

Umgestaltung der K208 Muhenstrasse in Oberentfelden

Studiengang : BSc in Bauingenieurwesen | Fachgebiet : Verkehrswegebau
Betreuerin : Dr. Franziska Baumgartner
Expertin : Cécile Baumeler (VIAPLAN AG)

Im Rahmen des 2019 genehmigten Projekts «Ausbauschritt 2035» soll die Entflechtung der AVA, SBB und Strasse in Oberentfelden stattfinden. Die AVA verkehrt heute über eine Eigentrasse entlang der Muhenstrasse durch Oberentfelden. Für das Projekt ist ein ca. 800 Meter langer Tunnel für die AVA vorgesehen, welcher unter der Muhenstrasse durch den Ortskern führt. Durch die Verlegung der Bahn in den Untergrund entsteht Raum für die Gestaltung der Strassenanlage.

Ausgangslage

Die Ist-Analyse zeigt Schwachstellen in den Punkten Leistungsfähigkeit, Sicherheit, Strassenquerungen und Velofreundlichkeit auf. Der Strassenabschnitt besitzt eine starke Belastung des Durchgangsverkehrs und eine grosse Trennwirkung durch die Strassenanlage.

Durch den Niveauübergang der SBB und der AVA werden längere Wartezeiten und Rückstaus durch geschlossene Schrankenanlagen mit sich gezogen. Weiter gilt der Knoten Knoblauch heute als Unfallschwerpunkt. Dies soll sich künftig ändern. Durch die Verlegung der Meterspurbahn AVA in den Untergrund soll die neue Verkehrsanlage die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer, mit Hinblick auf die Entwicklung der Ortschaft, gerecht werden.

Ziel

Für die neue Verkehrsanlage sollen Varianten erarbeitet werden mit Eigenschaften, die den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer der jeweiligen Kammern

entsprechen. Anschliessend soll durch eine kritische Bewertung der Varianten mit unterschiedlich gewichteten Aspekten die beste Variante aufgezeigt werden, welche die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden am meisten erfüllen. Dabei steht in diesem Zusammenhang die Verkehrsqualität sowie die Sicherheit des gesamten Abschnittes an vorderster Stelle.

Vorgehen

Um eine hohe Akzeptanz der Bevölkerung in Bezug auf die künftige Strassenanlage zu erreichen, ist in einem ersten Schritt die aktuelle Situation analysiert worden. Anschliessend wurde der Strassenabschnitt in vier Kammern aufgeteilt, die in sich homogene Eigenschaften tragen. Für die vier Kammern wurden in einem nächsten Schritt diverse Varianten mit Mehrzweckstreifen, Kernfahrbahnen oder separate Fuss- und Velowege erarbeitet. Die in der Ist-Analyse gewonnenen Aspekte wurden für die Bewertung der erstellten Varianten verwendet und nach deren Bedeutsamkeit gewichtet. Für jede Kammer wurde dadurch die Bestvariante eruiert und detaillierter ausgearbeitet. Da die Bedürfnisse jeder Kammer berücksichtigt wurden, entsteht für den ganzen Strassenabschnitt eine optimale Möglichkeit der Erneuerung.

Schwerpunkt

Der Schwerpunkt liegt in dieser Arbeit darin, alle Bedürfnisse der involvierten Verkehrsteilnehmenden richtig zu gewichten sowie bei der Bewertung der



Philipp Hirschi



Situation heute



Situation neu