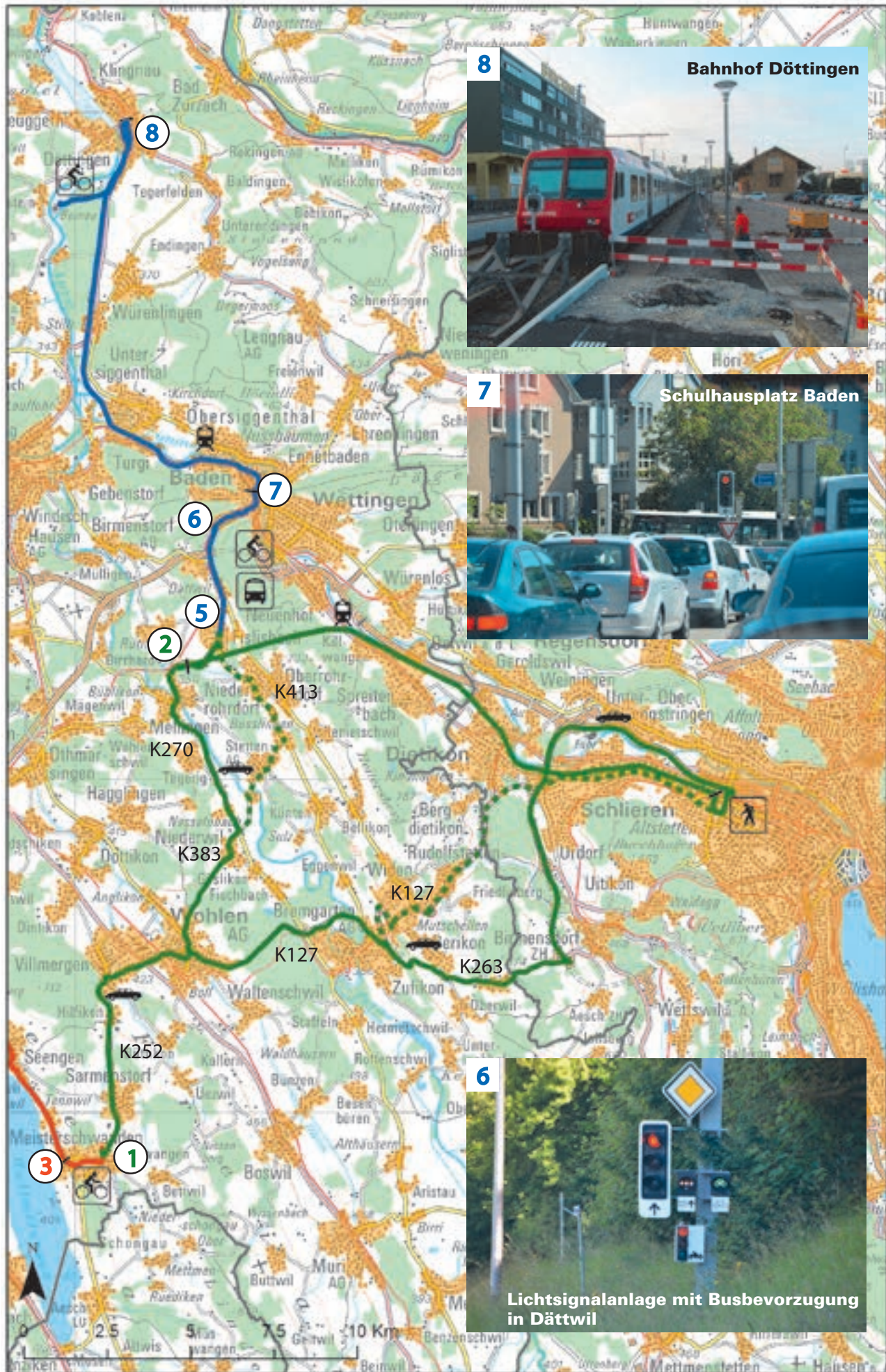
Direktbus nach Lenzburg

5

Fislisbach

- Familie Aargauer**
- Unterteilung der Verkehrsmittel
 - Bruder Aargauer
 - Frau Aargauer
 - - - Frau Aargauer, alternative Route
 - Herr Aargauer

Quelle: AGIS, Ausführung Daniel Buis, Abteilung Raumentwicklung; Fotos: Abteilung Verkehr



Herr Aargauer: Per Velo und Bus nach Lenzburg

Herr Aargauer kann es jeweils etwas gemütlicher nehmen. Er packt seinen Sohn nach dem Frühstück in den Veloanhänger und macht sich auf den Weg zur Krippe. Vom Haus der Aargauers führt eine kantonale **Radroute** durch Fahrwangen Richtung Meisterschwanden (③ auf Karte). Herr Aargauer fährt zuerst etwa 50 Meter in die Gegenrichtung, damit er die Strasse mit seinem langsamen Gefährt sicher bei einem Fussgängerstreifen überqueren kann.

Fahrwangen hat gerade eben seinen **Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV)** durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt genehmigt erhalten. Darin ist die kommunale Verkehrsstrategie für alle Verkehrsträger enthalten. Beispielsweise hat sich die Gemeinde im Rahmen des KGV Gedanken darüber gemacht, an welchen Stellen die durch Fahrwangen führenden Kantonsstrassen für Velofahrer und Fussgängerinnen schwierig zu überqueren sind. Der nächste Schritt wird nun sein, dass die Gemeinde in Zusammenarbeit mit dem Kanton Lösungen für diese Sicherheitsprobleme findet, die dann möglichst bald umgesetzt werden können.

Durchs Dorf kann Herr Aargauer auf dem Radstreifen fahren, danach muss er die etwas enge Kantonsstrasse benutzen. Bald soll jedoch der Radstreifen bis nach Meisterschwanden verlängert werden. Meisterschwanden will auch seine Ortsdurchfahrt im Hinblick auf die notwendige Belagsanierung für alle Verkehrsteilnehmenden im Rahmen eines **Betriebs- und Gestaltungskonzepts** verbessern.

In Meisterschwanden angekommen, bringt Herr Aargauer Leon zur Krippe und lässt sein Velo samt Anhänger dort stehen. Er nimmt nun den direkten Bus über Seengen, Seon, Schafisheim und Staufen nach Lenzburg (④ auf Karte). Die Route ist Teil des Betrachtungsperimeters der **Netzstrategie** Unteres Seetal, welche zum Ziel hat, verlässlichere Reisezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden zu erreichen. Herr Aargauer könnte auch in Seon in die **Seetalbahn** nach Lenzburg umsteigen oder aber via Wohlen mit dem Zug nach Lenzburg gelangen.

Radrouten

Das kantonale Radroutennetz ist zu mehr als 90 Prozent erstellt (momentaner Stand bei 950 Kilometern). Der Fokus liegt beim Alltagsverkehr und den übergeordneten Verbindungen zwischen den Gemeinden. Der Kanton ist zuständig für die Signalisation und Wegweisung des kantonalen Radroutennetzes. Radstreifen sind Fahrstreifen, die durch gelbe Linien gekennzeichnet sind. Radwege sind mit baulichen Massnahmen von der Fahrbahn getrennt und entsprechend signalisiert. Grundsätzlich müssen Velofahrer Radstreifen und Radwege befahren. Radrouten sind mit roten Tafeln ausgeschildert, kantonale Radrouten zusätzlich mit blauem Logo. Für den Freizeitveloverkehr stehen die Angebote von SchweizMobil zur Verfügung. Alle nationalen und regionalen Radrouten sind auf www.veloland.ch abrufbar, kantonale Radrouten findet man auf www.ag.ch > Geoportal > Fachkarten > Radrouten (kantonal).

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

Im KGV analysieren die Gemeinden ihr aktuelles Verkehrsgeschehen und beziehen dabei alle Verkehrsträger, aber auch Themen wie Parkierung, Lärmbelastung, Verkehrssicherheit oder Mobilitätsverhalten mit ein. Sie setzen sich Ziele für ihre Entwicklung in den kommenden Jahren und entwerfen entsprechende Massnahmen. Der KGV ist somit für die Gemeinden ein ganzheitliches Mobilitätskonzept. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt genehmigt die KGVs.

In manchen Fällen ist es sinnvoll, dass mehrere Gemeinden einen KGV zusammen erarbeiten. Dies bietet sich beispielsweise an, wenn die Siedlungsgebiete zusammengewachsen sind, wie im Fall von Staufen, Niederlenz und Lenzburg. Denn eine optimale Abstimmung der Verkehrsplanung über die Gemeindegrenzen hinweg ist in diesen Fällen unverzichtbar.

Betriebs- und Gestaltungskonzept

Eine attraktive Strassenraumgestaltung wird bei immer knapper werdenden Landressourcen – wo auch teure Umfahrungen nur in Ausnahmefällen eine Lösung sind – zunehmend wichtiger. Der Strassenraum muss unterschiedlichen Bedürfnissen angemessen Rechnung tragen. Dazu gehören betriebliche Anforderungen, aber auch Ansprüche an eine gute Gestaltung. Diese unterschiedlichen Bedürfnisse an einen Strassenraum präsentieren sich am vielfältigsten in Ortsdurchfahrten. Diese müssen als Kantonsstrasse den Verkehr durchleiten, gleichzeitig stellen sie für die Gemeinde aber oft auch das Ortszentrum dar. Im Hinblick auf Sanierungen von Ortsdurchfahrten werden in Betriebs- und Gestaltungskonzepten in Gemeinschaftsarbeit zwischen Kanton und Gemeinden die verschiedenen Ansprüche an den Strassenraum bestmöglich aufgenommen und dienen als Grundlage für die nachfolgenden Bauprojekte.

Die zweite Etappe der Sanierung der Seetalbahn wurde gerade abgeschlossen. Es folgen noch letzte Anpassungen, zudem wird in Seon eine weitere Haltestelle realisiert.

Der Bus erreicht Lenzburg und muss wegen Rückstaus einige Zeit warten, bevor er Richtung Bahnhof weiterfahren kann. Mit dem geplanten Verkehrsmanagement soll sich diese Situation verbessern. Auch für den Busbahnhof Lenzburg soll es ein Erneuerungsprojekt geben, welches das Ein- und Aus- sowie Umsteigen künftig für alle Reisenden vereinfachen und attraktiver machen soll. Am Bahnhof angekommen, geht Herr Aargauer zu Fuss zu seinem Arbeitsplatz in der Innenstadt.

Bruder Aargauer: Von Fislisbach nach Döttingen, mal Velo, mal öV

Auch der Bruder von Frau Aargauer legt Teile seines Arbeitswegs nach Beznau mit dem Velo zurück, zumindest wenn kein Schnee auf der Strasse liegt. Wenn es schneit, nimmt er jeweils den Bus bis Baden. Bei schönem Wetter verlässt er das Elternhaus in Fislisbach (5 auf Karte) gegen 7 Uhr, holt sein Velo aus dem Keller und biegt nun dank des neuen Mehrzweckstreifens, der im Rahmen des 2013 realisierten Betriebs- und Gestaltungskonzepts gebaut wurde, leichter in die Badenerstrasse ein.

Von Fislisbach fährt er auf dem Radstreifen bis Dättwil. Sobald er die Lichtsignalanlage (LSA) Mellingerstrasse/Birmenstorferstrasse passiert – dort zweigt der Verkehr Richtung A1 ab –, fliesst auch der Verkehr neben ihm auf der Strasse flüssiger. Kurz nach der LSA wird er vom Bus, den er manchmal selbst nimmt, überholt. Der Bus ist seit der Einführung der ersten Massnahmen des **Verkehrsmanagements Baden-Wettingen** viel zuverlässiger geworden.

Dank einer eigenen Spur kann der Bus am Rückstau vorbeifahren und wird am nächsten Knoten von der Lichtsignalanlage bevorzugt behandelt (6 auf Karte). An der Haltestelle Sonnmatt hat es eine Busschleuse, die zu Stoss-

Netzstrategie

Netzstrategien sind Bestandteil der kantonalen Verkehrs- und Infrastrukturplanung auf regionaler Ebene. Mit Netzstrategien wird überprüft, wie die Zielsetzung «Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Kantonsstrassennetzes» langfristig sichergestellt wird. Im Ergebnis zeigen Netzstrategien auf, mit welchen betrieblichen und baulichen Massnahmen oder neuen Netzelementen das Netz optimiert und weiterentwickelt werden kann. Netzstrategien werden mit Vorteil im Partizipationsverfahren (Behörden, Fachstellen) erarbeitet. Neue Netzelemente werden im Richtplan verankert.

Sanierung Seetalbahn

Im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr muss der Kanton Aargau die Seetalbahn sanieren. In erster Linie geht es bei der Sanierung um die Verbesserung der Sicherheit durch die Aufhebung und Sicherung von zahlreichen Bahnübergängen. In Boniswil wurde ein 1,5 Kilometer langes Teilstück des Seetalbahntrassees verlegt und der Bahnhof mehr ins Dorfzentrum verschoben. Allein mit dieser Massnahme konnten von ursprünglich 22 teilweise unübersichtlichen Bahnübergängen deren 19 aufgehoben werden. Die Aufhebung von insgesamt 144 Bahnübergängen zwischen Lenzburg und Beinwil am See ist bereits weit fortgeschritten. Die 42 Übergänge, die auf Kantonsgebiet nach Abschluss der Arbeiten noch existieren, werden allesamt gesichert. Voraussichtlich im Jahr 2017 wird zudem eine neue Haltestelle Seon Nord realisiert.

Verkehrsmanagement Baden-Wettingen

Auf der Mellingerstrasse kommt es am Knoten Mellinger-/Birmenstorferstrasse stadteinwärts regelmässig zu längeren Rückstaus. Damit der Bus nicht im Stau steckenbleibt, wurde eine separate Busspur erstellt. Diese ist mit 1700 Metern die längste im Kanton Aargau. So wird sichergestellt, dass der Bus seine Reisezeiten einhalten kann. Diese verbesserte Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs kann mittels Bevorzugungen an den Lichtsignalanlagen, mit Busspuren oder -schleusen erreicht werden.

Für den motorisierten Individualverkehr wird mit Dosierstellen stadteinwärts sichergestellt, dass allfällige Rückstaus in die Peripherie verlagert werden und der Verkehr im Zentrumsgebiet flüssiger läuft.

Nach Abschluss der Arbeiten in Baden-Wettingen (voraussichtlich 2016/2017) sind weitere Verkehrsmanagement-Projekte in folgenden Regionen vorgesehen: Brugg, Aarau, Wiggertal, Lenzburg-Seetal und Limmattal.

zeiten eingesetzt wird: Nachdem der Bus in die Haltestelle eingefahren ist, wird der Verkehr erst wieder freigegeben, wenn der Bus die Haltestelle verlassen hat. Mit dem Velo hat Herr Aargauer zwar keine Bevorzugung an der LSA, er hat aber sein eigenes Lichtsignal und seine eigene Radspur bis kurz vor dem Zentrum.

Vor der Eisenbahnunterführung weicht Frau Aargauers Bruder mit dem Velo auf die Ersatzroute über die Stadtbachstrasse aus, weiter vorne gelangt er dann wieder auf den Radstreifen. Diesem folgt er über den **Schulhausplatz** (⌚ auf Karte) zu seinem Ziel Bahnhof Baden West. Zum Glück ist er ein geübter Velofahrer; der Schulhausplatz ist nichts für schwache Nerven! Wenn er etwas mehr Zeit hat, nimmt Frau Aargauers Bruder gerne die idyllische Veloland-Radroute entlang des Dättwiler Weihers. Diese Route führt ihn fernab vom Strassenlärm direkt auf die Ersatzroute und den Schulhausplatz zum Bahnhof Baden. Die Stadt plant eine überwachte Velostation am südlichen Ende des Bahnhofs. Dort wird er künftig sein Velo stehen lassen.

Die S27 bringt ihn schliesslich in 14 Minuten nach Döttingen (⌚ auf Karte). Der Bahnhof Döttingen, wie auch die benachbarten Bahnhöfe Bad Zurzach und Koblenz, wurde letztes Jahr umfassend erneuert und die Stellwerktechnik an die aktuellen Sicherheitsanforderungen angepasst. Teil der Sanierung war auch der Ausbau nach dem **Behindertengleichstellungsgesetz** des Bundes (BehiG). Frau Aargauers Bruder hat ein altes Velo am Bahnhof Döttingen geparkt. Damit fährt er die kurze Strecke zu seinem Arbeitsort in Beznau. Insgesamt benötigt er ungefähr 40 Minuten für seinen Arbeitsweg von rund 20 Kilometern.

Vertiefende Informationen zu allen Themen im Beitrag erhalten Sie unter www.ag.ch/verkehr.

Dieser Artikel entstand in Zusammenarbeit mit Britta van Aartsen, Marianne Brunner, Jeannine Geiser, Michael Strub, Abteilung Verkehr.

Projekt Schulhausplatz Baden

Der Schulhausplatz in Baden ist einer der am stärksten belasteten Verkehrsknoten des Kantons, ja gar der Schweiz (über 46'000 Fahrzeuge [vgl. Bellevue Zürich: 55'000 Fahrzeuge] sowie über 100 Busse in der Spitzenstunde). Dies führt regelmässig zu langen Rückstaus. Zusätzlich befindet sich der Belag in einem schlechten Zustand. Ab 2015 wird der Schulhausplatz saniert und neu gestaltet. Im Vordergrund steht dabei eine neue Ordnung der Verkehrsspuren. Der Knoten wird künftig dreigeschossig ausgestaltet sein. Kernelement ist der Bustunnel auf der untersten Ebene, der die öffentlichen Busse vom Bahnhof Baden her unter dem Schulhausplatz hindurch Richtung Wettingen führt. Die mittlere Ebene dient dem Fuss- und Radverkehr und wird optisch attraktiver und durchgängiger gestaltet. Auf der obersten Ebene steuert weiterhin eine Lichtsignalanlage den Verkehr. Mehrkapazitäten für den motorisierten Individualverkehr werden zwar nicht geschaffen, der Verkehr wird jedoch verflüssigt. Die Arbeiten beginnen im Jahr 2015 und dauern voraussichtlich bis Mitte 2017.

Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

Das BehiG sieht vor, dass bis 2023 sämtliche Bahn- und Bushaltestellen behindertengerecht ausgestaltet sein müssen, sofern dies verhältnismässig ist. Dies bedingt bei Bushaltestellen eine Kantenhöhe von 16 (Einstieg mit mobiler Rampe) bzw. 23 Zentimetern (niveaugleicher Einstieg bei wichtigen Haltestellen mit hoher Anzahl Rollstuhlfahrgästen) sowie eine Mindestbreite für die Ein- und Ausfahrtsfläche für Rollstühle. Der Kanton setzt sich in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Transportunternehmen dafür ein, den Bestimmungen gemäss BehiG nachzukommen, um Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen möglichst zu beseitigen. Neue oder zu sanierende Bushaltestellen müssen den Ansprüchen des BehiG genügen, bereits bestehende Haltestellen werden nach dem Verhältnismässigkeitsprinzip fortlaufend angepasst (so beispielsweise in Fislisbach im Rahmen der kürzlich vorgenommenen Strassensanierung). Auch Bahnhöfe werden laufend dem BehiG angepasst. So wurden beispielsweise letztes Jahr (mit Ausnahme von Siggenthal-Würenlingen) sämtliche Bahnhöfe im unteren Aaretal behindertengerecht ausgestaltet.

Mikrozensus Mobilität 2010

Wie 86 Prozent der Bewohner des Kantons Aargau, besitzt auch Familie Aargauer ein Auto. Frau Aargauer pendelt rund 60 Kilometer pro Tag, Herr Aargauer knapp 30 Kilometer an Tagen, an denen er in Lenzburg arbeitet. Die durchschnittliche Tagesdistanz für Personen mit einem Haushaltseinkommen von über 14'000 Franken im Monat – also wie bei den Aargauers – entspricht 57 Kilometern. Für ein Haushaltseinkommen von rund 5000 Franken beträgt diese noch rund 35 Kilometer. Der Bruder von Frau Aargauer verdient gut 7000 Franken pro Monat und pendelt rund 38 Kilometer pro Tag, was dem Durchschnitt seiner Einkommensgruppe entspricht. Die Aargauers reisen an Werktagen hauptsächlich zur Arbeit. Am Wochenende gehen sie mit dem Auto einkaufen oder machen ab und zu einen Ausflug. Sie versuchen aber so oft wie möglich das Auto in der Freizeit stehen zu lassen. Ganz im Gegensatz zum Aargauer Durchschnitt: Von der durchschnittlichen Tagesdistanz werden 38 Prozent für Freizeit-zwecke zurückgelegt und nur 24 Prozent für den Arbeitsweg. Da kommt Frau Aargauers Bruder der Sache schon etwas näher: Er reist rund 38 Kilometer pro Tag zur Arbeit, legt aber jedes Wochenende mindestens 120 Kilometer für seine Freizeitbeschäftigung zurück.