KANTON AARGAU

DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT
Abteilung Verkehr

13. Mai 2014

KURZFASSUNG

Netzstrategie Unteres Seetal – Anbindung an die A1

---

1. Ausgangslage

1.1 Ziele

Zur Lösung der heute bekannten und zukünftig erwarteten Verkehrsprobleme in der Region Lenzburg – Unteres Seetal wurde eine Netzstrategie erarbeitet. Die Netzstrategie Unteres Seetal / Anbindung an die A1 soll aufzeigen, mit welchen Massnahmen die Strasseninfrastruktur im Unteren Seetal für den motorisierten und den öffentlichen Verkehr weiter entwickelt werden kann. Zentrale Ziele sind, neben der optimierten Anbindung an die Nationalstrasse, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Lenzburg sowie verlässliche Reisezeiten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr (vgl. Abb. 1).

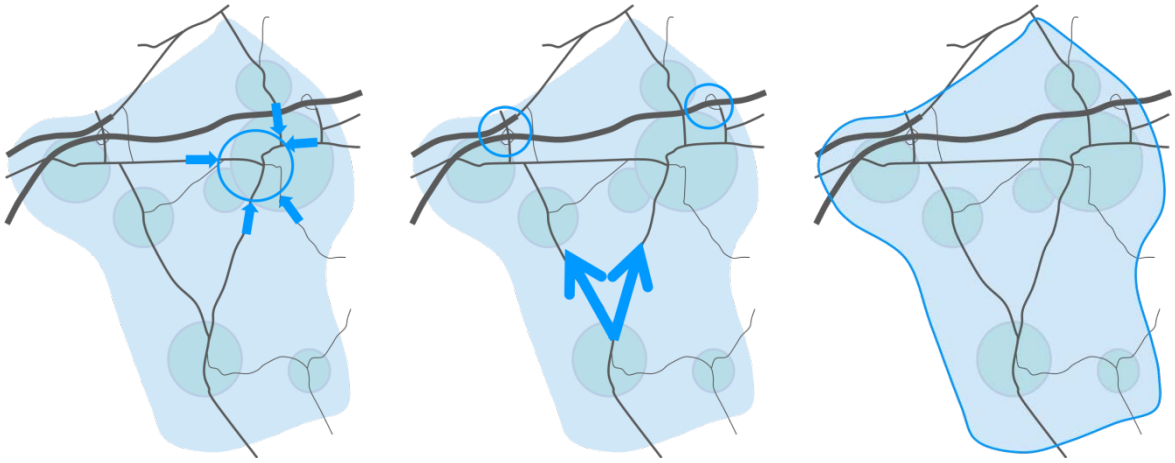


Abb. 1: Ziele der Netzstrategie

1.2 Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter der Netzstrategie Unteres Seetal umfasst das Untere Seetal und die Gemeinden Lenzburg, Niederlenz, Hunzenschwil, Staufen, Schafisheim, Seon und Egliswil (vgl. Abb. 2). Die im Rahmen der Netzstrategie entwickelten Massnahmen konzentrieren sich auf den Bearbeitungsperimeter. Die Delegierten der Gemeinden aus dem Bearbeitungsperimeter waren im Begleitgremium vertreten.

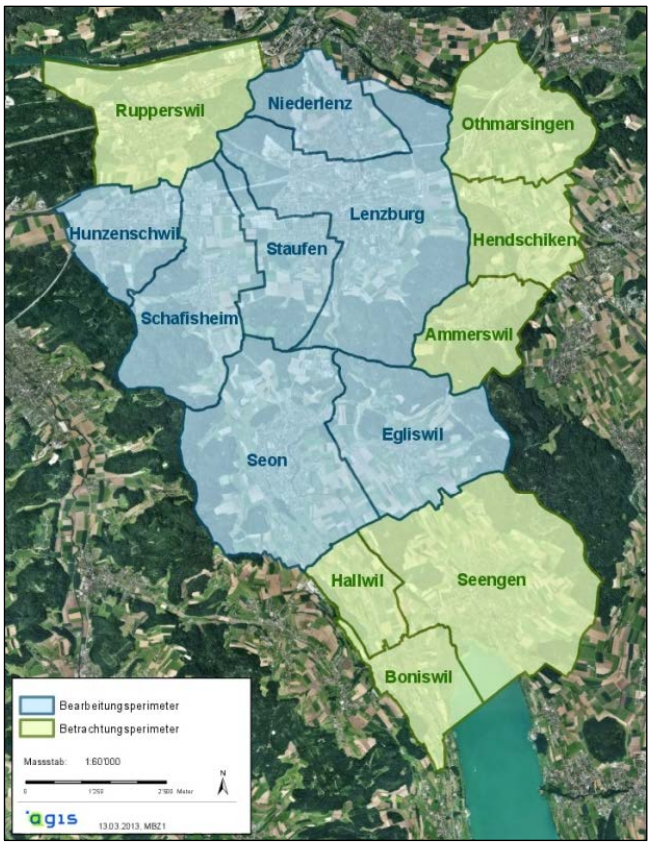


Abb. 2: Perimeter

Im Betrachtungsperimeter sind zusätzlich die Gebiete der Gemeinden Rupperswil, Othmarsingen, Hendschiken, Ammerswil, Seengen, Hallwil und Boniswil enthalten (vgl. Abb. 2). Für die Analyse der Verkehrsströme wird der Betrachtungsraum - vor allem Richtung Westen - ausgedehnt.

Die Gemeinde Rupperswil wurde nachträglich in das Begleitgremium aufgenommen, da die im Gebiet des Anschlussbereichs Aarau Ost angedachten Massnahmen teilweise auch das Gemeindegebiet von Rupperswil betreffen.

2. Handlungsbedarf und Massnahmen

2.1 Problemstellen 2010

Auf Basis einer umfangreichen Analyse des heutigen Netzes wurden für das Jahr 2010 die folgenden Problemstellen im Netz eruiert (vgl. Abb. 3):

- Unerwünschte Verkehrsverlagerungen von der Nationalstrasse auf das Kantonsstrassennetz in Egliswil, Lenzburg (Richtung Egliswil und Othmarsingen), Hunzenschwil und Rupperswil
- Überlastete Knoten in Seon (Dössegger), Hunzenschwil / Schafisheim (Schoren und Hauptstrasse), Lenzburg (A1-Zubringer und Kerntangente) sowie im A1/T5-Anschlussbereich Aarau Ost, führen zu Rückstau auf den Zulaufstrecken und zu Fahrzeitverlusten für den Bus in Schafisheim, Lenzburg und Seon.
- Unfallschwerpunkte auf dem A1-Zubringer Lenzburg, im A1/T5-Anschlussbereich Aarau Ost, am Knoten Unterdorfstrasse in Seon, im Bereich der Kerntangente in Lenzburg sowie im A1-Anschlussbereich Lenzburg (Stand 2013)
- Sanierungsbedarf der Ortsdurchfahrt in Seon, Hunzenschwil, Schafisheim und Lenzburg

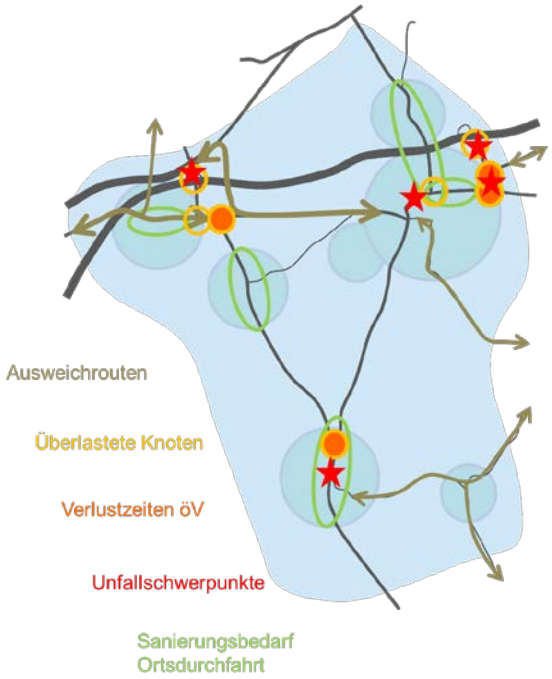


Abb. 3: Problemstellen 2010

2.2 Bereits geplante Massnahmen

Es sind folgende Massnahmen bekannt, von deren Realisierung bis ca. 2020 ausgegangen werden kann (vgl. Abb. 4):

- A1-Zubringer Lenzburg (Ausbau)
- Verkehrsmanagement Region Lenzburg
- Lichtsignalanlage A1-Anschluss Lenzburg
- Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in Seon (südlicher Abschnitt), Schafisheim und Lenzburg (Betriebs- und Gestaltungskonzepte)
- Leistungssteigerung Aarauerstrasse
- Zusätzliche Spuren / neue Markierung A1- Ausfahrt Aarau Ost von Zürich und T5-Ausfahrt von Aarau

Mit der Umsetzung dieser Massnahmen können folgende Problemstellen gelöst oder zumindest entschärft werden:

- Beseitigung der Kapazitätsprobleme am Knoten Hauptstrasse und am Knoten Schoren
- Beseitigung des Kapazitätsproblems am Knoten Neuhof in Lenzburg

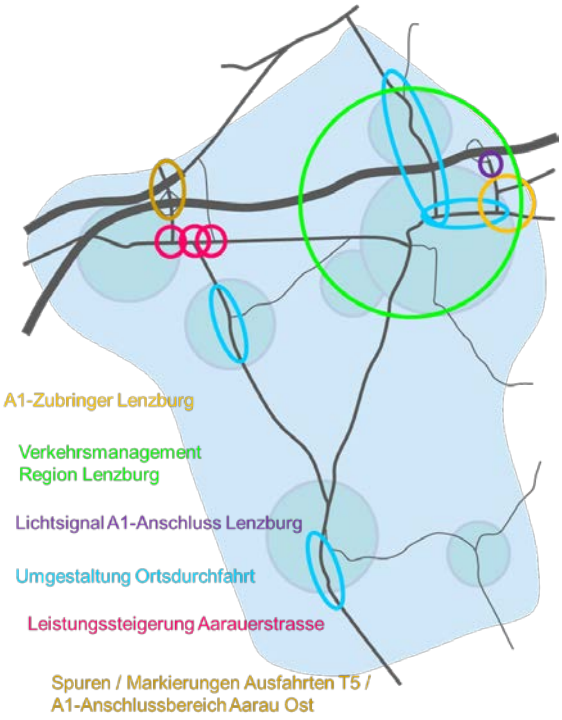


Abb. 4: Bekannte Massnahmen

- Beseitigung der Verlustzeiten des Busses im Bereich des A1-Zubringers in Lenzburg
- Beseitigung der Unfallschwerpunkte am Knoten Lindfeld, am Knoten bei der A1-Rampe Süd (beides A1-Anschluss Lenzburg) und im A1/T5-Anschlussbereich Aarau Ost

2.3 Öffentlicher Verkehr

Abb. 5: Massnahmen öffentlicher Verkehr

Ein Ausbau des Angebots des öffentlichen Verkehrs im Seetal ist geplant. Dazu gehören die Errichtung neuer Bahnhaltestellen sowie bereits teilweise realisierte Taktverdichtungen bestehender Buslinien und die Eröffnung neuer Buslinien in den Spitzenstunden (vgl. Abb. 5).

Die Planung der Bahnhaltestelle in Seon Nord ist am weitesten fortgeschritten. Mit einer Realisierung ist bis ca. 2016 zu rechnen.

Weiterführende Angaben zum öffentlichen Verkehr können dem "Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013" unter www.ag.ch/mobilitaet im Register 'Öffentlicher Verkehr' unter 'Angebot' entnommen werden.

2.4 Problemstellen 2025

Nach Umsetzung der bereits geplanten Massnahmen und unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrswachstums ist im Jahr 2025 mit folgenden Problemstellen zu rechnen (vgl. Abb. 6):

- Zunehmende Überlastung der A1 in den Spitzenstunden
- Durch die Überlastung der A1 werden die unerwünschten Verkehrsverlagerungen in Ost-West-Richtung verstärkt und führen zu weiteren überlasteten Knoten in Seon und Lenzburg. Gemäss Verkehrsmodell weicht der Durchgangsverkehr zwischen dem Raum Aarau / Oberentfelden und dem Freiamt im Jahr 2025 teilweise über die Route Gränichen – Seon – Egliswil aus.
- Weiterhin überlasteter A1/T5-Anschlussbereich Aarau Ost, aufgrund der Sofortmassnahmen jedoch weniger ausgeprägt
- Sanierungsbedarf der Ortsdurchfahrt Hunzenschwil

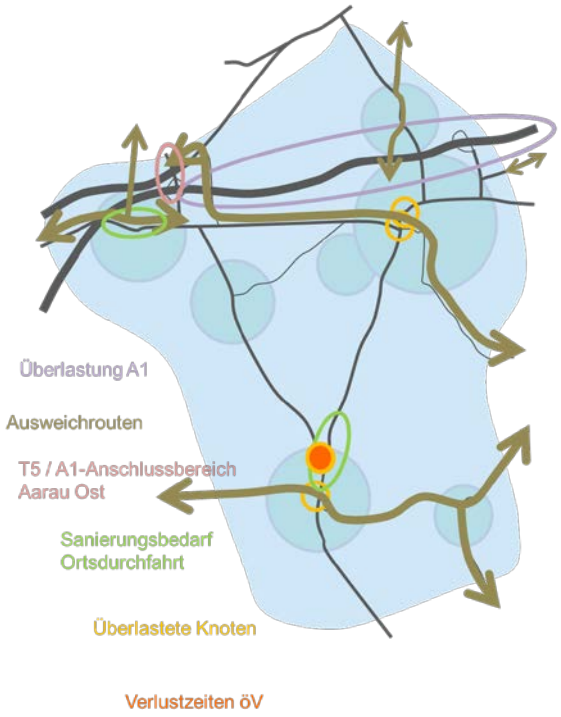


Abb. 6: Problemstellen 2025

- Weiterhin Überlastung am Knoten Dössegger und neu auch am Knoten Unterdorfstrasse in Seon
- Zunehmende Überlastung der Knotenpunkte entlang der Kerntangente. Hingegen kann der Freiämterplatz durch den geplanten Ausbau im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts etwas entlastet werden.

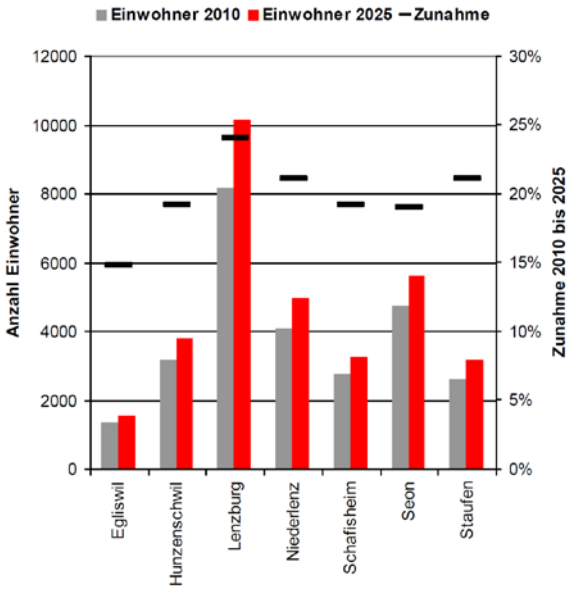


Abb. 7: Prognosen im Verkehrsmodell

Die langfristigen Prognosen, insbesondere nach 2025, sind mit grossen Unsicherheiten behaftet. Letztlich hat die Bevölkerungsentwicklung einen sehr grossen Einfluss auf die Verkehrsnachfrage und damit verbunden auch auf die infrastrukturellen Erfordernisse für die verschiedenen Verkehrsträger. Es ist daher notwendig, eine Strategie zu entwickeln, welche auf diese langfristige Betrachtung mit ihren Unsicherheiten reagieren kann und gleichzeitig die Basis für kurz- und mittelfristige Massnahmen bildet.

Die langfristige Strategie entspricht einer maximalen Dimensionierung, da die Bevölkerungsprognosen im kantonalen Verkehrsmodell aus dem Jahr 2010 höher sind als die Werte, die für die Richtplanrevision zur Siedlungsentwicklung ermittelt wurden (vgl. Abb. 7).

2.5 Ergänzende Massnahmen

In Ergänzung zu den bereits bekannten Massnahmen werden folgende Massnahmen gemäss Abbildung 8 zur Umsetzung bis ca. 2020 vorgeschlagen:

- Erweiterung des Verkehrsmanagements Region Lenzburg durch die Anlage von Dosierungsstellen auf der Zufahrt von Seon und Hunzenschwil sowie optional von Ammerswil
- Optimierung / Anpassung der LSA-Signalsteuerung in Kombination mit den Dosierungsanlagen
- Umgestaltung Ortsdurchfahrt Hunzenschwil
- Umgestaltung Ortsdurchfahrt Egliswil
- Evtl. Integration der Gemeinde Seon in das Verkehrsmanagement Lenzburg-Seetal, da keine kurzfristigen Massnahmen gefunden werden konnten.

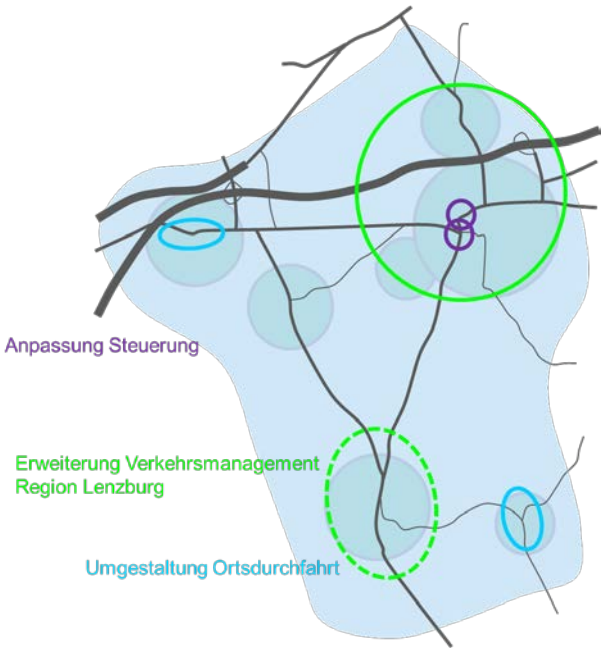


Abb. 8: Ergänzende Massnahmen

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) plant der zunehmenden Überlastung der A1 mit kurzfristigen Massnahmen (Lastwagenüberholverbote und dynamische Geschwindigkeitssignalisierungen) sowie mittelfristig mit einer Umnutzung des Pannenstreifens zwischen Aarau Ost und Birrfeld zu begegnen. Der Kanton fordert den baldigen Ausbau auf 6 Spuren und hat dies auch so im Richtplan festgehalten.

2.6 Problemstellen 2025+

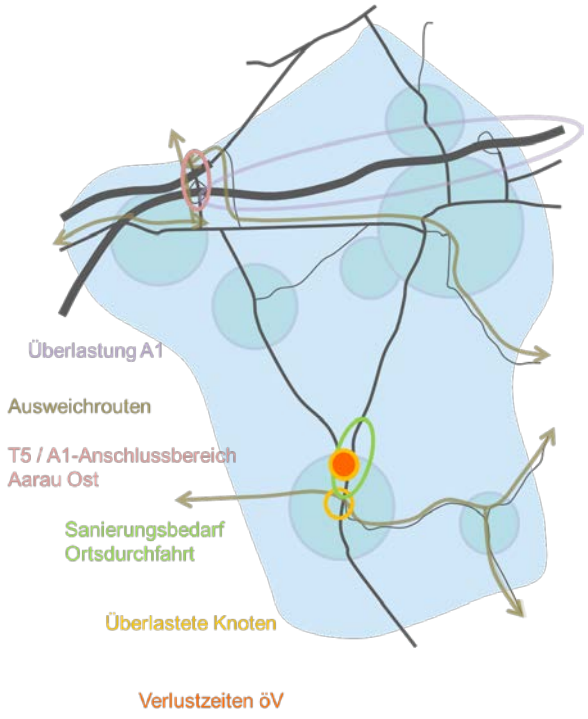


Abb. 9: Problemstellen 2025+

Durch Umsetzung der zusätzlichen Massnahmen verbleiben folgende Problemstellen für deren Behebung keine kurzfristigen Massnahmen definiert werden konnten (vgl. Abb. 9):

- Verbleibendes Kapazitätsproblem im A1/T5-Anschlussbereich Aarau Ost trotz Sofortmassnahmen
- Weiterhin Ausweichverkehr auf der Route Hunzenschwil – Rupperswil, um den A1/T5-Anschlussbereich Aarau Ost zu umfahren
- Dank eines umfassenden Verkehrsmanagements bei Lenzburg reduzierter Ausweichverkehr auf der Ost-West-Route
- Weiterhin mangelnde Kapazität auf der A1 und zunehmender Ausweichverkehr auf der Ost-West Route durch Seon (sofern Pannenstreifenumnutzung noch nicht umgesetzt wurde)

- Weiterhin Überlastung am Knoten Dössegger und am Knoten Unterdorfstrasse in Seon und dadurch Verlustzeiten für den Bus
- Weiterhin Sanierungsbedarf der nördlichen Ortsdurchfahrt in Seon

3. Mittelfristige Lösungsansätze (Planungshorizont B)

3.1 Vorschlag zur mittelfristigen Leistungssteigerung des A1/T5-Anschlussbereichs Aarau Ost

Die Kapazitätsengpässe beim A1/T5-Autobahnanschlussbereich Aarau Ost und auf der A1 können durch die Sofortmassnahmen bei den beiden Anschlüssen voraussichtlich nicht nachhaltig behoben werden. Daher wurden in der Netzstrategie umfassendere Lösungsansätze geprüft. Der A1-Anschluss Aarau Ost liegt in der Planungshoheit des Bundes (ASTRA).

Dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) wird vorgeschlagen, ein Aufheben und Verschieben des Halbanschlusses von/nach Zürich an die Rupperswilerstrasse zu prüfen (vgl. Abb. 10). Dadurch würde der Verkehr der T5 von/nach Zürich den heutigen A1-Anschlussbereich entlasten.

Da die Planungshoheit beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) liegt, können keine Aussagen zur zeitlichen Umsetzung gemacht werden.

Für eine mögliche Verlegung des Halbanschlusses Richtung Zürich sind jedoch noch diverse vertiefende Arbeiten und Untersuchungen notwendig:

- Trassierung und Geometrie der Strecken und des Halbanschlusses
- Anbindung des Industrieareals
- Vertiefte Prüfung der verkehrlichen Wirkung der benötigten Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

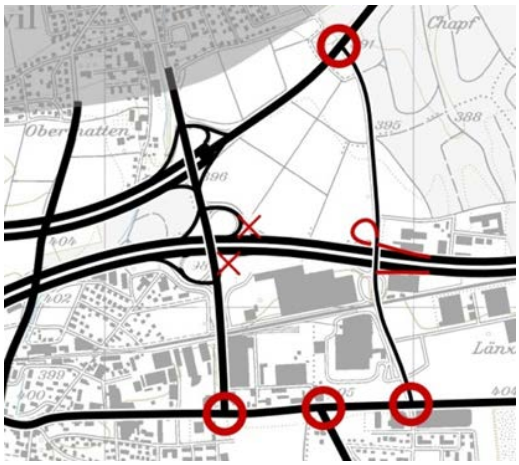


Abb. 10: Konzeptvorschlag Aarau Ost

3.2 Lösungssuche in Seon

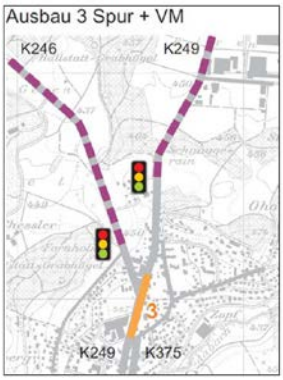
Die unzureichende Leistungsfähigkeit am Knoten Dössegger führt bereits heute zu Rückstaus und Überlastungen in der Spitzenstunde. Mit den prognostizierten Verkehrsmengen dürfte auch der Knoten Unterdorfstrasse zunehmend eine unzureichende Leistungsfähigkeit aufweisen. Dem Knoten Unterdorfstrasse wurde in den bisher durchgeführten Studien keine vertiefte Aufmerksamkeit geschenkt.

Im Mitwirkungsbericht wurde als Lösung vorgeschlagen, einen lokalen, 3- oder 4-streifigen Ausbau näher zu prüfen und mit einer Aufwertung der nördlichen Ortsdurchfahrt zu verbinden (vgl. Abb. 11). Die Gemeinde Seon spricht sich, aufgrund der mit einem solchen lokalen Ausbau verbundenen Verbreiterung des Strassenraums und des Eingriffs in das Siedlungsgebiet, dagegen aus.

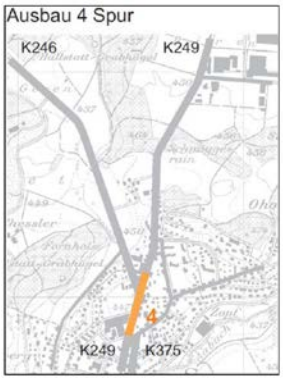
Bei der weiteren Lösungssuche ist zu berücksichtigen, dass

- die neue Bahnhaltestelle Seon Nord ca. 2016 gebaut wird
- der Knoten Unterdorfstrasse einzubeziehen ist
- die langfristige Strategie hinsichtlich Anbindung an die A1 bekannt sein muss

Bis ein neuer Lösungsansatz entwickelt und umgesetzt werden kann, ist wie bereits im Kapitel 2.4 erwähnt, die Integration der Gemeinde Seon in das Verkehrsmanagement Lenzburg-Seetal zu prüfen (vgl. Abb. 12).

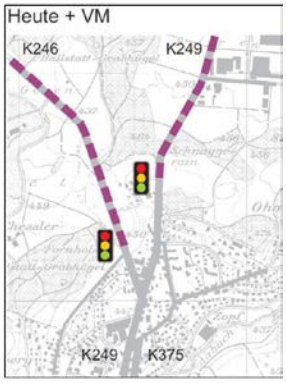


Ausbau des überlasteten Abschnitts auf drei Spuren, Verkehrsmanagement



Ausbau des überlasteten Abschnitts auf vier Spuren

Abb. 11: Bisherige Vorschläge



Keine Knotenanpassung, Verkehrsmanagement

Abb.12: Verkehrsmanagement

4. Strategie Anbindung an die A1 (Planungshorizont C)

4.1 Stossrichtungen

Es sind zwei Stossrichtungen für die zukünftige Anbindung des Unteren Seetals an die A1 denkbar (vgl. Abb. 13):

- Bei der Stossrichtung "Y" erfolgt die Anbindung an die Autobahn wie heute über die beiden A1-Anschlüsse Aarau Ost (Richtung Bern / Aarau) und Lenzburg (Richtung Zürich). Das Strassennetz wird dort ergänzt, wo Ortschaften unter Berücksichtigung des Verkehrswachstums umfahrungswürdig werden.
- Bei der Stossrichtung "Konzentration" wird der Verkehr von und zur Autobahn auf einen der beiden A1-Anschlüsse konzentriert. Dazu braucht es einen neuen Autobahnzubringer ausserhalb des Siedlungsgebiets.

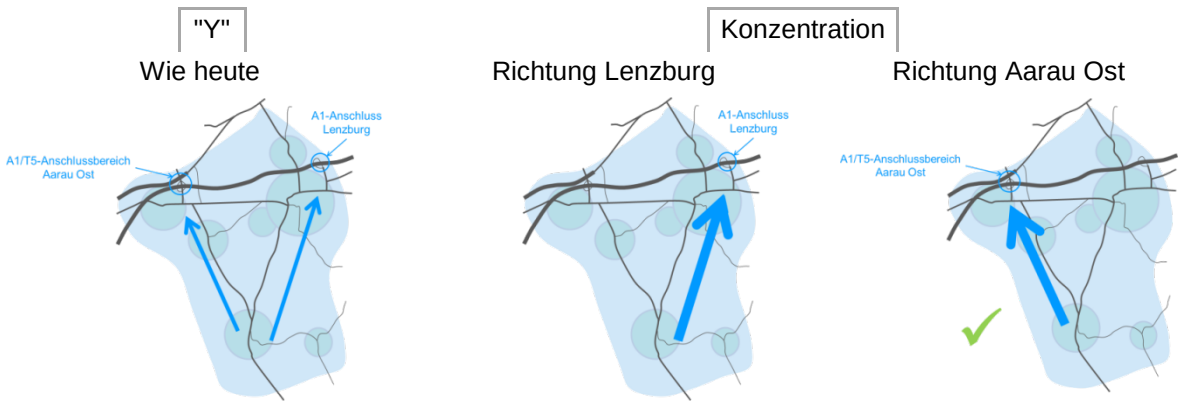


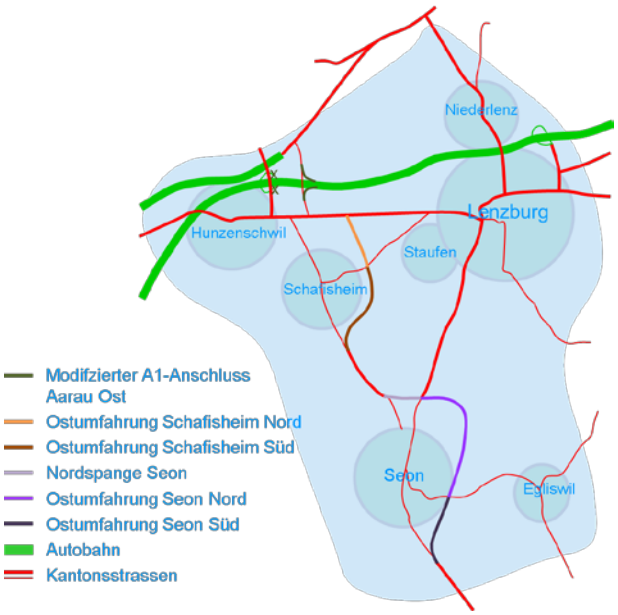
Abb. 13: Stossrichtungen für die Anbindung an die A1

Für beide Stossrichtungen kommen verschiedene Netzelemente in Frage, welche je nach Stossrichtung und verkehrlicher Wirkung kombiniert werden können. Es wurden zahlreiche Netzelemente und Kombinationsvarianten aus früheren Planungen sowie zusätzlich entwickelte Ideen in die Variantenbildung einbezogen (vgl. Schlussbericht).

Die Untersuchung der Kosten-Wirksamkeit zeigt, dass die Varianten der Stossrichtung "Konzentration" deutlich besser abschneiden als die Variante der Stossrichtung "Y".

4.2 Variante C2

Im Falle einer maximalen Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung ist eine Ausrichtung des Seetals auf den A1-Anschluss Aarau Ost konsensfähig. Zu diesem Zweck wird die Variante C2 (vgl. detailliertes Variantenstudium und -bewertung im Schlussbericht), bzw. deren Teilelemente, den weiteren Arbeiten zu Grunde gelegt.



Die modifizierte Variante C2 umfasst die hier gezeigte grob definierte Linienführung (vgl. Abb. 14):

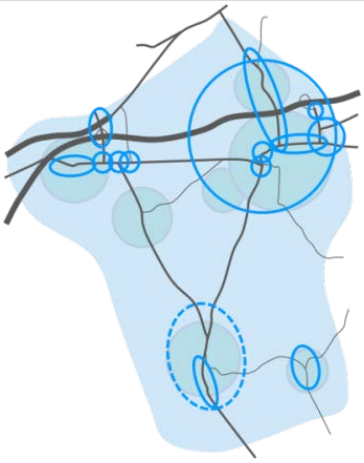
- Aufteilung des A1-Anschlusses Aarau Ost auf zwei Halbanschlüsse
- Ostumfahrung von Schafisheim
- Ostumfahrung Seon
- Kapazitätsreduktionen in Seon, Schafisheim und teilweise in Staufen
- Anpassung des Verkehrsmanagements der Region Lenzburg
- Aufhebung des Knotens Dössegger

Abb. 14: Strategie Anbindung an die A1

Die Variante C2 hat sich in der Mitwirkung als mehrheitsfähig erwiesen. Sie dient als Grundlage für vertiefende Untersuchungen, welche auf der Flughöhe einer Netzstrategie nicht erbracht werden können. Aufgrund der noch anstehenden Folgearbeiten können noch keine Aussagen zur zeitlichen Umsetzung gemacht werden.

5. Ausblick

PLANUNGSHORIZONT A



Monitoring und Umsetzung Massnahmen

- Das Verkehrsmanagement Lenzburg stellt in betrieblicher Hinsicht das Rückgrat, sowohl im Planungshorizont A als auch in späteren Netzzuständen, dar. Die konkrete Konzeption und Umsetzung muss, das hat auch die Mitwirkung klar gezeigt, mit hoher Dringlichkeit angegangen werden.
- Die ergänzend vorgeschlagenen Massnahmen wie z.B. Betriebs- und Gestaltungskonzepte, Knotenausbau und -optimierungen sind ebenfalls zügig anzugehen (vgl. Abb. 15). Die Wirkungs- und Erfolgskontrolle der Netzstrategie soll durch ein regelmässiges Monitoring erfolgen.

Abb. 15: Massnahmen

PLANUNGSHORIZONT B

A1/T5-Anschlussbereich Aarau Ost

Weiteres Vorgehen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) definieren und eine rasche Weiterführung der Planungsarbeiten zur Klärung der Machbarkeit des Vorschlags anstreben (vgl. Abb. 16).

Lösungssuche Seon

Die Lösungssuche im Raum Seon Nord wird nach Vorliegen des Gesamtkonzepts zur langfristigen Variante C2 fortgesetzt (vgl. Abb. 16 und Planungshorizont C).

Das Konzept untersucht in Abstimmung auf den langfristigen Planungshorizont C und den Kommunalen Gesamtplan Verkehr, welche Massnahmen mittelfristig zur Lösung der Problemstellen in Seon beitragen können und umgesetzt werden sollen.

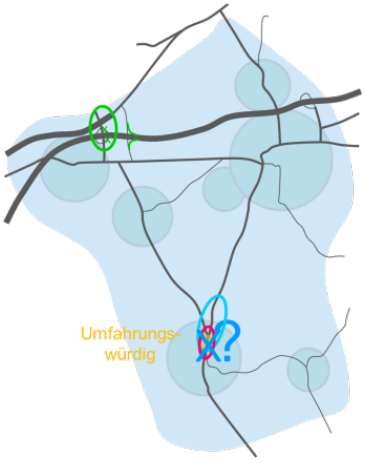


Abb. 16: Planungshorizont B

PLANUNGSHORIZONT C

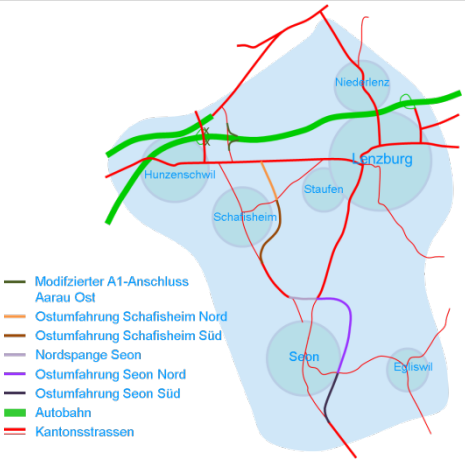


Abb. 17: Variante C2

Vororientierung Richtplan

Da ein regionaler Konsens für die Variante C2 besteht (vgl. Abb. 17), kann nach Abschluss der Arbeiten an der Netzstrategie der Erläuterungstext im Richtplan (M2.2 4.2) mit einer Fortschreibung angepasst und eine Vororientierung für die Teilelemente der Variante C2 beim Regierungsrat beantragt werden.

Abstimmung

- Benachbarte Netzstrategien

  Nach Vorliegen der beiden Netzstrategien (Unteres Seetal und Region Aarau) sind diese mit den benachbarten langfristigen Planungen abzustimmen (vgl. Abb. 18).

- Raumentwicklung

  Nach Abschluss der Richtplanteilrevision S 1.2 soll eine ergänzende Studie verfasst werden mit dem Ziel, die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung im Seetal durch eine langfristig bessere Anbindung an die Nationalstrasse A1 (Variante C2) zu untersuchen.

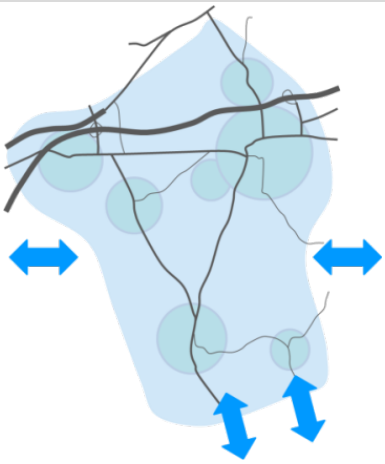


Abb. 18: Abstimmung

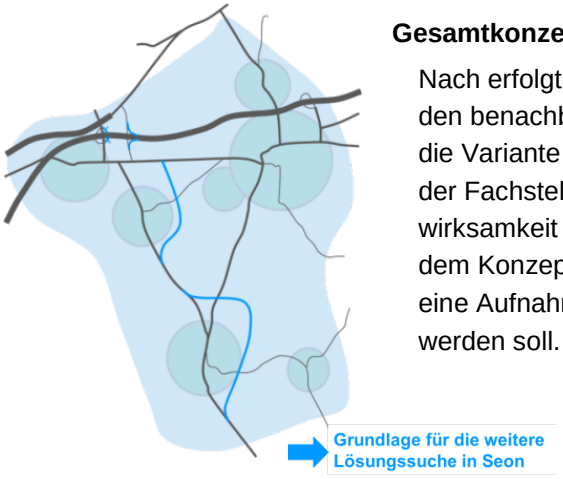


Abb. 19: Variante C2

Gesamtkonzept Variante C2

Nach erfolgter Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung und den benachbarten Netzstrategien kann das Gesamtkonzept für die Variante C2 erarbeitet werden (vgl. Abb. 19). Die Anliegen der Fachstellen und Gemeinden werden geprüft und die Kostenwirksamkeit der Konsenslösung vertieft untersucht. Basierend auf dem Konzept erfolgt eine Empfehlung, für welche Teilelemente eine Aufnahme als Zwischenergebnis im Richtplan angestrebt werden soll.

6. Terminplan Folgearbeiten

Der Terminplan für die Folgearbeiten ist auf der nächsten Seite dargestellt (vgl. Abb. 20). Eine zeitliche Verortung der Umsetzung der Planungshorizonte B und C ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

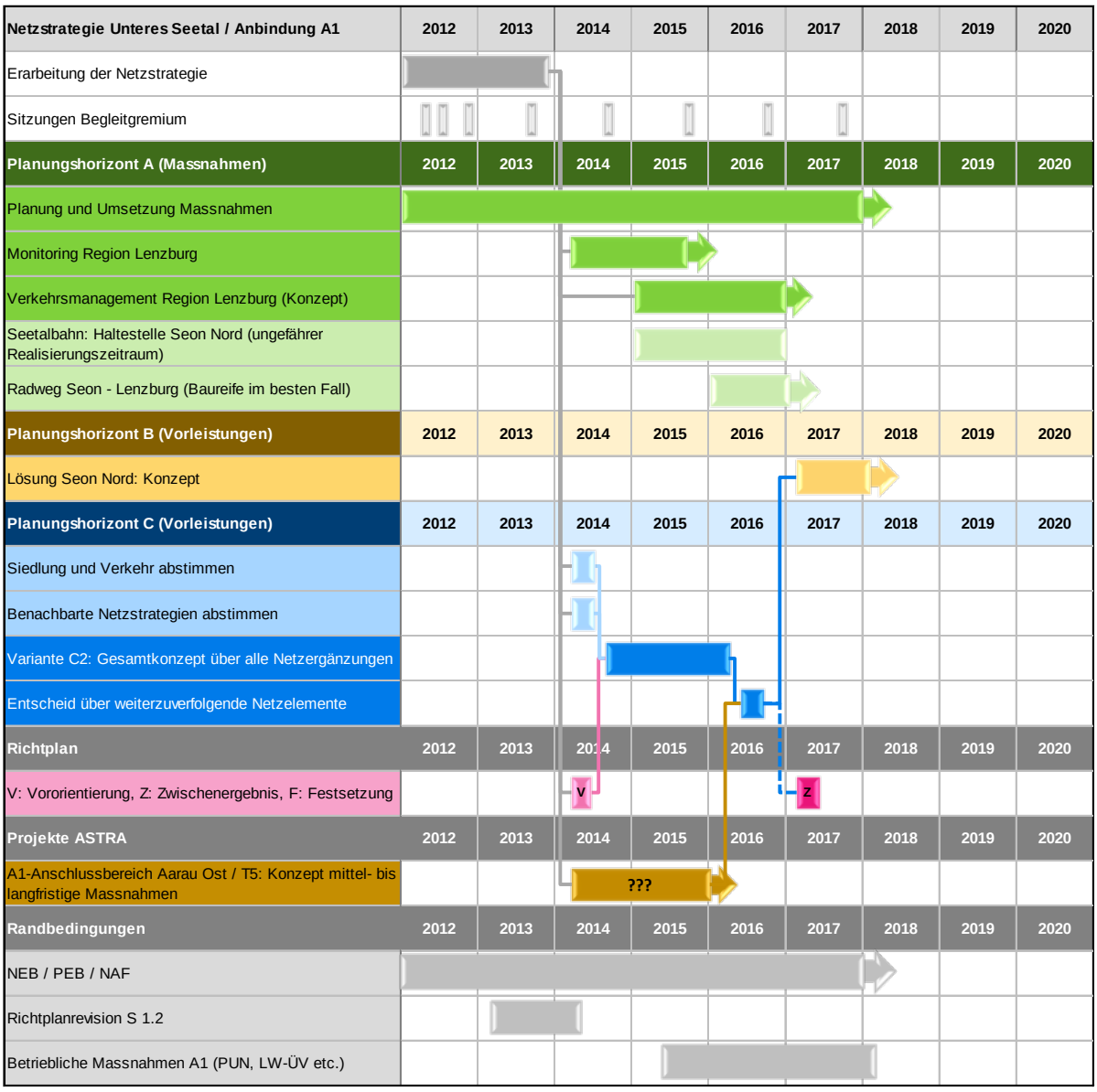


Abb. 20: Terminplan Folgearbeiten

Marianne Brunner
Projektleiterin