

REGIERUNGSRAT

18. September 2024

24.217

Interpellation Lukas Huber, GLP, Berikon, vom 2. Juli 2024 betreffend Entflechtung des Mutschellenknotens; Beantwortung

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

Vorbemerkungen

Der Übergang über den Mutschellen ist eine wichtige Route mit einer weit zurückreichenden Geschichte, die auch in Zukunft eine wichtige Funktion erfüllen wird. Aus diesem Grund verfolgt der Regierungsrat die Verkehrssituation am Mutschellen genau. Auf Grundlage einer Situationsanalyse hat der Regierungsrat ein schrittweises Vorgehen gewählt, das es ihm ermöglicht, in angemessenem Umfang auf veränderte Bedingungen zu reagieren.

- Kurzfristig: Sicherstellen des bestehenden Betriebs (Optimierung im Bestand und Sicherstellen der Anschlüsse für den öffentlichen Verkehr)
- Mittelfristig: Steuerung des Verkehrs, um die Verkehrs- und die Siedungsqualität zu erhalten (Verkehrsmanagement Mutschellen-Bremgarten)
- Langfristig: Erhalten der Ausbaumöglichkeiten (Raumsicherung für eine Tieferlegung der Strasse oder der Bahn auf der Achse Bremgarten – Dietikon)

Planungsgeschichte und Verkehrsentwicklung auf der Strasse

Die Verkehrsentwicklung im Raum Mutschellen wurde in den letzten 20 Jahren von grossen Infrastrukturausbauten in der Region beeinflusst. Die dritte Röhre am Baregg wurde im Jahr 2003 eröffnet und hat grossräumig Verkehr auf die A1 angezogen. 2009 wurden die Westumfahrung Zürich und die Umfahrung Oberwil-Lieli (Sädelachse) als Zubringer zur A4 eröffnet. Die Sädelachse übernimmt seither für den Raum Bremgarten eine wichtige Funktion als Verbindung in Richtung Zürich und Autobahn A4. Da die Sädelachse aufgrund der starken Steigung nicht durchgehend für den Schwerverkehr befahrbar ist, verbleibt der Schwerverkehr auf der Mutschellenachse.

Die generelle Verkehrszunahme zu Beginn des neuen Jahrtausends löste ab dem Jahr 2009 auch Planungen zur Leistungssteigerung des Mutschellenknotens aus. Anfänglich lag das Augenmerk dieser Planung auf der Achse Bremgarten – Dietikon als Hauptverbindung. Die Verkehrsentwicklung der

letzten Jahre hat aber dazu geführt, dass die vier Äste am Mutschellenknoten heute in etwa gleich stark belastet sind. Im Variantenstudium zum Ausbau des Mutschellenknotens in den Jahren 2019 und 2020 wurde diese gleichmässige Belastung der Knotenzufahrten und die dazugehörige Prognose 2040 zugrunde gelegt. Die aufgezeigten Lösungen haben sich als wenig siedlungsverträglich erwiesen. Sie hätten einen starken Eingriff in die bestehende Gebäudesubstanz bedeutet. Zudem wurde gezeigt, dass eine starke Kapazitätssteigerung am Mutschellenknoten zur Verschiebung der Überlastung an den Eulenreisel in Widen sowie den Kreisel Mattenhof in Berikon führt. Auf Grundlage dieser Erkenntnis wurde vom Kanton nochmals eine regionale Betrachtung durchgeführt und für die Zukunft das in den Vorbemerkungen erläuterte schrittweise Vorgehen gewählt.

Der Mutschellenknoten erreicht in den Spitzenzeiten am Morgen und am Abend die Kapazitätsgrenze. Eine Überlastung wird jedoch nur punktuell festgestellt, auch wenn sich die Verkehrssituation aus Sicht der Nutzenden anders anfühlen kann. Die Stausituation, welche sich auch aufgrund der Schliesszeiten der Barrieren ergeben, bauen sich in der Regel rasch ab. Die als Sofortmassnahme realisierten Abbiegespuren sollen die Wartezeiten reduzieren. Mit dem Ausbau des Knoten Bibenlos und den geplanten Steuerungsmassnahmen des Verkehrsmanagements Mutschellen-Bremgarten soll der verbesserte Zustand auch in Zukunft erhalten bleiben.

Die täglichen Verkehrsmengen haben sich in den letzten zehn Jahren stabilisiert. Wie Abbildung zeigt, hat an der Zählstelle 1288 Berikon der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) von 9'147 Fahrten im Jahr 2015 geringfügig auf 9'344 Fahrten im Jahr 2023 zugenommen. An der Zählstelle 713 Widen hat der DWV von 12'885 Fahrten im Jahr 2012 geringfügig auf 12'755 Fahrten im Jahr 2022 abgenommen. Dies bedeutet, der Verkehr hat in den letzten Jahren über den ganzen Tag hinweg betrachtet nicht zugenommen.

Abbildung: Durchschnittlicher DWV an den Zählstellen (ZS) beim Mutschellen (Quelle AGIS)



Als Prognoseinstrument steht der Verkehrsplanung das Kantonale Verkehrsmodell (KVM) mit dem Planungshorizont 2040 zur Verfügung. Die Entwicklungsgebiete am Mutschellen sind in der Prognose berücksichtigt. Aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme wird der Handlungsdruck auf den Ortsdurchfahrten in Berikon und Widen zukünftig zunehmen. Die effektive Verkehrsentwicklung ist genau zu beobachten.

Öffentlicher Verkehr (öV)

Die Erreichbarkeit und die Zuverlässigkeit des öV sind wichtige Elemente für die Entwicklung der Siedlungsgebiete am Mutschellen. Die Gemeinden Berikon und Widen gehören gemäss Raumkonzept Aargau zum urbanen Entwicklungsgebiet. Die Strategie mobilitätAARGAU verfolgt eine Verkehrsentwicklung, abgestimmt auf den Raumtyp. Damit hat im urbanen Entwicklungsraum die Förderung der flächeneffizienten Verkehrsmittel ein hohes Gewicht.

Um die Fahrplanstabilität zu verbessern und die Anschlüsse zu gewährleisten, sind einige Massnahmen geplant respektive bereits in Umsetzung:

- Realisiert: Kipphaltestelle auf Seite Widen. Diese wird verwendet, wenn ein Bus Verspätung hat. Die Passagiere können dort aussteigen und direkt zur Unterführung und den Perrons der Aargau Verkehr AG (AVA) gelangen.
- Realisiert: Auf Seite Berikon Umfahrung Rückstau auf der Chörenmatt
- Projektiert: ÖV-Priorisierung mit Ausbau Knoten Bibenlos

Zusätzlich sollen mit dem Verkehrsmanagement Mutschellen-Bremgarten mittelfristig weitere Massnahmen umgesetzt werden, die vor allem den Anschluss auf die S17 in Berikon-Widen stärken. Damit kann auch die Wohnbevölkerung abseits der Bahnhaltstellen von einer künftigen Taktverdichtung der AVA zuverlässig profitieren.

Mit dem Doppelspurausbau der AVA und mit dem strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) 2035 werden die Voraussetzungen für den 7.5-Minuten-Takt geschaffen. Mit einem allfälligen künftigen 7,5-Minuten-Takt würde die Barriere häufiger geschlossen sein. Die Schliesszeiten der Barriere werden mit der Steuerung der Lichtsignalanlage kombiniert und optimiert. Damit ist für die Kapazität des motorisierten Verkehrs nur wenig Einschränkung zu erwarten.

Zur Frage 1

"Teilt der Regierungsrat die Einschätzung des Interpellanten, wonach ein flüssiger Verkehr und verlässliche öV-Verbindungen über den Mutschellen für die Bedeutung des Kantons Aargau im Allgemeinen und des Freiamts im Speziellen als attraktive Wohn-, Wirtschafts- und Arbeitsregion von grosser Wichtigkeit ist?"

Die Region Mutschellen ist eine attraktive Wohn-, Wirtschafts- und Arbeitsregion des Kantons Aargau. Die Region profitiert von der Landschaft, der Nähe zu Zürich und auch zu den Wirtschaftszentren der Region Baden. Die Erschliessung mit dem öV wie auch die Erreichbarkeit auf der Strasse sind gut. Diese Qualität gilt es zu erhalten. Dazu gehören die Fahrplanstabilität und damit die Zuverlässigkeit des öV, sowie planbare Reisezeiten auf der Strasse. Das Gewährleisten planbarer Reisezeiten ist ein Ziel des Verkehrsmanagements. Mit Massnahmen zur Lenkung und Steuerung werden die vorhandenen Kapazitäten genutzt und Rückstausituationen vermindert oder an weniger sensible Orte verlagert. Ein flüssiger Verkehr ist auch für den Regierungsrat ein wichtiges Ziel. Die Umsetzung von Massnahmen dafür, ist jedoch mit Vorsicht anzugehen, damit Stausituationen nicht in andere Siedlungsräume verlagert werden.

Zur Frage 2

"Wie beurteilt der Regierungsrat den Arbeitszeitverlust sowie den wirtschaftlichen und ökologischen Schaden, der durch die täglichen Stauzeiten und Kolonnenverkehr über den Mutschellen sowie den Schleichverkehr durch die Quartiere entsteht?"

Andauernde und starke Stausituationen innerhalb des Siedlungsgebiets, sowie Schleichverkehr sind zu vermeiden. Mit den vorgesehenen öV-Angebotsausbauten und Verkehrsmanagement-Massnahmen wird der öV zukünftig noch attraktiver und verlässlicher. In Kombination mit einer nachhaltigen und hochwertigen Siedlungsentwicklung soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) reduziert werden, womit sich die Stausituationen über den Mutschellen vermindern.

Für die Verminderung von Schleichverkehr sind in erster Linie Massnahmen auf dem kommunalen Strassennetz sinnvoll, welche darauf abzielen, den Durchfahrtswiderstand durch die Quartiere zu erhöhen. Dazu eignen sich Temporeduktionen, sowie Änderungen im Verkehrsregime (zum Beispiel Durchfahrtssperren), die die Erschliessungsfunktion der Gemeindestrassen aufrechterhalten.

Wie in den Vorbemerkungen dargestellt, erreicht der Mutschellenknoten in den Spitzenzeiten am Morgen und am Abend die Kapazitätsgrenze. Eine Überlastung wird jedoch nur punktuell festgestellt. Damit ist der ökonomische und ökologische Schaden aufgrund der heutigen Situation als klein zu beurteilen.

Zur Frage 3

"Wie beurteilt der Regierungsrat die negativen Auswirkungen der gegenwärtigen Verkehrssituation auf die Attraktivität des Mutschellens als Wohn- und Arbeitsregion?"

Die Verkehrssituation am Mutschellen ist insgesamt nach wie vor gut. Dies gilt sowohl für die Erschliessung mit dem öV als auch für die Erreichbarkeit auf der Strasse. Punktuell ist der Mutschellenknoten an seiner Kapazitätsgrenze angelangt. Eine generelle Verminderung der Attraktivität des Mutschellens als Wohn- und Arbeitsregion aufgrund dieses Knotens wurde bisher nicht festgestellt.

Zur Frage 4

"Ist der Regierungsrat der Meinung, dass die nun umgesetzten Massnahmen ausreichen, um dem stark erhöhten Verkehrsaufkommen und der künftigen Verkehrsentwicklung Herr zu werden?"

Die Sofortmassnahmen bieten bereits heute eine Verbesserung des Verkehrsablaufs am Mutschellenknoten und stabilisieren den öV. Für die Zukunft ermöglicht das Verkehrsmanagement Mutschellen-Bremgarten mittelfristig Massnahmen zur Lenkung und Steuerung des Strassenverkehrs, sowie weitere Verbesserungen für den öV zu erreichen. Das Verkehrsmanagementkonzept liegt aktuell im Entwurf vor und wird in Kürze den Gemeinden zur Vernehmlassung zugestellt. Der Entwurf des Verkehrsmanagements Mutschellen-Bremgarten zielt auf folgende fünf Stossrichtungen:

- 1) Wiederherstellung der Fahrplanstabilität im öV
- 2) Sicherung der Leistungsfähigkeit der Sädalachse und der Umfahrung Bremgarten
- 3) Stabilisierung des MIV-Aufkommens auf den Ortsdurchfahrten
- 4) Verlagerung allfälliger Rückstau auf Strassenabschnitte ausserhalb der Dörfer (Siedlungsschutz)
- 5) Brechen der Verkehrsspitzen

Langfristig wird der Handlungsspielraum für einen Ausbau der Verkehrsachse Bremgarten – Dietikon gesichert. Aufgrund der heute zu beobachtenden Stabilisierung der Verkehrssituation kann ein solcher Ausbau auf der Zeitachse nach hinten verschoben werden. Wichtig ist es, dass ein Ausbau auch langfristig gesichert wird (Raumsicherung für eine Tieferlegung der Strasse oder der Bahn auf der Achse Bremgarten – Dietikon).

Der Regierungsrat unterstützt das schrittweise Vorgehen. Dies ermöglicht eine flexible und bedarfsgerechte Reaktion auf die zukünftige Verkehrssituation nicht nur am Mutschellen selbst, sondern auch in den umliegenden Gemeinden und Knoten.

Zur Frage 5

"Teilt der Regierungsrat die Einschätzung des Interpellanten, wonach die Einführung des im Grundsatz anzustrebenden 7 ½-Minuten-Takts der S17 zwischen Dietikon und Berikon zu einem totalen Kollaps der Verkehrssituation führen würde?"

Die zusätzlichen Schliesszeiten der Barrieren am Mutschellenknoten können weitgehend in die Steuerung der Lichtsignalanlage integriert werden. Veränderungen im Ablauf der Grünphasen sind nicht auszuschliessen, werden jedoch nicht zu einer vollständigen Blockade des Knotens führen. Daher

beurteilt der Regierungsrat die Möglichkeit des 7,5-Minuten- Takts auch mit der bestehenden Verkehrssituation als realistisch möglich.

Zur Frage 6

"Teilt der Regierungsrat die Einschätzung des Interpellanten, wonach die Situation langfristig einzig mit einer Entflechtung von Strasse und Schiene über den Mutschellen (Bahn und/oder Strasse unter den Boden) gelöst werden kann?

- a) Falls nein: Was hat den Regierungsrat dazu bewogen, von seinen noch im Jahr 2017 kommunizierten Absichten abzuweichen, die bauliche Entflechtung auf zwei Verkehrsebenen anzustreben?¹
- b) Falls ja: Ist der Regierungsrat bereit, die nötigen Konzept- und Planungsmassnahmen zu Entflechtung von Strasse und Schiene auf dem Mutschellen zügig anzugehen?"

Die Verkehrsentwicklung der letzten zehn Jahre zeigt, dass die täglichen Verkehrsmengen am Mutschellen stabil geblieben sind. Ebenso ist die Verkehrsverteilung zu berücksichtigen, die keine eindeutige Lastrichtung Bremgarten – Dietikon zeigt, sondern eine Verteilung der Belastungen auf alle vier Äste.

Die stabilen Verkehrszahlen sowie die gleichmässige Verkehrsverteilung führten dazu, dass die bauliche Entflechtung auf zwei Verkehrsebenen raumplanerisch gesichert wird, die Umsetzung jedoch stufenweise erfolgt. In einem ersten Schritt werden die Bewirtschaftung des Strassenraums und die Stabilisierung des öV mit Massnahmen des Verkehrsmanagements umgesetzt. Mit den in den letzten Jahren umgesetzten permanenten Messstellen auf dem Kantonsstrassennetz (unter anderem Nr. 715 in Zufikon und 1288 in Berikon), sowie periodischen Verkehrserhebungen im ganzen Kanton, ist eine dauerhafte Beobachtung und Dokumentation der Verkehrsentwicklung möglich. Diese Beobachtungen zusammen mit der Raumsicherung für die beiden Ausbauvarianten "Strasse tief" und "Bahn tief" halten den Handlungsspielraum für nachfolgende Planungen offen. Die Raumsicherung ist dabei zwingend nötig, damit eine Realisierung der Entflechtung zu einem späteren Zeitpunkt realistisch möglich bleibt. Die jetzige Einschätzung der Situation durch den Regierungsrat ist demnach keine Abkehr von einer baulichen Entflechtung auf zwei Verkehrsebenen. Aufgrund der untersuchten Verkehrssituation wird der zeitliche Aspekt anders beurteilt und eine Entflechtung erst als spätere Massnahme eingestuft.

Zur Frage 7

"Wie beurteilt der Regierungsrat die beiden Varianten "Bahn unter den Boden" bzw. "Strasse unter den Boden"?"

Die Raumsicherung für die Tieflegung Bahn oder Strasse berücksichtigt beide Varianten. Damit wird die Flexibilität erhalten. Aus Sicht der Kapazitätsoptimierung Strasse ist die Variante "Strasse tief" vorteilhaft. Mit der Variante "Bahn tief" entfallen die Schliesszeiten der Barrieren. Der Gewinn an zusätzlicher Kapazität durch den Wegfall der Schliesszeiten ist jedoch relativ klein, da die Belastungen auf den Zufahrten gleichbleiben und alle Beziehungen angeboten werden müssen. Die Schliesszeiten der Barriere werden bereits heute von der Steuerung der Lichtsignalanlage berücksichtigt. Der Kapazitätsgewinn durch Wegfall der Schliesszeiten ist deutlich geringer einzuschätzen als der Kapazitätsgewinn der Variante "Strasse tief".

¹ <https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/freiamt/erst-trambetrieb-und-dann-vielleicht-ein-tunnel-ld.1452837>

Neben den Kapazitätsüberlegungen sind auch Kriterien wie die Verkehrsabwicklung aller Verkehrsteilnehmenden sowie Fragen der Finanzierung zu berücksichtigen. Eine abschliessende Beurteilung kann erst mit einem Variantenstudium im Zuge einer künftigen Realisierung erreicht werden.

Zur Frage 8

"Welche anderen Massnahmen beabsichtigt der Regierungsrat gemeinsam mit den Mutscheller Gemeinden umzusetzen?"

Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot sind Teil der Siedlungsentwicklung. Alle Gemeinden am Mutschellen arbeiten bei ihren Gebietsentwicklungen mit dem Kanton zusammen. In Berikon läuft zurzeit eine Testplanung unter der Federführung der Gemeinde für das Areal an der Haltestelle der AVA zusammen mit den Bushaltestellen.

Weiter stehen nun die Projektierung und Realisierung der Massnahmen für das Verkehrsmanagement an. Als Erstes sind kurzfristige Massnahmen zur Buspriorisierung in Widen angedacht und die Verhinderung von Schleichverkehr durch die Quartiere. Der Konzeptbericht für das Verkehrsmanagement wird zurzeit finalisiert und anschliessend den Gemeinden zur Vernehmlassung vorgelegt.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'109.–.

Regierungsrat Aargau