

abo+ MÖRIKEN-WILDEGG

«Wir können den Stau nicht wegzaubern»: So will der Kanton für flüssigen Verkehr sorgen

Die Wartezeiten an der Jurastrasse in Wildegg waren zeitweise lang. Zu lang, finden viele. Doch das Warten hat einen Grund – und soll bald ein Ende haben.

Emil Rohrbach

07.12.2024, 05.00 Uhr

abo+ **Exklusiv für Abonnenten**

Wer vor einem Jahr von Möriken aus am Bahnhof in Wildegg zu Spitzenzeiten einen Zug erwischen wollte, nahm besser das Velo als den Bus. Sonst lief man aufgrund des Staus zu Stosszeiten Gefahr, den Anschlusszug in Wildegg zu verpassen.



Kreisel beim Gasthof zum Bären in Möriken-Wildegg: Hier wird der Verkehr von Brugg her dosiert.

Bild: Michael Küng

Gemeinde und Kanton wurden aktiv, um die Fahrplanstabilität der Buslinie zu sichern. Zudem sollte die Hauptachse rechts der Aare – von Brugg über Schinznach, Holderbank nach Wildegg – gestärkt werden. Somit würden der Ausweichverkehr links der Aare, beispielsweise in Veltheim, wie auch die Staus im Zentrum von Wildegg, reduziert.

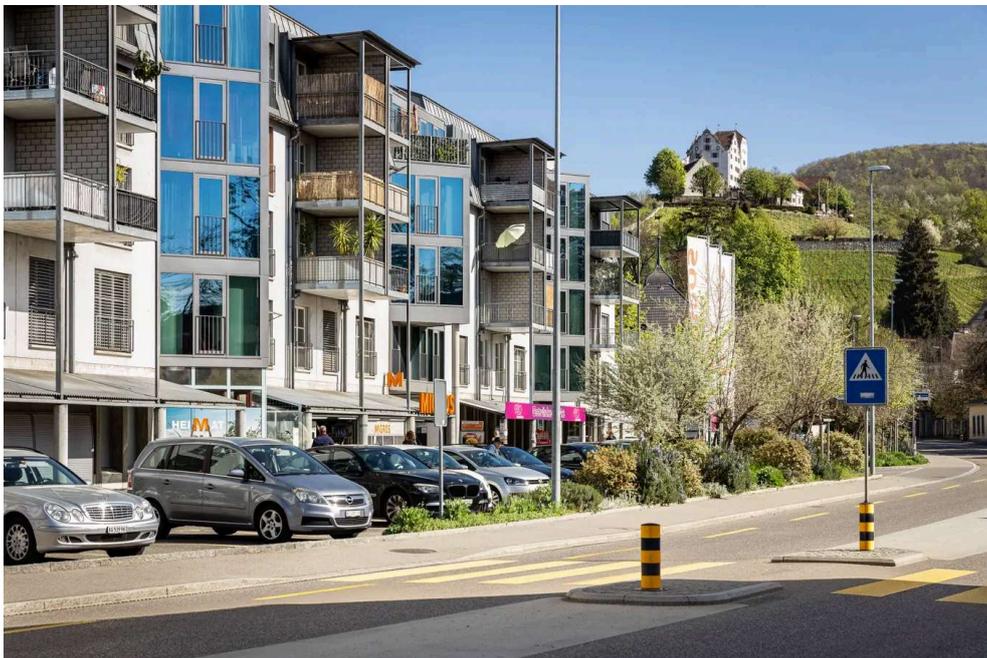
Zur Erfüllung dieser Ziele steuern acht neue Ampeln seit Anfang Oktober den Verkehr im Zentrum von Wildegg. Der Anteil am 1,3-Millionen-Projekt, den die Gemeinde selber zu tragen hat, beträgt 445'000 Franken, also rund 35 Prozent. Weitere 35 Prozent der Kosten werden vom Bund getragen.

Doch ein Wundermittel gegen Stau sind die Ampeln nicht. Wer sich das erhofft hatte, wurde enttäuscht. Und

das waren offenbar einige Bewohner von Möriken-Wildegg. Als kürzlich an der Gemeindeversammlung die Ampeln und die anhaltenden Staus in Wildegg angesprochen wurden, ging ein zustimmendes Raunen durch den Saal.

Wie der Faden durchs Nadelöhr

Das Projekt ist Teil des kantonalen Verkehrsmanagements für die Region Lenzburg, worin der K112, wie die Durchfahrtsstrasse durch Wildegg im Jargon heisst, eine elementare Rolle zukommt. Zwischen Aare und Chestenberg eingeklemmt, muss der Durchgangsverkehr Aarau–Brugg durch Wildegg, wie der Faden durchs Nadelöhr.



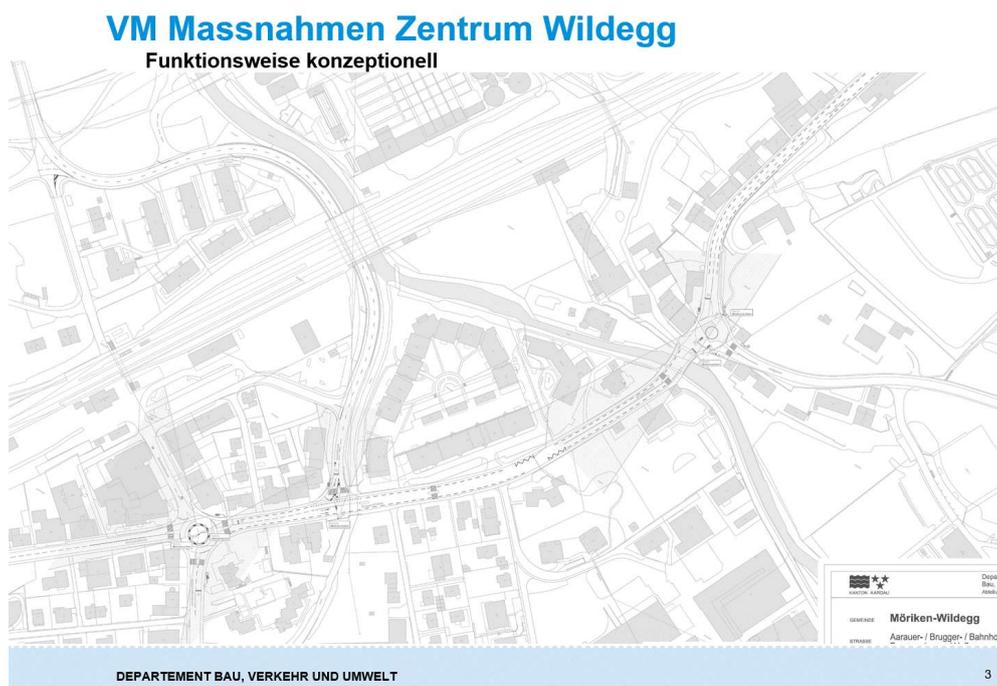
Die Hauptverkehrsstrasse K112 Richtung Brugg. (Bild 2020)

Bild: Chris Iseli

Die Strasse ist in der Hierarchie der Kantonsstrassen als Hauptverkehrsstrasse klassiert. Diese höchste

Klassierung ist darauf ausgelegt, den Verkehr aus dem untergeordneten Strassennetz aufzunehmen und schnellstmöglich auf eine Autobahn oder in ein Zentrum zu leiten.

Aber die Strassen könnten noch so gut ausgebaut sein, sagt Daniel Merz vom kantonalen Departement Bau, Verkehr und Umwelt. «Es sind immer die Knoten, die den Stau verursachen. Wir können ihn zwar nicht wegzaubern, aber wir können den Verkehrsfluss stabilisieren.»



So soll die Verkehrssteuerung aussehen.

Animation: Kanton Aargau

Kurze Räume sorgen für lange Staus

Wir, das sind Daniel Merz und sein Team in der Abteilung Tiefbau des Kantons. Sie schauen, dass der Verkehr im Bezirk Lenzburg fliesst und nicht an den Knoten zum

Erliegen kommt. Und Knoten gibt es auf dem Streckenabschnitt in Wildegg gleich vier. Drei davon sind Kreisel. Der Dreh- und Angelpunkt im Strassennetz in und um Wildegg ist der Zentrumskreisel. Dort treffen zwei Hauptverkehrsstrassen aufeinander.



Der Zentrumskreisel in Wildegg: Hier treffen zwei Hauptverkehrsstrassen aufeinander.

Screenshot: Agis

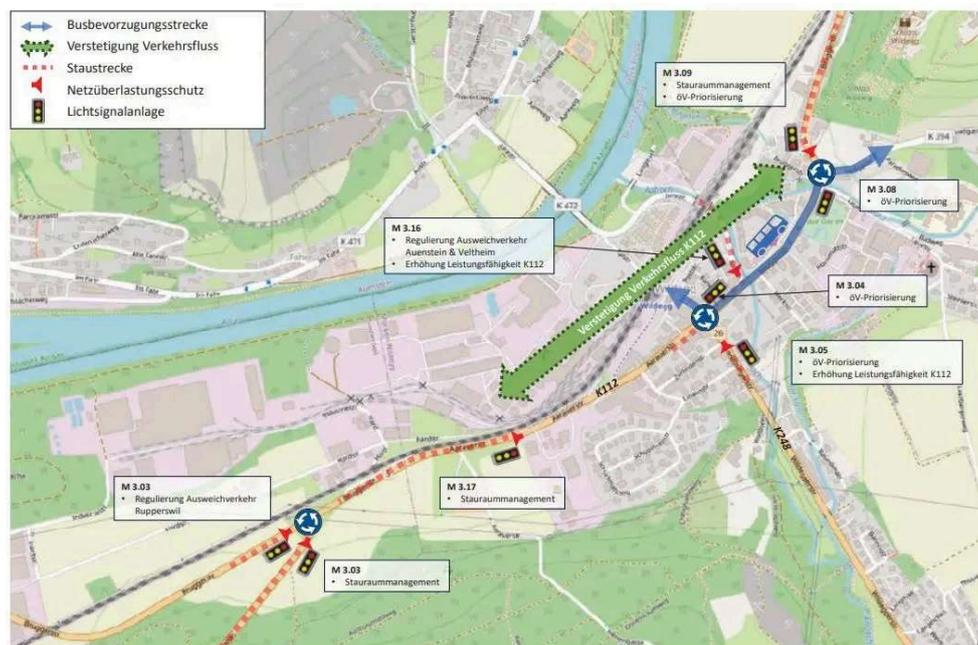
Kombiniert mit den kurzen Räumen zwischen den Wildegger Verkehrsknoten entstehen häufig lange Staus. Mit den neuen Lichtsignalanlagen geht der Kanton dieses Problem an.

Seit dem 10. Oktober sind die Anlagen in Betrieb. Sensoren im Boden erfassen den Verkehr im Zentrum und auf allen Zufahrtsachsen und misst diesen. Busse erkennt das System frühzeitig und steuert die Verkehrsströme so, dass der Bus im Zentrum flüssig bis

zum Bahnhof fahren kann. Zudem erfasst es in der ganzen Region die Verkehrsmengen und die durchschnittlichen Reisezeiten. Das System beeinflusst die Verkehrsverteilung zwischen den beiden Achsen links und rechts der Aare.

«Zu Ausweichverkehr kommt es immer.»

Es gelte zu beachten, sagt Daniel Merz, dass das Verhalten der Menschen nur begrenzt gelenkt werden kann. Denn: «Zu Ausweichverkehr kommt es immer.» Durch die Zählstellen und Ampeln wollen Merz und sein Team allerdings Anreize schaffen, aufgrund derer eine Mehrheit der Verkehrsteilnehmenden die Hauptachse benutzen soll.



Visualisierung der Verkehrsmassnahmen in Möriken-Wildegg.

Bild: zvg/Kanton Aargau

70 Prozent des Verkehrs soll über die Hauptachse via Bärenkreisel gelenkt werden, 30 Prozent über die

Jurastrasse. Ohne die Massnahmen ist diese Verteilung aber de facto bei ungefähr 50:50, weil sich beim Knoten mit der Jurastrasse ein Reissverschlussystem einstellt. «Für den Verkehrsfluss auf der Hauptachse und die Belastung der untergeordneten Kantonsstrassen nördlich der Aare ist das nicht dienlich», sagt Merz.

Wartezeiten teilweise noch zu lang

Damit dieses «komplexe und äusserst volatile System» automatisch funktioniert, haben Merz und sein Team etwa 100 «Wenn-dann-Funktionen» erstellt. Die Verkehrsingenieure und -ingenieurinnen überprüfen aktuell die Wirksamkeit dieser Funktionen. Darum kann es vorkommen, dass Verkehrsteilnehmende an einem dieser Knoten vorübergehend mal länger warten müssen.

Verkehrsmonitoring

Mit dem Verkehrsmanagement beeinflusst der Kanton den Verkehr auf dem bestehenden Strassennetz in Echtzeit. Das Ziel des Verkehrsmanagements ist, das Verkehrssystem im ausgelasteten Zustand zu stabilisieren, Siedlungsgebiete vom Stau zu entlasten und die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Dafür wird der Verkehr in den staugeplagten Regionen mit zahlreichen unterschiedlichen Sensoren erfasst und über die bestehenden und neuen Lichtsignalanlagen gesteuert und gelenkt. Stauräume ausserhalb des Siedlungsgebiets, Dosieranlagen, Busspuren und Busschleusen sowie Informationsdisplays am Strassenrand sind Elemente des Verkehrsmanagements. Alle Elemente sind über ein Glasfasernetz mit dem zentralen Verkehrsrechner verbunden, der den Verkehr regional möglichst optimal koordiniert. Nebst der Region Lenzburg sind auch die Regionen Baden, Brugg, Aarau und das Wiggertal an diesen Rechner angeschlossen.

Besonders beschäftigt man sich mit der Dosierung beim Knoten Jurastrasse. Dort seien die Wartezeiten zeitweise noch zu lang, sagt Merz. Es gelte nun, den Abfluss der Jurastrasse zwar zu verbessern, aber nicht zu stark. Sein Ziel ist, dass die Hauptverkehrsstrasse etwa gleich schnell bis eine Minute schneller ist als die Ausweichroute.

Im Dezember wird die erste Justierungsphase beendet sein. Nach der Auswertung der gesammelten Messdaten sollen Anfang 2025 die Schlüsse gezogen und die finalen Anpassungen gemacht werden.