

**Protokoll**  
**der ausserordentlichen**  
**Einwohnergemeindeversammlung Rothrist**  
**vom Donnerstag, 4. März 2021, 20.00 Uhr,**  
**in der Dreifachturnhalle Breiten**

---

Vorsitz: Dr. Ralph Ehrismann, Gemeindeammann  
Protokollführer: Stefan Jung, Gemeindeschreiber

Stimmzähler: Claudia Häfliger  
Christoph Hänni  
Peter Nützi  
Cornelia Plüss  
Heinz Rüegger

---

Stimmberechtigte laut Stimmregister: 5'681

Anwesende Stimmberechtigte: 264

Nachdem weniger als 1'137 Stimmberechtigte anwesend sind (20 % aller Stimmberechtigten), unterstehen alle Beschlüsse dem fakultativen Referendum.

**Gemeindeammann Ralph Ehrismann** begrüsst zur heutigen Einwohnergemeindeversammlung. Er weist einleitend auf das Schutzkonzept aufgrund der Corona-Pandemie hin. Während der gesamten Versammlung gilt Maskentragepflicht, ausser für die Redner am Mikrofon. Die Stimmberechtigten werden gebeten, während der Versammlung sitzen zu bleiben, ausser wenn jemand dringend auf die Toilette muss. Nach der Versammlung ist der Saal geordnet Reihe für Reihe zu verlassen. Es sollen sich auch ausserhalb der Dreifachturnhalle keine Gruppen mit mehr als 15 Personen bilden.

Anschliessend stellt der Gemeindeammann fest, dass die Einladungen zur Gemeindeversammlung rechtzeitig verschickt wurden und die Projektunterlagen seit dem 15. Februar in der Gemeindeverwaltung öffentlich auflagen und auch im Internet einsehbar waren.

## **TRAKTANDUM 1**

### **Verpflichtungskredit für den Bau der Wiggertalstrasse Abschnitt Nord mit flankierenden Massnahmen**

**Gemeindeammann Ralph Ehrismann** weist einleitend darauf hin, dass zu dieser Vorlage am 23. und 24. Februar gut besuchte öffentliche Orientierungsveranstaltungen stattfanden, an denen ausführlich über das Projekt informiert wurde und viele Fragen geklärt werden konnten. Es geht heute aber nicht um die Details des Projekts, sondern um den Grundsatz, ob die Gemeinde den Verpflichtungskredit in Höhe von 10,724 Millionen Franken spricht, damit das Projekt wie geplant weiter umgesetzt werden kann. Im Projekt geht es primär um die Fertigstellung der Wiggertalstrasse Nord, das heisst um eine neue Strasse, ausgehend vom ehemaligen Restaurant Wiggerbrücke, mit einem recht komplizierten Knotenbauwerk, bis zur Firma XXXLutz/Möbel Hubacher. Dazu gehören flankierende Massnahmen. Aus baulicher Sicht sind dies Anpassungen der Verkehrsführung am Rösslikreisel und beim Restaurant Villa Dörfli. Hinzu kommen eine Streckensignalisation Tempo 30 zwischen dem Coop und der Apotheke sowie eine Fahrbeschränkung am Rössliweg.

Seit zirka 50 Jahren wird an der Wiggertalstrasse geplant. Vor 20 Jahren wurde ein reifes Projekt, welches auch einen neuen Aareübergang und einen Anschluss an die Autobahn beinhaltete, vom Gemeinderat Aarburg versenkt, weil das "Wigger Village" nicht realisiert werden konnte. Seit 2008 macht sich der Gemeinderat Rothrist für die Fertigstellung des nördlichen Abschnitts stark. Es geht um eine zukunftsorientierte Umfahrung des Entwicklungsbereichs im Zentrum der Gemeinde Rothrist zwischen dem Rössli und dem Dörfli. Das vorliegende Projekt ist eine tragfähige Lösung für die Zukunft. Es befreit das Zentrum vom Durchgangsverkehr und bietet eine erhöhte Sicherheit.

Im Vorfeld wurde das Projekt von verschiedener Seite kritisiert. Für viele Kritikpunkte konnte an den Informationsveranstaltungen Lösungen aufgezeigt werden. Es ging häufig um Projektdetails, über welche aber heute nicht diskutiert werden kann. Bei der späteren öffentlichen Auflage des definitiven Bauprojekts können dann Einwendungen erhoben werden. Es ist aber richtig und das weiss auch der Gemeinderat, dass diese Umfahrung von Rothrist mit der Wiggertalstrasse Nord nur funktioniert, wenn auch die Verkehrssituation am Autobahnknoten in Rothrist funktioniert. Die beiden Kreisel bei den Autobahnein- und -ausfahrten sind im Zuständigkeitsbereich des Bundesamts für Strassen ASTRA. Der Kanton hat im Rahmen eines Vorprojekts eine Lösung für diese Knoten erarbeitet und die Tragfähigkeit mit Simulationen aufgezeigt. Das ASTRA plant nun die Umsetzung dieses Vorprojekts. Dazu werden nachher einige Folien gezeigt. Wenn wir aber mit dem Projekt Wiggertalstrasse Nord noch warten, bis diese Verbesserungen am Knoten fertig sind, verlieren wir viel Zeit und die Verkehrssituation in Rothrist wird sich weiter verschlechtern.

Der Gemeinderat befürwortet einstimmig das Projekt Wiggertalstrasse Nord mit den flankierenden Massnahmen für eine zukunftsgerichtete Verkehrslösung im Zentrum von Rothrist.

Gemeinderat Hans Rudolf Sägesser wird nun das Projekt in einer verkürzten Form vorstellen. Im Anschluss daran besteht Gelegenheit, um Fragen und Anträge zu stellen. Wenn die Diskussion abgeschlossen ist, werden sich der Gemeinderat und der Gemeindeschreiber kurz zurückziehen, um die korrekte Abfolge der Abstimmungen festzulegen, um keine Verfahrensfehler zu riskieren. Danach wird über die verschiedenen Anträge abgestimmt. Die Stimmen werden in allen Abstimmungen ausgezählt.

**Gemeinderat Hans Rudolf Sägesser** erläutert das Projekt und zeigt verschiedene Folien. Das Projekt "Wiggertalstrasse" befindet sich seit 50 Jahren in der Planung und wurde in den entsprechenden Richtplänen auch so festgelegt. Die Wiggertalstrasse hat ihren Ursprung in Zofingen und dient als Entlastungsstrasse für die Kantonsstrasse 104 Zofingen-Aarburg. Die Wiggertalstrasse beginnt beim Kreisel Bildungszentrum und verläuft über die Industrie Brühl bis zur Kehrichtverbrennungsanlage und weiter bis zur Bernstrasse zwischen Oftringen und Rothrist. Die letzte Etappe wurde 2018 dem Verkehr übergeben.

Heute geht es um den Abschnitt Nord. Nach der Autobahnüberführung zweigt die Strasse beim ehemaligen Restaurant Wiggerbrücke in Richtung Möbel Hubacher auf den Rössliweg ab und führt weiter auf den Kreisel.

Warum brauchen wir eine Wiggertalstrasse? Es gab Verkehrserhebungen und Verkehrsprognosen. Mit einem sogenannten Basisverkehrsmodell soll der Verkehr grossräumig über die Wiggertalstrasse und einen allfälligen neuen Aareübergang kanalisiert werden. Wir rechnen auf dem Abschnitt Wiggertalstrasse Nord bis im Jahr 2040 mit 17'000 Fahrzeugen pro Tag. Auf der Südseite der Autobahn ist ein neuer Aareübergang vorgesehen. Auf dem Abschnitt vom Restaurant Scharfen Ecken bis zum Rössliweg gehen wir von einer Entlastung aus, vor allem auch durch das Dorf auf der Bernstrasse, wo wir mit etwa 5'000 Fahrzeugen weniger pro Tag rechnen. Durch die flankierenden Massnahmen rechnen wir auch mit 5'000 Fahrzeugen weniger auf dem Rössliweg.

Das Projekt macht nur Sinn, wenn die Kreisel leistungsfähiger werden. Der Kanton hat im Auftrag des ASTRA eine Vorstudie erstellt, mit dem Ziel, eine massive Leistungssteigerung zu erreichen, auf der Basis der Verkehrszahlen von 2040. Das Konzept und die Verkehrszählungen gehen von der Annahme aus, dass die Wiggertalstrasse gebaut wird und dass auch irgendwann ein neuer Aareübergang erstellt wird. Die Federführung für das Gesamtprojekt liegt beim ASTRA. Das ASTRA ist aber von verschiedenen Seiten unter Zugzwang. Es ist direkt gefordert wegen den täglichen Rückstaus bei den Autobahnausfahrten. Das ASTRA ist aber auch unter Druck von der Gemeinde Aarburg und vom Kanton Solothurn im Zusammenhang mit dem Ausbau der Oltnerstrasse. Aus Sicht von Aarburg und Olten bringt der Ausbau nichts, wenn die Kreisel in der Rishalden nicht leistungsfähiger werden. Eine Kommission, bestehend aus dem ASTRA, dem Kanton und Vertretern der Gemeinden sollte im Verlaufe dieses Jahres die Arbeit aufnehmen. Der Gemeinderat lobbiert schon seit Jahren für eine Leistungssteigerung der drei Kreisel.

In der Folge zeigt Gemeinderat Sägesser einige Ausschnitte aus der Vorstudie für eine mögliche Verkehrsführung im Bereich der Kreisel IBIS, Rishalden Süd und Rishalden Nord und gibt einige Erklärungen dazu ab. Anschliessend erläutert er das Projekt Wiggertalstrasse Nord mit flankierenden Massnahmen im Detail, unterlegt mit Visualisierungen der einzelnen Abschnitte.

### Wiggertalstrasse Abschnitt Nord

Dieses Projekt beginnt auf Höhe Wiggerbrücke, mit einem Abzweiger Richtung Möbel Hubacher. Ziel ist der Anschluss der Wiggertalstrasse an die Autobahn. Daneben soll die Bernstrasse im Abschnitt vom Zentrum Sennhof bis zum Rössli vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Der Rösslikreisel und der Rössliweg sollen ebenfalls entlastet werden. Es sollen auch Arbeitsplätze geschaffen werden: Entlang der Wiggertalstrasse soll eine Gewerbezone eingezont werden. Die Anschlüsse im Dorf sollen so ausgebildet werden, dass der Verkehr auf die Umfahrung geleitet wird.

Das Gebiet Bifang soll mit einer neuen Buslinie bedient werden. Auf dem Rössliweg sind zwei Fahrbahnhaltestellen vorgesehen. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms 3 des Bundes ist am Bahnhof Rothrist eine ÖV-Drehscheibe vorgesehen. Dies würde zu einer hohen Fahrplansicherheit führen.

Zum Strassenbau sind ökologische Ausgleichsmassnahmen im Betrag von rund CHF 230'000 vorgesehen, welche vollumfänglich in Rothrist realisiert werden können. Die Kiesgrube im Oberwilerfeld soll renaturiert und umgezont werden. Entlang der Wiggertalstrasse soll eine flächengleiche Gewerbezone geschaffen werden.

### Flankierende Massnahmen

Der Kanton hat im Jahr 2016 ein Vorprojekt erstellt. Die Wiggertalstrasse ist seit 2013 im Finanzplan der Gemeinde Rothrist. Später kam das Agglomerationsprogramm 3, aus dem Bundesgelder erhältlich sind, wenn auch verkehrsberuhigende Massnahmen getroffen werden. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept wurde unter Federführung des Kantons zusammen mit der Gemeinde erarbeitet.

Ziel der flankierenden Massnahmen ist die Entlastung der Bernstrasse und des Rössliwegs vom Durchgangsverkehr. Es handelt sich um eine einmalige Chance, im Dorf eine Kernzone zu schaffen. Die Gländstrasse und die Bernstrasse Ost bleiben Kantonsstrassen. Die Bernstrasse Mitte ab Rösslikreisel bis zum Zentrum Sennhof wird nach der Inbetriebnahme an die Gemeinde abgetreten. Der Rössliweg wird mit einem Fahrverbot für den Durchgangsverkehr belegt. Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes müssen alle Bushaltestellen mit einer Kantenhöhe von 22 Zentimetern umgebaut werden. Die flankierenden Massnahmen dienen auch zur Verbesserung der Sicherheit für Fussgänger und Radfahrer. Das Gebiet wird mit Bäumen und Sitzbänken gestalterisch aufgewertet. Die Pfaffnernbrücke wird saniert.

Die Bundessubventionen aus dem Agglomerationsprogramm 3 werden nur dann ausgezahlt, wenn die flankierenden Massnahmen realisiert werden.

Die Bernstrasse ist in einem schlechten Zustand und müsste in den nächsten zehn Jahren so oder so saniert werden. Die geschätzten Kosten betragen 11,7 Millionen Franken. Der Gemeindeanteil wäre 4,1 Millionen Franken. Diese Kosten werden also unabhängig vom heutigen Gemeindeversammlungsbeschluss auf die Gemeinde zukommen. Wenn wir die flankierenden Massnahmen annehmen, wird die Bernstrasse saniert und es entstehen nicht noch zusätzliche Kosten.

Entlang der verkehrsberuhigten Bernstrasse ist nicht genügend Platz für Bushaltestellen vorhanden, sodass Bushaltestellen auf der Fahrbahn eingerichtet werden müssen.

Der Rössliplatz wird umgestaltet mit einer vortrittsberechtigten Strasse aus Richtung Vordemwald. Der Rösslikreisel wird aufgehoben, aber sämtliche vorhandenen Elemente wie der Spycher oder der Auswanderungsbrunnen bleiben erhalten. Der Rössliweg wird mit einem Fahrverbot belegt. Rund um den Spycher wird eine Begegnungszone geschaffen.

Ab Höhe der Apotheke bis zum Grüthgässli ist eine Tempo 30 Streckensignalisation vorgesehen. Auf beiden Strassenseiten sind durchgehende Gehwege geplant. Für die Gewerbebetriebe können zusätzliche Parkplätze geschaffen werden. Die Fussgängerunterführung auf der Höhe des Restaurants Pöstli wird aufgehoben. Als Ersatz wird ein ebenerdiger Fussgängerstreifen markiert.

Die Firma Metron hat eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt und ist zum Schluss gekommen, dass das Projekt umweltverträglich ist.

### Kosten

Die Gesamtkosten inkl. 10 % Kreditrisiko belaufen sich auf 34,2 Millionen Franken. Im Innerortsbereich muss sich die Gemeinde Rothrist gemäss der aktuell geltenden Gesetzgebung mit einem Anteil von 48 % beteiligen. Dies entspricht einem Gemeindeanteil von 10,724 Millionen Franken (2,818 Millionen Franken für die Wiggertalstrasse und 7,906 Millionen Franken für die flankierenden Massnahmen).

Wenn mit dem Bau der Wiggertalstrasse vor Ende 2025 begonnen wird und die flankierenden Massnahmen realisiert werden, leistet der Bund aus dem Agglomerationsprogramm 3. Generation einen namhaften Beitrag. Der Gemeindeanteil würde dadurch um ca. 1,7 Millionen Franken abnehmen. Per 1. Januar 2022 ist ausserdem eine Revision des kantonalen Strassengesetzes vorgesehen. Der Gemeindeanteil im Innerortsbereich von Kantonsstrassenprojekten soll auf 35 % gesenkt werden. Dadurch reduziert sich der Gemeindeanteil um weitere 2,9 Millionen Franken. Die tatsächlichen Kosten der Gemeinde werden also voraussichtlich 6,1 Millionen Franken betragen.

Im heutigen Finanzplan sind 7,5 Millionen Franken eingestellt. Die Strassensanierung an der Bernstrasse würde die Gemeinde 4,1 Millionen Franken kosten. In der Langzeitbetrachtung der nächsten zehn Jahre sprechen wir also nur von 2 Millionen Franken Mehrkosten, die dieses Projekt verursacht. Wir erhalten dafür einen Gegenwert von 34 Millionen Franken. Mit der Wiggertalstrasse können wir ausserdem unser Entwicklungsleitbild Rothrist 2040+ verwirklichen und wir erhalten die langersehnte Zentrumszone.

### Nutzen des Projekts

Die 2. Etappe der Wiggertalstrasse, die im Jahr 2018 eröffnet wurde, hat auf der Sägetstrasse zu einer Entlastung beim durchschnittlichen Tagesverkehr von 2'968 Fahrzeugen geführt. Dies entspricht einer eindrucklichen Minderbelastung von 52 %. Auf dem Abschnitt rund um die Wiggerbrücke resultierte eine Verkehrszunahme um 2'464 Fahrzeuge oder 30 %. Auf der Strecke vom Restaurant Scharfen Ecken zum Rösslikreisel haben wir auch eine Verkehrszunahme, diese geht aber nicht auf den Rössliweg, sondern Richtung Vordemwald. Durch das Dorf haben wir sogar eine leichte Abnahme. Die 2. Etappe der Wiggertalstrasse hat also nicht zu einer Mehrbelastung im Dorf oder auf dem Rössliweg geführt, sondern zu einer Entlastung auf der Sägetstrasse. Die 2. Etappe hat somit das Ziel erreicht und wir hoffen, dass dies auch bei der 3. Etappe der Fall sein wird.

Die Wiggertalstrasse bietet viele Chancen für Rothrist:

- Entlastung der Bernstrasse vom Durchgangsverkehr
- Entlastung Kreisel Rössli und Rössliweg
- Schaffung einer verkehrsberuhigten Kernzone vom Zentrum Sennhof bis Rössli
- Schaffung einer erschlossenen Arbeitszone im Bifang
- Möglichkeit zur Schaffung einer neuen Buslinie nach Aarburg
- Deutliche Verbesserung der Lärmsituation
- Verbesserung Verkehrssicherheit Bernstrasse (Fussgänger und Velofahrer)
- Umsetzung Entwicklungsleitbild Rothrist 2040+

### Terminplanung

Wenn dem Kredit heute zugestimmt wird, findet im 4. Quartal 2021 die öffentliche Auflage des Bauprojekts statt. In diesem Verfahren können die legitimierten Personen Einwendungen einreichen und allfällige Projektänderungen verlangen. Die Behandlung der Einwendungen wird etwa neun Monate dauern. Anschliessend kann das Landerwerbsverfahren beginnen. Der eigentliche Baubeginn der Wiggertalstrasse ist im August 2023 vorgesehen. Es wird mit einer Bauzeit von zwei Jahren gerechnet. Anschliessend, das heisst im Sommer 2025, kann mit dem Bau der flankierenden Massnahmen begonnen werden. Der Ausbau der Bernstrasse würde also erst dann in Angriff genommen, wenn die Wiggertalstrasse offen ist.

Warum sollen wir dem Kredit überhaupt zustimmen?

- Ein JA gibt uns Planungssicherheit
- Ein JA verhindert einen möglichen Verkehrskollaps auf der Bernstrasse
- Ein JA ermöglicht den behindertengerechten Ausbau der Bushaltestellen
- Ein JA bildet die Basis für eine ÖV-Erschliessung des Gebietes Bifang/Helbling und eine Bus-Anbindung an Aarburg
- Ein JA ist die Basis für die Fahrplansicherheit der Bus-Verbindungen
- Ein JA sendet ein starkes Signal an das ASTRA und den Kanton und unterstreicht den Willen der Gemeinde Rothrist, die Verkehrsprobleme nachhaltig lösen zu wollen

**Der Gemeindeammann** eröffnet anschliessend die Diskussion.

Herr **Roland Purtschert**, Präsident der Finanzkommission, meldet sich zu Wort. Die Finanzkommission hat dieses Geschäft ebenfalls beraten, da es sich doch um einen grösseren Verpflichtungskredit handelt und der Gemeinderat eine Stellungnahme erwartet.

Im Aufgaben- und Finanzplan ist die 3. "Etappe der Wiggertalstrasse seit Längerem mit CHF 7'500'000 aufgeführt und eingeplant und ist somit keine Überraschung. Sollte die Nettobelastung dieses Verpflichtungskredites aufgrund eines tieferen Gemeindebeitrages von 35 % anstatt 48 % durch den Grossen Rat genehmigt werden und sollten die Bundesbeiträge aufgrund des Agglomerationsprogrammes AareLand 3. Generation wirklich fliessen, wäre die Nettobelastung von CHF 6'100'000 unter dem im AFP eingestellten Betrag von CHF 7'500'000. Das Problem ist jedoch, dass heute niemand eine Garantie abgeben kann, ob die Revision der Strassengesetzgebung mit tieferen Gemeindebeiträgen durch den Grossen Rat wirklich angenommen wird und ob das Projekt bis im Jahr 2025 gestartet wird und somit die Bundesbeiträge auch wirklich fliessen. Langjährige Einsprachen könnten diese Beiträge

verhindern. Sollte alles rund laufen, dann wäre gegen das Projekt aus Sicht der Finanzen nichts einzuwenden. Andernfalls kostet dies die Gemeinde sicherlich mehr als die genannten CHF 6'100'000. Dies ist ja auch der Grund, warum wir heute über einen Kredit von CHF 10'724'000 abstimmen müssen. Die Finanzkommission würde den Kredit ablehnen, wenn die Nettobelastung in dieser Höhe ausfallen würde. Es gibt also viele Unwägbarkeiten.

Die Finanzkommission befürwortet grundsätzlich die Ausführung der letzten Etappe der Wiggertalstrasse Abschnitt Nord, damit der Durchgangsverkehr, welcher heute über den Rössliweg zum IBIS-Kreisel verläuft, dieses Gebiet weiträumig umfährt. Trotzdem findet die Finanzkommission die verkehrsberuhigenden Massnahmen, welche über eine Strecke von ca. 600 Metern auf der Bernstrasse realisiert werden sollen, nicht wirklich toll. Ohne diese Massnahmen gibt es aber leider auch die Wiggertalstrasse 3 in der geplanten Form nicht.

Knackpunkt ist mit Sicherheit der Zeitplan für den Ausbau der drei Kreisel. Vor allem der IBIS-Kreisel muss spätestens im 2025 ausgebaut sein, wenn der Verkehr über die Wiggertalstrasse Abschnitt Nord ebenfalls auf diesen Kreisel geführt wird. Sonst ist der Verkehrskollaps vorprogrammiert und weitere Wartezeiten im Vergleich zu heute müssen von den Verkehrsteilnehmern eingeplant werden. Die Realisierung dieser Ausbauten muss somit mit höchster Priorität vom Gemeinderat und vom Kanton vorangetrieben werden.

Aus finanzieller Sicht ist sicherlich störend, dass der Rösslikreisel, der erst im Jahr 2001 gebaut wurde, nun mit den verkehrsberuhigenden Massnahmen wieder abgebaut werden soll. Der heutige Buchwert im Verwaltungsvermögen beträgt per Ende 2020 noch CHF 191'666. Zudem wurde im Jahr 2019 noch eine Belagssanierung ausgeführt, welche per Ende 2020 ebenfalls noch einen Buchwert von CHF 148'126 ausweist. Das Total des aktuellen Buchwertes für den Rösslikreisel beträgt somit CHF 339'792. Sollte der Rösslikreisel dann irgendwann im Jahr 2028 verschwinden, ist die Finanzkommission der Meinung, dass ein Grossteil dieses Betrages aus dem Verwaltungsvermögen ausgebucht werden müsste, da kein Gegenwert mehr vorhanden ist.

Voll und ganz begeistert ist die Finanzkommission somit definitiv nicht von diesem Projekt. Trotzdem ist sie zähneknirschend, aber einstimmig der Meinung, dass dies wohl der bestmögliche Kompromiss ist, damit der Kanton dieses Projekt mitfinanziert. Die Finanzkommission empfiehlt somit der Gemeindeversammlung den Verpflichtungskredit von CHF 10'724'00 zur Genehmigung.

**Der Gemeindeammann** weist darauf hin, dass allfällige Einsprachen gegen das Bauprojekt bezüglich der Bundessubventionen aufschiebende Wirkung haben. Wichtig ist, dass die Gemeinde den Willen zeigt, das Projekt realisieren zu wollen. Auch wenn der Spatenstich nach dem 31. Dezember 2025 erfolgt, würden die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm fliessen. Was die Reduktion des Beitragsatzes der Gemeinden betrifft, hat die vorberatende grossrätliche Kommission der Revision des Strassengesetzes einstimmig zugestimmt. Es ist auch im Grossen Rat selber keine Opposition zu erwarten. Die Abschreibung des Restwerts des Rösslikreisels dürfte weniger als CHF 340'000 betragen, weil zum Beispiel die Fundationsschicht noch verwendet werden kann. Ausserdem dauert es noch etwa acht Jahre, bis es soweit ist.

Herr **Alexander Barth** findet den gemeinderätlichen Antrag und das Projekt an sich gut. Es gibt jedoch Risiken, auf die die Finanzkommission bereits hingewiesen hat. Diese Risiken sollten wir nicht eingehen. Dem Antrag wie er vorliegt kann deshalb nicht zugestimmt werden. Weil das Projekt jedoch sinnvoll ist, soll dem Antrag des Gemeinderates ein Alternativantrag gegenübergestellt werden. Ein Alternativantrag, der die Umsetzung des Projekts nach wie vor ermöglicht, der aber gleichzeitig sicherstellt, dass wir die grössten Risiken mit diesem Projekt nicht eingehen müssen.

Herr Barth stellt folgenden Antrag:

*Für das Projekt "Wiggertalstrasse Abschnitt Nord mit flankierenden Massnahmen" seien 3 Verpflichtungskredite (Gemeindebeiträge) zu bewilligen, nämlich:*

- 1. Ein Grundkredit von CHF 6'100'000 (inkl. MWSt), zuzüglich allfällige Teuerung*
- 2. Ein Zusatzkredit von CHF 1'700'000 (inkl. MWSt), zuzüglich allfällige Teuerung für den Fall, dass die vom Bund in Aussicht gestellten Beiträge nicht zur Verfügung stehen.*
- 3. Ein Zusatzkredit von CHF 2'924'000 (inkl. MWSt), zuzüglich allfällige Teuerung für den Fall, dass die vorgesehene Reduktion des Gemeindebeitrages an den kantonalen Strassenbau von 48 % auf 35 % im Gesetz nicht umgesetzt wird.*

*Die Bewilligung dieser 3 Kredite ist an folgende Bedingung gebunden: Mit der Umsetzung (Landkauf, Baubeginn) der im Projekt vorgesehenen "flankierenden Massnahmen" darf erst begonnen werden, wenn sichergestellt ist, dass ohne zusätzliche Kostenfolgen für die Gemeinde Rothrist im Raume der heutigen 3 Kreisel "IBIS", "Rishalden" und "Aarburg" Massnahmen getroffen werden, die bewirken, dass spätestens ab Vollendung der "flankierenden Massnahmen" der in diesem Raum anfallende zusätzliche Verkehr in der Regel problemlos absorbiert werden kann.*

Das Projekt wird uns mit Kosten von sehr wahrscheinlich 6,1 Millionen Franken vorgestellt. Wenn wir das so umsetzen können, ist es ein gutes Projekt, das der Gemeinde unter dem Strich langfristig mehr bringt als es wegnimmt. Es ist klar, dass einzelne Einwohner auch Nachteile haben werden, andere werden Vorteile haben. Man kann deshalb aus durchaus achtenswerten Gründen unterschiedlicher Meinung sein. Im Gesamten können wir aber mit dem heute vorgestellten Projekt viele künftige und bereits klar absehbare Probleme lösen und die künftige Lebensqualität in Rothrist stark aufwerten. Da die langfristigen Vorteile für unser Dorf als Ganzes die kurz- und mittelfristigen Nachteile (dazu gehören auch die Kosten) klar überwiegen, sollte das Projekt bewilligt werden. Das Problem ist allerdings, dass die heutige Gemeindeversammlung eigentlich zu früh stattfindet. Sie findet zu einem Zeitpunkt statt, in dem zwei ganz wesentliche Punkte noch nicht klar sind. Das sind einerseits die Kostenfolgen. Wir dürfen zwar mit einigermaßen hoher Wahrscheinlichkeit erwarten, dass uns das Projekt nur 6,1 Millionen Franken kosten wird. Es könnten aber auch bis zu 4,6 Millionen Franken mehr sein. Das Risiko, dass per Gesetz die Gemeindebeiträge an den kantonalen Strassenbau nicht wie vorgesehen gesenkt werden, ist klein. Das Risiko, dass wir die vorgesehenen Bundessubventionen von 1,7 Millionen Franken nicht erhalten, liegt vielleicht bei 30 %. Diese beiden Risiken sind tragbar und angesichts der Vorteile auch vertretbar. Wir müssen aber sicherstellen, dass die 4,6 Millionen Franken, die wir eventuell bewilligen, nicht nachträglich vom Kanton für andere Elemente des Projekts angefordert werden. Aus diesem Grund soll der Gemeindebeitrag in einen Hauptkredit und zwei Zusatzkredite aufgeteilt werden, die nur unter den genannten Bedingungen bewilligt sind.

Der zweite und viel schwerwiegendere unklare Punkt ist, dass heute nicht feststeht, ob überhaupt und wie Massnahmen getroffen werden, damit im Raum IBIS / Autobahnanschlüsse der durch das Projekt bewirkte Zusatzverkehr in vernünftiger Art und Weise aufgefangen werden kann. Es ist klar und unbestritten, dass beim IBIS aufgrund des Projekts massiv zusätzlicher Verkehr anfallen wird, vor allem wegen den rund 8'200 Fahrzeugen pro Tag, die durch die flankierenden Massnahmen von der Bernstrasse auf den Kreisel umgeleitet werden. Es ist absehbar, dass mit dem grossen Verkehrsvolumen beim IBIS die schon heute bestehenden Verkehrsprobleme massiv verschärft würden. An die Rückstaus, die entstehen würden, wenn 400 Lastwagen vom geplanten LIDL-Verteilzentrum in Roggwil kommen, darf man gar nicht erst denken. Es wäre deshalb unverantwortbar, wenn wir vor allem mit der Umsetzung der flankierenden Massnahmen zu diesem Chaos beitragen würden, wenn beim IBIS nichts passiert. Aus diesem Grund ist im Alternativantrag die Zusage zu den drei Krediten klar an die Bedingung geknüpft, dass vor der Umsetzung der flankierenden Massnahmen sichergestellt sein muss, dass die Verkehrssituation im Raum IBIS zeitgerecht, das heisst wenn die Massnahmen umgesetzt sind, und ohne weitere Kosten für unsere Gemeinde so geregelt ist, dass der zusätzliche Verkehr aufgefangen werden kann und keine regelmässigen grossen Rückstaus entstehen. Wenn diese Bedingung nicht erfüllt werden kann, sollten wir für die flankierenden Massnahmen nicht viel Geld ausgeben, um zu diesem Chaos noch beizutragen.

Mit den im Antrag enthaltenen Bedingungen können die Risiken des Projekts akzeptiert werden. Sollten diese vernünftigen Einschränkungen dazu führen, dass der Kanton nicht mehr mitmacht, kann man uns sicher nicht vorwerfen, keinen guten Willen gezeigt zu haben. Der Antrag des Gemeinderates sollte vor allem wegen dem Chaos-Risiko beim IBIS-Kreisel in der vorliegenden Form nicht unterstützt werden.

Wir müssen heute einen Entscheid über die grossen Linien der künftigen Verkehrsführung in Rothrist treffen. Wir müssen heute nicht über Projektdetails entscheiden. Wir müssen aber darüber entscheiden, wo wir den Verkehr im Jahr 2030 haben wollen: Durch das Dorf oder um das Dorf herum - und ob wir bereit sind, für das heute in grossen Linien aufgezeigte Projekt 6,1 Millionen Franken und im eher unwahrscheinlichen schlechtesten Fall maximal 10,7 Millionen Franken auszugeben. Wenn wir das Projekt ganz ablehnen, das heisst wenn wir weder dem Antrag des Gemeinderates noch dem Alternativantrag zustimmen, müssen wir nicht nur die heute schon bestehenden, sondern auch die klar sich abzeichnenden künftigen Probleme dann lösen, wenn sie auftreten und akut sind. Wir werden dann zwar etwas genauer wissen, wie gross die Probleme sind und wie viel sie kosten, aber die 4 Millionen Franken für die Sanierung der Bernstrasse sind dann sicher auch dabei. Es ist aber eine alte medizinische Erkenntnis: Die Operation eines Akutpatienten ist in der Regel viel risikoreicher und viel kostspieliger, als ein präventiver und geplanter Eingriff.

**Der Gemeindeammann** erwähnt, dass der Kanton zugesichert hat, den IBIS-Kreisel in eigener Regie zu optimieren, falls das ASTRA untätig bleibt. Er fragt Alexander Barth an, ob es genügen würde, wenn der IBIS-Kreisel mit einer direkten Ableitung Richtung Wiggertalstrasse und einer direkten Ableitung Richtung Autobahn entschärft würde. Dies wäre nur eine temporäre Massnahme, bis das ASTRA soweit ist. Der Hauptverkehr läuft über den IBIS-Kreisel.

**Alexander Barth** erklärt, dass er nichts dagegen hat, wenn es wie erwähnt ohne zusätzliche Kosten für die Gemeinde möglich ist. Dies würde genügen, sofern es auch die geforderte Entlastung bringt. Es muss also nicht das ASTRA sein. Das Problem ist vor allem beim IBIS-Kreisel. Der Verkehr, der vom Zentrum Rothrist umgeleitet wird, geht dann einfach über den IBIS-Kreisel, biegt dort aber zu einem grossen Teil wieder ab.

**Gemeinderat Hans Rudolf Sägesser** verliest ein Schreiben des Kantonsingenieurs vom 10. Februar 2021 an die Gemeinderäte Rothrist und Aargau. Vorgeschichte war ein Gemeinderatsbeschluss, in welchem vom Kanton Angaben zur Leistungssteigerung bei den Kreiseln verlangt worden waren.

*"Im Rahmen einer Vorstudie hat der Kanton Aargau die Leistungsfähigkeit des Knotensystems Anschluss A1 Rothrist für zukünftige Verkehrsbelastungen überprüft. Dabei wurde eine mögliche Optimierung der Knoten für den Motorisierten Individualverkehr und Rad- und Fussverkehr erarbeitet und dem ASTRA zur weiteren Bearbeitung übergeben. Die Entwicklung des Projekts wird vom ASTRA und vom Kanton mit den weiteren regionalen Vorhaben abgestimmt.*

*Das ASTRA übernimmt ab jetzt den Lead in der Projektorganisation und wird künftig Ansprechpartner für die betroffenen Gemeinden sein. Ein Projekt dieser Grössenordnung benötigt eine sorgfältige und breit abgestützte Planung. Im Laufe der Projekterarbeitung durch das ASTRA werden die Gemeinden, der Kanton Solothurn und weitere betroffene Parteien in einer Begleitkommission in den Prozess miteinbezogen."*

Die Gemeinden Rothrist und Aargau werden hier also mitreden können. Aufgrund der mündlichen Aussagen des Kantonsingenieurs kann davon ausgegangen werden, dass die Begleitkommission ihre Arbeit noch dieses Jahr aufnehmen wird.

Herr **Samuel Hänni** spricht als Steuerzahler von Rothrist. Er bedankt sich zunächst bei Gemeinderat Hans Rudolf Sägesser für die ausgezeichnete Präsentation des Projekts. Wir sprechen hier von einem Projekt für 34 Millionen Franken. Wir zahlen alle nicht nur Gemeindesteuern, sondern auch Kantons- und Bundessteuern. Es ist ein schönes Projekt, es sieht alles in allem eigentlich recht überzeugend und gut aus und hat viele Vorteile. Der einzige Punkt, der das Projekt jetzt noch verunmöglichen könnte, wäre, wenn die Situation bei den drei Kreiseln nicht sauber gelöst wird. Wir wissen alle, dass es jetzt ein Chaos ist. Die Wiggertalstrasse wird noch zusätzlichen Verkehr anziehen, das Gugelmann-Areal ist auch noch ein Thema. Es wird also ganz klar Mehrverkehr geben. Nun muss man sich vorstellen, dass bei den drei Kreiseln im Moment nichts passieren wird, und zwar aus folgendem Grund: Im Jahr 1987 wurde rechtsgültig beschlossen, dass die Autobahn auf sechs Spuren ausgebaut wird. Realisiert wurde dies 2013/2014. Dies war auch ein ASTRA-Projekt. Es waren zwei Kantone beteiligt, daneben der Aareübergang und die SBB. Es dauerte also volle 26 Jahre von der Bewilligung bis zur Ausführung. Wenn wir heute dem Kredit zustimmen, schaffen wir Fakten, wir sind dafür verantwortlich und zahlen das. Die gezeigten Pläne und Studien des ASTRA sind gut und recht, doch niemand kann uns die Garantie geben, dass dies auch wirklich umgesetzt wird. Aus diesem Grund stellt Samuel Hänni den Antrag, dass das Projekt erst starten darf, wenn wir vom Kanton und vom ASTRA verbindliche Zusicherungen haben, dass das Problem bei den Kreiseln zuerst gelöst wird. Danach können weitere Schritte angeschaut werden. Niemand geht einen Vertrag ein, ohne zu wissen, was er dafür erhält. Das grösste Risiko besteht darin, dass bei den Kreiseln nichts passiert. Dann richten wir ein grösseres Verkehrschaos an und geben dafür 34 Millionen Franken aus.

**Der Gemeindeammann** erinnert daran, dass es nach dem Bau der 2. Etappe der Wiggertalstrasse auch keinen Mehrverkehr gegeben hat, der Verkehr hat sich einfach verlagert. Wir wissen, dass der Verkehr jährlich um 2 % zunimmt. Gemäss den Verkehrsprognosen werden im Jahr 2040 etwa 17'000 Fahrzeuge über die Wiggertalstrasse fahren, heute sind es 10'000. In der heutigen Situation ist der kritische Punkt der IBIS-Kreisel. Die ASTRA-Kreisel sind von der Wiggertalstrasse fast nicht betroffen, dort herrscht zwar heute schon ein Verkehrschaos, aber es wird nicht mehr Verkehr geben wegen der Wiggertalstrasse. Wir müssen dafür sorgen, dass der Verkehr am IBIS-Kreisel fliesen kann. Es ist deshalb schwierig zu verlangen, dass das ASTRA die Probleme bei seinen Kreiseln gelöst haben muss, bevor wir überhaupt starten dürfen.

**Samuel Hänni** versteht, dass dies schwierig ist. Er beantragt aber trotzdem, dass das Projekt erst gestartet werden darf, wenn verbindliche Zusagen bestehen, dass der IBIS-Kreisel ausgebaut wird und vom ASTRA ernsthafte Pläne und Konzepte vorliegen, um die Probleme bei den anderen Kreiseln zu lösen.

Herr **Martin Bossert** weist darauf hin, dass der Gemeinderat letzte Woche an zwei Veranstaltungen über das Projekt "Wiggertalstrasse Abschnitt Nord mit flankierenden Massnahmen" informiert hat. Die EDU befasst sich schon länger mit diesem Vorhaben. In der kantonalen Anhörung im Jahr 2016 hat die EDU geantwortet, dass der IBIS-Kreisel bereits heute stark frequentiert ist. Dies hat sich in den letzten fünf Jahren nur noch verschlechtert. Die EDU hat im Jahr 2016 vorgeschlagen, dass eine Linienführung ohne den Umweg nach Rothrist nachhaltiger wäre. Da der Optimierungsantrag der EDU an den Regierungsrat bezüglich eines ein-Viertel-Autobahnanschlusses ab der Wiggertalstrasse abgelehnt wurde, hat die EDU den Regierungsrat gebeten, den IBIS-Kreisel zeitnah so anzupassen, dass der zukünftige Mehrverkehr aufgenommen und weitergeleitet werden kann. Geschehen ist mittlerweile nichts, ausser dass der Verkehr zugenommen hat. Schon heute - ohne die dritte Etappe der Wiggertalstrasse - staut sich am Morgen manchmal der Verkehr bis Höhe Lidl.

Jetzt werden uns die Vorlagen "Wiggertalstrasse Abschnitt Nord" und "flankierende Massnahmen" vorgelegt. Dies aber zusammen und nicht separat. Der Ausbau des IBIS-Kreisels und des Autobahnanschlusses ist kein Thema, über das wir heute abstimmen können. Heute können wir nur über die Doppelpackung "Wiggertalstrasse UND Massnahmen in Rothrist" abstimmen.

An den Informationsabenden ist aufgezeigt worden, wie flüssig der Verkehr im Abschnitt "Lidl" bis "Rössli" rollen soll. Je nach Betrachtungsweise hat diese Lösung sogar seinen Charme. Dass dabei etliche Punkte in der Bevölkerung nicht auf Gegenliebe stossen, ist im Vorfeld aus Leserbriefen, Voten am Informationsabend und auch heute Abend sowie in persönlichen Gesprächen klargeworden. Am Informationsabend hat der Gemeinderat versprochen, dass die gezeigte Variante nur ein Vorschlag sei und die Bevölkerung noch Einfluss nehmen kann. Die EDU will heute Abend nicht auf Details dazu eingehen, glaubt jedoch nicht so recht daran, dass noch viel Handlungsspielraum vorliegt.

Bezüglich Kosten hat der Gemeinderat informiert, dass die angeblich anstehende Renovation bzw. Sanierung der Bernstrasse rund 11 Millionen Franken kostet. Die EDU ist sich nicht bewusst, dass dieses Projekt in der Vergangenheit thematisiert worden wäre und findet dazu auch nichts in den Abstimmungsunterlagen. Man könnte fast meinen, diese 11 Millionen Franken seien erst in den letzten Tagen ins Spiel gebracht worden. Weiter hat der Gemeinderat erklärt, dass nach allen mögli-

chen finanziellen Optimierungen die heutige Vorlage "nur" noch zirka 6 Millionen Franken kostet oder nur noch 2 Millionen Franken mehr gegenüber der Sanierung Bernstrasse. Auf eine Abschreibungsdauer von vierzig Jahren seien dies nur noch 150'000 Franken pro Jahr und im Vergleich zu anderen Bauten wie Schulhäuser und Hallenbad geradezu günstig. Die EDU fragt sich trotzdem, wie viele Steuerzahler gebraucht werden, um die jährlichen 150'000 Franken zu finanzieren.

Die EDU erinnert sich auch noch gut an die letzte Gemeindeversammlung im Herbst 2020, wo der Präsident der Finanzkommission zwischen den Zeilen hat durchblicken lassen, dass eine Steuererhöhung demnächst unumgänglich sein werde. Muss in diesem Kontext das Projekt "Wiggertalstrasse und Bernstrasse" wirklich heute schon angegangen werden? Können diese nicht dringenden Investitionen nicht noch ein wenig aufgeschoben oder getrennt zur Abstimmung gebracht werden? Der Gemeinderat hat mehrmals betont, dass ein Baubeginn vor Ende 2025 die Grundlage sei, um aus dem Agglomerationsfonds knapp 2 Millionen Franken zu erhalten - soeben haben wir aber die Aussage gehört, dass dies auch später noch möglich ist.

In Anbetracht, dass die heutige Vorlage alles andere als unbestritten ist und die Gespräche mit den betroffenen Landbesitzern noch nicht abgeschlossen sind, erwartet die EDU Einsprachen zu diesem Projekt und damit eine Verzögerung im vorgelegten Zeitplan.

Zum Schluss möchte die EDU das demokratische Mitwirkungsrecht erwähnen. Aus Leserbriefen und aus persönlichen Gesprächen ist bekannt, dass aufgrund der Corona-Situation heute Abend etliche treue Besucher an der Gemeindeversammlung nicht anwesend sein können. Gerne hätten auch sie ihre Stimme zu diesem Projekt - welches Rothrist grundlegend verändern wird - abgegeben. Die EDU bedauert, dass der Gemeinderat sich in dieser Situation und bei dieser umstrittenen Vorlage nicht zu einer Abstimmung an der Urne entschieden hat.

Die EDU ist nicht gegen den Ausbau der Wiggertalstrasse, schlägt jedoch ein anderes Vorgehen vor. Zuerst müssen der Ausbau und die Kapazitätserhöhung der Kreisel bei der Autobahnauffahrt gesichert sein. Mit einem verkehrsauffinen Nationalrat in der Gemeinde sollte der Kommunikationsweg nach Bern und zum ASTRA kurz sein. Über den Bau und die Finanzierung der dritten Etappe der Wiggertalstrasse, sowie über die flankierenden Massnahmen in Rothrist und deren Finanzierung soll separat abgestimmt werden.

Da die EDU das aktuell präsentierte Projekt ohne Ausbau der Kreisel nicht unterstützen kann und wie erwähnt mit dem demokratischen Prozess nicht einverstanden ist, wird sie heute Abend "Nein" stimmen.

**Der Gemeindeammann** entgegnet, dass wir nicht auf Zeit spielen sollten, sonst haben wir in 20 Jahren immer noch nichts. Wenn wir heute den Kredit bewilligen, können wir grösstmöglichen Druck auf den Kanton und das ASTRA ausüben, damit an den Kreiseln endlich etwas gemacht wird. Die Umfahrung des Dorfsentrums können wir nicht besser lösen als mit der geplanten Strasse. Wenn wir dem Projekt zustimmen, haben wir die Möglichkeit, langfristig etwas für unser Dorf zu tun.

Herr **Robert Bär** wohnt auf dem Hölzli und sammelt seit drei Jahren durchschnittlich einmal pro Woche im Gebiet Rothrist Ost Abfall ein. Er kennt deshalb die Strassen und den Verkehr östlich der Pfaffnern recht gut. Wegen der Corona-Pandemie verzichtete er auf die Teilnahme an der Informationsveranstaltung. Die Wiggertalstrasse Nord auf Rothrist Boden wird leider nicht mehr abzuwenden sein. Diese Strasse braucht es schon. Es ist zwar ein Stück Umfahrungsstrasse, das mitten durch Landwirtschaftsgebiet führt, zum heute schon überlasteten IBIS-Kreisel. Das Ziel, die Bernstrasse vom Durchgangsverkehr zu entlasten, ist richtig. Der Weg scheint jedoch ein wenig schwierig. Der Ausbau des IBIS-Kreisels muss zwingend in das Projekt integriert werden. Wie wir heute gehört haben, scheinen beim ASTRA und beim Kanton der Wille und sogar schon Pläne vorhanden zu sein. Die Fahrzeuglenker wollen fahren, nicht stehen. Wenn es beim IBIS-Kreisel staut, fahren sie zwangsläufig wieder durch das Dorf. Der IBIS-Kreisel gehört zur Wiggertalstrasse. Bestehende Infrastruktur abzureissen ist nicht sinnvoll. Den Rösslikreisel auszubuchten und die Personenunterführung beim Pöstli aufzuheben, ist unsinnig. Wenn der Bus, der viertelstündlich verkehrt, auf der Strasse anhält, stehen alle andern Fahrzeuge an. Die Rothrist werden mit solchen Massnahmen auch gestraft. Dies soll uns noch 7,8 Millionen Franken, eventuell 6,1 Millionen Franken, kosten? Der höhere Kantonsbeitrag von 1,7 Millionen Franken ist aber noch gar nicht sicher. Der Rössliweg zwischen dem Rösslikreisel und dem Möbel Hubacher sollte als Tempo 30-Zone mit Zubringer für LKW ausgestaltet werden. So würde das Bifang-Quartier vom Verkehr und Lärm auch entlastet. Herr Bär kann dem Kredit nur zustimmen, wenn der IBIS-Kreisel im Projekt enthalten ist.

**Der Gemeindeammann** erklärt, dass viele der geforderten Massnahmen Bestandteil der Umsetzung des Projekts sind und nicht Gegenstand des heutigen Kreditantrags. Die Gemeinde kann beim IBIS-Kreisel selber nichts machen, hier ist primär der Kanton zuständig. Es wäre sehr schwierig, dies ins Projekt zu integrieren.

Herr **Kurt Rüeegger** empfiehlt, den Antrag von Alexander Barth anzunehmen. Das präsentierte Projekt ist nicht so schlecht. Es enthält zwar einige Massnahmen, die auch ihn stören, zum Beispiel die Tempo 30-Zone oder der Rückbau der Busbuchten, deren Bau seinerzeit auch schon aus der Strassenkasse des Kantons bezahlt wurde. Herr Rüeegger möchte noch wissen, wer bei der öffentlichen Auflage des Bauprojekts Einsprache erheben kann. Beim seinerzeitigen Bauprojekt für den Kreisel beim Lidl hiess es, er sei nicht einspracheberechtigt, weil er mehr als einen Kilometer entfernt wohne. Dies findet er nicht in Ordnung.

**Gemeinderat Hans Rudolf Sägesser** erklärt, dass grundsätzlich zur Einsprache legitimiert ist, wer Anstösser ist oder wer sonst ein berechtigtes Interesse nachweisen kann.

**Der Gemeindeammann** ergänzt, dass aufgrund eines Bundesgesetzes behindertengerechte Einstiegsanten für den Bushalt notwendig sind. Die Anten müssen 22 Zentimeter hoch sein, was dazu führt, dass die Busbuchten etwa 80 bis 100 Meter lang werden. Im Dorfzentrum ist dafür aber zu wenig Platz vorhanden, darum muss der Bus auf der Strasse anhalten. Neben den Busbuchten gibt es einen sogenannten "Mehrzweckstreifen", über den man vorsichtig am Bus vorbeifahren kann.

Herr **Andreas von Arx**, Gruppenchef Verkehr der Regionalpolizei und Feuerwehrkommandant, hält fest, dass nur wenige Versammlungsteilnehmer einspracheberechtigt sind. Verschiedene Massnahmen, wie die 30er-Zone oder die Verkehrsführung beim Rössli, geben Anlass zu Diskussionen. Er stellt deshalb den Antrag, sofern dies möglich ist, dass über die einzelnen flankierenden Massnahmen separat abgestimmt wird. Das Fahrverbot auf dem Rössliweg bringt alleine gar nichts. Mit der Verkehrsführung am Rössliknoten wird eine Verkehrsgefährdung geschaffen, weil die Hauptstrasse Richtung Vordemwald verläuft und viele Fahrzeuglenker nicht wissen, wie sie bei solchen Verzweigungen blinken müssen. Für die Feuerwehr bedeutet die 30er-Zone eine um 40 Sekunden längere Fahrzeit für die Zu- und Wegfahrt zum Feuerwehrmagazin. Da später die Einsprachemöglichkeit nicht gegeben ist, sollte heute über diese Massnahmen einzeln abgestimmt werden.

**Der Gemeindeammann** präzisiert, dass es sich nicht um eine 30er-Zone handelt, sondern um eine Streckensignalisation Tempo 30. Es gibt kleine Unterschiede. Ob über den Antrag von Andreas von Arx abgestimmt werden darf, muss noch geklärt werden.

**Andreas von Arx** antwortet, dass ihn eine Streckensignalisation weniger stören würde, weil dann bei jeder Verzweigung Tempo 50 gilt.

Herr **Andreas Bader** hat das Projekt studiert und die Wortmeldungen gegeneinander abgewogen. Das Projekt Wiggertalstrasse gibt es seit 50 Jahren. In Zofingen waren sie schlauer, sie haben hinter dem BZZ angefangen zu bauen. Dadurch war die Strasse Richtung Reiden schon einmal blockiert. Der ganze Verkehr aus der Zofinger Industrie führt über Oftringen und Rothrist auf die Autobahn. Die neue Strasse hat eine Länge von schätzungsweise 1,5 bis 2 Kilometern. Ob wir mit einer so kurzen Strasse das Verkehrsproblem in Rothrist lösen können, ist zu bezweifeln. Der Gemeinderat hat gesagt, man müsse grossräumig denken und die Umfahrung grosszügig machen. Eine Umfahrung von knapp 1,5 Kilometern im Innerortsbereich ist aber alles andere als grosszügig. Man müsste ein Projekt mit dem Aareübergang, den Autobahnanschlüssen und dem IBIS-Kreisel ausarbeiten und es in einem Gesamtkontext betrachten. Es wird überall etwas gebaut, aber niemand ist richtig zufrieden. Der vorliegende Kreditantrag soll deshalb abgelehnt werden. Es soll eine tragfähige Lösung geschaffen werden, mit der alle leben können.

**Der Gemeindeammann** entgegnet, dass die Wiggertalstrasse Nord Teil eines rund 50 Jahre alten Gesamtverkehrskonzeptes ist, mit welchem die Verkehrssituation im Wiggertal geregelt werden soll. Es ist das letzte fehlende Teilstück, und der Gemeinderat ist der Meinung, dass dieses nun auch gebaut werden soll. Wenn wir nochmals von vorne anfangen und ein neues Verkehrskonzept suchen, wird es noch viele Jahre dauern. In Zukunft soll nicht mehr der ganze Verkehr Richtung Langenthal durch das Dorfzentrum führen.

Herr **Adrian Schmitter** gratuliert zunächst Alexander Barth für die Auszeichnung "Bester Arbeitgeber", welche die Rivella AG kürzlich erhalten hat. Wir können stolz darauf sein, solche grossartigen Arbeitgeber im Dorf zu haben! Zur Wiggertalstrasse ist zu sagen, dass wir schon lange davon sprechen. Es ist nicht so, dass wir hier ein neues Haus bauen könnten. Die 3. Etappe ist nichts anderes als die Folge der 1. und 2. Etappe. Es ist tatsächlich so, dass andere Gemeinden im Sinne der St. Florianpolitik ihr Problem gelöst haben, das Gesamtproblem besteht aber immer noch. Wir können auch heute das Gesamtproblem nicht lösen. Einzelne Massnahmen passen uns, andere weniger. Wir müssen jedoch das Gesamtwerk betrachten, nur dann kommen wir auf eine Lösung, welche insgesamt stimmt. Mit dem vorlie-

genden Projekt werden sicherlich viele Leute Enttäuschungen erleben, weil es nicht für jeden Einzelnen stimmen kann. Für die Mehrheit stellt es aber eine gute Lösung dar, die auch kostenmässig in einem guten Verhältnis zum Nutzen steht. Was den Rösslikreisel betrifft, so dürfte das Wertvollste wohl das "Rössli" auf dem Kreisel sein. Als Anwohner weiss Adrian Schmitter, dass der Kreisel keine 380'000 Franken mehr wert ist. Der Kreisel müsste sicherlich in den nächsten Jahren totalsaniert werden. Das Problem ist, dass heute unzählige schwere Lastwagen über den Rösslikreisel und durch ein altes Quartier Richtung Autobahn fahren. Die geplanten Massnahmen wären für die Bewohner eine riesige Entlastung. Ausserdem können wir versuchen, aus den drei ehemaligen Dorfteilen Rothrist, Niederwil und Oberwil endlich eine Gemeinde mit einem Zentrum zu schaffen, durch das es eine gewisse Verkehrsberuhigung gibt, Wohnzonen entstehen und die Bewohner aus den alten Bereichen an der Zürich-Bernstrasse etwas mehr Ruhe erhalten. Gemäss den Verkehrszählungen wird es wegen der Wiggertalstrasse nicht mehr Verkehr geben, sondern er wird gezielter geführt. Es ist eine Tatsache, dass der IBIS-Kreisel zu den Stosszeiten massiv überlastet ist. Es ist deshalb wichtig, dass der IBIS-Kreisel saniert wird. Der Antrag von Alexander Barth soll deshalb unterstützt werden.

Herr **Peter Diriwächter** sieht beim vorliegenden Projekt zwei Probleme. Der IBIS-Kreisel gehört eigentlich zur Wiggertalstrasse. Die flankierenden Massnahmen kann man von der Wiggertalstrasse nicht trennen. Ohne Ausbau des IBIS-Kreisels können die flankierenden Massnahmen jedoch gar nicht in Angriff genommen werden. Man kann auf der Bernstrasse gar nicht anfangen zu bauen, solange der IBIS-Kreisel nicht umgebaut wurde. Sonst haben wir einen totalen Verkehrskollaps. Heute kann man noch über die Bernstrasse ausweichen. Wenn wir aber an der Bernstrasse mit dem Bau der flankierenden Massnahmen beginnen, haben wir den Verkehrskollaps. Das Projekt ist an sich gut, aber es fehlt der Ausbau des IBIS-Kreisels und dieser muss mit der Umfahrungsstrasse gemacht werden. Das zweite Problem ist die aktuelle wirtschaftliche Situation. Wir wissen nicht, wie es für die Gemeinde in ein oder zwei Jahren finanziell aussieht, wie stark die Steuereinnahmen zurückgehen, wie viele Arbeitslose es geben wird, wie stark die Sozialleistungen ansteigen werden. Weil das Projekt nicht vollständig und die finanzielle Situation nicht klar ist, soll es zurückgestellt werden.

**Der Gemeindeammann** weist darauf hin, dass für die Finanzierung des Projekts auf drei "Töpfe" zugegriffen wird. 1. Die Steuergelder der Gemeinde Rothrist. 2. Das Agglomerationsprogramm des Bundes. Dieses Geld wird verteilt, solange es hat. Wenn wir das Projekt zurückziehen, geht das Geld an eine andere Gemeinde. 3. Die Strassenkasse des Kantons. Dabei handelt es sich nicht direkt um Steuergelder. Die Strassenkasse wird aus Strassenverkehrsabgaben gespiesen. Dieses Geld ist also auch bereits vorhanden. Im Finanzplan der Gemeinde sind die Investitionen enthalten, dies sollte kein Problem sein.

Herr **Hans Jürg Koch** hat als ehemaliger Gemeindeammann während 20 Jahren am Projekt Wiggertalstrasse mitgearbeitet. Er weiss aus Erfahrung, wie lange es dauert, bis es vorwärts geht. Wenn wir heute nein sagen, geht in den nächsten fünf Jahren gar nichts. Danach beginnt die Planung von Neuem und wir stehen frühestens in zehn Jahren wieder hier. In zehn Jahren hat der Verkehr aber um 20 % zugenommen. Wenn wir nein sagen, geht der Kanton davon aus, dass es uns nicht so wichtig ist. Wenn wir aber ja sagen, geben wir ein Signal und können Druck auf das ASTRA machen. Wir können beim ASTRA nicht mitbestimmen und das Projekt in unser Projekt integrieren. Der Gemeinderat hat jahrelang Druck gemacht, und jetzt hat der Kanton den Lead übernommen.

Bevor zur Abstimmung geschritten wird, unterbricht der **Gemeindeammann** die Versammlung während rund zehn Minuten, um mit den übrigen Gemeinderäten und dem Gemeindeschreiber das korrekte Abstimmungsverfahren zu besprechen.

Anschliessend erklärt **der Gemeindeammann** das Abstimmungsprozedere.

Die Herren Martin Bossert, Robert Bär und Peter Diriwächter haben sich gegen das vorliegende Projekt ausgesprochen, über deren Anträge muss nicht separat abgestimmt werden.

Über den Antrag von Andreas von Arx kann nicht abgestimmt werden, weil er so nicht umsetzbar ist. Die flankierenden Massnahmen können nicht aufgesplittet werden.

Somit verbleiben die Anträge von Alexander Barth und Samuel Hänni sowie der Antrag des Gemeinderates. Diese schliessen sich gegenseitig aus. Sie werden deshalb im Sinne der "Koordinationsmethode" zur Abstimmung gebracht bzw. gegenübergestellt.

Der Gemeindeammann erläutert nochmals kurz den Antrag von Alexander Barth, welcher verlangt, dass drei Teilkredite bewilligt werden und dass mit dem Bau der flankierenden Massnahmen erst begonnen werden darf, wenn klar ist, dass zumindest am IBIS-Kreisel etwas geht.

Auf Wunsch des Vorsitzenden erscheint Herr **Samuel Hänni** erneut am Rednerpult und erläutert seinen Antrag nochmals. Er beantragt, den Kredit anzunehmen, mit den Bauarbeiten darf aber erst dann begonnen werden, wenn der Ausbau des IBIS-Kreisels vom Kanton verbindlich zugesichert ist.

Der Vorsitzende erklärt nochmals, dass nun die drei Anträge einander gegenübergestellt werden. Jeder Versammlungsteilnehmer kann jeweils *einem* Antrag die Stimme geben. Diejenige Alternative, die am wenigsten Stimmen auf sich vereinigt, scheidet aus, bis nur noch ein Antrag übrigbleibt. Dieser wird dann in der Schlussabstimmung seiner Verneinung gegenübergestellt.

Bevor mit der Abstimmung begonnen wird, fragt **der Gemeindeammann**, ob das Vorgehen allen klar ist. Dies scheint der Fall zu sein.

#### Abstimmung

In der ersten Abstimmung erhalten die drei Varianten folgende Stimmenzahl:

- Antrag des Gemeinderates	64 Stimmen
- Antrag von Alexander Barth	105 Stimmen
- Antrag von Samuel Hänni	43 Stimmen

Der Antrag von Samuel Hänni scheidet somit aus.

In der zweiten Abstimmung erhalten die beiden Varianten folgende Stimmenzahl:

- Antrag des Gemeinderates	54 Stimmen
- Antrag von Alexander Barth	156 Stimmen

Der Antrag von Alexander Barth hat somit obsiegt.

In der anschliessenden Schlussabstimmung wird dem Antrag von Alexander Barth:

*Für das Projekt "Wiggertalstrasse Abschnitt Nord mit flankierenden Massnahmen" seien 3 Verpflichtungskredite (Gemeindebeiträge) zu bewilligen, nämlich:*

- 1. Ein Grundkredit von CHF 6'100'000 (inkl. MWSt), zuzüglich allfällige Teuerung*
- 2. Ein Zusatzkredit von CHF 1'700'000 (inkl. MWSt), zuzüglich allfällige Teuerung für den Fall, dass die vom Bund in Aussicht gestellten Beiträge nicht zur Verfügung stehen.*
- 3. Ein Zusatzkredit von CHF 2'924'000 (inkl. MWSt), zuzüglich allfällige Teuerung für den Fall, dass die vorgesehene Reduktion des Gemeindebeitrages an den kantonalen Strassenbau von 48 % auf 35 % im Gesetz nicht umgesetzt wird.*

*Die Bewilligung dieser 3 Kredite ist an folgende Bedingung gebunden: Mit der Umsetzung (Landkauf, Baubeginn) der im Projekt vorgesehenen "flankierenden Massnahmen" darf erst begonnen werden, wenn sichergestellt ist, dass ohne zusätzliche Kostenfolgen für die Gemeinde Rothrist im Raume des heutigen Kreisels "IBIS" Massnahmen getroffen werden, die bewirken, dass spätestens ab Vollendung der "flankierenden Massnahmen" der in diesem Raum anfallende zusätzliche Verkehr in der Regel problemlos absorbiert werden kann.*

mit 165 Ja- zu 79 Nein-Stimmen zugestimmt.

## **TRAKTANDUM 2**

### **Verschiedenes und Umfrage**

Herr **Roman Federer** freut sich, dass dem Geschäft heute zugestimmt wurde. Er würde es begrüssen, wenn der Gemeinderat an den nächsten Gemeindeversammlungen jeweils über den aktuellen Stand der Verhandlungen mit dem Kanton und dem ASTRA informieren würde. **Der Gemeindeammann** nimmt dieses Anliegen gerne entgegen.

Nachdem das Wort nicht mehr verlangt wird, dankt der Vorsitzende allen Anwesenden für ihr Erscheinen und schliesst die Versammlung.

Die Einwohnergemeindeversammlung ist um 22.25 Uhr zu Ende.

Für getreues Protokoll zeugt

Dr. Ralph Ehrismann, Gemeindeammann:      Stefan Jung, Gemeindeschreiber: