



Fragen & Antworten bzgl. Anschluss Rheinfelden Ost, Gemeinde Magden

Datum: Zofingen, 14.10.2026
Für: Gemeinde Magden
Kopie an: Kanton Aargau, ASTRA I+K

**Antworten auf Fragen der Gemeinde Magden bzgl. Autobahnanschluss Rheinfelden Ost /
Vorlage für die Kommunikation der Gemeinde Magden / Kanton AG / ASTRA I+K**

Inhalt

1	Ausgangslage.....	2
2	Verkehrsbericht – Fragen und Forderungen.....	3
2.1	Systematische Verschlechterung gegenüber Kreisel	3
2.2	Verkehrsqualitätsstufen.....	3
2.3	Datenbasis	3
2.4	Durchschnittswerte vs. Wahrnehmung vor Ort	4
2.5	Anzahl Fahrzeuge mit GPS-Sensoren	5
2.6	Beurteilung der Abend- vs. Morgenstunden	5
2.7	Relevante Höchstgeschwindigkeit im Bericht	5
2.8	Dauer Stauausbreitung	5
2.9	Fehlende Zukunftsbetrachtung	6
2.10	Forderung erneuter Grundsatzprüfung	6
3	Konkrete Fragen zur Verkehrssituation / Beobachtungen / Vorschläge.....	7
3.1	Verkehrspriorisierung Feldschlösschen	7
3.2	Rückmeldungen der öV Betreiber	7
3.3	Mögliche Priorisierung öV	7
3.4	Mögliche Priorisierung Fussgänger- und Veloübergang	8
3.5	Ausschalten (oranges Blinken) der LSA-Anlagen in der Nacht	8
3.6	Grüne Wellen / Priorisierung Verkehrsfluss von / nach Magden	8
3.7	Weitere Optimierung Knoten und LSA-Steuerung	9
4	Weitere Fragen direkt aus der Bevölkerung.....	9
4.1	Rechtsabbieger auf Autobahn Richtung Zürich / Sargans.....	9
4.2	Knotengeometrie in Sisseln mit Kreisel statt LSA – weshalb?	9
4.3	Verlängerung Verzögerungstreifen von Basel her kommend	9
4.4	Vorsortierstreifen Ausfahrt von Basel her	10
4.5	Signalisierung «Achtung Stau» auf Kantonsstrasse vor LSA	10
4.6	Anpassung / Rückbaumöglichkeit Knotensystem	10

1 Ausgangslage

Im Nachgang an den erfolgten Umbau des Anschlusses Rheinfelden Ost zu einem mit LSA geregelten Knotensystem im Jahr 2023 monierten Verkehrsteilnehmende, insb. aus Magden, eine Verschlechterung des Verkehrsflusses. Trotz zwischenzeitlich erfolgter Optimierungen der LSA-Steuerungen ist die Gemeinde weiterhin der Meinung, dass die Verkehrsteilnehmenden von bzw. nach Magden übermässig beeinträchtigt sind.

Das Bundesamt für Strassen hat die Fragen in einer ersten Koordinationssitzung mit der Gemeinde Magden am 09.03.2026 mündlich beantwortet.

In der Folge wurden weitergehende Abklärungen mit dem Betreiber der LSA, dem Kt. AG, vorgenommen.

Eine erste Version des vorliegenden Dokuments wurde als Ergebnis vertiefter Abklärungen und Analysen des ASTRA und des Kt. AG in einer weiteren Koordinationssitzung zwischen ASTRA, Kt. AG und Gemeinde Magden am 21.05.2026 besprochen.

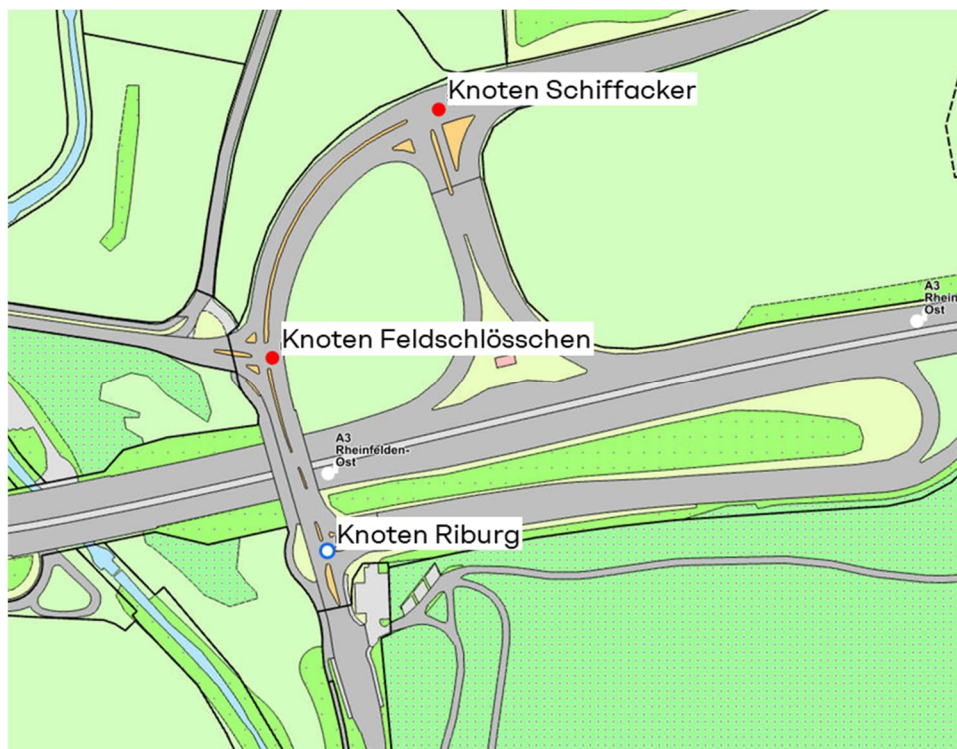
Nachstehende Rückmeldungen beinhalten die Ergebnisse nochmaliger Abklärungen des ASTRA und des Kt. AG.

Auf der Basis der vorliegenden finalen Zusammenstellung kann die Gemeinde Magden weitergehende Unterlagen erstellen, die sie zur Information der Einwohner benötigt.

Das ASTRA steht für die Beantwortung allfälliger weiterer Fragen oder auch konkreter Anfragen von Einwohnern zur Verfügung.

Kontaktstelle dazu ist «Information + Kommunikation ASTRA Zofingen» unter kommunikation.zofingen@astra.admin.ch

Geographische Situierung und Benennung der Knoten:



2 Verkehrsbericht – Fragen und Forderungen

2.1 Systematische Verschlechterung gegenüber Kreisel

Frage:

Im Verkehrsbericht wird festgehalten, dass vor dem Umbau aus Magden keine Wartezeiten oder Rückstaus bestanden, während heute selbst bei geringer Auslastung rotphasen-bedingte Rückstaus auftreten.

Damit wird indirekt bestätigt, dass die heutige Lösung für Magden eine strukturelle Verschlechterung darstellt. Auch wenn die Anlage formell noch als ausreichend eingestuft wird, ist sie funktional nicht gleichwertig mit der früheren Kreiselösung.

Antwort / Erläuterung:

Bei der ursprünglichen Knotenpunktsform (Kreisverkehr) des Knotens Riburg konnte der Zustrom aus Richtung Magden fast verlustfrei in die Kreisfahrbahn einfahren. Dies lag daran, dass der für die Einfahrt relevante Verkehrsstrom (der vortrittsberechtigte Verkehrsstrom in der Kreisfahrbahn) sehr gering war, da nur wenige Fahrzeuge aus Richtung Rheinfelden auf die Autobahn Richtung Frick wollen. Weiter erfolgte zumindest teilweise eine gefährliche Nutzung des Kreisels als «Kreisel mit Bypass», indem im Bereich der Ausfahrt ab der N3 in Richtungen Rheinfelden die einspurige Verkehrsführung missachtet und so de facto ein Bypass entstand.

Mit dem Umbau in einen lichtsignalgesteuerten Knoten (LSA) wird eine Optimierung des Gesamtsystems (alle Zufahrten und koordiniert mit den beiden anderen LSA-gesteuerten Knoten) angestrebt. Damit können mittel- und langfristig insbesondere Staus auf die Autobahnausfahrt (aus Richtung Basel) und zum mittleren Knoten Feldschlösschen reduziert bzw. vermieden werden. Dies konnte in zusätzlichen Verkehrssimulationen zum Prognosezustand 2040 erneut nachgewiesen werden.

In der Konsequenz werden die Wartezeiten der Fahrzeuge aus Richtung Magden gegenüber dem früheren Kreisverkehr zu Gunsten der Verkehrsqualität am Gesamtknoten Anschluss Rheinfelden Ost länger.

2.2 Verkehrsqualitätsstufen

Frage:

Im Verkehrsbericht, Kap. 4.4, wird die Verkehrsqualitätsstufe E erwähnt. Ist diese schlechter als die Stufe C?

Was bedeutet dies im Hinblick auf die Aussagen bzgl. «Sofort-Massnahmen» treffen und «Zeitpunkt»?

Antwort / Erläuterung:

Die Verkehrsqualitätsstufen gehen von A (sehr gut) bis F (völlig ungenügend).

Eine Verkehrsqualitätsstufe F wird bei Knoten mit LSA bei einer mittleren Wartezeit > 100 s erreicht; eine Verkehrsqualitätsstufe E wird als «mangelhaft» beschrieben, in dieser wird die Kapazität erreicht, mit welcher die mittleren Wartezeiten zwischen 70 und 100 s liegen.

Die aktuelle Verkehrsqualitätsstufe vom Knoten Riburg ist C.

Prognostiziert auf das Jahr 2040 erreicht der Knoten Riburg in der Morgenspitze eine Verkehrsqualitätsstufe E und in der Abendspitze eine Verkehrsqualitätsstufe C. Allerdings ist diese Aussage im Gesamtkontext des Anschlusses Rheinfelden Ost und der Umgebung zu betrachten, d.h. mit der prognostizierten Verkehrszunahme im Gesamtnetz verschlechtert sich auch die Verkehrsqualität an anderen Knoten.

2.3 Datenbasis

Frage:

Der Verkehrsbericht hält selbst fest, dass die Datengrundlage teilweise stark eingeschränkt ist (Messausfälle, fehlende Klassierungen, systematische Fehler wie vertauschte Fahrtrichtungen). In einzelnen Fällen wurden Daten aufgrund mangelnder Plausibilität verworfen. Gleichzeitig wurden Daten aus unterschiedlichen Jahren – unter anderem 2022 (Corona / Homeoffice = viel weniger Verkehr) – miteinander kombiniert und mittels Annahmen korrigiert.

Eignet sich eine Analyse, die auf einer solchen Datenbasis beruht, um die Sorgen der Bevölkerung hinsichtlich Staus, Sicherheit und OeV-Pünktlichkeit zu relativieren?

Wenn ja, warum?

Antwort / Erläuterung:

Das gewählte Vorgehen und die gegenseitige Verifizierung und Korrektur von Teildatensätzen ist üblich und entspricht dem normalen korrekten Vorgehen bei Verkehrsprognosen und -modellen.

Da sehr unterschiedliche Datenquellen (unterschiedliche Erfasser und unterschiedliche Erfassungstechniken) verwendet wurden und sich die Ergebnisse aus diesen gegenseitig bestätigen, werden die Zählraten insgesamt als korrekt beurteilt.

Eine neue Messkampagne würde wieder nur eine Stichprobe ergeben, die voraussichtlich kleiner und damit weniger aussagekräftig ist als die verwendeten Daten.

Aus dem Jahr 2022 wurden lediglich Daten aus dem November verwendet. Per 02.02.2022 wurde die Homeoffice-Pflicht aufgehoben. Am 17.02.2022 wurden fast sämtliche Massnahmen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie aufgehoben, insbesondere die Maskenpflicht am Arbeitsplatz und die Homeoffice-Empfehlung. Ebenso wurden die Einschränkungen beim Grenzübertritt aufgehoben. Die bei den Berechnungen verwendeten Daten aus 2022 werden deshalb als repräsentativ erachtet.

2.4 Durchschnittswerte vs. Wahrnehmung vor Ort

Frage:

Die Argumentation stützt sich wesentlich auf Durchschnitts- bzw. Medianwerte sowie eine Einstufung bzgl. Verkehrsqualität. Das mag normativ ausreichend erscheinen, bildet jedoch nicht jene Situationen ab, die im Alltag zu konkreten Problemen führen.

Bereits einzelne Stauphasen von 10 bis 15 Minuten im morgendlichen und abendlichen Spitzenfenster genügen, um Schulbusse deutlich verspätet ankommen zu lassen, den Unterrichtsbeginn zu beeinträchtigen, öV-Anschlüsse zu gefährden und Rückstaus bis in sicherheitskritische Bereiche (Kurven) zu erzeugen (auch auf der Autobahn).

Dass es hierbei nicht um theoretische Szenarien geht, sondern um reale Vorkommnisse mit Notbremsungen im Schulbus, zeigt, dass die Problematik nicht allein mit statistischen Mittelwerten beantwortet werden kann.

Antwort / Erläuterung:

Seit Inbetriebnahme der LSA sind keine Meldungen über Busverspätungen des ÖV-Betreibers beim ASTRA eingegangen. Erst auf Rückfrage durch den Kt. AG hat PostAuto AG am 31.03.2026 eine Rückmeldung gegeben. In dieser wurde aber keine quantitative Auswertung mitgeliefert. Eine solche Auswertung ist auch heute nicht vorliegend.

Für eine Analyse der ÖV-Verlustzeiten wäre eine Auswertung von sogenannten RBL-Daten notwendig. Diese Daten, welche aus der rechnergestützten Betriebsleitzentrale generiert werden, geben pro Kurs eine Übersicht der Fahrplanabweichungen. Damit liessen sich die Anzahl und der Umfang der Busverspätungen analysieren.

Das ASTRA bestreitet nicht, dass es in den Spitzenzeiten von wenigen Minuten pro Tag zu Stau und Wartezeiten kommt. Die geprüften Massnahmen für eine Verbesserung haben sich aber als nicht zweckmässig, negativ für viele andere Verkehrsteilnehmende / Verkehrsströme, aus Umweltgründen nicht bewilligungsfähig oder unverhältnismässig teuer gezeigt.

Zur Sensibilisierung von möglichen Stausituationen wurde durch den Kt. AG vor der Kurve von Magden in Richtung Anschluss Rheinfelden Ost ein Stauwarnsignal installiert.

Die Unfallsauswertungen im Bereich der Lichtsignalanlagen sowie der Zufahrt von Magden her weisen im vergangenen Jahr lediglich einen polizeilich registrierten Unfall aus. Insgesamt unterscheidet sich die Situation sicherheitsmässig nicht von anderen Knoten mit Lichtsignalanlagen; es handelt sich um normale Verkehrszustände bei Lichtsignalanlagen und im Kolonnenverkehr.

2.5 Anzahl Fahrzeuge mit GPS-Sensoren

Frage:

Ist es korrekt, dass nur 20% der Fahrzeuge (Tom Tom) Daten geliefert haben für den Bericht? Wenn ja, haben Sie ja gar keine Daten von 80% der Fahrzeuge (siehe Arbeitspapier Verkehr-6 Seite 5 unten.)

Antwort / Erläuterung:

Die Nutzung von sog. Floating Car Data (FCD) stellt heute den aktuellen Stand der Technik dar und ermöglicht insbesondere bei der Analyse von Stau (auf Basis der Fahrzeuggeschwindigkeiten) sehr aussagekräftige Ergebnisse. Die Staus werden dabei über die gefahrene Geschwindigkeit ermittelt und nicht über die Anzahl der Fahrzeuge, die im Stau stehen, so dass im Prinzip bereits ein einziges datenlieferndes Fahrzeug ausreicht, um einen Stau zu erkennen. Zudem können diese Daten über einen längeren Zeithorizont ausgewertet werden. Gleichzeitig ist es möglich, die Datensätze bei Sonderereignissen (bspw. Unfälle oder Umleitungen) auszusortieren, um keine «Verzerrungen» der Ergebnisse zu erhalten. Somit sind die Daten aussagekräftig und für die Einschätzung der Situation ausreichend.

Die im Arbeitspapier erwähnten 84 Fahrzeuge sind der absolute Wert, also die Anzahl der Fahrzeuge, die im Durchschnitt pro Morgenspitzenstunde Daten geliefert haben.

Zudem wurden die Erkenntnisse mit Daten aus den Google-Auswertungen (sinngemäss gleiche FCD-Methodik mit Geräten, die Google-Maps verwenden) verglichen und plausibilisiert. Die Daten aus Google-Auswertungen sind nicht verwendet worden, weil Google die Algorithmen für die Berechnungen nicht offenlegt und damit keine wissenschaftlich nachvollziehbare Auswertung möglich ist.

Für die Ermittlung der Reisezeit, welche die Grundlage für die Abbildung von Staus ist (TomTom, Google) ist es nicht notwendig, die exakte Anzahl der Fahrzeuge zu kennen. Letztere können allenfalls mit anderen Mitteln (z. B. Zählungen über Induktionsschleifen oder Stichproben vor Ort) ermittelt und mit den Reisezeiten verglichen werden.

2.6 Beurteilung der Abend- vs. Morgenstunden

Frage:

Im Verkehrsbericht wird bei Kap. 5.3 eine Tabelle mit den Planungswerten für die Abendstunden aufgezeigt. Wo ist die Tabelle mit den Morgenstunden?

Antwort / Erläuterung:

Die Analyse der gesamten Verkehrsdaten zeigte, dass für die Beurteilung der Verkehrsqualität bzw. der Stausituation die Abendspitze massgebend und repräsentativ ist. Die Morgenspitzenstunde wurde nicht ausgewiesen, da diese in der Simulation aufgrund deutlich seltener Priorisierungen der Autobahnausfahrt nicht massgebend war.

Für die Steuerung der LSA wurden sowohl die Verkehrsbelastungen der Morgenspitze als auch der Abendspitze berücksichtigt und entsprechend unterschiedliche Verkehrsabläufe (sogenannte Signalprogramme) definiert. Die Koordination der Lichtsignalanlagen berücksichtigt am Morgen jeweils den Verkehr von Rheinfelden in Fahrtrichtung Autobahn und abends in der Gegenrichtung.

2.7 Relevante Höchstgeschwindigkeit im Bericht

Frage:

Wieso wird im Arbeitspapier Verkehr-6 die Höchstgeschwindigkeit auf Seite 6 unten mit 70-80km/h angegeben?

Antwort / Erläuterung:

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt in dem mittels FCD-Daten untersuchten Abschnitt bei 80 km/h. Direkt bei der Ortsausfahrt liegt sie bei 70 km/h.

2.8 Dauer Stauausbreitung

Frage:

Unter «Fazit» wird im Arbeitspapier Verkehr-6 von 15 Minuten Stauausbreitung geredet. Entspricht dies der Wartezeit?

Antwort / Erläuterung:

Nein, dies entspricht der Dauer, über die ein Rückstau gemessen wurde. Die effektive Wartezeit für einen Verkehrsteilnehmer ist unterschiedlich, je nach effektivem Rückstau.

2.9 Fehlende Zukunftsbetrachtung

Frage:

Besonders kritisch erscheint, dass keine klar erkennbare Prognose- und Sensitivitätsanalyse zur zukünftigen Verkehrsentwicklung vorliegt.

Eine Infrastrukturentscheidung dieser Tragweite muss sich daran messen lassen, ob sie auch bei steigender Belastung robust bleibt. Ein heute knapp ausreichender Zustand kann unter moderater Mehrbelastung rasch in eine problematische Situation kippen.

Würde bei Mehrverkehr von z.B. +5 %, +10 %, +15 % die heutige Lösung mittelfristig überhaupt stabil bleiben? Wurde das geprüft?

Antwort / Erläuterung:

Die Aussage, dass keine Prognose- und Sensitivitätsanalyse vorliegt, ist falsch.

Für die Untersuchungen wurde die Verkehrsprognose 2040 gemäss dem kantonalen Verkehrsmodell Aargau berücksichtigt. Neben einer Anpassung der Strukturdaten (Entwicklung des Verkehrsaufkommens infolge von Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung) wird infrastrukturseitig die Ortsumgehung Grenzach-Wyhlen mit relevantem Einfluss auf die Verkehrsflüsse abgebildet. Zu beachten ist zudem, dass in der Verkehrsprognose 2050 eine leichte Abnahme des Verkehrs gegenüber 2040 vorausgesagt wird – entsprechend wurden die Zahlen der Prognose 2040 verwendet!

Zur Sensitivitätsprüfung wurde diese Prognose nochmals um +10 % erhöht.

2.10 Forderung erneuter Grundsatzprüfung

Frage:

Wenn Sicherheit, Schulverkehr und öV-Pünktlichkeit wiederholt tangiert sind, braucht es aus unserer Sicht eine erneute Grundsatzprüfung, inklusive aktueller, durchgängiger Messkampagne, Prognose- und Robustheitsanalyse, transparenter Bewertung der Rückstaulängen im Spitzenfenster und Vergleich mit einer Kreisellösung mit Varianten.

Es geht nicht um eine politische Symbolfrage, sondern um eine alltagstaugliche, sichere und zukunfts-fähige Verkehrsführung für Magden.

Antwort / Erläuterung:

Wie in den obenstehenden Ausführungen zu den verwendeten Daten und Modellen für die Beurteilung der heutigen Situation und der Prognosen der zukünftigen Verkehrsqualität erläutert, wurden diese verkehrsplanerischen Tätigkeiten nach den gültigen und üblichen Methoden durchgeführt. Das ASTRA sieht keinen Anlass, die Ergebnisse zu hinterfragen, geschweige denn nochmals von Grund auf mit Abklärungen zu beginnen.

Im Rahmen des Umbaus des Gesamtknotens / Anschlusses Rheinfelden Ost im Jahre 2023 wurden verschiedene Knotenlösungen, u.a. auch mehrstreifige Kreisel, untersucht. Dabei wurde immer das Gesamtsystem (d.h. alle drei Knoten) untersucht und beurteilt. Als insgesamt beste und für die übergeordnete Verkehrsqualität optimale Lösung wurde die nun vorliegende Knotengestaltung mit drei LSA-gesteuerten Knoten anstelle der beiden bisher ungesteuerten Knotenpunkte Riburg und Feldschlösschen und dem bereits bisher LSA-gesteuerten Knoten Schiffacker realisiert.

Aufgrund der Rückmeldungen der Gemeinde Magden wurden im Sommer 2026 nochmals vertiefte Analysen der Verkehrssituation vor und nach dem Umbau des Knotensystems durchgeführt. Dabei wurden folgende Knotensysteme dahingehend beurteilt, ob sie mit dem heutigen und dem prognostizierten Verkehrsaufkommen 2040 funktionierten:

- Verkehrsführung mit einem *Kreisel am Knoten Riburg und ungeregeltem Knoten Feldschlösschen*

Fazit: Der bisherige Kreisel wäre mit der Verkehrsnachfrage 2040 nicht mehr leistungsfähig; es gäbe Rückstau vom Kreisel über den (verlängerten) Ausfahrtsstreifen aus Richtung Basel hinaus und Stau auf die Stammlinie.

Zudem wäre die Situation für zu Fuss Gehende und Velofahrende nicht akzeptabel; dies war ein Grund für den Umbau des Knotensystems.

- Verkehrsführung mit einem *Kreisel inkl. Bypass in Richtung Rheinfelden am Knoten Riburg und ungeregeltem Knoten Feldschlösschen*

Fazit: Zwar könnte mit einem Bypass die Kapazität des Kreisels für sich betrachtet verbessert werden. Aber in Kombination mit dem ungeregelten Knoten Feldschlösschen funktioniert das

Gesamtsystem nicht. Weiter wäre auch in dieser Situation für zu Fuss Gehende und Velofahrende nicht akzeptabel.

- Verkehrsführung mit einem *Kreisel inkl. Bypass in Richtung Rheinfelden am Knoten Riburg und LSA-geregeltem Knoten Feldschlösschen*

Fazit: Auch hier könnte die Kapazität des Kreisels für sich betrachtet verbessert werden. Aber die Kombination mit einem gesteuerten Knoten Feldschlösschen ist nicht zweckmässig, da der Verkehrsablauf durch die vielen nötigen Verflechtungsvorgänge auf zu kurzer Distanz gestört würde, was wiederum zum Nichtfunktionieren des Gesamtsystems führt.

3 Konkrete Fragen zur Verkehrssituation / Beobachtungen / Vorschläge

3.1 Verkehrspriorisierung Feldschlösschen

Frage:

Ist es korrekt, dass der Verkehr von und zum Feldschlösschen prioritär behandelt wird?

Antwort / Erläuterung:

Nein, diese Aussage ist falsch. Die Ausfahrten der A3 werden priorisiert, um Rückstaus auf die Autobahn zu vermeiden. Der Eindruck kann aber entstehen, dass der Verkehr von der Dr.-Max-Wüthrich-Strasse mehr Grün hat, da die Räumungszeit für einen Lastwagen (mit Anhänger) relativ lange ist.

Aufgrund der Rückmeldungen wurde eine defekte Detektionsschleife beim Knoten Feldschlösschen entdeckt, welche repariert wird. Weiter wurde eine Verlängerung der Grünzeit für den Fussgänger- und Veloverkehr programmiert, welche zu einer spürbaren Verbesserung für diese Verkehrsteilnehmer führen sollte.

3.2 Rückmeldungen der öV Betreiber

Frage:

Gibt es Rückmeldungen seitens der öV Betreiber? Wenn ja welche?

Antwort / Erläuterung:

Gemäss Aussage der PostAuto AG vom 31.03.2026 hat sich die Situation mit LSA im Vergleich mit dem früheren Kreisel "massiv verschlechtert", insbesondere am Morgen, da der Rückstau so lange ist, dass der Bus von der Anlage noch nicht erkannt wird und deshalb am LSA -Knoten noch nicht priorisiert werden kann.

Eine qualitative Aussage kann nicht für Massnahmen beigezogen werden. Eine quantitative Auswertung seitens PostAuto AG liegt nicht vor.

3.3 Mögliche Priorisierung öV

Frage:

Könnte der öV, zumindest in Spitzenzeiten, bevorzugt werden?

Antwort / Erläuterung:

Die Busse werden von der Lichtsignalanlage erfasst und grundsätzlich priorisiert behandelt. allerdings nur in Knotennähe, da der Einfluss auf die Abläufe im Gesamtsystem sonst zu gross wäre.

Ein sogenanntes Ausstossen aller behindernden Fahrzeuge ist nicht möglich, weil es zu einem Kollaps des Gesamtsystems führen würde.

Eine zusätzliche Busschleife würde wohl lediglich zu einer sehr geringen Verbesserung für den Bus führen. Die Grünzeit von Magden her kann nicht erhöht werden, ohne gleichzeitig diejenige von der Autobahn her zu kürzen.

Um die Situation für den Bus zu verbessern und um Anschlussbrüche am Bahnhof Rheinfelden zu vermeiden, wäre eine mögliche Massnahme, die Abfahrtszeiten der Busse in Magden anzupassen.

Eine physische oder elektronische Busspur zu erstellen, sehen wir als sehr schwierig umsetzbar und nicht genehmigungsfähig.

3.4 Mögliche Priorisierung Fussgänger- und Veloübergang

Frage:

Warum wird der Fuss- / Veloübergang nicht prioritär behandelt (täglich entstehen gefährliche Situationen)?

Antwort / Erläuterung:

Grundsätzlich sind alle Knotenpunkte / Kreuzungsstellen für zu Fuss Gehende und Velofahrende mit Lichtsignalanlagen geregelt, um gefährliche Strassenüberquerungen zu vermeiden. Gefährliche Situationen entstehen somit in der Regel nur, wenn ein Rotsignal missachtet wird. Aufgrund der komplexen Steuerungen und Abhängigkeiten kann es sein, dass die Wartezeit für querende zu Fuss Gehende oder Velofahrende als übermässig lang wahrgenommen wird. Aufgrund der Rückmeldungen wurde der Steuerungsablauf kürzlich angepasst und die durchschnittliche Wartezeit für die zu Fuss Gehenden / Velofahrenden ist um rund 7 Sekunden gesunken; dies bei einer minimalen Erhöhung der Wartezeiten für die «feindlichen» Spuren. Die Auswertung ist allerdings aufgrund der kleinen Datenmenge erst bedingt aussagekräftig und die Situation muss weiter beobachtet werden.

In der Zwischenzeit wurden weitere Rückmeldungen analysiert und eine Anpassung der Velo-Detektion ist vorgesehen. Dabei soll die Erfassung künftig mittels Kameras statt Bodenschlaufen erfolgen.

3.5 Ausschalten (oranges Blinken) der LSA-Anlagen in der Nacht

Frage:

Wäre es möglich die Ampeln ab 22 Uhr bis 06 Uhr auf orange zu stellen?

Antwort / Erläuterung:

Dies ist aus verschiedenen Gründen nicht realistisch bzw. zulässig. Einerseits ist der Knoten Schifflacker mit bis zu drei Spuren in eine Richtung und komplexen Verflechtungen anspruchsvoll. Ohne Rot/Grün-Signale wäre dies insbesondere bei geringem Verkehrsaufkommen und in der Nacht äusserst gefährlich. Weiter müssen beim Knoten Feldschlösschen Velofahrende und Fussgänger mehrere Fahrstreifen queren. Aus Sicherheitsgründen sehen die aktuellen Richtlinien vor, dass bei unregulierten Knotenpunkten (oranges Blinken) nach jedem Fahrstreifen eine Mittelinsel nötig ist. Dies ist aus Platzgründen am bestehenden Knoten nicht möglich und auch nicht zweckmässig. Daher wäre ein Ausschalten der LSA in der Nacht – auch wenn nur wenige Velos und Fussgänger unterwegs sind – sehr gefährlich und wird nicht weiterverfolgt.

3.6 Grüne Wellen / Priorisierung Verkehrsfluss von / nach Magden

Frage:

Wenn von Magden herkommend die 1. Ampel grün ist, schaltet die 2. Ampel sehr rasch auf Rot. Wäre es nicht das Ziel, den Verkehr fortzubringen anstelle nach 50m bereits wieder anzuhalten? Es müsste doch der Verkehr, sei es von Magden oder von Basel her, so rasch als möglich weggebracht werden (grüne Welle).

Antwort / Erläuterung:

Die LSA sind heute so gesteuert, dass ein Gesamtoptimum unter Vermeidung einer Rückstaubildung auf die Stammlinie der Autobahn angestrebt wird. Für den einzelnen Verkehrsteilnehmer können Situationen entstehen, die eine Fehlschaltung der LSA vermuten lassen. Da aber sehr viele Parameter (Anmeldungen via Schlaufe, Velospur, Rückstau etc.) von verschiedenen und nicht immer offensichtlichen Stellen auf die Steuerung einwirken, ist es schwierig für den Verkehrsteilnehmer dies nachzuvollziehen. Weiter ist eine Richtungspriorisierung im vorliegenden Knotensystem nur in eine Richtung möglich, welche aufgrund der grösseren Verkehrsströme gewählt wird. Deshalb kann eine grüne Welle unterbrochen werden. Im Sinne der Gesamtoptimierung wird während der Morgenspitze der von Rheinfelden in Richtung Autobahn A3 fahrende Verkehr, in der Abendspitze der von der Autobahn A3 in Richtung Rheinfelden fahrende Verkehr, wenn möglich auf einer grünen Welle geführt, bzw. nicht von anderen Impulsen unterbrochen.

3.7 Weitere Optimierung Knoten und LSA-Steuerung

Frage:

Ist die Optimierung LSA abgeschlossen?

Antwort / Erläuterung:

Ja, der Anschluss Rheinfelden Ost wurde im 2023 baulich umgestaltet und die LSA-Steuerungen in den folgenden Jahren optimiert. Eine weitere bauliche Anpassung ist nicht vorgesehen.

Die Steuerung der LSA wird laufend beobachtet und nach Bedarf angepasst. Konkrete Beobachtungen inkl. Angabe der genauen Uhrzeit und Lokalisierung können hierzu hilfreich sein. Sie können über die Gemeinde beim ASTRA eingereicht werden.

4 Weitere Fragen direkt aus der Bevölkerung

4.1 Rechtsabbieger auf Autobahn Richtung Zürich / Sargans

Frage:

Warum wurde von Magden herkommend nicht ein separater Rechtsabbieger gemacht mit "kein Vortritt"?

Antwort / Erläuterung:

Aufgrund der Rückmeldungen aus Magden wurden im laufenden Projekt Möglichkeiten zur weiteren Optimierung untersucht. Der Anteil an Fahrzeugen aus Richtung Magden, welche auf die Autobahn Richtung Frick fahren, ist verhältnismässig klein. Entsprechend ist dieser Verkehrsstrom nicht massgebend für die Verkehrsqualität und den beobachteten Rückstau in den Spitzenstunden. Der mögliche Platz für eine separate Abbiegespur ist sehr beschränkt, da dafür keine Beeinträchtigung des Walds zulässig und keine Reduktion der P+R Flächen, inkl. Zufahrt gewollt ist. Somit wäre eine bewilligungsfähige Abbiegespur so kurz, dass sie auch für die abbiegenden Fahrzeuge nur eine sehr beschränkte Wirkung hätte und die Stausituation praktisch nicht beeinflussen würde. Damit ist das Kosten-Nutzenverhältnis massiv ungenügend.

4.2 Knotengeometrie in Sisseln mit Kreisel statt LSA – weshalb?

Frage:

Wieso wurde in Sisseln der umgekehrte Weg gegenüber dem Knoten Riburg gewählt, indem dort eine Lichtsignalanlage durch einen Kreisel ersetzt wurde?

Antwort / Erläuterung:

Der Umbau bzw. die Änderung einer Knotenpunktsform muss immer im Kontext der örtlichen Situation und der dort vorherrschenden Verkehrsaufkommen und Verkehrsbeziehungen beurteilt werden. Daher kann es je nach Situation auch sinnvoll sein, Kreisel anstelle von LSA zu betreiben. Die Geometrie, Platzverhältnisse und die Verkehrsströme in Sisseln sind nicht mit Magden, bzw. dem Knoten Riburg vergleichbar.

4.3 Verlängerung Verzögerungstreifen von Basel her kommend

Frage:

Bei der Ausfahrt von Basel her kommend gibt es häufig Rückstau und der Verzögerungstreifen ist zugestellt. Dies führt teilweise zu gefährlichen späten Einspurmanövern mit Bremsmanövern auf der Normalspur. Könnte der Verzögerungstreifen der Nationalstrasse nicht verlängert werden?

Antwort / Erläuterung:

Der Verzögerungstreifen ist bereits verlängert worden, um mehr Stauraum zu schaffen. Weiter hat sich nach Beobachtung des ASTRA mit der LSA-Steuerung des umgebauten Knotens mit Priorisierung des von der Autobahn kommenden Verkehrs die Situation mit Rückstau verbessert. Eine weitere Verlängerung ist wegen baulicher Einschränkungen bei der Brücke Alleeweg nicht möglich.

Eine Ergänzung der Signalisation mit einem orange blinkenden Vorwarnsignal bei Stau bis auf die A3 / Verzögerungstreifen wird im Projekt EP Augst-Rheinfelden nochmals geprüft.

4.4 Vorsortierstreifen Ausfahrt von Basel her

Frage:

Könnte die Ausfahrt von Basel her mit einem längeren Vorsortierstreifen für die nach Magden abbiegenden Autofahrenden verbessert und die Wartezeiten verringert werden?

Antwort / Erläuterung:

Eine Vorsortierung wäre nur mit der Aufhebung des bestehenden Pannenstreifens bzw. einer Verbreiterung des bestehenden Strassenquerschnitts realisierbar. Eine Verbreiterung ist bautechnisch sehr teuer und wegen Waldflächen kaum bewilligungsfähig. Eine Aufhebung des Pannenstreifens würde es maximal 3-4 Personenfahrzeugen erlauben früher einzuspüren. Da der Pannenstreifen eine Sicherheitsfunktion hat, ist dies nicht erwünscht.

In Kombination mit den bautechnischen und bewilligungsbezogenen Herausforderungen stehen Kosten bzw. Sicherheitsreduktion und Nutzen in keinem akzeptablen Verhältnis und deshalb wird dieser Ansatz nicht weiterverfolgt.

4.5 Signalisierung «Achtung Stau» auf Kantonsstrasse vor LSA

Frage:

Kann auf der Kantonsstrasse von Magden her die gefährliche Situation, wenn sich unmittelbar hinter der schlecht einsehbaren Kurve das Stauende befindet, mit einem Signal «Achtung Stau» zumindest gekennzeichnet werden?

Antwort / Erläuterung:

Die Massnahme wurde im April 2026 durch den Kt. AG umgesetzt, ein Warnsignal wurde vor der Kurve montiert.

Falls in Zukunft vermehrt Unfälle beobachtet würden, kann ein dynamisches Signal i.S. eines bei Stau orange blinkenden Vorwarners geprüft werden.

4.6 Anpassung / Rückbaumöglichkeit Knotensystem

Frage:

Wird die Signalanlage (LSA Steuerung Knoten Riburg) wieder zurückgebaut, wenn die Ziele nicht erreicht werden?

Antwort / Erläuterung:

Das Ziel der Optimierung des Gesamtsystems Anschluss Rheinfelden Ost hinsichtlich mittel- und langfristiger Funktionsfähigkeit wurde erreicht. Insbesondere kann der Rückstau auf die Nationalstrasse mit dem heutigen System kontrolliert werden. Die vertieften Analysen (siehe Pt. 2.10 oben) konnten dies erneut nachweisen. Ein Rückbau der LSA wird deshalb nicht in Erwägung gezogen.

Zudem ist im Rahmen der Umsetzung des Verkehrsmanagements Rheinfelden die Steuerung der Zufahrtsachsen zur Rheinstrasse ein wesentliches Element, welches nur mit LSA-gesteuerten Knoten möglich ist. Mit dem Verkehrsmanagement Rheinfelden wird die Verkehrssituation im gesamten Raum Rheinfelden optimiert.