

## REGIERUNGSRAT

20. März 2024

24.25

### **Interpellation Martin Bossert, EDU, Rothrist, vom 16. Januar 2024 betreffend zwingend notwendige flankierende Massnahmen bei der Wiggertalstrasse Abschnitt Nord; Beantwortung**

---

I.

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

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

#### **Vorbemerkungen**

Die im Richtplan des Kantons Aargau festgesetzte neue Verbindung "NK204 Wiggertalstrasse Abschnitt Nord" in der Gemeinde Rothrist befindet sich in der Kreditbewilligungsphase. Die Gemeinde Rothrist hatte an der Gemeindeversammlung im März 2021 dem notwendigen Kostenanteil der Gemeinde zugestimmt, im Anschluss kam es jedoch zu einer Referendums-Abstimmung, bei welcher der Kredit abgelehnt wurde. Die flankierenden Massnahmen an der Bernstrasse (zukünftige Gemeindestrasse) sowie der Abfluss des Verkehrs auf die Autobahn waren die Hauptgründe für die Ablehnung des Kredits. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt legte danach gemeinsam mit dem Gemeinderat Rothrist das weitere Vorgehen für die Umsetzung des Projekts fest, und in mehreren aufwendigen Workshops mit den betroffenen Anspruchsgruppen wurden im Anschluss verschiedene Optimierungsvorschläge erarbeitet. Das überarbeitete Bauprojekt wurde im November 2023 der Gemeindeversammlung vorgelegt; diese genehmigte den Kredit für den Kostenanteil der Gemeinde. Als nächster Schritt wird von Mai bis August 2024 die öffentliche Anhörung durchgeführt, danach ist im vierten Quartal 2024 die Kreditvorlage an den Grossen Rat geplant.

#### **Zur Frage 1**

"Welche flankierenden Massnahmen sind für die Realisierung der Wiggertalstrasse Abschnitt Nord zwingend?"

Flankierende Massnahmen sind zwingender Bestandteil der Umsetzung des Vorhabens "Wiggertalstrasse Nord", um die verkehrliche Entlastungswirkung auf der Ortsdurchfahrt von Rothrist sicherzustellen, beziehungsweise das Verlagerungspotenzial der Wiggertalstrasse auszuschöpfen. Ein Verzicht ist nicht möglich. Folgende flankierende Massnahmen sind zwingend notwendig:

- Rössliweg: Allgemeines Fahrverbot, Zubringerdienst gestattet
- Neubau Knoten Wiggerbrücke
- Umbau Knoten Rössliplatz

- Umgestaltung Knoten Dörfli
- Eingangstore mit farblich hellerem Belag bei den Geschwindigkeitsreduktionen von 50 km/h auf 30 km/h
- Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Abschnitt 50 m nach dem Kreisel Breite bis vor die Einmündung Geisshubelweg
- Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Abschnitt Einmündung Kirchweg bis Grüthgässli

### **Zur Frage 2**

"Abschnitt Kreisel Breite bis Dörfli: Ist es zwingend, dass dieser Bereich nicht mehr durchgängig in beiden Richtungen befahren werden darf und falls ja, warum?"

Das Einbahnregime in diesem Bereich ist nicht zwingend erforderlich. An der Gemeindeversammlung vom November 2023 wurde bereits mitgeteilt, dass das Verkehrsregime im Bereich Kreisel Breite bis Dörfli noch angepasst wird. Das Bauprojekt sieht nun vor, ab ca. 50 m nach dem Kreisel Breite ein Eingangstor mit farblich hellerem Strassenbelag zu erstellen und die Höchstgeschwindigkeit bis vor die Einmündung Geisshubelweg mit 30 km/h zu signalisieren. Auch dort wird wieder ein Eingangstor, beim Übergang von 30 km/h auf 50 km/h, erstellt. Mit dieser Massnahme wird der Durchgangsverkehr auf die neue Aarburgerstrasse umgeleitet, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h signalisiert ist.

### **Zur Frage 3**

"Rössliplatz: Ist es zwingend, dass der Rösslikreisel gegen eine Kreuzung ersetzt werden muss und falls ja, warum?"

Heute kreuzen sich beim Kreisel Rössliplatz vier Kantonsstrassen. Zukünftig wird der Rössliweg nur noch für Anwohnende und Zubringerinnen und Zubringer befahrbar sein und zur Gemeindestrasse abklassiert werden. Auch die Bernstrasse, ab Rössliplatz in Richtung Gemeindehaus, wird zur Gemeindestrasse abklassiert und streckenweise mit einem Tempo 30 km/h Verkehrsregime für den Durchgangsverkehr unattraktiver gemacht. Um den Durchgangsverkehr vom Dorfzentrum abzuhalten, wird der Knoten Rössliplatz umgestaltet, und die Hauptbeziehung Gländstrasse – Bernstrasse Ost, welche eine Kantonsstrasse bleibt, wird bevorzugt. Der Kreisel ist für die zukünftigen Verkehrsbeziehungen nicht mehr die richtige Knotenform.

### **Zur Frage 4**

"Rössliweg: Ist es zwingend, dass die Durchfahrt auf dem Rössliweg für den allgemeinen Verkehr gesperrt wird (generelles Fahrverbot, nur Zubringerdienst und öffentlicher Verkehr) und falls ja, warum?"

Es wurden Verkehrsberechnungen für die Wiggertalstrasse Abschnitt Nord mit und ohne flankierende Massnahmen erstellt. Dabei hat sich gezeigt, dass ohne flankierende Massnahmen nur etwa 4'000 Fahrzeuge täglich die Wiggertalstrasse benutzen würden. Das rechtfertigt nicht, eine neue Umfahungsstrasse zu bauen, weil das Kosten/Nutzen-Verhältnis dann nicht ausreichend gegeben wäre. Gemäss den Verkehrsprognosen würden im Jahr 2040, ohne Fahrverbot, rund 9'600 Fahrzeuge täglich auf dem Rössliweg fahren. Mit der neuen Wiggertalstrasse und den flankierenden Massnahmen, werden im Jahr 2040 nur noch rund 520 Fahrzeuge täglich auf dem Rössliweg verkehren, und er wird somit massiv vom Durchgangsverkehr entlastet.

### **Zur Frage 5**

"Bernstrasse: Ist es zwingend, dass die Höchstgeschwindigkeit auf der Bernstrasse auf max. 30 km/h beschränkt wird und falls ja, warum?"

Die Bernstrasse ist der kürzeste Weg für den Durchgangsverkehr zwischen Oftringen und Langenthal. Durch die Geschwindigkeitsreduktion auf einzelnen Abschnitten der Bernstrasse (künftig Gemeindestrasse) auf 30 km/h erhöht sich der Zeitbedarf für die direkte Durchfahrt, und die gewünschte Verkehrsverlagerung auf die Wiggertalstrasse und auf die Neue Aarburgerstrasse kann so erreicht werden. Deshalb kann auf die Geschwindigkeitsreduktion nicht verzichtet werden.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'297.—.

**Regierungsrat Aargau**