



**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

1. Mai 2024

ANHÖRUNGSBERICHT

Gemeinde Rothrist IO/AO; NK204 Wiggertalstrasse, Abschnitt Nord, mit flankierenden Massnahmen K235 Bernstrasse und K309 Rössliweg; Verpflichtungskredit; Anpassung Kantonsstrassennetz

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
1. Ausgangslage und Handlungsbedarf	5
2. Zielsetzung	6
3. Projekt und Ausführung	6
3.1 Teilprojekt Wiggertalstrasse	6
3.2 Teilprojekt flankierende Massnahmen	13
4. Verkehrliche Wirkung	19
5. Anpassung des Kantonsstrassennetzes	20
6. Rechtsgrundlagen	21
7. Kosten und Finanzierung	22
7.1 Investitionskosten.....	22
7.2 Wirtschaftlichkeit	22
7.3 Folgeaufwand.....	23
7.4 Werkbeiträge/Kostenteilung	23
7.5 Ausgabenreferendum.....	24
7.6 Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP).....	25
7.7 Kreditbereinigung	25
8. Auswirkungen	26
8.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton	26
8.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft.....	26
8.3 Auswirkungen auf die Gesellschaft	26
8.4 Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima	26
8.5 Auswirkungen auf die Gemeinden	29
8.6 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen.....	29
9. Wirkungsüberprüfung	30
10. Eigentum, Erhaltungspflicht	30
11. Weiteres Vorgehen	30
Vorgesehener Antrag an den Grossen Rat	31

Zusammenfassung

Die Idee einer Wiggertalstrasse von Zofingen bis zum Autobahnanschluss Rothrist und einer neuen Aarequerung im Raum Aarburg/Rothrist besteht seit Jahrzehnten. Die Linienführung der Wiggertalstrasse wurde im Raum Aarburg – Oftringen – Rothrist mehrfach im kantonalen Richtplan angepasst. Nach umfangreichen planerischen Abklärungen wurde der Abschnitt Nord der Wiggertalstrasse auf Seite Rothrist im Dezember 2016 im Richtplan festgesetzt. Mit der Realisierung dieses letzten Abschnitts findet das Generationenwerk einen Abschluss. Der erste Abschnitt der Wiggertalstrasse, ab Bleiche Zofingen bis zur Nigglishäuserstrasse in Oftringen, ist seit 2009 in Betrieb. Die beiden weiteren Abschnitte der Wiggertalstrasse ab Nigglishäuserstrasse bis zur Bernstrasse in Aarburg/Oftringen und zwischen Bleiche bis zur Strengelbacherstrasse in Zofingen wurden im Herbst 2018 dem Verkehr übergeben.

Die neue Wiggertalstrasse schliesst im Knoten Wiggerbrücke an die bestehende Autobahnbrücke respektive die K235 Bernstrasse an und führt über das offene Feld Richtung Autobahnanschluss Rothrist / Areal Möbel Hubacher / XXXLutz bis zur K309 Rössliweg. Die Bernstrasse wird im Knotenbereich auf drei Spuren verbreitert. Die Fahrspur Oftringen – Rothrist führt von der neuen Wiggertalstrasse über eine Linksabbiegespur in die Bernstrasse. Aus Rothrist Zentrum führt die mittlere Fahrspur in Richtung Autobahnanschluss Rothrist / Möbel Hubacher / XXXLutz durch eine Unterführung (B-104) unter der Wiggertalstrasse durch und mündet danach in diese mit einem Einspurstreifen von rechts ein. Die Fahrspur Rothrist – Oftringen verläuft südlich an der neuen Unterführung vorbei und mündet beim Knoten Wiggerbrücke in die neue Wiggertalstrasse. Der Gehweg führt beidseitig der Bernstrasse von Rothrist nach Oftringen. Im Knotenbereich quert man die Wiggertalstrasse mittels einer Fussgängerquerung mit Schutzinsel. Von der Autobahnbrücke führt ein neuer Rad-/Gehweg auf den bestehenden, nördlichen Feldweg entlang der Autobahn. Durch eine neue Personenunterführung (B-9114) wird der nördliche Feldweg mit dem südlichen Feldweg entlang der Autobahn verbunden. Der Rössliweg wird neu in die Wiggertalstrasse münden und auf einer Länge von ca. 75 m erneuert beziehungsweise angepasst. Ökologische Ausgleichsmassnahmen können teilweise im Bereich des Knotens Wiggerbrücke umgesetzt werden, weitere Massnahmen sind im Oberwilerfeld vorgesehen.

Durch flankierende Massnahmen auf der K235 Bernstrasse, zwischen dem neuen Knoten Wiggerbrücke und dem Knoten Breite, und auf der K309 Rössliweg, zwischen dem Knoten Rössliplatz und dem Anschluss an die K204, soll der Durchgangsverkehr auf die Wiggertalstrasse, Abschnitt Nord und auf die neue Aarburgerstrasse, konfliktfrei umgeleitet werden. Dazu sind im Wesentlichen folgende Massnahmen vorgesehen:

Der Kreisel beim Rössliplatz wird umgebaut, um den Verkehr auf die künftige Hauptbeziehung Gländstrasse – Bernstrasse (Vordemwald – Oftringen) zu lenken. Der Rössliweg wird mit einer neuen Einmündung an die Bernstrasse angeschlossen. Er wird später an die Gemeinde übergehen. Die Durchfahrt wird nur noch für Zubringer und Bus gestattet sein. Im Bereich des bestehenden Rössli-Kreisels wird die freiwerdende Fläche zu einem Platz mit Bäumen zu einer Begegnungszone umgestaltet.

Die Bernstrasse wird ab dem Rössliplatz bis zum Knoten Grüthgässli an die Gemeinde übergehen. Sie wird kurz nach dem Pfaffnerweg zu einem neuen Tempo 30-Bereich umgestaltet, welcher sich bis zur Einmündung Grüthgässli erstreckt. Die Bushaltestellen werden hindernisfrei und als Fahrbahnhaltestellen erstellt.

Im Bereich West (Grüthgässli bis Kreisel Breite) wird das Verkehrsregime aus Richtung Westen beim Kreisel Breite so geändert, dass der Durchgangsverkehr auf die neue Aarburgerstrasse geleitet wird. Die Bernstrasse wird nach rund 50 m bis vor die Einmündung Geisshubelweg, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h signalisiert.

Um die Übergänge der Höchstgeschwindigkeit von 30/50 km/h optisch hervorzuheben, werden Torsituationen mit aufgehelltem Belag erstellt.

An der Pfaffnernbrücke (B-138) sind Instandsetzungsmassnahmen nötig.

Dank der verkehrlichen Entlastung durch die neue Wiggertalstrasse und die flankierenden Massnahmen, erhält die Bernstrasse eine vollkommen neue Bedeutung und Funktion. War der Strassenraum bisher vor allem Durchfahrtsachse und besass in erster Linie funktionale Aufgaben, soll dieser zukünftig Koexistenzen ermöglichen, zum Aufenthalt einladen und gestalterisch hohe Qualitäten aufweisen. Der verloren gegangene dörfliche Charakter wird durch gezielte Eingriffe und Konzeptionen wieder gestärkt, und die Wohn- und Geschäftsstandorte werden gleichzeitig attraktiver. Dies soll mit entsprechenden Gestaltungsmassnahmen erreicht werden.

Auf Basis des Bauprojekts wurde ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) erstellt. Die Untersuchung erbringt den Nachweis, dass das Vorhaben grundsätzlich umweltverträglich realisiert werden kann.

Die Kosten sind auf 36,67 Millionen Franken veranschlagt (Preisbasis 2023). Davon entfallen Anteile von 8,32 Millionen Franken auf die Gemeinde Rothrist und von 28,35 Millionen Franken auf den Kanton. In diesen Anteilen nicht berücksichtigt ist der vom Bund in Aussicht gestellte Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm von rund 9,01 Millionen Franken.

Nach kantonalem Finanzhaushaltsrecht handelt es sich um einen Verpflichtungskredit für eine neue einmalige Nettoausgabe von mehr als 5 Millionen Franken, über welchen der Grosse Rat Beschluss fasst. Dessen Beschluss untersteht dem Ausgabenreferendum. Zur Vorbereitung der Vorlage an den Grossen Rat ist eine Anhörung durchzuführen, bei der die Bevölkerung Vorschläge unterbreiten kann.

1. Ausgangslage und Handlungsbedarf

Die Idee einer Wiggertalstrasse von Zofingen bis zum Autobahnanschluss Rothrist und einer neuen Aarequerung im Raum Aarburg/Rothrist besteht seit Jahrzehnten. Die Linienführung der Wiggertalstrasse wurde im Raum Aarburg – Oftringen – Rothrist mehrfach im kantonalen Richtplan angepasst. Nach umfangreichen planerischen Abklärungen wurde der Abschnitt Nord der Wiggertalstrasse auf Seite Rothrist im Dezember 2016 im Richtplan festgesetzt.

Mit der Realisierung des letzten Abschnitts der Wiggertalstrasse findet das Generationenwerk einen Abschluss. Das Vorhaben Wiggertalstrasse Nord ist das letzte Netzelement zur Umsetzung der Lenkungsstrategie aus dem Verkehrsmanagement Wiggertal. Der erste Abschnitt der Wiggertalstrasse, ab Bleiche Zofingen bis zur Nigglishäuserstrasse in Oftringen, ist seit 2009 in Betrieb. Die beiden weiteren Abschnitte der Wiggertalstrasse ab Nigglishäuserstrasse bis zur Bernstrasse in Aarburg/Oftringen und zwischen Bleiche bis zur Strengelbacherstrasse in Zofingen wurden im Herbst 2018 dem Verkehr übergeben.

Die Wiggertalstrasse ist eine Entlastungsachse für die K104 von Zofingen bis Aarburg. Sie führt insbesondere Verkehr aus den Arbeitszonen der Gemeinden Oftringen, Zofingen und Rothrist auf kürzestem Weg zu den Autobahnanschlüssen in Rothrist und Oftringen. Die Entlastungsachse ist konzeptionell eingebunden im Rahmen der Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Wiggertal.

Abbildung 1: Übersicht Wiggertalstrasse und flankierende Massnahmen



Für die Fortsetzung der Wiggertalstrasse im Abschnitt Nord, Rothrist, wurde in den Jahren 2011–2013 ein Vorprojekt ausgearbeitet. Durch flankierende Massnahmen auf der K235 Bernstrasse, zwischen dem neuen Knoten Wiggerbrücke und dem Knoten Grüthgässli, und auf der K309 Rössliweg, zwischen dem Knoten Rössliplatz und dem Anschluss an die K204, soll der Durchgangsverkehr auf die Wiggertalstrasse, Abschnitt Nord, Rothrist, konfliktfrei umgeleitet werden. Für die flankierenden Massnahmen wurde in den Jahren 2017/18 ein Betriebs- und Gestaltungsprojekt ausgearbeitet.

Die Linienführung der Wiggertalstrasse, Abschnitt Nord, Rothrist, hat der Grosse Rat am 13. Dezember 2016 im kantonalen Richtplan festgesetzt. Die flankierenden Massnahmen auf der K235 Bernstrasse und auf der K309 Rössliweg sind ein zwingender Bestandteil des Gesamtprojekts (Wiggertalstrasse und flankierende Massnahmen). Die beiden Teilprojekte werden zusammen aufgelegt, und sie werden rechtlich und finanziell miteinander sichergestellt. Das Ziel ist, beide Teilprojekte nahtlos nacheinander zu realisieren. Zuerst die neue Wiggertalstrasse, und im Anschluss folgt die Umsetzung der flankierenden Massnahmen.

Die Einwohnergemeindeversammlung Rothrist bewilligte am 4. März 2021 drei Kredite für den Gemeindebeitrag an das Projekt "Wiggertalstrasse Abschnitt Nord mit flankierenden Massnahmen". Anlässlich der Referendumsabstimmung vom 26. September 2021 wurde der Gemeindeversammlungsbeschluss mit 1'081 Nein- zu 911 Ja-Stimmen aufgehoben. Im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens wurden von November 2022 bis April 2023 drei Workshops durchgeführt. Ziel des Beteiligungsverfahrens war es, mit der Bevölkerung die Bedürfnisse sämtlicher Anspruchsgruppen, welche sich im Projektperimeter bewegen oder tangiert sind, vertiefter zu ermitteln. Die in den Workshops besprochenen Lösungen wurden im überarbeiteten Projekt, welches grossmehrheitlich unterstützt wurde, umgesetzt. Anpassungen erfolgten in den Bereichen Verkehrsregime im Abschnitt Kreisel Breite bis Grüthgässli, Mehrzweckstreifen beziehungsweise Radstreifen im Abschnitt Grüthgässli bis Kirchweg und Steigerung Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr beim Knoten Rössliplatz. Der Kostenvoranschlag wurde entsprechend aktualisiert. Danach bewilligte die Einwohnergemeindeversammlung Rothrist am 30. November 2023 den Kredit für den Gemeindebeitrag an das überarbeitete Projekt. Gegen diesen Beschluss kam das Referendum nicht zustande.

2. Zielsetzung

Mit dem Abschnitt Nord der Wiggertalstrasse sollen die folgenden Zielsetzungen erreicht werden:

- Schliessung der heutigen Lücke in der Wiggertalstrasse im Abschnitt Oftringen bis Rothrist
- Entlastung eines grossen Teils des Wohngebiets von Rothrist vom Durchgangsverkehr
- Siedlungsverträgliche Umgestaltung und Aufwertung der heutigen Kantonsstrassen K235 und K309 durch Rothrist
- Entlastung der K104 Zofingen – Oftringen von einem Teil des Durchgangsverkehrs
- Erhöhung der Fahrplanstabilität für den öV auf der K104 von Zofingen nach Oftringen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr im Bereich der Bernstrasse)
- Umsetzung des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) vom 13. Dezember 2002 (SR 151.3)

3. Projekt und Ausführung

3.1 Teilprojekt Wiggertalstrasse

Bei der Wiggertalstrasse (K204) handelt es sich um eine Hauptverkehrsstrasse mit einer künftigen durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von ca. 16'000 Fahrzeugen (Verkehrsmodell 2040). Die Strassenlänge beträgt ca. 1'100 m, die Strassenbreite 8,00 m. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit der Wiggertalstrasse beträgt im Ausserortsbereich 80 km/h. Die Knotenbereiche werden mit Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, beziehungsweise 60 km/h signalisiert.

Die Wiggertalstrasse wird in vier Abschnitte unterteilt (vgl. nachfolgende Abbildung 2):

- Bereich Knoten Wiggerbrücke
- Bereich Feld
- Bereich Areal Möbel Hubacher / XXXLutz
- Bereich Einmündung Rössliweg

Abbildung 2: Übersicht vier Abschnitte Wiggertalstrasse

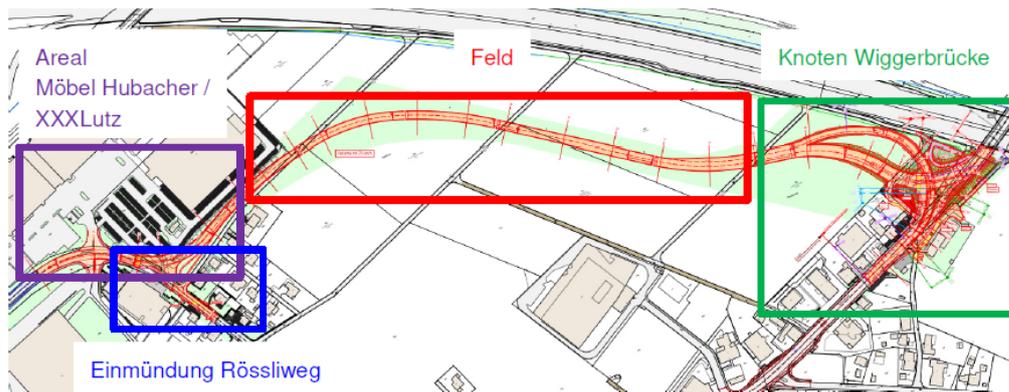


Abbildung 3: Visualisierung Wiggertalstrasse Rothrist



3.1.1 Bereich Knoten Wiggerbrücke

Die Bernstrasse wird im Knotenbereich auf drei Spuren verbreitert. Die Fahrspur Oftringen – Rothrist führt von der neuen Wiggertalstrasse über eine Linksabbiegespur in die Bernstrasse. Aus Rothrist Zentrum führt die mittlere Fahrspur in Richtung Autobahnanschluss Rothrist / Möbel Hubacher / XXXLutz durch eine Unterführung (B-104) und mündet mit einem Einspurstreifen von rechts in die neue Wiggertalstrasse ein. Die Fahrspur Rothrist – Oftringen verläuft südlich an der neuen Unterführung vorbei und mündet beim Knoten Wiggerbrücke in die neue Wiggertalstrasse.

Die neue Wiggertalstrasse schliesst an die bestehende Autobahnbrücke N1-103 an und führt über das offene Feld Richtung Autobahnanschluss Rothrist / Areal Möbel Hubacher / XXXLutz.

Abbildung 4: Visualisierung Knoten Wiggerbrücke



Der Gehweg führt beidseitig der Bernstrasse von Rothrist nach Oftringen. Im Knotenbereich quert man die Wiggertalstrasse mittels einer Fussgängerquerung mit Schutzinsel.

Von der Autobahnbrücke führt ein neuer Rad-/Gehweg auf den bestehenden, nördlichen Feldweg entlang der Autobahn. Durch die neue Personenunterführung B-9114 wird der nördliche Feldweg mit dem südlichen Feldweg entlang der Autobahn verbunden.

Die Zufahrten und Vorplatzbereiche der beidseits angrenzenden Liegenschaften müssen angepasst werden.

Parzelle 996/Nord: Die Zufahrt zur Garage respektive zum Wohnhaus wird an die neue Wiggertalstrasse über einen verlängerten Mehrzwecksteifen angeschlossen. Die bestehende Zufahrt in die Bernstrasse wird aufgrund eingeschränkter Fahrbeziehung und Höhendifferenzen aufgehoben.

Parzelle 914/Süd: Die Zu-/Ausfahrt Pilatusweg wird aufgehoben. Die Liegenschaften am Pilatusweg sind neu über die Rubernstrasse/Sägetstrasse als Sackgasse erschlossen. Die Zu- und Wegfahrt für den anschliessenden Landwirtschaftsweg wird weiterhin gewährleistet. Die Liegenschaft Parzelle 888 verliert relativ viel Vorplatzfläche und Parkierungsmöglichkeiten. Deshalb müssen drei Ersatzparkplätze sowie ein Wendepplatz für PW und Kehrlichtabfuhr erstellt werden.

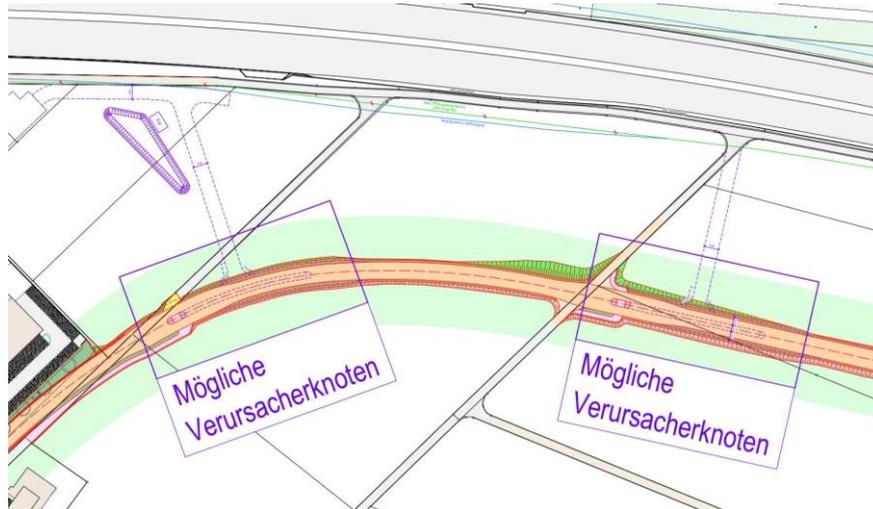
3.1.2 Bereich Feld

Die neue Wiggertalstrasse führt entlang der bestehenden Geländekante über das offene Feld. Vom Knoten Wiggerbrücke mündet die Fahrspur der Unterführung von rechts in die neue Wiggertalstrasse ein.

Heute gibt es drei Feldwege, welche die neue Wiggertalstrasse kreuzen. Der Feldweg West wird künftig nur noch für den Fuss- und Veloverkehr genutzt. Beim Feldweg Mitte wird ein Übergang für die Landwirtschaft ermöglicht. Dort ist auch der Zugang zum Unterhaltsweg entlang der Autobahn vorgesehen. Östlich von dieser Querung wird eine zusätzliche Querung für den Fuss- und Veloverkehr erstellt. Der Feldweg Ost wird aufgehoben, da er infolge des höher gelegenen Knotens Wiggerbrücke nicht mehr angebunden werden kann.

Für eine eventuelle, zukünftige Arbeitszone zwischen Wiggertalstrasse und Autobahn sind zwei Anschlüsse an die Wiggertalstrasse möglich. Diese beiden Anschlussknoten sind nicht Projektbestandteil und werden erst bei Bedarf geplant und realisiert. Sie sind in folgenden Bereichen vorgesehen:

Abbildung 5: Mögliche Verursacherknoten für Anschluss einer eventuellen zukünftigen Arbeitszone



Die Landwirtschaftszone zwischen Wiggertalstrasse und Autobahn ist über den Feldweg Mitte sowie über die Personenunterführung B-9114 erschlossen.

3.1.3 Bereich Areal Möbel Hubacher / XXXLutz

Die Wiggertalstrasse führt ab der Einmündung Rössliweg über den heutigen Grünstreifen entlang den südlichen Parkplätzen des Areals Möbel Hubacher / XXXLutz nach Osten. Im Bereich der neuen und bestehenden Einmündungen wird ein Mehrzweckstreifen erstellt, um das Abbiegen und Einmünden in die Wiggertalstrasse zu erleichtern. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger wird wieder eine Strassenquerung realisiert, analog der heutigen Querung. Diese wird ca. 20 m Richtung Westen verschoben. Bei den Einmündungen des Areals Möbel Hubacher / XXXLutz und vis-à-vis, werden die Inseln entfernt oder leicht verändert, um die Querung durch zu Fuss Gehende sicherzustellen.

Um die Höhendifferenz zum tieferliegenden Parkplatz des Areals Möbel Hubacher / XXXLutz zu überwinden, wird eine ca. 5,00 m hohe und ca. 180 m lange Stützmauer (S-28209) erstellt. Südlich der Wiggertalstrasse werden eine ca. 2,50 m hohe Lärmschutzwand (L-00237) und ein ca. 2,00 m hoher Lärmschutzdamm erstellt, um die angrenzenden Liegenschaften vor dem Lärm zu schützen.

3.1.4 Bereich Einmündung Rössliweg

Abbildung 6: Visualisierung Einmündung Rössliweg



Der Rössliweg wird neu in die Wiggertalstrasse münden und auf einer Länge von ca. 70 m erneuert beziehungsweise angepasst. Am Rössliweg werden zudem zwei neue Bushaltestellen als Fahrbahnhalte realisiert und mit Gehwegen an das Areal Möbel Hubacher / XXXLutz angebunden.

Der Rössliweg wird künftig mit einem Fahrverbot für den Durchgangsverkehr, Zubringerdienst gestattet, belegt.

3.1.5 Unterführung B-104

Die neue Unterführung führt von der Bernstrasse unter der neuen Wiggertalstrasse hindurch. Das Tragsystem der Unterführung wird als offener Rahmen aus Beton erstellt. Die Länge des Rahmens beträgt 20,50 m und die lichte Breite 7,95 m. Das Lichtraumprofil mit einer Höhe von 4,60 m wird gewährleistet. Die lichte Höhe zwischen der Strassenoberfläche und der Betondecke beträgt an der niedrigsten Stelle 4,80 m. Der offene Rahmen wird auf Fundamenten im anstehenden Erdreich gegründet.

Fundamente und Rahmenwände werden im Grundriss parallel zur gekrümmt verlaufenden Strasse ausgeführt. Als Absturzsicherung sind Konsolen mit einer 85 cm hohen Betonbrüstung vorgesehen, welche an der Oberseite durch einen 25 cm hohen Handlauf ergänzt werden, um eine Brüstungshöhe von 1,10 m zu gewährleisten.

Südseitig der Unterführung werden auf beiden Seiten der Strasse Winkelstützmauern mit einer Länge von ca. 40,00 m und 56,50 m erstellt. Die Höhen variieren zwischen 2,35 m und 8,05 m und dienen zum Höhenausgleich für die Zu- und Wegfahrt zur beziehungsweise von der Wiggertalstrasse.

3.1.6 Personen- und Landwirtschaftsunterführung B-9114

Durch die neue Personenunterführung gelangen der Fuss- und Veloverkehr sowie Landwirtschaftsfahrzeuge unter der Wiggertalstrasse hindurch vom südlichen ins nördliche Gebiet.

Das Tragsystem der neuen Unterführung wird als offener Rahmen aus Beton erstellt. Die Länge des Rahmens beträgt ca. 20,00 m und die lichte Breite 5,00 m. Das Lichtraumprofil mit einer Höhe von 4,20 m wird gewährleistet. Die lichte Höhe zwischen der Strassenoberfläche und der Betondecke beträgt an der niedrigsten Stelle 4,40 m. Der offene Rahmen wird auf Fundamenten im anstehenden Erdreich gegründet. Fundamente und Rahmenwände werden im Grundriss parallel zur Strasse ausgeführt. Als Absturzsicherung sind Konsolen mit einer 85 cm hohen Betonbrüstung vorgesehen, welche an der Oberseite durch einen 25 cm hohen Handlauf ergänzt werden, um eine Brüstungshöhe von 1,10 m zu gewährleisten.

Anschliessend an die Unterführung entstehen beidseitig Flügelmauern, welche im Grundriss parallel zum Strassenrand verlaufen. Dadurch ist es möglich den Höhenunterschied aufzunehmen und mit Böschungen das Gelände zu gestalten.

3.1.7 Stützmauer S-28209

Um den Höhenunterschied zum Areal Möbel Hubacher / XXXLutz auszugleichen wird entlang der neuen Wiggertalstrasse eine Stützmauer von 180 m Länge erstellt. Die gesamte Stützmauerhöhe (UK Fundament – OK Geländer) beträgt ca. 4,70–5,90 m. Die Brüstung wird auf eine Höhe von 85 cm aus Beton erstellt. Auf die Betonbrüstung wird ein Geländer montiert wie bei den Unterführungen beim Knoten Wiggerbrücke. Es wurde eine Betonbrüstung gewählt, um die Sicherheit für das untenliegende Areal zu erhöhen (Anprall, Schneeräumung, Steinschlag etc.). Dies wirkt sich auch positiv auf den Lärm aus.

Die Mauer wird grundsätzlich in einem Minimalabstand von 50 cm (Schrammbord) zur neuen Strasse geführt, um den Landbedarf möglichst gering zu halten.

Auf dem Areal der Möbelhäuser müssen die bestehenden Rabatten und Bepflanzungen neu erstellt werden. Insgesamt werden rund neun bis zehn Parkplätze wegfallen. Diese können gemäss örtlicher Baubehörde mit noch rückzubauenden bestehenden Parkplätzen kompensiert werden.

3.1.8 Lärmschutzwand L-00237

Vis-à-vis der Stützmauer wird zur Lärmreduktion der anstossenden Liegenschaften eine Lärmschutzwand aus einer Holz-/Stahlkonstruktion erstellt. Die Länge beträgt ca. 80 m und die Höhe ca. 2,50 m.

3.1.9 Strassenentwässerung

Im Ausserortsbereich wird die Strasse über die Schulter entwässert. Aufgrund der natürlichen Bodegegebenheiten ist eine gute Versickerung und Filtrierung des (unverschmutzten) Abwassers zu erwarten. Das definitive Strassenentwässerungskonzept wird im Hinblick auf das Auflageprojekt geklärt. Die erforderlichen Massnahmen sind im Kostenvoranschlag berücksichtigt.

Im Bereich des Areals Möbel Hubacher / XXXLutz entsteht eine neue Kanalisationsleitung, an welche die neue Entwässerung angeschlossen werden kann. Im Bereich der Einmündungen kann die bestehende Entwässerung angepasst und ergänzt werden.

Das Strassenabwasser im Bereich Knoten Wiggerbrücke wird zum Teil in eine Versickerungsgrube abgeleitet, welche mit einem Notüberlauf in die bestehende Kanalisation angeschlossen ist. Die andere Strassenentwässerung wird der bestehenden und umgelegten Kanalisation zugeführt.

3.1.10 Beleuchtung

Im Knoten Wiggerbrücke wird die bestehende Beleuchtung ergänzt. Der gesamte Knotenbereich wird beleuchtet. In den Unterführungen B-104 und B-9114 werden Leuchten in die Betonkonstruktion eingelegt. Für die Fuss-/Radwegverbindung von der Wiggertalstrasse auf den Feldweg wird ebenfalls eine Beleuchtung vorgesehen, welche von der Gemeinde finanziert wird.

Im Ausserortsbereich ist keine Beleuchtung vorgesehen. Die Versorgungsanlage für eine spätere Beleuchtung nach eventueller Landumzonung ist jedoch eingeplant.

Im Bereich des Areals Möbel Hubacher / XXXLutz wird die Beleuchtung entlang der Lärmschutzwand ergänzt. Im restlichen Bereich wird die bestehende Beleuchtung beibehalten und angepasst. Am Rössliweg wird ein zusätzlicher Kandelaber zur bestehenden Beleuchtung montiert.

3.1.11 Ökologische Ausgleichsmassnahmen

Für die ökologischen Ausgleichsmassnahmen des Neubauprojekts müssen 3 % der Bausumme des Strassenbaus ausserorts (ausserhalb Bauzone; § 95 Abs. 1^{bis} Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen [Baugesetz, BauG] vom 19. Januar 1993 [SAR 713.100]) eingeplant werden. Diese Summe beträgt ca. Fr. 230'000.–. Das Ziel ist, dass möglichst viele Massnahmen in der Gemeinde Rothrist umgesetzt werden können.

Folgende Massnahmen könnten im Bereich des Knotens Wiggerbrücke umgesetzt werden:

- Böschungen im Knoten Wiggerbrücke und Ruderalflächen mit Ökoinsel
- Kleintierdurchlass parallel zur Personenunterführung B-9114
- Kleintierdurchlass quer zur Unterführungsstrasse

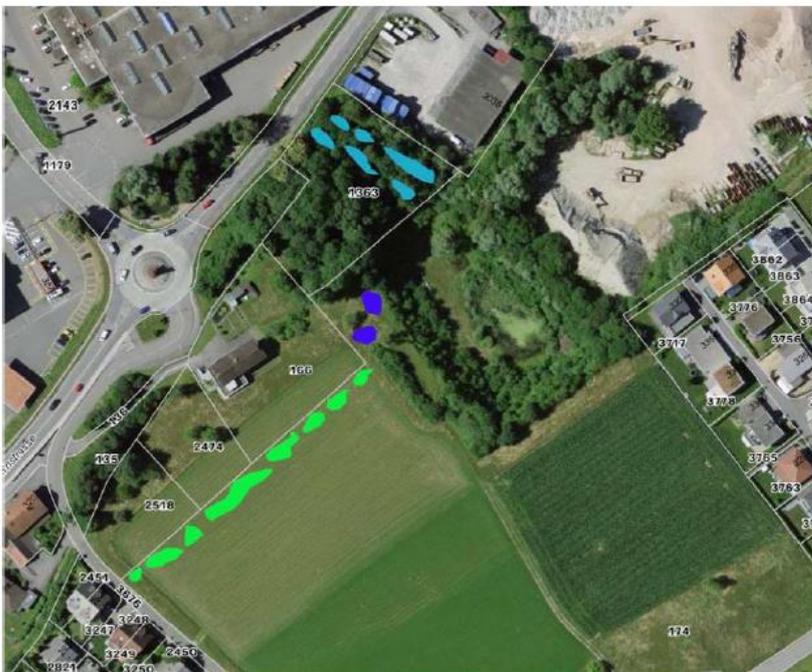
Abbildung 7: Mögliche ökologische Ausgleichsmassnahmen im Bereich Knoten Wiggerbrücke



Da die oben aufgeführten Massnahmen nur etwa die Hälfte der vorgeschriebenen Summe beanspruchen, sind zusätzliche Massnahmen im Oberwilerfeld vorgesehen:

- Erweiterung Biotop, Bereich provisorisches Biotop auffüllen und die provisorischen Teiche definitiv und bleibend ausführen
- Zwei zusätzliche Biotope auf oberliegenden Bereichen, definitive Ausführung inklusive Entleerung in tieferen Bereich
- Geschützte Hecke verschieben/aufwerten
- Heckenbepflanzung für Vernetzung Biotop/alter Bachlauf/Oberwilerstrasse

Abbildung 8: Mögliche ökologische Ausgleichsmassnahmen im Oberwilerfeld



Die Kosten aller oben aufgeführten Massnahmen betragen insgesamt ca. Fr. 280'000.–. Da dies die vorgeschriebene Summe von Fr. 230'000.– übersteigt, sind die definitiv auszuführenden Ausgleichsmassnahmen noch festzulegen.

Abbildung 10: Übersicht Umgestaltung im Bereich Rössliplatz



Abbildung 11: Visualisierung Rössliplatz



3.2.2 Bereich Mitte

Der Bereich Mitte weist eine Länge von ca. 880 m auf. Bis zum Pfaffnerweg wird die Strasse als Kernfahrbahn mit 50 km/h geführt. Bei der Fussgängerschutzinsel kurz nach dem Pfaffnerweg wird ein Tor zu einem neuen Tempo 30-Bereich erstellt. Anschliessend bleibt die Geschwindigkeit bis zur Einmündung Grüthgässli bei 30 km/h. Die Fahrbahn wird bis nach dem Kirchweg mit einer Mittelmarkierung und beidseitigen Radstreifen ausgebildet, um Schulwegquerungen mit dem Velo abzusichern. Anschliessend wird die Fahrbahn bis zum Zentrumsweg wieder als Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen geführt. Ab dem Zentrumsweg bis zur Einfahrt Grüthgässli wird die Fahrbahn als Mehrzweckstreifen ausgebildet. Beim Anschluss West wird wieder eine Torsituation ausgestaltet, um den Übergang 30/50 km/h optisch hervorzuheben.

Abbildung 12: Visualisierung Anschluss West



Der Gehweg wird auf der Südseite durchgehend mit mindestens 2,00 m Breite geführt. Auf der Nordseite wird der Gehweg vom Rössliplatz bis zur Pfaffnernbrücke ausgebildet, anschliessend wieder vom Parkweg durchgehend bis zum Anschluss Grüthgässli. Die Breite auf der Nordseite beträgt wo möglich 2,00 m, lokal muss der Gehweg jedoch leicht schmaler geführt werden. Die bestehende Situation wird vor allem im Bereich Gemeindehaus bis Klinik Villa im Park deutlich verbessert.

Die Anschlüsse der Seitenstrassen werden mit Ausnahme des Zentrumswegs grundsätzlich als Gehwegüberfahrten ausgebildet. Der Anschluss Zentrumsweg wird mit Rechtsvortritt angeschlossen.

Die Bushaltestellen Rössliplatz, Gemeindehaus und Zentrum werden als Fahrbahnhalte ausgebildet. Um eine Busbucht mit Haltekantenhöhe 22 cm mit vollständigem Ausbau nach behindertengerechten Normen zu gewährleisten, fehlt es bei vier Haltestellen an Platz. Weiter kann der Durchfahrtswiderstand des Verkehrsflusses erhöht werden, wenn der Bus im Verkehr auf der Fahrbahn hält. Alle Bushaltestellen werden gemäss Richtlinien für behindertengerechtes Bauen voll ausgebaut mit Haltekantenhöhe 22 cm. Bei den Haltestellen Rössliplatz werden Bushäuser vorgesehen (altes verschoben oder neu). Zusätzliche Abstellplätze für Velos werden beim Rössliplatz erstellt. Bei den anderen drei Haltestellen ist je ein Bushaus mit Veloständer für rund sechs Fahrräder geplant. Beim Gemeindehaus werden die bestehenden Bushäuser verschoben, beim Zentrum wird ein neues erstellt.

Die bestehenden Fussgängerübergänge werden beibehalten und mit Mittelinseln geschützt. Beim Zentrum wird die bestehende Unterführung, die ohnehin saniert werden müsste, rückgebaut. Im Bereich Mitte ist das alte Steinbett zu entfernen, und die Fundationschicht ist komplett zu ersetzen. Zusätzlich fallen sehr hohe Entsorgungskosten für die Foundation auf eine Deponie Typ E sowie für den Ausbauasphalt mit hohem PAK-Wert¹ an.

3.2.3 Bereich West

Das Verkehrsregime aus Richtung Westen wird beim Kreisler Breite so geändert, dass der Durchgangsverkehr auf die neue Aarburgerstrasse geleitet wird. Dies erfolgt durch die Erstellung eines Eingangstors durch farblich helleren Strassenbelag auf der Bernstrasse, rund 50 m nach dem Kreisler

¹ PAK: Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe

Breite. Dort wird die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h reduziert. Zwischen der Einmündung Geisshubelweg und der Bushaltestelle beim Schulhaus wird ebenfalls ein Eingangstor mit farblich hellerem Strassenbelag erstellt, und in Richtung Westen wird die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h reduziert.

Der Gehweg wird auf der Südseite durchgehend mit mindestens 2,00 m Breite geführt. Auf der Nordseite wird vom Verbindungsweg Bernstrasse – Neue Aarburgerstrasse (Grenze Areal Lidl) bis zum Zentrum ein neuer Gehweg von mindestens 1,50 m Breite erstellt, inklusive einer neuen Fussgängerquerung beim Grüthgässli. Somit ist auch das Areal des Restaurants Villa Dörfli besser zu Fuss erschlossen und die Verbindung auf der Nordseite des Lidl Richtung Osten gegeben. Der Fussgängerübergang beim Geisshubelweg bleibt wie heute erhalten.

Die Bushaltestelle Schulhaus bleibt an gleicher Stelle bestehen und wird mittels 22 cm-Haltekantenhöhe gemäss behindertengerechten Richtlinien voll als Fahrbahnhalt umgebaut. Die Haltestelle ist so konzipiert, dass mit tieferer Haltekante ein zweiter Bus halten kann. Dadurch wird der Anschluss der Schulbusse am Mittag sichergestellt.

3.2.4 Anlagen für den öffentlichen Verkehr

Auf der Bernstrasse verkehren heute zwei Buslinien. Die Buslinie 3 führt von Oftringen bis zum Bahnhof Rothrist via Kreisel Areal Breiten und Grüthgässli, und die Buslinie 6 von Vordemwald via Rössliplatz bis zum Bahnhof Rothrist via Kreisel Areal Breiten und Grüthgässli.

In Zukunft ist geplant, das Areal Möbel Hubacher / XXXLutz zu erschliessen, entweder mit der Buslinie 3 via Wiggertalstrasse – Rössliweg oder einer neuen Buslinie vom Bahnhof Aarburg via Rössliweg zum Bahnhof Rothrist. Da die Linienführung der zukünftigen Buslinien noch ungewiss ist, wird auf das Erstellen von zwei neuen Bushaltestellen auf dem Nordende des Rössliwegs vorläufig verzichtet. Eine Platzierung auf dem Areal Hubacher und an der Wiggertalstrasse wurde geprüft, aber aus Platzgründen und wegen zu langer Fahrzeit verworfen.

Die Buslinie 6 (Richtung Vordemwald) wird beim Knoten Rössliplatz, in beide Richtungen mit einer Lichtsignalanlage gesteuert. Der Verkehr wird aufgehalten, sodass der Bus beide Fahrspuren benutzen kann, um abzubiegen. Die Bushaltestellen mit Busbuchten werden in Beton ausgeführt. Alle Fahrbahnhalte werden mit dem Asphaltbelag der Strasse ausgeführt.

Alle Bushaltestellen werden mittels 22 cm-Haltekantenhöhe gemäss behindertengerechten Richtlinien erstellt.

3.2.5 Pfaffnernbrücke, B-138

Die ursprüngliche Brücke besteht aus einem Natursteinbogen (Kalkstein) mit Radius von ca. 4,65 m. Als Absturzsicherung dienen Brüstungen aus Naturstein respektive Beton. Zur Verbreiterung der Hauptstrasse wurde 1952 oberwasserseitig eine Betonbrücke (Betongewölbebau) am bestehenden Bauwerk angeschlossen. Die ursprüngliche Stirnwand und Brüstung aus Naturstein sind somit heute nur noch flussabwärts vorhanden. Eine materialtechnische Untersuchung zeigte auf, dass eine umfassende Instandsetzung der Brüstungsmauer und der Stirnkranzsteine notwendig ist. Einige Steine in der Untersicht sowie die Fugen müssen instandgesetzt werden. Um eine Akkumulation des bereits begonnen Bröckelzerfalls des Natursteins zu stoppen ist es wichtig, die Bauwerksabdichtung auf dem Gewölbe zu erneuern. Um die Pfaffnernbrücke im Strassenraum hervorzuheben wird ein heller Deckbelag mit Luxovitbeigabe im Bereich der Brücke eingebaut.

3.2.6 Unterführung B-9116

Wegen der Reduktion des Durchgangsverkehrs und der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h kann die sanierungsbedürftige Unterführung aufgehoben und durch eine Fussgängerschutzinsel ersetzt werden. Die Decke und Wände der Unterführung werden abgebrochen. Die Treppen

und Rampen werden ebenfalls rückgebaut. Die Wände und Decke im Bereich der Trafostation bleiben bestehen. Die Trafostation wird erweitert und als Unterflurstation umgebaut. Die WC-Anlage wird ausgebaut und umfunktioniert in die Erweiterung der Trafostation. Die Entwässerung, Lüftung und der Zugang zur Trafostation müssen umgebaut werden. Bestehende Werkleitungsschächte in der Unterführung werden verlängert und an die Oberfläche gezogen.

3.2.7 Gestaltung

Grundkonzeption

Dank der verkehrlichen Entlastung durch die neue Wiggertalstrasse erhält die Bernstrasse eine vollkommen neue Bedeutung und Funktion. War der Strassenraum bisher vor allem Durchfahrtsachse und besass in erster Linie funktionale Aufgaben, soll dieser zukünftig Koexistenzen ermöglichen, zum Aufenthalt einladen und gestalterisch hohe Qualitäten aufweisen. Der verloren gegangene dörfliche Charakter wird durch gezielte Eingriffe und Konzeptionen wieder gestärkt, und die Wohn- und Geschäftsstandorte werden gleichzeitig attraktiver.

Als Grundlage für die Aufwertung des Strassenraums kann die Temporeduktion auf 30 km/h im Bereich des dörflichen Alltags von Rothrist genannt werden. Dank dieser Geschwindigkeitsreduktion wird ermöglicht, durch Massnahmen und teils subtile Eingriffe die Bernstrasse weiter zu entschleunigen und aufzuwerten. Die direkten Massnahmen im Strassenraum werden durch klare Bepflanzungs- und Beleuchtungskonzepte unterstützt. Auch eine einheitliche Gestaltung der Kleinbauten entlang der Strasse sowie die punktuelle Aufwertung des Rössliplatzes tragen dazu bei, dass die Bernstrasse in ihrer Erscheinung als Einheit wahrgenommen und die Zielsetzung eines erlebbaren Strassenraums erfüllt wird.

Strassenraumgestaltung

Innerhalb des Bearbeitungsperimeters werden grundsätzlich zwei verschiedene Zonen entlang der Bernstrasse unterschieden. Dies sind einerseits der Bereich, welcher nach wie vor im Eigentum des Kantons bleiben wird (Knoten Wiggertalstrasse bis Rössliplatz und Bereich Grüthgässli–Geisshubelweg), und andererseits die Zone, welche an die Gemeinde Rothrist abgetreten wird. Während die Bereiche der Kantonsstrasse unverändert mit Tempo 50 signalisiert sind, werden grosse Teile der zukünftigen Gemeindestrasse mit Tempo 30 funktionieren. Diese Differenzierung in der Geschwindigkeit, welche sich unter anderem aus den Querungsbedürfnissen der Fussgängerinnen und Fussgänger ergibt, spiegelt sich auch in der Gestaltung des Strassenraums wider.

Die Strassenraumgestaltung der Kantonsstrasse orientiert sich an den Normalien und Standards des Kantons und wird demnach optisch zurückhaltend und mit wenigen Veränderungen erfolgen. Das Fussgängeraufkommen und deren Querungsbedürfnisse sind in diesem Bereich gering. Der Strassenabschnitt erfüllt hauptsächlich funktionale beziehungsweise verkehrliche Aufgaben, was auch in der Gestaltung und Dimensionierung sichtbar wird. So wird in diesem Bereich der Bernstrasse ein Randstein mit hohem Versatz verwendet (8 cm). Nur punktuell bei Fussgängerübergängen wird der Randstein abgesenkt. Auch die Dimensionierung (Breite 8,5 m beziehungsweise 9 m) und der Streifenaufbau (Radstreifen beidseitig mit Mittelstreifen) der Strasse entsprechen der Charakteristik der in erster Linie verkehrsorientierten Kantonsstrasse.

Die Zone vom Rössliplatz bis zum Grüthgässli wird an die Gemeinde Rothrist abgetreten und profitiert dank der neuen Umfahrungsstrasse von einer starken Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens. Ziel der Gestaltung ist es, durch spezifische Massnahmen die Gemeindestrasse weiter zu entschleunigen und dank einer einheitlichen und abgestimmten Strassenraumgestaltung eine Kontinuität und Zusammengehörigkeit innerhalb dieses Bereichs zu erzielen. Eine wichtige Massnahme, um dies zu erreichen, ist das konsequente Verwenden eines einheitlichen Randsteins mit kleinem vertikalem Versatz. Generell wird entlang der ganzen Gemeindestrasse ein Doppelbund mit 3 cm vertikalem Anschlag eingebaut. Der Wasserstein wird mit einem Binderstein Typ 12 und der Randstein mit einem Binderstein Typ 15 ausgeführt. Dank des niedrigen Anschlags wird erreicht, dass ein

ruhiger, kontinuierlicher Strassenrand entsteht, ohne dass bei jeder Ein- und Ausfahrt respektive jedem Fussgängerstreifen der Randstein abgesenkt werden muss. Dieser wird bei jenen Stellen lediglich aus Komfortgründen schräggestellt. Weiter wird mit dem niedrigen Anschlag die Trennwirkung zwischen Fahrbahn und Trottoir minimiert und das Gefühl der Koexistenz zwischen Fussgängerinnen und Fussgängern und Verkehr vermittelt, was zusätzlich zu einer positiven Auswirkung auf das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmenden führt. Insbesondere im Bereich Zentrum ermöglicht das Verwenden des niedrigen Randsteins in Kombination mit dem Mehrzweckstreifen ein flächiges Queren und sorgt damit für eine höhere Bewegungsverflexibilität der zu Fuss Gehenden. Um zur erwünschten Entschleunigung der Gemeindestrasse beizutragen, wird mittels Markierungen beziehungsweise mit dem Mehrzweckstreifen die Breite des Strassenbereichs optisch reduziert. Dies führt zu erhöhter Aufmerksamkeit und soll zu einer automatischen Geschwindigkeitsreduktion beitragen.

Entlang der gesamten Bernstrasse wird ein Asphaltbelag verwendet. An spezifischen Orten (Rössliplatz, Pfaffnernbrücke, Torsituationen Tempo 30-Strecken, Mehrzweckstreifen) wird dem Asphaltbelag Luxovit (heller Naturstein) beigemischt, um eine optische Differenzierung zum übrigen Asphaltbelag zu schaffen. Dadurch wird vor allem bei den Torsituationen den Verkehrsteilnehmenden die bevorstehende Temporeduktion subtil mitgeteilt.

Bepflanzung

Die heutige Bernstrasse wird begleitet von privatem Baumgrün und Heckeneinfassungen, die in Sequenzen die Abfolge von unterschiedlichen Teilräumen prägen. So reihen sich offene und geschlossene Abschnitte aneinander und definieren ein eigenständiges Strassenbild. Dieses Prinzip wird aufgegriffen und räumlich weiter übersetzt und gestärkt. Traubeneichen (*Quercus petraea*), wann immer möglich, werden in lockerem Stand entlang der Strasse eingepflanzt, fassen den Strassenraum räumlich stärker zusammen und schaffen Kontinuität und Einheit. Die charakteristischen Heckenstrukturen werden an geeigneten Standorten ergänzt und vervollständigen das Strassenbild. Um die Achsialität des Gemeindehauses in Bezug auf den Sennhofweg und dessen Relevanz in der Gemeinde Rothrist zu unterstreichen, werden dem Gebäude zwei Säulen-Eichen vorgelagert.

Die die Dorfgemeinschaft prägende Armut- und Auswanderergeschichte im 19. Jahrhundert wird gegenwärtig. Jede neu gepflanzte Eiche steht vielleicht symbolisch für das Schicksal einer ausgewanderten Familie oder einer Einzelperson, schafft Erinnerung, Beständigkeit und Standhaftigkeit. Ein Ort des Bewusstseins gründet neu als Basis zwischen dem Gemeinsamen, sei es in der Heimat oder in der Fremde, zwischen Daheimgebliebenen oder Ausgewanderten.

Beleuchtung

Analog der Grundkonzeption einer kontinuierlichen und einheitlichen Strassenraumgestaltung wurde auch die Strassenbeleuchtung angeordnet und konzipiert. Die Kandelaber werden konstant und möglichst regelmässig südseitig der Strasse platziert, wie es heute bereits zu grossen Teilen der Fall ist. Durch die einseitige Anordnung der Beleuchtung wird eine Selbstverständlichkeit und Zusammengehörigkeit entlang der Bernstrasse geschaffen.

Kleinbauten

Innerhalb des Projektperimeters sind entlang der Bernstrasse in beiden Richtungen je vier Bushaltestellen angeordnet. Jede Bushaltestelle wird mit einem Wartehäuschen ausgestattet. Bezüglich Wartehäuschen-Typ orientiert man sich an den bereits bestehenden Wartehäuschen der jetzigen Bushaltestellen (Typ Alledo Zen, Christen Metallbau). Die Wartehäuschen werden, wo dies möglich und sinnvoll ist, mit Velounterständen kombiniert, welche sich als Kleinbau nur in deren Ausstattung vom Wartehäuschen unterscheiden. Die beiden Nutzungen werden dementsprechend auch unter ein gemeinsames Dach gestellt.

Rössliplatz

Für den Strassenzug Bernstrasse besitzt der Rössliplatz eine besondere Stellung und Relevanz. Hier finden sich historisch wertvolle Bauten, und die Geschichte von Rothrist wird spürbar. Der Rössliplatz kann als historischer Dorfkern bezeichnet werden und verlangt dementsprechend nach einem eigenständigen gestalterischen Umgang.

Besuchern und Verkehrsteilnehmenden soll durch eine differenzierte Materialisierung und Farbgebung der Fahrbahn und der Fussgängerbereiche aufgezeigt werden, dass diese in den historischen Kern von Rothrist gelangen. Neben der gestalterischen Funktion übernimmt der Belag auch eine entschleunigende Wirkung auf den motorisierten Verkehr in diesem Kerngebiet. Der Bodenbelag soll über die Fahrbahn hinaus an die historischen Fassaden geführt werden und eine raumbildende Funktion aufnehmen.

Um die farbliche und strukturelle Differenzierung zur angrenzenden Belagsfläche zu schaffen, hat man sich innerhalb des Projektteams, wie auch bei bereits zuvor beschriebenen Standorten, für einen Asphaltbelag mit beigemischtem Luxovit entschieden. Durch das Sichtbarmachen des hellen Kiesanteils wird auch ein Bezug zum historischen, nicht asphaltierten Strassenbereich geschaffen.

Die Baumgruppe nimmt Bezug auf den früheren, den Strassenraum definierenden Bau vis-à-vis vom Restaurant Rössli und widerspiegelt diesen als Baumdach. Der Bereich soll zukünftig als Aufenthaltsbereich dienen, was die Kernfunktion des Rössliplatzes weiter legitimiert. Durch die Verschattung der Bäume in Kombination mit dem chaussierten Aufenthaltsbereich wird ein angenehmes Mikroklima geschaffen und zum Verweilen eingeladen.

Sämtliche bestehenden Denkmäler und Bausubstanzen werden in die neue Gestaltung integriert. Auch die Brunnenanlagen bleiben an ihren Standorten bestehen oder werden sinnfällig versetzt. Die Rösslistatue, welche heute auf dem Kreisel steht, wird in das Baumboskett integriert.

Wie entlang der gesamten Gemeindestrasse werden auch beim Rössliplatz sämtliche Strassenränder mit einem Versatz von nur 3 cm ausgeführt, um die optische Trennung zwischen Fahrbahn und Fussgängerbereich zu minimieren. Dadurch wird die Idee des von Fassade zu Fassade reichenden Bodenbelags unterstrichen. Einzig in der engen Kurve vor dem Restaurant Rössli wird der Randstein aus sicherheitstechnischen Gründen erhöht.

Für den Vorbereich des Restaurants Rössli ist ebenfalls eine chaussierte Fläche in behindertengerechter Ausführung vorgesehen, welche unter einer grossen Schatten spendenden Eiche liegt. Um eine räumliche Trennung zum Strassenraum zu schaffen, wird die organische Form mit einer Hecke gefasst. Der grosszügigere Aussenbereich für das Restaurant wurde durch das Schaffen einer neuen Zufahrtssituation weiter östlich ermöglicht. Dadurch wird der Aussenbereich des Restaurants räumlich wie auch klimatisch aufgewertet.

4. Verkehrliche Wirkung

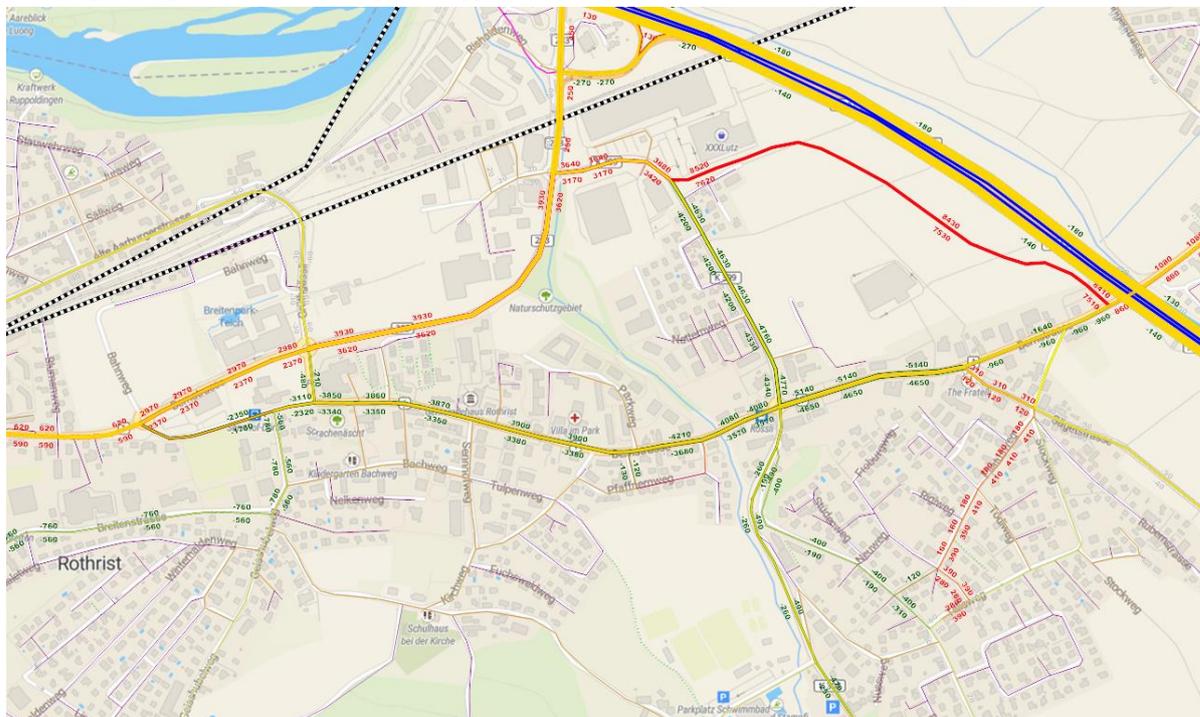
Die verkehrliche Wirkung der Wiggertalstrasse Abschnitt Nord in Kombination mit der Erschliessung eines neuen Siedlungsteils und den flankierenden Massnahmen auf der K235 und der K309 wurde mit Hilfe des kantonalen Verkehrsmodells untersucht. Die Berechnungen beruhen auf folgenden Annahmen:

- Rössliweg: keine MIV-Anbindung an die K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Nord (Zubringer und öffentlicher Bus gestattet)
- K235 Bernstrasse, ab K101 bis zum Knoten K235/K309: reduzierte Geschwindigkeit auf einem Grossteil des Abschnitts
- Verkehrserzeugung zukünftiges Baugebiet, zwischen Wiggertalstrasse und Autobahn, welches über die K204 erschlossen wird (vgl. Kapitel 3.1.2): ca. 1'700 Fahrten/Tag

Im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) wurden die verkehrlichen Auswirkungen detaillierter untersucht. Basis bildet das gegenüber dem Vorprojekt, welches die Grundlage zur Festsetzung im kantonalen Richtplan bildete, konkretisierte Projekt einschliesslich der flankierenden Massnahmen.

Die folgende Abbildung 13 stellt die Differenzen des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) im Betriebszustand im Jahr 2040 dar. Rot bedeutet eine Zunahme, Grün eine Abnahme des Verkehrs.

Abbildung 13: Prognose 2040: Veränderungen mit Wiggertalstrasse Abschnitt Nord (Differenzen mit und ohne Projekt)



Mit den flankierenden Massnahmen auf der K235 Bernstrasse und der K309 Rössliweg sowie der geplanten Baugebieterschliessung über die K204 resultieren Verkehrsbelastungen auf der Wiggertalstrasse Nord, für den Betriebszustand im Jahr 2040, in der Grössenordnung von ca. 16'000 Fahrten pro Tag (durchschnittlicher täglicher Verkehr, DTV). Die K235 Bernstrasse wird um etwa 7'200 Fahrzeuge (im Bereich Mitte) und 9'800 Fahrzeuge (im Bereich Ost) pro Tag entlastet und weist zukünftig Belastungswerte in der Grössenordnung von 5'600 Fahrzeugen (im Bereich Mitte) und von rund 7'600 Fahrzeugen (im Bereich Ost) auf. Die Verkehrsbelastungen auf der Bernstrasse reduzieren sich somit auf mehr als die Hälfte der heutigen Fahrzeuge pro Tag. Der Rössliweg weist künftig nur noch den Ziel- und Quellverkehr von ca. 520 Fahrzeugen pro Tag auf.

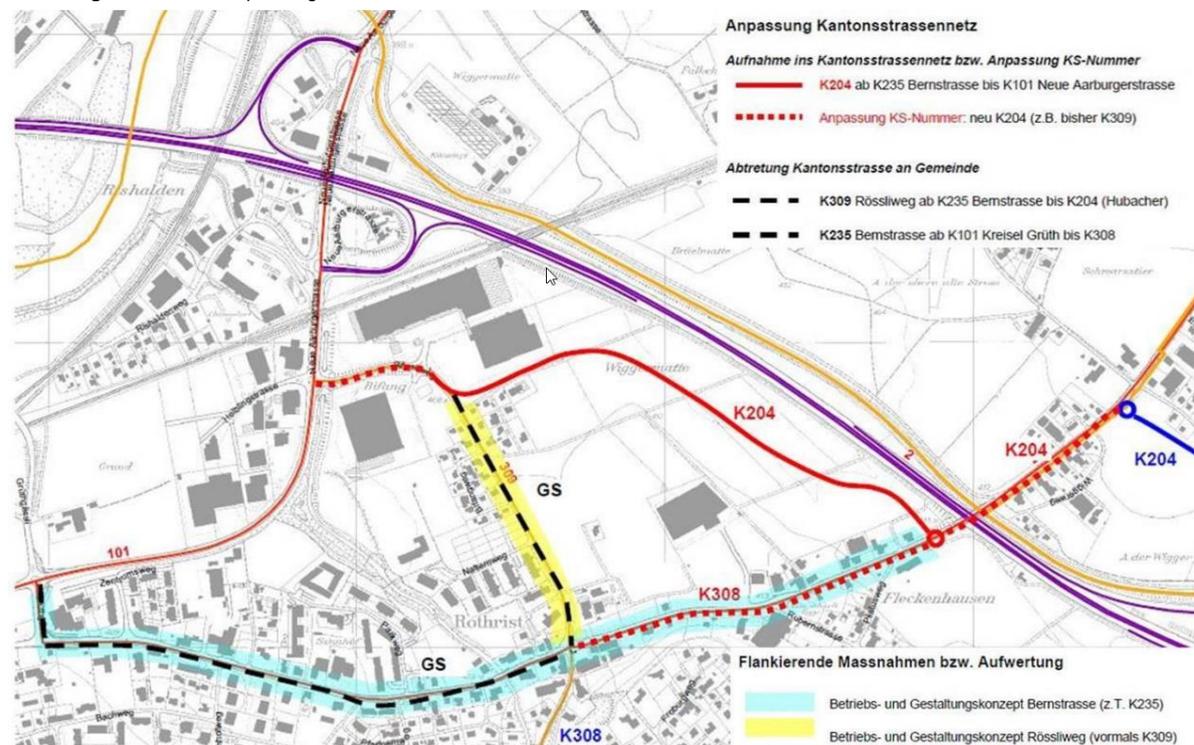
5. Anpassung des Kantonsstrassennetzes

Das Kantonsstrassennetz wird vom Grossen Rat beschlossen (§ 3 Abs. 1 Gesetz über das kantonale Strassenwesen [Strassengesetz, StrG] vom 15. Juni 2021 [SAR 751.200]) und im Richtplan als Ausgangslage übernommen. Anpassungen des Kantonsstrassennetzes durch den Grossen Rat werden im Richtplan fortgeschrieben.

Mit der Realisierung der Wiggertalstrasse Abschnitt Nord erfolgen Anpassungen am Kantonsstrassennetz (Richtplan Kapitel M Mobilität, M 2.2 Kantonsstrassen, Richtplan Teilkarte M 2.2). Die Wiggertalstrasse wird als Hauptverkehrsstrasse (HVS) klassiert und erhält wie die übrigen Abschnitte der Wiggertalstrasse die Nummer K204 (vgl. Abbildung 14 und Beilage). Die K309 Rössliweg wird vollumfänglich an die Gemeinde Rothrist abgetreten. Ebenso wird der Teilabschnitt der K235 Bernstrasse ab K101 Neue Aarburgerstrasse bis zur K308 Gländstrasse aus dem Kantonsstrassennetz

entlassen. Für zwei weitere Teilabschnitte der heutigen K235 Bernstrasse ändert die Kantonsstrassen-Nummer.

Abbildung 14: Übersicht Anpassung Kantonsstrassennetz



Die Strassenhoheit der Neuanlage liegt beim Kanton. Dies bedeutet, dass der Kanton für Landerwerb, Bau und Unterhalt zuständig wird. Analog gehen die Eigentumsverhältnisse sowie alle Rechte und Pflichten bei einer Entlassung einer Kantonsstrasse an die Gemeinde über. Werden Gemeindestrassen zu Kantonsstrassen erklärt und umgekehrt, wird das Eigentum in der Regel im instandgesetzten Zustand unentgeltlich übertragen (§ 3 Abs. 3 StrG). Die Instandsetzung der K235 Bernstrasse und der K309 Rössliweg ist Bestandteil der im vorliegenden Projekt enthaltenen flankierenden Massnahmen.

Die Anpassung des Kantonsstrassennetzes wurde dem Grossen Rat in der (16.199) Botschaft zur Festsetzung der Wiggertalstrasse Abschnitt Nord vom 14. September 2016 angezeigt. Formell erfolgt der Beschluss über die Anpassung zusammen mit dem vorliegenden Finanzierungsbeschluss. Umgesetzt wird die Anpassung nach Inbetriebnahme des neuen Strassenabschnitts. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt sorgt für die Anmeldung der Handänderungen im Grundbuch.

6. Rechtsgrundlagen

Zuständig für den Bau von Kantonsstrassen ist der Kanton gemäss § 86 Abs. 1 lit. a BauG beziehungsweise § 2 StrG. Über Verpflichtungskredite für den Bau von Neuanlagen von Kantonsstrassen beschliesst der Grosse Rat (§ 10 Abs. 1 lit. a StrG). Dessen Beschluss unterliegt dem Ausgabenreferendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Verfassung des Kantons Aargau, nachdem der Kredit neue einmalige Ausgaben von mehr als 5 Millionen Franken enthält.

Die finanziellen Verpflichtungen für das vorliegende Projekt erstrecken sich über mehrere Jahre und übersteigen die Kreditkompetenzsumme von Fr. 250'000.–. Deshalb wird gemäss §§ 24 und 28 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) vom 5. Juni 2012 (SAR 612.300) ein Verpflichtungskredit beantragt. Der Verpflichtungskredit ist als Objektkredit ausgestaltet (§ 25 Abs. 2 GAF) und wird in der Investitionsrechnung geführt.

Die Kostenbeteiligung der Gemeinden richtet sich nach §§ 29–33 StrG.

7. Kosten und Finanzierung

7.1 Investitionskosten

Die Kosten inklusive Landerwerb, Vermessung und Vermarktung basieren gemäss Kostenvoranschlag des Projektverfassers auf den Preisen von 2023 und sind wie folgt veranschlagt (inklusive MwSt.). Das Kreditrisiko besteht aus einem Zuschlag von 10 % für Unvorhergesehenes.

Tabelle 1: Kosten Gesamtprojekt

Kosten Gesamtprojekt	Franken
Kostenvoranschlag	
• Baukosten	28'154'500
• Honorare	3'616'000
• Landerwerb	910'000
• Übrige Kosten	654'500
• Total	33'335'000
Kreditrisiko	3'335'000
Gesamtkosten	36'670'000

Diese Kosten teilen sich wie folgt auf die einzelnen Teilprojekte auf:

Tabelle 2: Aufteilung Kosten auf Teilprojekte

Aufteilung Kosten auf Teilprojekte	Kostenvor- anschlag Franken	Kredit- risiko Franken	Total Franken
Wiggertalstrasse	17'673'000	1'768'000	19'441'000
Flankierende Massnahmen zur Wiggertalstrasse	15'662'000	1'567'000	17'229'000
Gesamtkosten	33'335'000	3'335'000	36'670'000

Die Freigabe von Geldern aus dem Kreditrisiko erfolgt ausschliesslich auf einen entsprechend begründeten Antrag des Lenkungsausschusses und fällt in die Kompetenz des Leiters Abteilung Tiefbau.

Das Anpassen von Gemeindestrassen, soweit es nicht durch den Ausbau der Kantonsstrasse bedingt ist, geht voll zulasten der Gemeinde. Auch das Anpassen allfälliger Werkleitungen wie Wasser, Gemeindekanalisationen, Elektrisch, Gas, Telefon usw. geht aufgrund der Reversbestimmungen (§§ 104 und 106 BauG) zulasten der Werkeigentümer beziehungsweise der Gemeinde. Die Strassenbeleuchtung beziehungsweise deren Veränderungen gehen ebenfalls zulasten der Gemeinden (§ 99 BauG). Massnahmen, die über den Ausbaustandard hinausgehen, sind durch die bestellenden Gemeinden oder Anstösserinnen und Anstösser zu finanzieren (§ 8 Abs. 2 StrG). Vorgenannte Massnahmen werden nicht zu Lasten dieses Kredits finanziert, sondern von der Unternehmung den Bestellenden direkt belastet. Andernfalls wird der Aufwand den Bestellenden zuzüglich Mehrwertsteuer belastet (§ 5 Abs. 1 Kantonsstrassenverordnung [KSV] vom 10. November 2021 [SAR 951.211]).

7.2 Wirtschaftlichkeit

Mit dem Bau der K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Nord wird das Wohngebiet von Rothrist massiv vom Verkehr entlastet. Das hauptsächlich zur Hauptverkehrszeit hohe Staupotential im Bereich Knoten Rössliplatz wird durch die Wiggertalstrasse entschärft. Durch die Wiggertalstrasse Abschnitt Nord wird auch das Zentrum der Gemeinde Oftringen zusätzlich vom Verkehr entlastet.

Der Anschluss der Bernstrasse an die Wiggertalstrasse beim Knoten Wiggerbrücke, mit der Kombination von Anlagen für den MIV, den öV und den Fuss- und Veloverkehr, erfordert aufwändige bauliche Massnahmen. Im Bereich Mitte ist das alte Steinbett zu entfernen, und die Foundationsschicht ist komplett zu ersetzen. Zusätzlich fallen sehr hohe Entsorgungskosten für die Foundation auf eine Deponie Typ E, sowie für den Ausbauasphalt mit hohem PAK-Wert an.

Die im Projekt aufgenommene Aufwertung des Strassenraums entlang der Bernstrasse entspricht den Projektzielen und den hohen Ansprüchen hinsichtlich umweltschonender Ausgestaltung.

Die Kosten sind mit ähnlich gelagerten Kantonsstrassenprojekten von Umfahrungen und von Ortsdurchfahrten vergleichbar.

Daneben erfüllt das Projekt die Minimalanforderungen in Bezug auf die Sanierung und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

7.3 Folgeaufwand

Die Investitionsfolgekosten für die erweiterten Verkehrsanlagen weichen nicht massgeblich von denjenigen für andere vergleichbare Bauwerke ab. Die hierfür bezüglich Kantonsstrassen notwendigen Mittel werden im Rahmen des Werterhalts und Betriebs von Kantonsstrassen zulasten des Aufgabenbereichs 640 'Verkehrsinfrastruktur' eingestellt.

7.4 Werkbeiträge/Kostenteilung

7.4.1 Beitrag der Gemeinde

Gemäss § 29 StrG leisten die Gemeinden Beiträge von 35 % an den Bau und Unterhalt der Innerortsstrecken. Gemäss § 33 Abs. 1 StrG gilt dieser Beitragssatz ab dem 1. Januar 2022. Bis 31. Dezember 2021 sind gemäss § 33 Abs. 2 StrG Gemeindebeiträge im bisherigen Umfang zu leisten; mit dem für das vorliegende Projekt beschlossenen Verpflichtungskredit (Vorlaufkosten) wurde der Beitragssatz auf 49 % festgesetzt. An Ausserortsstrecken haben die Gemeinden keine Beiträge zu leisten.

Gemäss § 2 Abs. 3 StrG gelten diejenigen Abschnitte von Kantonsstrassen, entlang denen das anstossende Land wenigstens zur Hälfte überbaut ist, als Innerortsstrecken. Dieses Kriterium ist an der NK204 Wiggertalstrasse im Bereich Areal Möbel Hubacher / XXXLutz sowie im Bereich Einmündung Rössliweg erfüllt.

Die restliche NK204 bis zur K235 beim Knoten Wiggerbrücke weist Ausserortscharakter auf.

Die flankierenden Massnahmen befinden sich an Innerortsstrecken der Bernstrasse und des Rössliwegs.

Damit und aufgrund der bis Ende 2021 angefallenen Kosten und der ab 2022 eingeplanten Finanzmittel ergibt sich die folgende Kostenteilung:

Tabelle 3: Kostenteilung

Kostenteilung	Gesamtkosten	Kosten bis 31.12.2021			Kosten ab 01.01.2022			Total Anteil Gemeinde	Total Anteil Kanton
		Total	Anteil Gemeinde	Anteil Gemeinde	Total	Anteil Gemeinde	Anteil Gemeinde		
	Franken	Franken	%	Franken	Franken	%	Franken	Franken	Franken
NK204 Wiggertalstrasse									
Innerort	6'109'000	654'495	49 %	320'702*	5'454'505	35 %	1'909'077	2'229'779	3'879'221
Ausserort	13'332'000	161'979	0 %	0	13'170'021	0 %	0	0	13'332'000
Total	19'441'000	816'474		320'702	18'624'527		1'909'077	2'229'779	17'211'221
Flankierende Massnahmen									
Innerort	17'229'000	464'526	49 %	227'618*	16'764'474	35 %	5'867'566	6'095'184	11'133'816
Total	17'229'000	464'526		227'618	16'764'474		5'867'566	6'095'184	11'133'816
Total Kosten	36'670'000	1'280'999		548'320*	35'389'001		7'776'643	8'324'963	28'345'037
Rekapitulation									
Innerort	23'338'000	1'119'020	49 %	548'320	22'218'980	35 %	7'776'643	8'324'963	15'013'037
Ausserort	13'332'000	161'979	0 %	0	13'170'021	0 %	0	0	13'332'000
Total Kosten	36'670'000	1'280'999		548'320	35'389'001		7'776'643	8'324'963	28'345'037

* In der Zwischenabrechnung, welche gemäss § 33 Abs. 2 StrG für die bis zum 31. Dezember 2021 tatsächlich erbrachten Leistungen zu erstellen war, wurde der Bundesbeitrag (vgl. nachfolgend Kapitel 7.4.2) aufgrund der Summe, welche gemäss der Leistungsvereinbarung zu erwarten ist, dem Anteil der Gemeinde provisorisch mit Fr. 184'517.– angerechnet. Daraus resultierte ein Gemeindebeitrag von Fr. 363'803.–. Die definitive Anrechnung des vom Bund effektiv geleisteten Beitrags an den Anteil der Gemeinde erfolgt im Rahmen der Schlussabrechnung.

Die Einwohnergemeindeversammlung Rothrist hat am 30. November 2023 den Verpflichtungskredit für den Gemeindebeitrag bewilligt. Gegen diesen Beschluss kam das Referendum nicht zustande.

7.4.2 Beitrag des Bundes aus Agglomerationsprogramm

Dem Bund wurde die Massnahme "Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt" im Rahmen des Agglomerationsprogramms AareLand, 3. Generation, zur Mitfinanzierung beantragt. Aufgrund der mit dem Bund abgeschlossenen Leistungsvereinbarung kann ein Bundesbeitrag von maximal 9,01 Millionen Franken (exkl. MwSt. und Teuerung) erwartet werden. Die Finanzierungsvereinbarung kann mit dem Bund erst abgeschlossen werden, wenn das vorliegende Projekt definitiv genehmigt ist. Deshalb kann der Bundesbeitrag zurzeit noch nicht als feststehend einbezogen werden.

Der effektive Bundesbeitrag wird basierend auf den dannzumal vom Bund als anrechenbar anerkannten Kosten den Teilprojekten Innerort – vorgängig zur Berechnung des Beitrags der Gemeinde Rothrist – und Ausserort zugewiesen werden. Dies in Übereinstimmung mit § 29 Abs. 3 StrG, wonach allfällige Beiträge Dritter vorgängig zur Berechnung der Gemeindebeiträge abzuziehen sind.

7.5 Ausgabenreferendum

Beschlüsse über neue einmalige Ausgaben von mehr als 5 Millionen Franken für Neuanlagen von Kantonsstrassen unterliegen dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Verfassung des Kantons Aargau. Massgebend für die Unterstellung eines Vorhabens unter das Ausgabenreferendum ist der Betrag der Nettobelastung des Kantons nach Abzug der im Zeitpunkt der Beschlussfassung feststehenden Leistungen Dritter (§ 31 Abs. 2 GAF). Da die gesamte Nettoausgabe einschliesslich Anteil neue Ausgabe mehr als 5 Millionen Franken beträgt, kommt das Ausgabenreferendum zur Anwendung.

Gemäss § 32 GAF müssen neue Ausgaben, die dem Ausgabenreferendum unterstehen, mit der absoluten Mehrheit aller Mitglieder des Grossen Rats beschlossen werden. Wird beim Verpflichtungskreditbeschluss die absolute Mehrheit verfehlt, ist das Geschäft abgelehnt.

Bei der Vorbereitung der Vorlage an den Grossen Rat, die der obligatorischen oder fakultativen Volksabstimmung unterliegt, ist gemäss § 66 der Verfassung des Kantons Aargau eine Anhörung durchzuführen.

7.6 Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP)

Die Realisierung des Projekts ist in den Jahren 2027–2032 vorgesehen. Die Aufwendungen gehen zulasten des Aufgabenbereichs 640 'Verkehrsinfrastruktur', Leistungsgruppe 64010 Strassenbau. Bisher sind Projektierungskosten in der Höhe von Fr. 1'437'564.– aufgelaufen. Der Finanzbedarf ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2024–2027 wurden die jährlichen Finanzmittel im geplanten Verpflichtungskredit "Rothrist K204, Wiggertalstrasse" (640-202940) gemäss nachfolgender Tabelle eingestellt.

Tabelle 4: Aufgaben- und Finanzplan

in 1'000 Franken	Vor-jahre*	Bu 2024	P 2025	P 2026	P 2027	Folge-jahre	Total
Aufgaben- und Finanzplan 2024-2027 (FB 350)							
Aufwand	1'506	200	220	1'805	6'350	26'589	36'670
Ertrag**	-407	-48	-109	-1'325	-3'645	-11'796	-17'330
Saldo	1'099	152	111	480	2'705	14'793	19'340
Finanzbedarf gemäss aktuellem Projektstand (FB 350)							
Aufwand	1'563	200	150	150	4'180	30'427	36'670
Ertrag**	-438	-48	26	-31	-2'057	-14'782	-17'330
Saldo	1'125	152	176	119	2'123	15'645	19'340
Abweichung (FB 350)							
Aufwand	57	0	-70	-1'655	-2'170	3'838	0
Ertrag**	-31	0	135	1'294	1'588	-2'986	0
Saldo	26	0	65	-361	-582	852	0

* Vorlaufkosten/Vorprojekte (inklusive Rechnungsabgrenzungen per 31. Dezember 2023)

** Beiträge Gemeinde (8,32 Millionen Franken, vor Anrechnung Anteil am Bundesbeitrag) und erwarteter Beitrag Bund (9,01 Millionen Franken)

Die angepassten Kreditjahrestranchen werden im AFP entsprechend der aktuellen Realisierungsplanung in der Leistungsgruppe 64010 Strassenbau eingestellt. Der abweichende Finanzmittelbedarf wird im Aufgabenbereich 640 'Verkehrsinfrastruktur' innerhalb der vorgenannten Leistungsgruppe kompensiert.

7.7 Kreditbereinigung

Für die Vorlaufkosten wurden bisher Kredite gemäss nachfolgender Aufstellung bewilligt. Die Vorlaufkosten sind in der Kreditsumme des vorliegenden Kreditantrags enthalten. Sie werden mit den entsprechenden Aufwendungen in den Verpflichtungskredit gemäss vorliegendem Antrag integriert.

Tabelle 5: Ausweis bisherige Kredite

Ausweis bisherige Kredite			Brutto Franken
Kreditbeschluss von	Datum	Nr.	
- Leiter Abteilung Tiefbau	16.09.2011	2011-000191	130'000.00
- Leiter Abteilung Tiefbau	02.02.2015	2015-000024	39'032.00
- Leiter Abteilung Tiefbau	25.07.2017	2017-000074	210'000.00
- Leiter Abteilung Tiefbau	24.07.2019	2019-000075	960'287.00
- Leiter Abteilung Tiefbau	23.10.2023	2023-000074	469'842.00
Kredit Total			1'809'161.00
Teuerung			12'818.00
Kredit indexiert			1'821'979.00
Beanspruchter Kredit per 09.04.2024*			1'462'063.00

* Exklusive Rechnungsabgrenzungen per 31. Dezember 2023

8. Auswirkungen

8.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

Die Umsetzung des Projekts erfolgt zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung. Für die Projektleitung werden Eigenleistungen durch die Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt erbracht. Die erforderlichen finanziellen Mittel wurden im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) im Aufgabenbereich 640 'Verkehrsinfrastruktur' eingestellt.

8.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft

In der Dimension Wirtschaft ist eine deutliche Verbesserung der Standortattraktivität zu erwarten. Massgebend dafür ist die Entlastung der K309 Rössliweg und K235 Bernstrasse (vgl. Kapitel 4). Dies ermöglicht der Gemeinde eine Aufwertung des Zentrums und dadurch eine Stärkung der Standortattraktivität. Zudem wird Unternehmen mit der zukünftigen Erschliessung über die Wiggertalstrasse und über den vorgesehenen Zontausch ein verkehrlich besser gelegenes Areal geboten. Der Verkehrsfluss auf den Strassen wird verbessert, situationsbezogen angepasst und damit die Bewirtschaftung dieser Infrastrukturen und Investitionen optimiert.

8.3 Auswirkungen auf die Gesellschaft

In den gesellschaftlich relevanten Bereichen steigt die Wohnqualität mit der Reduktion des Verkehrsaufkommens auf der K309 Rössliweg und K235 Bernstrasse. Weitere Ortsdurchfahrten werden zusätzlich durch den vorgesehenen Abtausch des Oberwilerfelds mit der näher an der Nationalstrasse gelegenen Wiggermatte vermieden. Die Verkehrsverminderung führt zur Lärmreduktion entlang der entlasteten Strassen. Bei der Einmündung Rössliweg in die Wiggertalstrasse müssen allerdings Lärmschutzmassnahmen ergriffen werden. Dank der Verkehrsentlastung nimmt abschnittsweise die Sicherheit zu.

8.4 Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima

8.4.1 Umweltverträglichkeit

Gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom 19. Oktober 1988 (SR 814.011) ist die NK204 Wiggertalstrasse, 3. Etappe als Hauptverkehrsstrasse der Umweltverträglichkeitsprüfung unterstellt. Auf Basis des Bauprojekts wurde ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) erstellt. Die Untersuchung erbringt den Nachweis, dass die NK204 Wiggertalstrasse, 3. Etappe grundsätzlich umweltverträglich realisiert werden kann.

8.4.1.1 Luftschadstoffe

Durch den Neubau der Wiggertalstrasse, 3. Etappe verlagern sich die Luftschadstoffemissionen. Die Wohngebiete entlang der K235 Bernstrasse werden entlastet, die Gebiete entlang der NK204 werden mit Luftschadstoffen belastet. Bei den beiden Luftschadstoffen NO_x und PM₁₀-Abgas reduzieren sich die Emissionen für den Referenz- beziehungsweise Betriebszustand im Vergleich zum Ist-Zustand. Der Rückgang der Emissionen bei NO_x und PM₁₀-Abgas vom Ist- zum Referenz- beziehungsweise Betriebszustand ergibt sich insbesondere aus der massiven Abnahme der für die Berechnungen massgeblichen Emissionsfaktoren.

Für die Betriebsphase ist mit einem Monitoring und Controlling zu verifizieren, ob die im UVB getroffenen Annahmen zu den Verkehrsbelastungen sich entsprechend realisieren.

8.4.1.2 Lärm

Der Umweltbereich Lärm ist insofern betroffen, als der Verkehr entlang der neuen Wiggertalstrasse zu einer Zunahme der Lärmbelastungen im Vergleich zum Ist-Zustand und Referenzzustand führt. Massgebende Grenzwerte werden sowohl im Bereich Rössliweg als auch im Bereich Bernstrasse des neuen Abschnitts überschritten. Mit dem Einbau von lärmindernden Belägen im Innerortsbereich und im Bereich der vier Liegenschaften am Rössliweg, wird der Immissionsüberschreitung entgegengewirkt – dennoch bleiben Grenzwerte überschritten. Für die vier Liegenschaften entlang des Rössliwegs werden gemäss Bauprojekt eine Lärmschutzwand und ein Lärmschutzdamm zur Reduktion der Lärmbelastung umgesetzt. Es werden zudem Erleichterungsanträge und punktuell der Anspruch auf Schallschutzfenster angeordnet. Für den Abschnitt entlang der Neuen Aarburgerstrasse wurden die Daten mit denjenigen des dortigen Nachsanierungsprojekts abgeglichen. Auf diesen Grundlagen sind weitere Erleichterungsanträge und akustische Projekte auszuarbeiten. Für die bereits in Betrieb genommenen Abschnitte Zofingen und Oftringen wurde ebenfalls die Einhaltung der massgebenden Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung untersucht. Während in Zofingen keine Überschreitungen auftreten, sind für einige Liegenschaften in Oftringen Erleichterungsanträge einzubringen, zwei Liegenschaften haben neu Anspruch auf Schallschutzfenster.

8.4.1.3 Grundwasser

Da der Strassenkörper in allen Abschnitten über dem Grundwasserspiegel liegt, kann davon ausgegangen werden, dass die Umweltverträglichkeit im Bereich Grundwasser gegeben ist.

8.4.1.4 Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme

Das eingedolte Gewässer im Bereich des Knotens Wiggerbrücke wird durch das Projekt nicht tangiert. Die Pfaffnernbrücke ist durch das Sanierungsvorhaben nur im Bereich der Strasse betroffen, weswegen keine Beeinträchtigung der Pfaffnern zu erwarten ist. Die Aufwertungsmöglichkeiten zugunsten der ökologischen Längsvernetzung unter der Brücke hindurch wurden geprüft, mussten aber verworfen werden.

8.4.1.5 Abwasser und Entwässerung

Das Projekt hat relevante Auswirkungen auf den Umweltbereich Abwasser und Entwässerung. Während der Bauphase besteht das Risiko der Wasserverschmutzung durch Betonauswaschungen oder den Eintrag durch andere wassergefährdende Stoffe, beispielweise durch eingesetzte Baumaschinen. Mit geeigneten Massnahmen (Erstellen und Umsetzen Entwässerungskonzept, UBB) lässt sich die Bauphase gesetzeskonform durchführen. Während der Betriebsphase ist eine Entwässerung über die Schulter vorgesehen. Aufgrund der natürlichen Bodengegebenheiten ist eine gute Versickerung und Filtrierung des (unverschmutzten) Abwassers zu erwarten. Das definitive Strassenentwässerungskonzept wird im Hinblick auf das Auflageprojekt geklärt.

8.4.1.6 Boden

Das Projekt hat erhebliche Auswirkungen auf den Umweltbereich Boden. Der Neubau der Strasse erfordert den Abtrag und die Umlagerung des Bodens, was einen Eingriff in den natürlichen Bodenaufbau bedeutet. Die Bodenproben haben gezeigt, dass der Boden im Bereich der Bernstrasse schwach durch Blei und PAK belastet ist. Es ist vorgesehen, den anfallenden Oberbodenüberschuss, mit Ausnahme des belasteten Bodens, für das Rekultivierungsprojekt Oberwiler Feld in Rothrist zu verwenden. Der belastete Boden wird vor Ort für die Rekultivierung der Böschungen und des Lärmschutzdamms verwendet. Es wurde ein Bodenschutzkonzept erarbeitet, und es ist vorgesehen, eine bodenkundliche Baubegleitung einzusetzen.

8.4.1.7 Altlasten und belastete Standorte

Altlasten und belastete Standorte sind im Perimeter der neuen Wiggertalstrasse und der flankierenden Massnahmen keine im Kataster der belasteten Standorte verzeichnet. Trotzdem treten Abfälle, umweltgefährdende Stoffe in Form von Blei- und PAK-Belastungen auf. Entlang der Bernstrasse sind die Oberböden mit Blei belastet. Die bestehenden und auszubauenden Asphaltbeläge sind – in unterschiedlichem Mass – mit PAK belastet. Dies erfordert eine korrekte Wiederverwendung beziehungsweise Entsorgung. Zu beachten ist (mit Blick auf den effektiven Realisierungszeitpunkt des Vorhabens), dass sich auf den Jahreswechsel 2025/26 die zulässigen Behandlungsarten für mittel bis hoch belastete Beläge ändern.

Umweltgefährdende Organismen, in diesem Fall invasive Neophyten, kommen nach bisherigen Erkenntnissen im Projektperimeter nicht vor. Es werden Massnahmen getroffen, um ein Aufkommen von invasiven Neophyten und deren Verbreitung zu verhindern.

8.4.1.8 Störfallvorsorge

Es wurde ein Fachbericht zur Störfallvorsorge erstellt. Dieser zeigt auf, dass die Risiken für den gesamten Untersuchungsperimeter für alle drei Zustände im akzeptablen Bereich liegen. Die Abschnitte mit flankierenden Massnahmen erfahren eine Risikominderung im Betriebszustand.

8.4.1.9 Wildtiere, Jagd

Der Umweltbereich Wildtiere, Jagd ist insofern betroffen, als das Projekt Wiggertalstrasse Nord eine Zerschneidung der Landschaftskammer und somit der Lebensräume bedeutet. Jedoch kommen im Perimeter keine jagdbaren Arten vor, weshalb dieser Umweltbereich als nicht relevant beurteilt wird.

8.4.1.10 Flora, Fauna, Lebensräume

Die Auswirkungen auf den Umweltbereich Flora, Fauna, Lebensräume umfassen Beeinträchtigungen von Lebensraumstrukturen im Projektperimeter sowie die Zerschneidung der Lebensräume von Kleintieren durch die neue Wiggertalstrasse. Für die Realisierung des Projekts müssen naturräumliche und landschaftliche Strukturen (eine Baumreihe sowie eine geschützte Hecke) beseitigt werden, für diese werden Ersatz- und Wiederherstellungsmassnahmen innerhalb des Perimeters geleistet. Die Flächen innerhalb des Knotens Wiggerbrücke sind für ökologische Ausgleichsmassnahmen vorgesehen. Es sind magere, artenreiche Wiesen, Hecken und Kleinstrukturen (Asthaufen, Steinlinsen) geplant. Mittels Kleintierdurchlässen im Bereich des Knotens Wiggerbrücke kann die Vernetzung der Lebensräume unterstützt werden.

8.4.1.11 Landwirtschaft

Die Auswirkungen auf die Landwirtschaft bemessen sich auf 1,5 ha dauerhaften Flächenverlust durch die neue Wiggertalstrasse sowie ca. 1 ha temporär beeinträchtigte Landwirtschaftsfläche durch die Baustelleninstallationen. Bei den Flächen handelt es sich um Fruchtfolgeflächen. Verschiedene Möglichkeiten zur Kompensation der Fruchtfolgefläche wurden geprüft, unter anderem im Oberwiler Feld.

8.4.1.12 Landschaft und Ortsbild

Für den Umweltbereich Landschaft und Ortsbild relevant sind die landschaftlichen Auswirkungen der neuen Wiggertalstrasse sowie die flankierenden Massnahmen zur neuen Wiggertalstrasse, welche im Bereich des lokal schützenswerten Ortsbilds von Rothrist umgesetzt werden. Die Strasse ist ein weiteres Element in einer bereits stark überprägten Landschaftskammer. Durch die Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen können die landschaftlichen Auswirkungen minimiert werden. Die flankierenden Massnahmen bedeuten eine Aufwertung des Ortsbilds und werden von der Denkmalpflege begrüsst.

8.4.1.13 Kulturdenkmäler, archäologische Stätten

Der Umweltbereich Kulturdenkmäler, archäologische Stätten ist insofern betroffen, als im Perimeter der neuen Wiggertalstrasse möglicherweise archäologische Fundstellen vorhanden sind. Im Perimeter der flankierenden Massnahmen befindet sich mit der Pfaffnernbrücke aus dem Jahr 1767 ein Bauinventarobjekt. Es sind Sanierungsmassnahmen an der Brücke vorgesehen, die mit einer denkmalpflegerischen Baubegleitung betreut werden.

8.4.1.14 Weitere Umweltbereiche

Die Umweltbereiche Erschütterungen/Körperschall, Nichtionisierende Strahlung/Licht, Energie und Wald sind nicht betroffen.

8.4.1.15 Gesamtwürdigung

Die Erkenntnisse aus der Verkehrsmodellierung zeigen, dass die angestrebten verkehrsplanerischen Ziele, insbesondere die teilweise Entlastung des Siedlungsraums von Rothrist, erreicht werden können. Die damit verbundenen Auswirkungen auf die Umwelt sind gesamthaft und für die einzelnen Umweltbereiche geprüft und beurteilt worden. Die Ergebnisse daraus sind im vorliegenden Umweltverträglichkeitsbericht dokumentiert. Der Bericht kommt zum Schluss, dass die Auswirkungen des erarbeiteten Projekts auf die Umwelt unter Einhaltung der im Bericht aufgeführten Massnahmen umweltrechtlich zulässig sind und das Vorhaben daher umweltrechtskonform realisiert werden kann.

8.4.2 Klima

Die Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs fördern dessen Attraktivität und unterstützen die Zielsetzung gemäss Strategie mobilitätAARGAU, wonach der Anteil von Fuss- und Veloverkehr am gesamten Verkehr zunehmen soll, während der Anteil MIV abnehmen soll. Sie haben somit positive Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen (Klimaschutz) und die Anpassung an den Klimawandel (Klimaanpassung). Beim Rössliplatz wird durch die Verschattung der Bäume in Kombination mit dem chaussierten Aufenthaltsbereich ein angenehmes Mikroklima geschaffen.

8.5 Auswirkungen auf die Gemeinden

In den für die Gemeinden relevanten Bereichen steigt die Wohnqualität mit der Reduktion des Verkehrsaufkommens auf der K309 Rössliweg und K235 Bernstrasse. Weitere Ortsdurchfahrten werden zusätzlich durch den vorgesehenen Abtausch des Oberwilerfelds mit der näher an der Nationalstrasse gelegenen Wiggermatte vermieden. Die Verkehrsverminderung führt zur Lärmreduktion entlang der entlasteten Strassen. Bei der Einmündung Rössliweg in die Wiggertalstrasse müssen allerdings Lärmschutzmassnahmen ergriffen werden. Die Entlastung des Zentrums von Ortsdurchfahrten bietet für die Gemeinde Rothrist die Chance, mit Aufwertungsmassnahmen die Wohn- und Lebensqualität weiter zu erhöhen.

8.6 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen

Die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen werden durch das vorliegende Vorhaben nicht berührt.

9. Wirkungsüberprüfung

Für die Betriebsphase ist mit einem Monitoring und Controlling zu verifizieren, ob die im UVB bezüglich Luftschadstoffemissionen getroffenen Annahmen zu den Verkehrsbelastungen sich entsprechend realisieren. Zudem wird mit einem Verkehrsmonitoring untersucht, ob sich die gewünschte Verkehrsverlagerung eingestellt hat.

Darüber hinaus ist keine systematische Wirkungsüberprüfung vorgesehen.

10. Eigentum, Erhaltungspflicht

Das Eigentum sowie die Erhaltungspflicht richten sich nach den allgemein für Strassen geltenden rechtlichen Bestimmungen.

11. Weiteres Vorgehen

Die Eingaben im Zuge des Anhörungsverfahrens werden ausgewertet. Anschliessend wird die Vorlage dem Grossen Rat zur Beschlussfassung über den Kredit und die Kostenteilung unterbreitet. Dessen Beschluss untersteht dem Ausgabenreferendum.

Für die Beschlussfassung über das vorliegende Projekt und die Umsetzung ist der folgende Zeitplan vorgesehen:

Mai – August 2024	öffentliche Anhörung
November 2024	Beschluss über Botschaft an Grossen Rat durch Regierungsrat
Januar 2025	Beschluss über Kredit und Kostenteilung durch Grossen Rat
Bis Anfang Mai 2025	Referendumsfrist
Mai 2025	öffentliche Auflage Bauprojekt
Ab 3. Quartal 2026	Beschluss über Einwendungen und Bauprojekt durch Regierungsrat
Anschliessend	Landerwerb, Submission, Arbeitsvergabe
Ab Herbst 2027	Geplanter Baubeginn

Zum Antrag

Der Beschluss gemäss Ziffer 1 untersteht dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Verfassung des Kantons Aargau, sofern ihm die absolute Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats zustimmt.

Erreicht die Abstimmung nicht 71 befürwortende Stimmen, ist die Vorlage abgelehnt (§ 32 Abs. 1 Gesetz über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen, GAF).

Wird das Behördenreferendum gemäss § 62 Abs. 1 lit. e der Verfassung des Kantons Aargau ergriffen, findet eine Volksabstimmung statt.

Vorgesehener Antrag an den Grossen Rat

1.

Für das Bauprojekt "Gemeinde Rothrist IO/AO; NK204 Wiggertalstrasse, Abschnitt Nord, mit flankierenden Massnahmen K235 Bernstrasse und K309 Rössliweg" wird zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung ein Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von Fr. 36'670'000.– (Produktionskosten-Index des Schweizerischen Baumeister-Verbands, Stand vom 1. Januar 2023; Indexstand von 260,5) beschlossen. Der Verpflichtungskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

2.

Der Beitrag der Gemeinde Rothrist an die ab 1. Januar 2022 anfallenden Bruttoaufwendungen im Innerort von Fr. 22'219'000.– (vorbehältlich allfällige indexbedingte Mehr- und Minderaufwendungen) wird auf 35 %, bezogen auf die nach Abzug des Bundesbeitrags verbleibenden Kosten, festgelegt.

3.

Die Anpassung des Kantonsstrassennetzes in Rothrist gemäss Beilage wird beschlossen. Nach Inbetriebnahme der geänderten Verkehrsanlagen wird der Richtplan (Richtplan-Teilkarte M 2.2 Kantonsstrassen) mittels Fortschreibung angepasst. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt wird beauftragt, die entsprechenden Mutationen zu gegebener Zeit beim Grundbuchamt anzumelden.

Beilage

- Anpassung Kantonsstrassennetz