



**Kommunaler
Gesamtplan
Verkehr**



Verabschiedung des KGV durch den Gemeinderat am 14.05.2012 / 23.09.2013

Vorläufige Beurteilung durch das BVU am 24.09.2012

Mitwirkung zwischen 14.10.2013 und 30.11.2013

Genehmigung des BVU am 12.01.2015

Der KGV wurde am 02.02.2015 durch den Gemeinderat beschlossen

Bearbeitung durch:

Ballmer + Partner AG

Dipl. Ingenieure ETH / SIA / SVI

Distelbergstrasse 38

5000 Aarau

Sachbearbeiter: Stefan Ballmer, dipl. Bauingenieur ETH/SIA/SVI
 Beni Stadler, MSc Geographie

Schlussfassung

Inhaltsverzeichnis

1.	EINLEITUNG	1
2.	ÜBERGEORDNETE ZIELE / RANDBEDINGUNGEN	2
2.1	ZUKUNFT DER NATIONALEN INFRASTRUKTURNETZE IN DER SCHWEIZ 2010	2
2.2	KANTONALER RICHTPLAN 2011	2
2.3	STAND DER ERSCHLISSUNG 2013	4
2.4	AGGLOMERATIONSPROGRAMM AARELAND 2007	5
2.5	AGGLOMERATIONSPROGRAMM AARELAND 2. GENERATION 2012	6
2.6	MEHRJAHRESPROGRAMM ÖFFENTLICHER VERKEHR 2013	7
2.7	VERKEHRSMANAGEMENT WIGGERTAL	7
2.8	REGIONALES ENTWICKLUNGSKONZEPT (REK) WIGGERTAL 2004	9
2.9	SIEDLUNGS- UND VERKEHRSKONZEPT UNTERES WIGGERTAL 2010	11
2.10	KOORDINIERTER RAUMENTWICKLUNG ZOFINGENREGIO AARGAU/LUZERN 2010	12
2.11	WIGGERTALSTRASSE TEIL NORD	12
2.12	REGIONALES VELOKONZEPT 2012	13
2.13	REGIONALES PARKRAUMKONZEPT	14
2.14	VERKEHRSRICHTPLAN BASLER AG, 1993	15
3.	ANALYSE	16
3.1	WERTUNG DER KOMMISSION	16
3.2	BAUZONENPLAN / ORTSBILD / INDUSTRIEZONE	18
3.3	BEVÖLKERUNGS- UND ARBEITSPLATZPROGNOSE	20
3.4	MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	20
3.5	LANGSAMVERKEHR	23
3.6	ÖFFENTLICHER VERKEHR / KOMBINIERTER MOBILITÄT	24
3.7	VERKEHRSMITTELWAHL	26
3.8	RUHENDER VERKEHR	27
3.9	UNFÄLLE 2000 - 2009	28
4.	ZIELE	29
4.1	SIEDLUNGSENTWICKLUNG	29
4.2	MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	29
4.3	LANGSAMVERKEHR	30
4.4	SICHERHEIT	30
4.5	ÖFFENTLICHER VERKEHR	31
4.6	KOMBINIERTER MOBILITÄT	31
4.7	PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG	31
4.8	MOBILITÄTSMANAGEMENT	32
5.	HANDLUNGSFELDER	33
5.1	A. SIEDLUNGSENTWICKLUNG	33
5.2	B. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	36
5.3	C. LANGSAMVERKEHR	39
5.4	D. SICHERHEIT	42
5.5	E. ÖFFENTLICHER VERKEHR	48
5.6	F. KOMBINIERTER MOBILITÄT	51
5.7	G. PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG	54
5.8	H. MOBILITÄTSMANAGEMENT	57
5.9	I. NICHT BEEINFLUSSBARE HANDLUNGSFELDER	60
6.	UMSETZUNG	61

7.	WIRKUNGSKONTROLLE	62
7.1	VERKEHRSERHEBUNGEN	62
7.2	UNFALLERHEBUNG	63
7.3	AUSWERTUNG DER ÖV-VERBINDUNGEN	63
7.4	PARKPLATZERHEBUNGEN	63
7.5	UMFRAGEN BEI DER BEVÖLKERUNG	64

Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1:	ÜBERSICHT ÜBER DIE WICHTIGSTEN ORTSBEZEICHNUNGEN IN ROTHRIST.....	1
ABBILDUNG 2:	KAPAZITÄTSENGPÄSSE NATIONALSTRASSEN 2020	2
ABBILDUNG 3:	AUSSCHNITT RAUMKONZEPT AARGAU, RICHTPLANTEXT 2011.....	3
ABBILDUNG 4:	KANTONALER RICHTPLAN AARGAU, 2011	4
ABBILDUNG 5:	SCHIENENNETZ KAPAZITÄT 2007	5
ABBILDUNG 6:	ÖV-GÜTEKLASSEN 2020 / 2025	5
ABBILDUNG 7:	MASSNAHMEN AGGLOMERATIONSPROGRAMM AARELAND.....	5
ABBILDUNG 8:	NEUE LINIENFÜHRUNG KANTONALE RADROUTE R510	6
ABBILDUNG 9:	VERKEHRSMANAGEMENT-STRATEGIE TEILKONZEPT ROTHRIST [7]	8
ABBILDUNG 10:	MASSNAHMENSTANDORTE VM WIGGERTAL TEILKONZEPT ROTHRIST [7]	9
ABBILDUNG 11:	SIEDLUNGSKONZEPT REK	10
ABBILDUNG 12:	VERKEHRSKONZEPT REK.....	11
ABBILDUNG 13:	ENTWICKLUNGSMODUL "KOORDINIERTER RAUMENTWICKLUNG" AARGAULUZERN.....	12
ABBILDUNG 14:	AUSSCHNITT AUS DER MASSNAHMENKARTE DES VELOKONZEPTS REGION ZOFINGEN	13
ABBILDUNG 15:	ALTERNATIVE VELOROUTE IM BEREICH DES AUTOBAHNANSCHLUSSES	14
ABBILDUNG 16:	BAUZONENPLAN (AGIS, STAND DEZ. 2013)	18
ABBILDUNG 17:	EINGEZONTE UND NICHT ÜBERBAUTE FLÄCHEN (AGIS, STAND DEZ. 2013)	19
ABBILDUNG 18:	AUSZUG AUS DEM KANTONS- UND NATIONALSTRASSENNETZ (AGIS).....	20
ABBILDUNG 19:	MOTORISIERUNGSGRAD (FZ/1'000 E) SEP. 2013	21
ABBILDUNG 20:	DTV UND LASTWAGENANTEIL AUF DEN NATIONAL-, KANTONS- UND GEMEINDESTRASSEN....	21
ABBILDUNG 21:	AUSSCHNITT AUS DER KARTE MIT LÄRMBETROFFENEN GEBÄUDEN IN ROTHRIST	22
ABBILDUNG 22:	AUSZUG AUS DEM KANTONALEN UND NATIONALEN RADROUTENNETZ (QUELLE: AGIS)	23
ABBILDUNG 23:	AUSSCHNITT AUS DEM VELOROUTENNETZ DES VELOKONZEPTS REGION ZOFINGEN.....	23
ABBILDUNG 24:	HANDLUNGSBEDARF BEI DEN VELOABSTELLPLÄTZEN	24
ABBILDUNG 25:	DAS NETZ DER BUS- UND BAHNLINIEN IN DER REGION ZOFINGEN 2012 / 2013.....	25
ABBILDUNG 26:	ÖV GÜTEKLASSE GEMÄSS ARE, MIT ERGÄNZUNGEN).....	26
ABBILDUNG 27:	VERKEHRSMITTELWAHL DER ZU- UND WEGPENDLER VON ROTHRIST (STAND 2000 [21]).....	27
ABBILDUNG 28:	GRÖSSERE ÖFFENTLICHE UND PRIVATE PARKIERUNGSANLAGEN (STAND 2012).....	28

Tabellenverzeichnis

TABELLE 1:	STAND DER ERSCHLIESSUNG 2013.....	4
TABELLE 2:	PROBLEME UND MASSNAHMEN DES REGIONALEN VELOKONZEPTES	14
TABELLE 3:	ÜBERSICHT ÜBER DIE ÜBERBAUTEN UND NICHT ÜBERBAUTEN BAUZONEN (STAND JUNI 2014)	19
TABELLE 4:	VERKEHRSMITTELWAHL DER ZU- UND WEGPENDLER VON ROTHRIST (STAND 2000 [21]).....	27
TABELLE 5:	MASSNAHMENÜBERSICHT MIT ZEITLICHER PRIORISIERUNG	61

Anhang

1. GENEHMIGUNGSTEILE KANTON
2. GLOSSAR
3. GRUNDLAGENBERICHTE
4. UNFALLKARTEN 2000 - 2009
5. HINWEISE FÜR BNO-REVISION
6. TEILPLAN INDIVIDUALVERKEHR
7. TEILPLAN VELOVERKEHR
8. TEILPLAN FUSSGÄNGERVERKEHR
9. TEILPLAN ÖFFENTLICHER VERKEHR UND KOMBINIERTER MOBILITÄT
10. MASSNAHMENPLAN

1. EINLEITUNG

Ein Kommunalplan Verkehr (KGV) enthält den aktuellen Zustand sowie die räumlichen Veränderungen, welche einen Einfluss auf die Mobilität einer Gemeinde haben und stimmt so Siedlung und Verkehr ideal aufeinander ab. Dazu gehört neben dem MIV auch der ÖV, der LV, der ruhende Verkehr und Weitere. Im KGV werden Erkenntnisse aus bestehenden Berichten (national, kantonal, regional und kommunal) zusammengetragen, bestehende Probleme und wünschenswerte Entwicklungsrichtungen der Bevölkerung erfasst und schlussendlich ein behördenverbindlicher Massnahmenplan erstellt. In diesem Plan werden die notwendigen Schritte zur Behebung von Verkehrsproblemen, aber auch von Schritten hin zu einer nachhaltigeren Mobilität festgehalten. Um die Ergebnisse der umgesetzten Massnahmen beurteilen zu können, werden auch die notwendigen Schritte zur Überprüfung und Evaluierung der Verbesserungen aufgelistet.

Rothrist ist eine Gemeinde im Agglomerationsprogramm AareLand. 2011 wurde eine letzte Teiländerung der Zonenplanung vorgenommen. Auf Grund von Gesetzesanpassungen ist Rothrist dazu verpflichtet, innerhalb der nächsten 10 Jahre eine Gesamtrevision der BNO vorzunehmen.

Die Herausforderungen bestehen in der Verkehrszunahme infolge der geplanten Verdichtungen und Neuüberbauungen entlang der Hauptachsen, den bestehenden Engpässen beim Autobahnanschluss bis Kreisel Ibis und den bevorstehenden Engpässen im Bereich Bernstrasse - Rössliweg im Zuge der zweiten Etappe der Wiggertalstrasse. Auch in den Gebieten Parkraumbewirtschaftung, Sicherheit und Förderung des öffentlichen- und des Langsamverkehrs sind Defizite vorhanden.

Die fachliche Erarbeitung des KGV wurde von der vom Gemeinderat bestellten 7-köpfigen Kommission, der Verkehrsplanung des BVU und durch das Büro Ballmer + Partner AG begleitet.

Zur besseren Übersicht über die Gemeinde ist nachfolgend eine Karte mit den wichtigsten Bezeichnungen der Lokalitäten dargestellt.

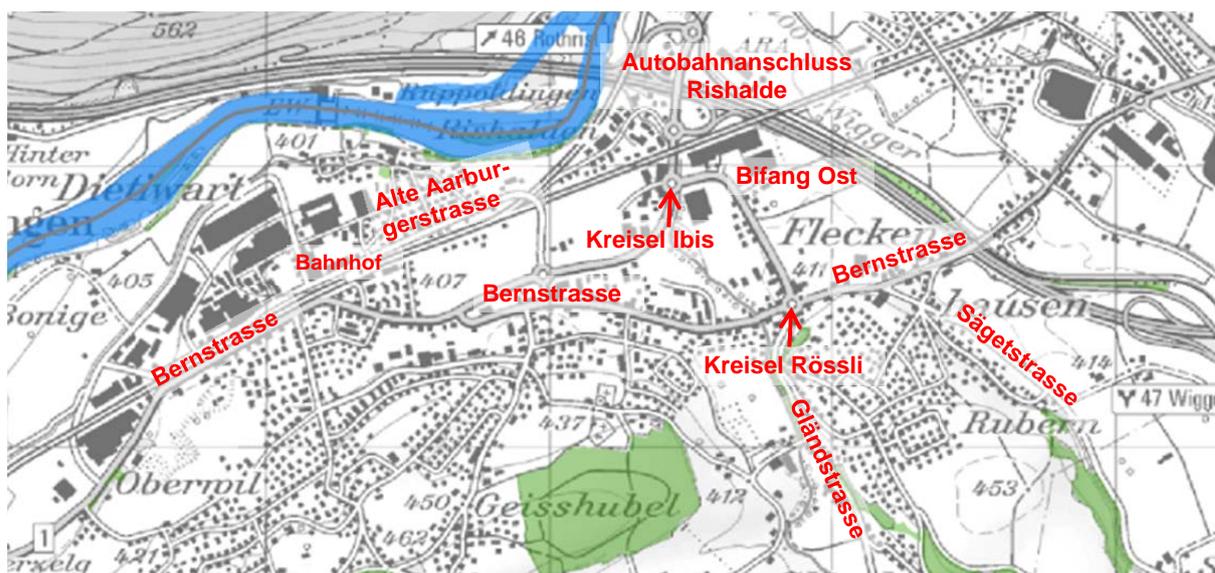


Abbildung 1: Übersicht über die wichtigsten Ortsbezeichnungen in Rothrist

2. ÜBERGEORDNETE ZIELE / RANDBEDINGUNGEN

In diesem Kapitel werden die für Rothrist relevanten Daten aus nationalen, kantonalen und regionalen Studien zusammengefasst.

2.1 ZUKUNFT DER NATIONALEN INFRASTRUKTURNETZE IN DER SCHWEIZ 2010

Im Bericht des UVEK [1] sind auf dem Autobahnnetz für 2020 die Strecke der A1 zwischen den Verzweigungen Luterbach und Wiggertal als Engpass Stufe 2 definiert.

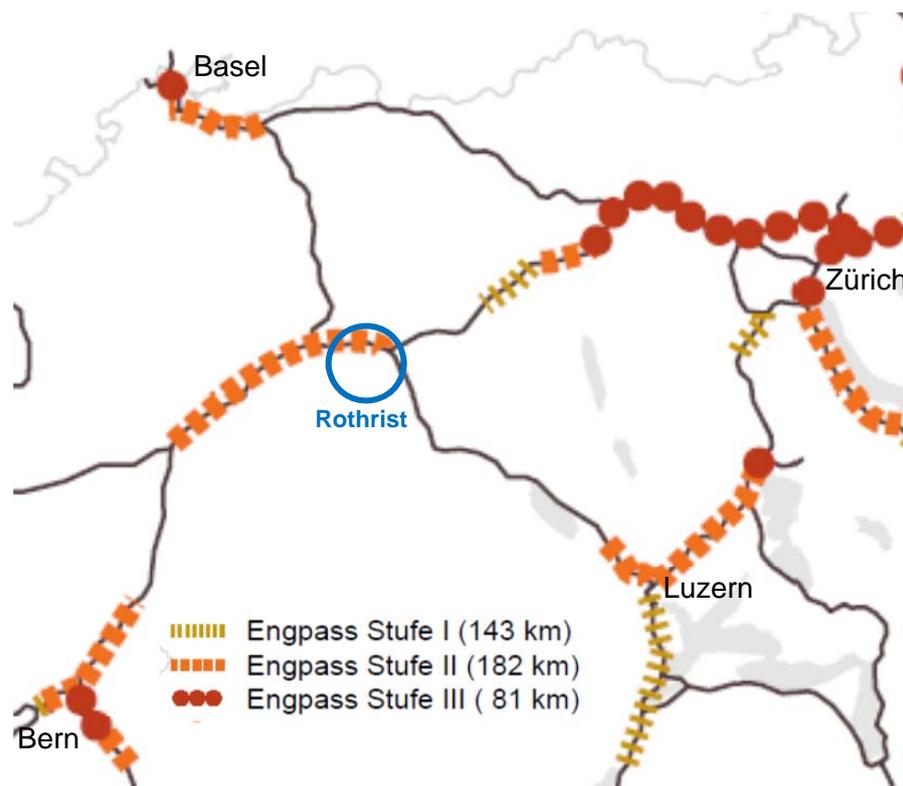


Abbildung 2: Kapazitätsengpässe Nationalstrassen 2020

Im Bereich von Rothrist sind keine Engpässe auf der Schiene für das Jahr 2030 prognostiziert (Strecke Basel - Olten mit Olten sind als Kapazitätsengpässe deklariert).

2.2 KANTONALER RICHTPLAN 2011

2.2.1 Raumkonzept

Rothrist ist eine Agglomerationsgemeinde nach Definition des Bundes und gehört zum Agglomerationsprogramm AareLand.

Gemäss der Raumkonzeptkarte aus dem Richtplan 2011 des Kantons Aargau [2] wird ausgewiesen, dass Rothrist im urbanen Entwicklungsraum, Kerngebiet Agglomerationen liegt und ein wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt ESP von kantonalen Bedeutung ist.

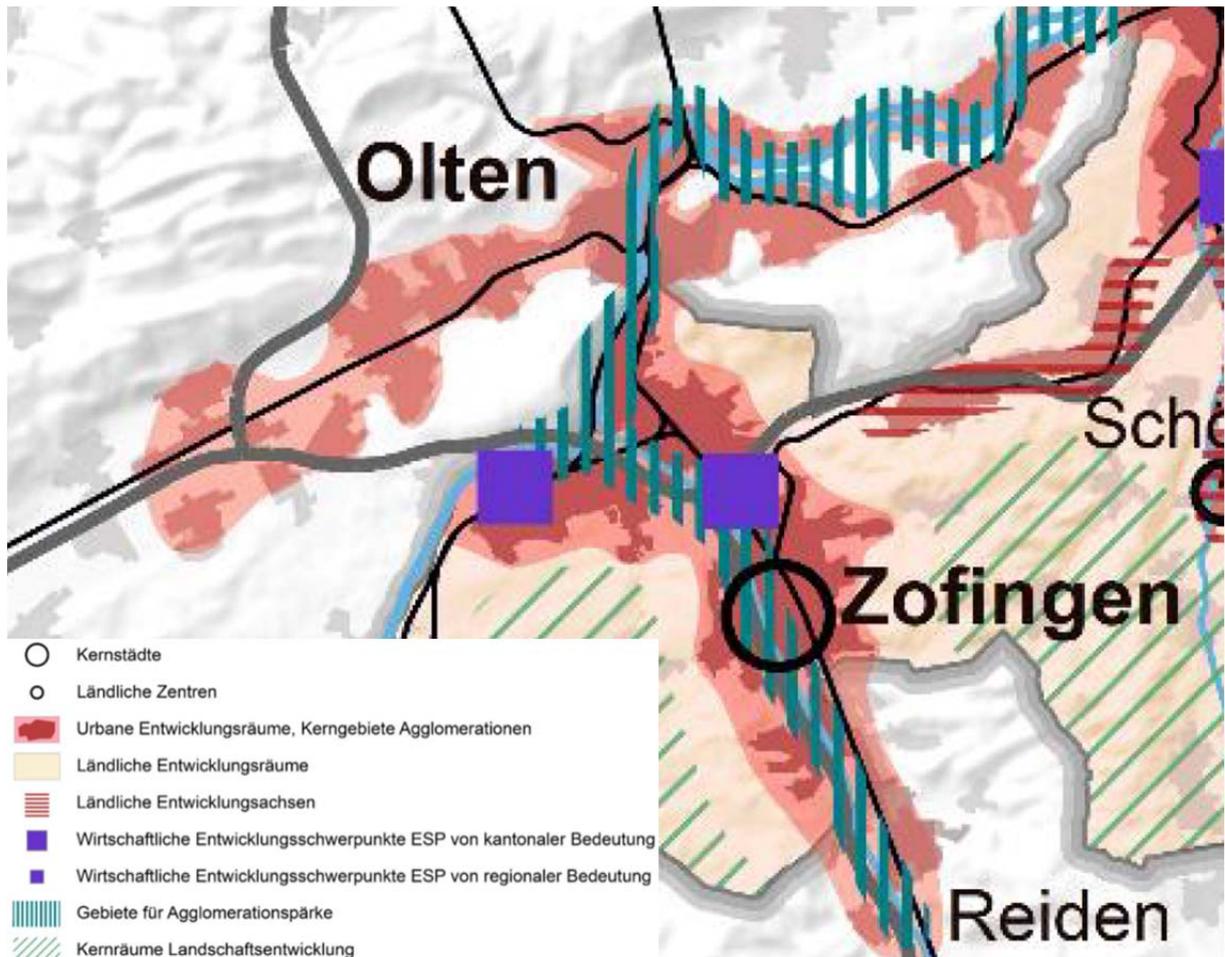


Abbildung 3: Ausschnitt Raumkonzept Aargau, Richtplantext 2011

2.2.2 Richtplan

Im Richtplan [2] sind folgende Anlagen im Raum Rothrist erwähnt (Abbildung 4):

- Autobahnausbau auf 6 Spuren (Festsetzung)
- bestehende Anlage des kombinierten Verkehrs Dietiwart (Festsetzung)
- Standort für Nutzung mit hohem Personenverkehr: Bifang Ost mit max. 45'000 m² Fachmärkten (Festsetzung)
- Gebiet für Verkehrsmanagement
- Wiggertalstrasse Abschnitt Nord (Zwischenergebnis)

Für die Wiggertalstrasse Teil Nord sind 2 verschiedene Varianten ersichtlich. Der in Projektierung begriffene Teil wird durch die rote ausgezogene Linie dargestellt. Die rote, gepunktete Linie markiert den Bereich der Trasseefreihaltung (Vororientierung). Dieser Bereich von kantonaler Bedeutung soll für eine spätere Ergänzung des Kantonsstrassennetzes zur Verfügung stehen. Die gestrichelte Linie markiert die Zwischenergebnisse gemäss Richtplantext.

Wenn der Teil zwischen der Bernstrasse am östlichen Ende der Gemeinde und der Neuen Aarburgerstrasse gebaut wird, kann das Gebiet Bifang Ost mit dieser Strasse erschlossen werden. Zusätzlich kann zum einen ein besserer Anschluss des bereits bestehenden Teils der Wiggertalstrasse an den Autobahnanschluss hergestellt werden, auf der anderen Seite kann zwischen dem „Scharfen Ecken“ und der Kreuzung Bernstrasse / Neue Aarburgerstrasse das Zentrum beruhigt werden.

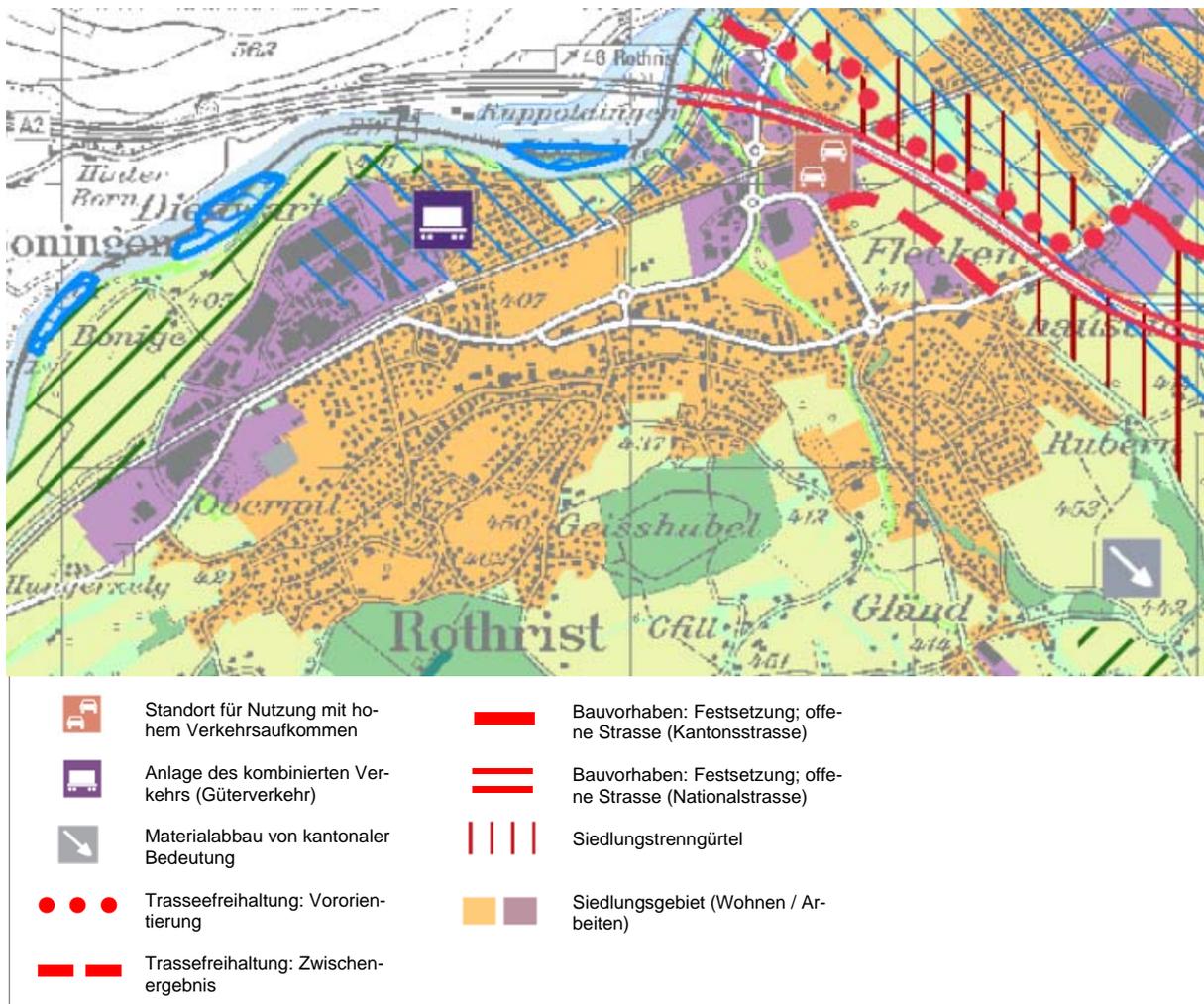


Abbildung 4: Kantonaler Richtplan Aargau, 2011

2.3 STAND DER ERSCHLIESSUNG 2013

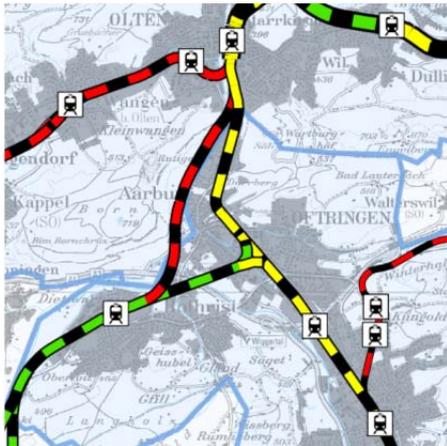
Im Bericht der ARE [3] ist ausgewiesen, dass vom 334 ha messenden Bauland noch 23 ha (11%) für Wohnen, 9 ha (11%) für Industrie und 2 ha (8%) für öffentliche Bauten zur Verfügung stehen. Gemessen an der Gesamtfläche der nicht überbauten Bauzonen liegt Rothrist mit rund 34 ha auf Platz 12 der aargauischen Gemeinden. In der folgenden Tabelle sind die Werte im Detail ersichtlich.

Bauzonen Total						Bauzonen überbaut						Bauzonen nicht überbaut					
W	I	O	G	Total		W	I	O	G	Total		W	I	O	G	Total	
ha	ha	ha	ha	ha	%	ha	ha	ha	ha	ha	%	ha	ha	ha	ha	ha	%
218.0	80.1	26.1	10.1	334.3	100	195.0	70.9	23.9	10.1	299.9	90	23.0	9.2	2.2	0	34.4	10

W Wohnzonen
 I Industrie- und Gewerbebezonen
 O Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
 G Grünzonen

Tabelle 1: Stand der Erschliessung 2013

2.4 AGGLOMERATIONSPROGRAMM AARELAND 2007



Im Agglomerationsprogramm [4] wird beim Schienenverkehr die Strecke Olten - Rothrist als Doppelspurstrecke mit Kapazitätsengpässen und die Strecke Olten - Zofingen als Doppelspur ohne Kapazitätsreserven ausgewiesen.

Abbildung 5: Schienennetz Kapazität

Die Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs für 2020/2025 ist in der folgenden Abbildung ersichtlich. Vor allem entlang der Bernstrasse ist die Erschliessung in der Kategorie C. Gegen Westen wird jedoch höchstens noch Kategorie D erreicht. In den Wohngebieten Geisshubel und Gländ sowie im westlichsten Teil der Industrie und im Gebiet Bifang Ost ist die Erschliessung ungenügend.

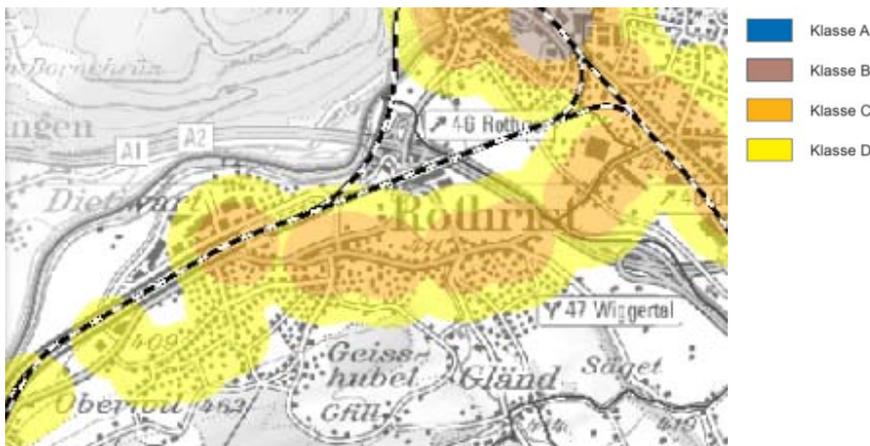


Abbildung 6: ÖV-Güteklassen 2020 / 2025

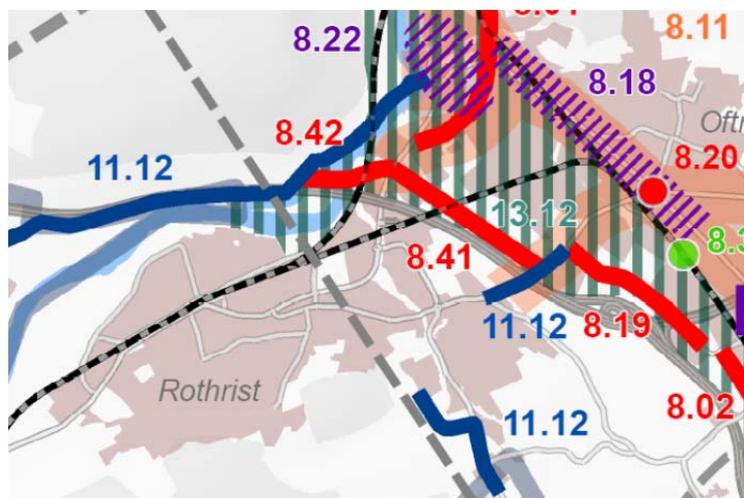


Abbildung 7: Massnahmen Agglomerationsprogramm AareLand

Folgende Vorhaben sind im Agglomerationsprogramm enthalten:

Verkehrsmanagement ÖV und MIV (nur im Grenzbereich zu Oftringen / Aarburg im Plan eingezeichnet) (Pt. 8.11; A-Liste mit Bundesbeitrag). Für den öffentlichen Verkehr beinhaltet es unter anderem eine Bevorzugung beim Bahnhof und beim Kreisell Rössli.

Das Projekt wurde in der Zwischenzeit gestartet.

- Ergänzung der kantonalen

Radrouten auf der K235 im Bereich der Autobahnquerung und im Bereich Gländ / K308 (Pt. 11.12; A-Liste mit Bundesbeitrag). Ein Projekt für eine regionale Veloroutenplanung wurde in der Zwischenzeit gestartet.

- Fortsetzung Wiggertalstrasse zwischen Bernstrasse und Rishalde (im Agglomerationsprogramm nur Linienführung östlich der Autobahn eingezeichnet [im Gegensatz zum Richtplan Entwurf 2010] (Pt. 8.41; C-Liste ohne Bundesbeitrag).
- Regionales Gesamtkonzept Parkierung (Pt. 9.11; A-Liste ohne Bundesbeitrag). Ein Projekt für eine regionale Parkraumplanung wurde in der Zwischenzeit gestartet.
- Agglomerationspark Aufwertung Flussraum (Wigger -) Aare (Pt. 13.12; A-Liste mit Bundesbeitrag).
- Fuss- und Radwegnetz für eine umweltschonende Erschliessung des Agglomerationsparks (Pt. 8.14; A-Liste keine Aussage zu Bundesbeitrag).

Bei der Bahn sind Alarmwertüberschreitungen entlang der Strecke Oftringen - Bahnhof Rothrist und Immissionsgrenzwertüberschreitungen entlang der Strecke Olten - Murgenthal festgestellt worden.

Beim Strassenverkehr sind auf der Bernstrasse (K235 und K101 bis Garage Schaffhauser AG) Alarmwertüberschreitungen bei 5 - 9 Häusern pro Kilometer festgehalten.

2.5 AGGLOMERATIONSPROGRAMM AARELAND 2. GENERATION 2012

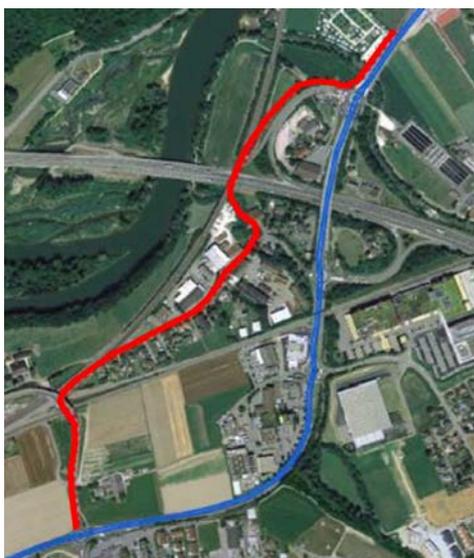


Abbildung 8: Neue Linienführung Kantonale Radroute R510

Ergänzend zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation ist in der neuen Auflage [5] eine neue Linienführung der Kantonalen Radroute R510 ersichtlich. Bereits im Agglomerationsprogramm der 1. Generation wurde der Handlungsbedarf festgestellt, im aktuellen Bericht wurde die Umfahrung konkretisiert.

In Abbildung 8 ist in Rot die neue Routenführung aufgezeigt. Mit dieser Verlegung kann die unattraktive und gefährliche Strecke in der Umgebung des Autobahnanschlusses Rothrist umfahren werden.

Ebenso wird im Agglomerationsprogramm auf das Velokonzept der Region Zofingen hingewiesen, in welchem diverse kleinere Massnahmen festgehalten sind, welche Schwachpunkte im lokalen und regionalen Veloroutennetz beheben sollen. Von einigen von diesen Massnahmen profitiert auch die Gemeinde Rothrist. Diese sind im Kapitel 0 auf der Seite 12 aufgeführt.

2.6 MEHRJAHRESPROGRAMM ÖFFENTLICHER VERKEHR 2013

Heute wird Rothrist auf der Schiene durch den Regionalzug Olten - Langenthal im Stundentakt - mit Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten) erschlossen. Für die Zukunft sind gemäss Bericht der AVK [6] die folgenden Massnahmen geplant:

- Durchgehender Halbstundentakt Langenthal - Olten (mittelfristig)
- Neue Regionallinie Zofingen - Rothrist - Langenthal (langfristig)

2.7 VERKEHRSMANAGEMENT WIGGERTAL

Das Konzept Verkehrsmanagement Wiggertal [7] wurde in Teilkonzepte unterteilt. Für das Teilkonzept Rothrist ist folgendes festzuhalten:

Problemanalyse

- Staubildung auf Grund der Leistungsengpässe bei den Autobahnanschlüssen
- Staubildung im Siedlungsgebiet auf Grund des Leistungsengpasses beim Rösslikreisel
- Ausweichverkehr durch das Dorfzentrum
- Schleichverkehr über die Sägetstrasse mit (zu) hohen Geschwindigkeiten
- Verlustzeiten für den Bus beim Ausfahren vom Bahnhof auf die Bernstrasse (K101)
- Mehrverkehr durch neue Nutzungen im Industriegebiet

Übergeordnete Ziele an den Betrieb des Hochleistungsstrassennetzes

- Gewährleisten des Betriebs auf dem Nationalstrassennetz
- Verhindern von Störungen auf dem Hochleistungsstrassennetz durch das untergeordnete Netz
- Kein Rückstau auf die Autobahn zurück (Verkehrssicherheit)

Spezifische Zielsetzungen Teilkonzept Rothrist

- Kanalisierung des Verkehrs auf die Wiggertalstrasse Abschnitt Nord
- Sichern der Entlastungswirkung im Ortszentrum von Rothrist
- Verbessern der Situation für den Bus
- Verbessern der Verkehrssicherheit

Strategie

Die nachfolgende Abbildung aus dem Konzept Verkehrsmanagement Wiggertal zeigt die wichtigsten strategischen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Gebiet Rothrist.

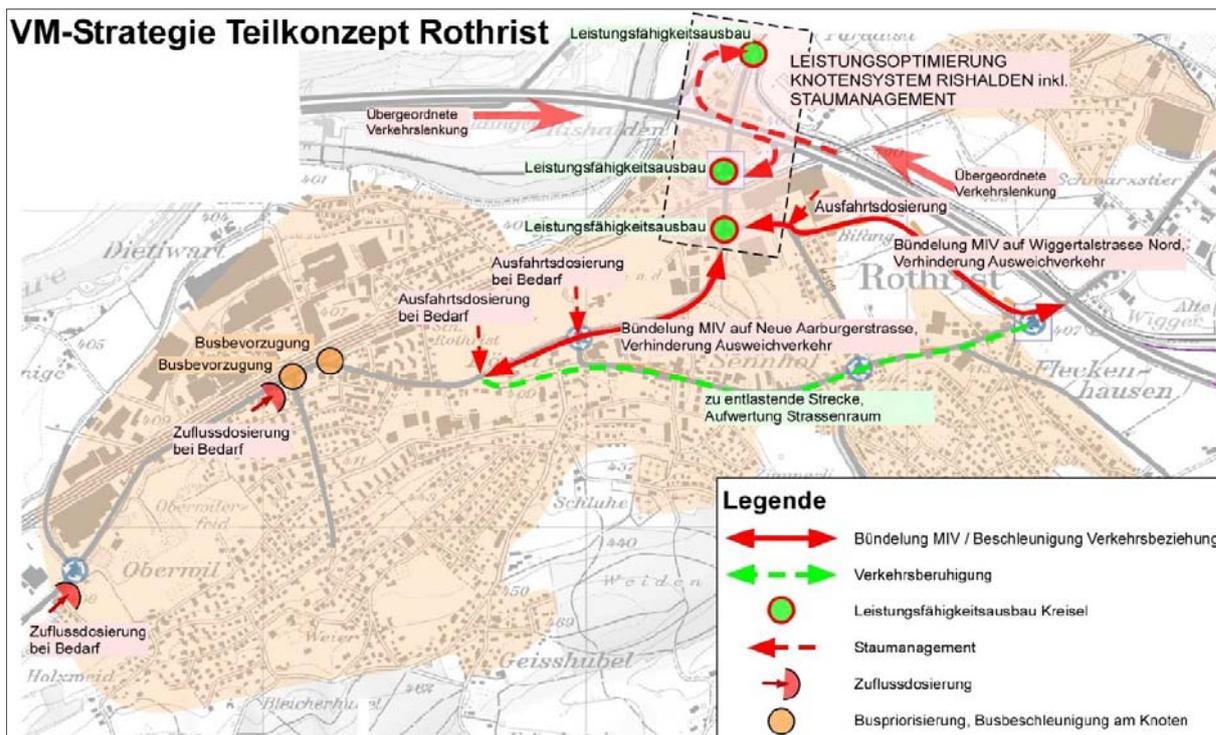


Abbildung 9: Verkehrsmanagement-Strategie Teilkonzept Rothrist [7]

Massnahmen

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Bereiche, wo Massnahmen im Rahmen des Verkehrsmanagements Wiggertal geplant sind. Die Massnahmen sind in untenstehender Tabelle aufgelistet.

- 2.1 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bernstrasse (K235) und Rössliweg (K309)
- 2.2 Ausfahrtdosierung für künftige Nutzung
- 2.3 Ausfahrtshilfe ÖV Bahnhofstrasse
- 2.4 Netzüberlastungsschutz Einfallachse Bernstrasse
- 2.5 Feindosierung 2. Stufe beim Knoten Bernstrasse/Galliweg
- 2.6 Busschleuse am Rösslikreisel
- 2.7 Ausfahrtdosierungen Hubacher und Breiten
- 2.8 Neuer Kreisel Bernstrasse (K235) / Wiggertalstrasse Abschnitt Nord
- 2.9 Wegweisungskonzept, Zielführung via Wiggertalstrasse
- 2.10 Vortrittsverhältnisse ändern am Knoten Sägetstrasse / Aeschwuhweg
- 2.11 langer Bypass vor dem Kreisel Ibis
- 2.12 Aufwertung Strassenraum Rössliweg, Priorisierung "Umfahrung"
- 2.13 Kreisel Bernstrasse / Sägetstrasse
- 2.14 Kreisel Breite

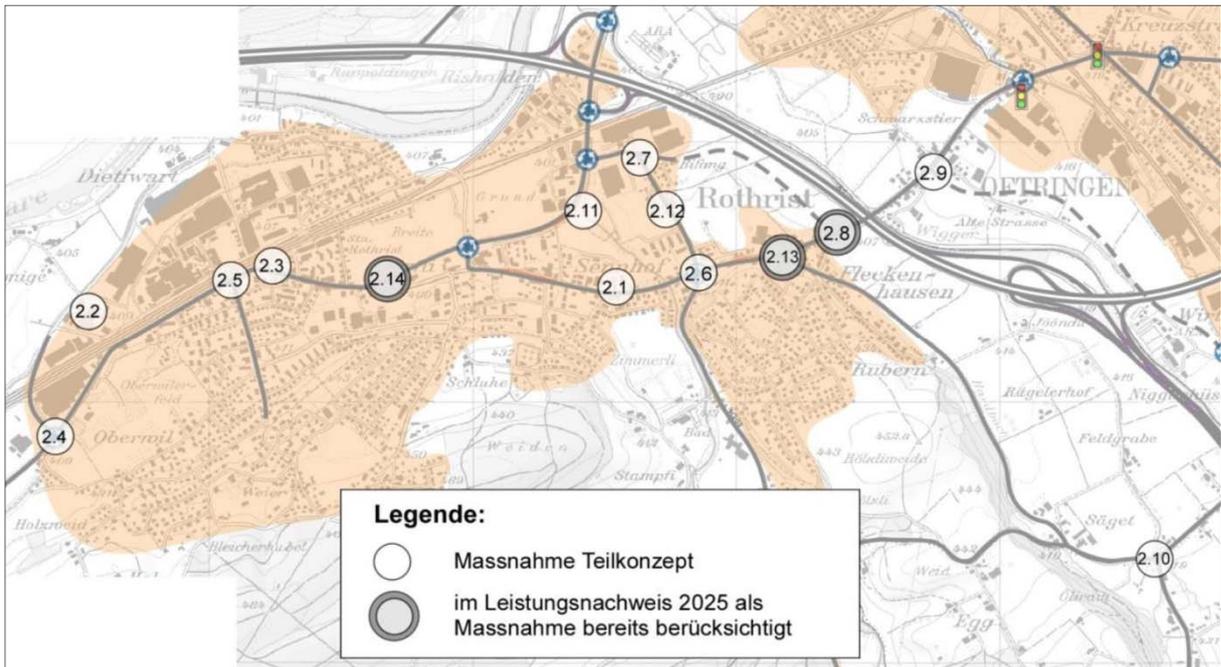


Abbildung 10: Massnahmenstandorte VM Wiggertal Teilkonzept Rothrist [7]

2.8 REGIONALES ENTWICKLUNGSKONZEPT (REK) WIGGERTAL 2004

Im REK [8] wurden Leitsätze zur Siedlungsentwicklung, zum Verkehr, zur Landschaft und zur Umwelt formuliert. Auf Grund der Analyse von Raum (Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen sowie Bauzonengrösse) und Verkehr (Entwicklung des ÖV und des MIV) wurde ein regionales Entwicklungskonzept erarbeitet. Für die Gemeinde Rothrist sind die folgenden Entwicklungen geplant:

Zentrumsgebiet (Zwischen Sennhof und Breiten)

- Regionale Entwicklungsachse entlang der K235 und K101 (zwischen der A1 und dem Bahnhof Rothrist)
- Vorranggebiete innere Verdichtung mit Misch- und Wohnnutzung entlang der K235 und K101 (zwischen der A1 und dem Oberwilerfeld)
- Regionaler Entwicklungskorridor für Arbeitsgebiete (Industriezone nördlich und südlich der Bahnlinie)
- Regionaler Entwicklungspol (im Bifang)

Verkehr

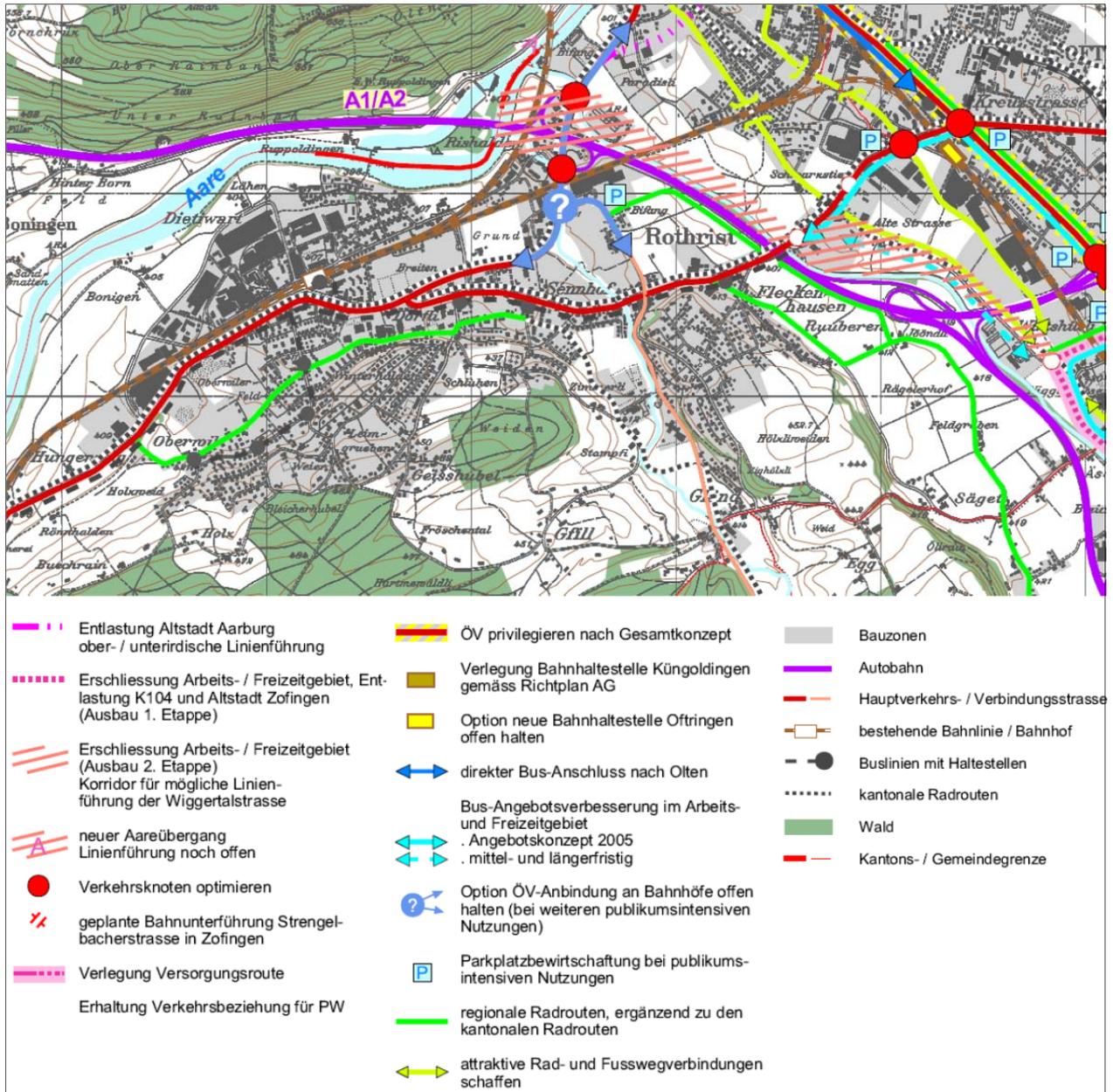


Abbildung 12: Verkehrskonzept REK

2.9 SIEDLUNGS- UND VERKEHRSKONZEPT UNTERES WIGGERTAL 2010

Im Bericht Siedlungs- und Verkehrskonzept unteres Wiggertal [9] werden folgende Massnahmen (welche Rothrist direkt betreffen) postuliert:

- neue ÖV-Erschliessung des Industriegebietes Dietiwart und des Gebietes Bifang.
- Verdichtung der Siedlung entlang der Bernstrasse und im Gebiet Breiten.
- Im 1. Schritt des Verkehrsmanagements soll die Achse Zofingen - Aarburg berücksichtigt werden

2.10 KOORDINIERTE RAUMENTWICKLUNG ZOFINGENREGIO AARGAU LUZERN 2010

Gemäss dem Bericht koordinierte Raumentwicklung [10] von zofingenregio und AargauLuzern haben die Gemeinden zwischen Aarburg und Dagmersellen ihre Raumplanung aufeinander abgestimmt. Sie entsprechen den kantonalen Vorgaben der Raumentwicklung und des Richtplanes. Die für Rothrist interessanten Massnahmenprioritäten sind:

Priorität 1

- Verkaufsflächen nur soweit die Infrastruktur genügt
- kantonsübergreifendes Verkehrsmanagement
- Ausbau Strassennetz, Wiggertalstrasse 1 bis 3. Etappe und Option eines Autobahnanschlusses für die Wiggertalstrasse
- Mobilitätsberatung

Priorität 2

- Option verlängerte Wiggertalstrasse nach Reiden
- Regionales Parkraumkonzept



Abbildung 13: Entwicklungsmodul "Koordinierte Raumentwicklung" AargauLuzern

2.11 WIGGERTALSTRASSE TEIL NORD

Im folgenden Ausschnitt aus dem Richtplan 2011 [2] sind die verschiedenen Abschnitte der Wiggertalstrasse ersichtlich. Der in Projektierung begriffene Teil wird durch die rote ausgezogene Linie dargestellt. Die rote, gepunktete Linie markiert den Bereich der Trasseerhaltung. Dieser Bereich von kantonalen Bedeutung soll für eine spätere Ergänzung des Kantonsstrassennetzes zur Verfügung stehen. Die gestrichelte Linie markiert die Zwischenergebnisse gemäss Richtplantext. Falls die Wiggertalstrasse Teil Nord realisiert wird, wird entweder die Variante auf der Seite Rothrist oder Aarburg realisiert, jedoch sicher nicht beide.

Wenn der Teil zwischen der Bernstrasse am östlichen Ende der Gemeinde und der Neuen Aarburgerstrasse gebaut wird, kann das Gebiet Bifang Ost mit dieser Strasse erschlossen werden. Zusätzlich kann zum einen ein besserer Anschluss des bereits bestehenden Teils der Wiggertalstrasse an den Autobahnanschluss hergestellt werden, auf der anderen Seite kann zwischen dem „Scharfen Ecken“ und der Kreuzung Bernstrasse / Neue Aarburgerstrasse das Zentrum beruhigt werden.

2.12 REGIONALES VELOKONZEPT 2012

Im Velokonzept für die Region Zofingen [11] werden wichtige Mängel aufgedeckt sowie Verbesserungsvorschläge formuliert. Rothrist ist mit der Region nur mit ungenügenden Routen verbunden. Die Abbildung 14 zeigt den Ausschnitt Rothrist aus der Massnahmenkarte. Die Probleme sowie die Massnahmen, mit denen der Zustand des jetzigen Radroutennetzes verbessert werden kann, sind hier räumlich festgehalten.

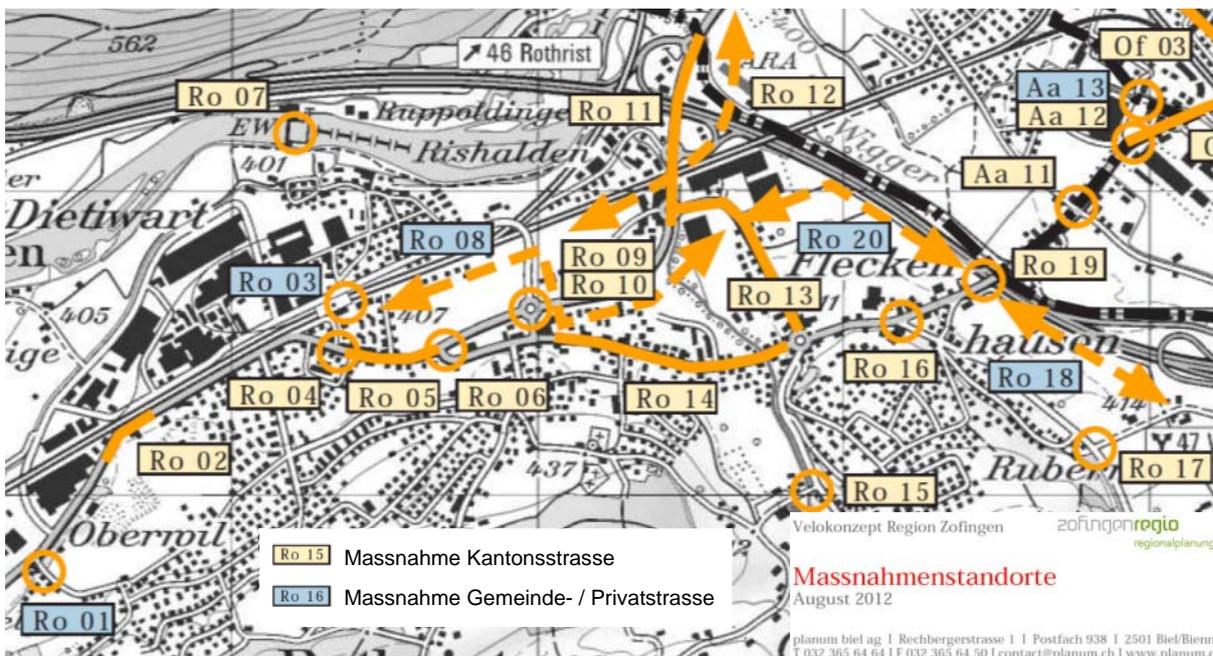


Abbildung 14: Ausschnitt aus der Massnahmenkarte des Velokonzepts Region Zofingen

In der folgenden Tabelle sind die wichtigsten Punkte aus der Massnahmenkarte erläutert.

Nr.	Ort / Strecke	Problembeschrieb / Erläuterungen	Massnahmenvorschlag
Ro 05 Ro 14	Bernstrasse	Die hohe Belastung der Strasse durch den MIV führt zu Sicherheitsdefiziten für den Fuss- und Veloverkehr, besonders beim Queren und Abbiegen.	Beim Betriebs- und Gestaltungskonzept muss auf die Belange des Fahrrad- und Fussverkehrs Rücksicht genommen werden. Im Bereich von Ro 9 sollte der DTV reduziert werden, wenn die Wiggertalstrasse Teil Nord hilft, das Zentrum zu entlasten.
Ro 07	Kraftwerk Ruppoldingen	Auf dem Aarewehr herrscht Fahrverbot, da die Sicherheitsanforderungen nicht erfüllt sind. Dies verhindert für Velofahrer den Zugang zu den nationalen Velorouten 5 und 8. Eine Anfrage bezüglich Geländererhöhung wurde an die Kraftwerksbetreiber gerichtet.	Die Route soll an die Sicherheitsanforderungen (z. B. Geländerhöhe auf Wehr, etc.) angepasst werden, so dass sie für den Veloverkehr durchgängig bis zu den nationalen Velorouten befahrbar ist.

Nr.	Ort / Strecke	Problembeschrieb / Erläuterungen	Massnahmenvorschlag
Ro 11 Ro 12	Neue Aarburgerstrasse, Bereich Autobahnanschluss	Die Neue Aarburgerstrasse ist in diesem Bereich als kantonale Veloroute ausgewiesen. Mit einem DTV von 20'000 Fahrten ist die Strecke jedoch hoch belastet und für Velofahrer mit den vielen Abbiegespuren und ohne Radstreifen sehr gefährlich.	Kurzfristig sollen die Fahrradfahrer durch das Erstellen von Velostreifen besser geführt und geschützt werden. Mittel- bis langfristig soll eine Alternativroute das Queren der Autobahn sicherer machen.
Ro 18	Sägetstrasse	Das Befahren der Sägetstrasse sowie das Queren und das Abbiegen sind mit grossen Risiken für den Veloverkehr verbunden. Auf der Sägetstrasse sind viele Autos mit hohen Geschwindigkeiten unterwegs.	Eine alternative Route soll entlang der Autobahn, abseits der stark befahrenen Sägetstrasse, geplant und erstellt werden.

Tabelle 2: Probleme und Massnahmen des regionalen Velokzeptes

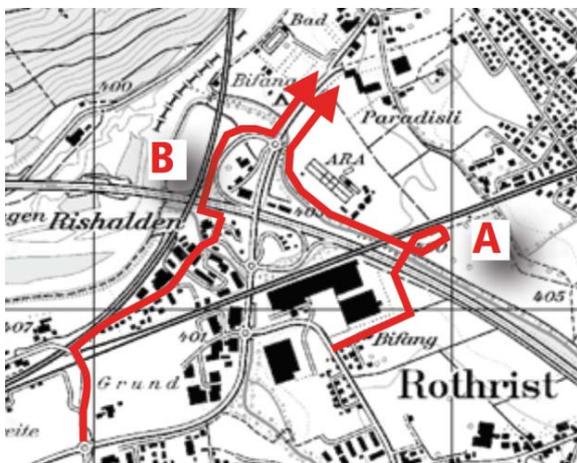


Abbildung 15: alternative Veloroute im Bereich des Autobahnanschlusses

Im Velokzept wird für den Abschnitt der kantonalen Veloroute im Bereich des Autobahnanschlusses ein "besonders dringender Handlungsbedarf" festgestellt. Die Strecke wird als äusserst gefährlich eingestuft und sofortige Verbesserungen auf der heutigen Strasse sind notwendig sowie mittelfristig eine neue Verbindung. Im Velokzept werden anders als im Agglomerationsprogramm zwei Varianten vorgeschlagen. Die Variante B (Abbildung 15) entspricht derjenigen aus dem Agglomerationsprogramm, die Variante A führt aus Richtung Aarburg zuerst in südöstlicher Richtung der Autobahn entlang um diese dann zu queren und auf den Rössliweg zu führen.

Das Velokzept Region Zofingen wurde nach der Vernehmlassung bei den Gemeinden weiter von zofingenregio bearbeitet und verabschiedet.

2.13 REGIONALES PARKRAUMKONZEPT

Das regionale Parkraumkonzept (2. Berichtsentwurf) [12] ist für das Agglomerationsprogramm ein wichtiger Baustein. Im Konzept werden die Gemeinden Aarburg, Brittnau, Oftringen, Rothrist, Strengelbach und Zofingen als eine Region betrachtet und ein gemeindeübergreifendes Parkraumkonzept erstellt. Die Bedürfnisse und Probleme der Gemeinden werden eruiert und mit den nationalen und kantonalen Vorgaben abgeglichen. Das Ziel des Konzeptes ist, einheitliche Werkzeuge für die Parkraumplanung in der Region zu erarbeiten.

Zur Feststellung des Bedarfs der einzelnen Gemeinden bezüglich Parkraumplanung wurden Interviews mit den Gemeinden durchgeführt. Als wichtigstes Problem wurde von der Gemeinde Rothrist festgehalten, dass die Diskrepanz zwischen Gebühren benachbarter Parkierungsanlagen (Gemeinde / SBB) zu Spannungen führt. Die Lösung für dieses Problem könnte sein, dass die Parkierungsmöglichkeiten in der gesamten Gemeinde auf eine ähnliche Weise bewirtschaftet werden. So soll verhindert werden, dass die Parkplätze für Park + Ride am Bahnhof kostenpflichtig sind, jedoch in der unmittelbaren Umgebung gratis Parkplätze auf privatem Grund zur Verfügung stehen.

Die Anzahl Parkfelder für ein bestimmtes Gebiet gemäss Norm SN 640 281 lässt den Behörden etwas Spielraum bezüglich Bestimmung des Standorttyps. Zur Vereinfachung soll deshalb eine Standorttypenkarte erstellt werden.

Zur Förderung des öffentlichen und des Langsamverkehrs können Ersatzabgaben aus nicht realisierten Pflichtparkfeldern verwendet werden.

Zur Wahrung des Ortsbildes und um zu verhindern, dass überall parkiert wird, kann in einzelnen Gebieten ein Parkierungsverbot erstellt oder mehrere kleinere Parkplätze zusammengelegt werden.

Damit die Angebote Park + Ride sowie Park + Pool auch genutzt werden, sollen die Parkplätze möglichst komfortabel gestaltet werden und ein möglichst reibungsloses Umsteigen ermöglichen.

Um Staus auf den stark belasteten Hauptstrassen in und um Rothrist zu verhindern, soll bei grösseren Parkplätzen eine Ausfahrtdosierung während der Stosszeiten geprüft werden.

Damit die Autos freie Parkfelder in der Gemeinde besser finden, kann ein Parkleitsystem geprüft werden. So kann auch gewährleistet werden, dass freie Parkfelder auf direktem Weg gefunden werden.

Ein Entwurf des regionalen Parkraumkonzeptes wurde fertiggestellt. Weitere Inputs von zofingenregio sind in Bearbeitung.

2.14 VERKEHRSRICHTPLAN BASLER AG, 1993

Der Verkehrsrichtplan vom April 1993 von der Basler AG [13] ist immer noch genügend genau und kann grösstenteils in die Erarbeitung des KGV übernommen werden. In dieser Arbeit wurden die Strassen, der öffentliche Verkehr, die Fussgängerbeziehungen, die Beziehungen der leichten Zweiräder und die Parkraumplanung abgehandelt.

Einige der Grundsätze und Massnahmen (Ergänzungen genannt) konnten in der Zwischenzeit realisiert werden. Andere harren immer noch der Realisierung (Sicherheit auf der Hauptstrassen und in den Quartieren, Erschliessung von zusätzlichen Gebieten durch den ÖV, Beschränkung der Parkplatzerstellungspflicht und Bewirtschaftung der Parkfelder).

3. ANALYSE

3.1 WERTUNG DER KOMMISSION

An der Sitzung vom 19. Mai 2010 wurde eine Bestandsaufnahme in den Bereichen Siedlung und Verkehr intensiv diskutiert und eine Liste erstellt. Zusätzlich wurden Defizite festgelegt, welche in diesen Bericht Eingang finden sollen.

3.1.1 Motorisierter Verkehr

Positive Zustände und Entwicklungen

- Wiggertalstrasse Teil Nord Variante Rothrist in Abklärung
- rollende Planung / Realisierung bei Lärmschutzmassnahmen
- Industrieerschliessung: Zufahrt durch Wohnquartiere mit Tempo 30 beruhigt

Defizite

- Leistungsprobleme beim Autobahnanschluss Rothrist; fehlendes Verkehrsmanagement im Bereich Autobahnanschluss
- Kreisel IBIS beschränkt Kapazität
- Leistungsengpass EO, Perry Center
- Kreisel Rössli: unsicher und zu klein
- Einmündung Scharfer Ecken (Wartezeiten)
- fehlende FG-Streifen
- Bifang Schulhaus → Schulweg nicht sicher genug (Abklärungen erfolgen)
- Sägetstrasse (Geschwindigkeit, Lastwagenverkehr)

3.1.2 Langsamverkehr (Velo, Fussgänger)

Positive Zustände und Entwicklungen

- Gehweg K235 Nordseite (Seite Villa am Park) wurde kürzlich fertiggestellt
- Alte Aarburgerstrasse dank Tempo 30 für Fuss- und Radverkehr verbessert

Defizite

- Querungen Hauptstrasse K235 / K101
- Radführung auf Sägetstrasse gefährlich, deswegen Lösungsvorschlag: Führung in Zukunft entlang A1
- Querung der Sägetstrasse im Bereich Jöndli für Fussgänger unsicher
- Im Gländ (Geschwindigkeit)

3.1.3 Öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität

Positive Zustände und Entwicklungen

- Haltestelle Industriestrasse beim Kreisel Ferroflex ist realisiert

Defizite

- SBB Anschluss Richtung Zürich schlecht
- Ungenügende Attraktivität des Bahnhofs (Sicherheitsgefühl, Vandalismus)
- Bus Verlustzeiten Richtung Zofingen
- Bus am Sonntag kein Anschluss
- Bus Vorderwald – Rothrist – Aarburg (in der Zwischenzeit in Betrieb genommen)
- P+P bei A1 Anschluss ist zu knapp
- P+P Hubacher (zeitl. beschränkt, nicht bekannt)

3.1.4 Gestaltung Strassenraum, Verkehrsberuhigung Quartiere

Positive Zustände und Entwicklungen

- Gestaltung bei Lidl und auf der ganzen Länge Bernstrasse K235 (Einmündung Galliweg - Wiggerbrücke) sowie im Gebiet Breiten auf der K101 mit Betriebs- und Gestaltungskonzept geplant

Defizite

- Kreisel Rössli K235 / K309 / K308
- Verkehrsbelastung in den Quartieren
- Oberwilerweg / Breitestrasse / Bachweg (Velo, Geschwindigkeit) / Brunnhaldeweg (ÖV / Schülertransporte privat) durch übermässigen Verkehr belastet
- quartierfremder Verkehr (Hölzli / Gländ / etc.)
- Verkehrskonflikte in neuen Wohnquartieren vermeiden

3.1.5 Parkierung

Positive Zustände und Entwicklungen

- markierte Parkfelder auf Strassen und Plätzen
- Laternenparkieren bewirtschaftet
- Mangel an privaten Parkfeldern nur sehr lokal

Defizite

- Parkdruck durch P+R SBB und zeitl. Beschränkungen (bei Bahnhof, Meier + Hofer Bernstrasse 147)
- Keine einheitliche Gebührenregelung für öffentliche und private Parkplätze

3.1.6 Mobilitätsmanagement

Positive Zustände und Entwicklungen

- Mobilitätsfächer via RV zofingenregio ist in Vorbereitung
- 6 Flexikarten auf der Gemeindeverwaltung Rothrist vorhanden
- Mobilitätskonzept verlangt, z. B. Breite

Defizite

- Mobility-Standort wurde aufgegeben

Wie in Abbildung 17 [14] ersichtlich ist, werden im AGIS nicht überbaute Gebiete in der Wohnzone, der Wohn- und Gewerbezone, der Dorf- und Kernzone und der übrigen Gebiete unterschieden. Für weitere Informationen wurde die Abbildung 16 hinzugezogen.

Die grössten zusammenhängenden nicht überbauten Gebiete befinden sich in der Zone WG3, der Arbeitszone A1, sowie den Wohnzonen W2 und W3. Weitere kleinere nicht überbaute Gebiete liegen vor allem in der Wohnzone W2 sowie entlang der Hauptstrassen, vor allem im Umfeld des Kreisels Ibis.

Im nicht überbauten Gebiet in der Zone WG3 ist eine Überbauung mit Wohnen und einem Einkaufszentrum (Migros Breite)

Nicht überbaute Gebiete in den Zonen für öffentliche Bauten befinden sich vor allem in den Gebieten um den Kreisel Ibis.



Abbildung 17: Eingezonte und nicht überbaute Flächen (AGIS, Stand Dez. 2013)

Zone	überbaut (*)	baureif	Baureif in 5 Jahren	langfristige Reserven	Total nicht überbaut
Wohnzone W2	130.1	6.5	3.7		10.2
Wohnzone W3	22.1	1.3	2.0		3.3
Wohn- Gewerbezone WG3	17.5	1.5			1.5
Wohn- Gewerbezone WG4	23.3	7.9			7.9
Spezialzone Gländ	1.9				
Arbeitszone A1	23.0	3.0	1.7	4.1	8.8
Arbeitszone A2	47.9	0.4			0.4
Grünzone	9.9				
Zone für Kleinbauten KLB	0.2				
Zone öff. Bauten	23.9	2			2
Total	299.8	22.8	7.4	4.1	34.1

Tabelle 3: Übersicht über die überbauten und nicht überbauten Bauzonen (Stand Juni 2014)

Die Detailangaben der Gemeinde Rothrist zu den Bauzonen zeigen ebenfalls, dass in der Gemeinde Rothrist 34 ha nicht überbaute Bauzonen vorhanden sind. Dabei liegt der grösste Teil in den Wohn, Misch- und Gewerbebezonen. Weiter wird festgestellt, dass 30 von den 34 Hektaren baureif oder baureif in 5 Jahren sind. Die als langfristige Reserven ausgewiesenen Flächen sind viel kleiner. In grossen Teilen der nicht überbauten Bauzonen sind Überbauun-

ergänzt wird. Nordöstlich der Gemeinde, direkt an der K101 befindet sich der Autobahnanschluss Rothrist auf die A1 / A2. Dies ist der einzige Autobahnanschluss auf der Strecke, auf der die A1 und die A2 zusammen geführt werden.

3.4.2 Motorisierungsgrad

Laut Motorfahrzeugstatistik 2013 [16] hat Rothrist 5'119 zugelassenen Personenwagen (Stand Sept. 2013). Mit 623 PW pro 1'000 Einwohner weist die Gemeinde einen überdurchschnittlichen Motorisierungsgrad im Vergleich mit dem Bezirk (601 PW pro 1'000 Einwohner) und dem Kanton (579 PW pro 1'000 Einwohner) auf. Seit 2005 Jahren hat in der Gemeinde die absolute Zahl der Fahrzeuge von 4'320 PW um rund 800 PW zugenommen. Im 2005 wies die Gemeinde einen Motorisierungsgrad von 603 PW pro 1'000 Einwohner auf.

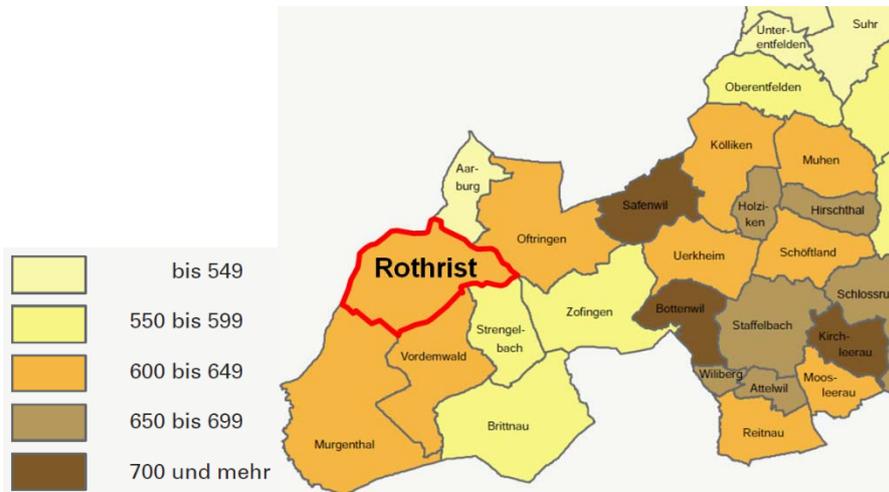


Abbildung 19: Motorisierungsgrad (Fz/1'000 E) Sep. 2013

3.4.3 Verkehrsbelastung

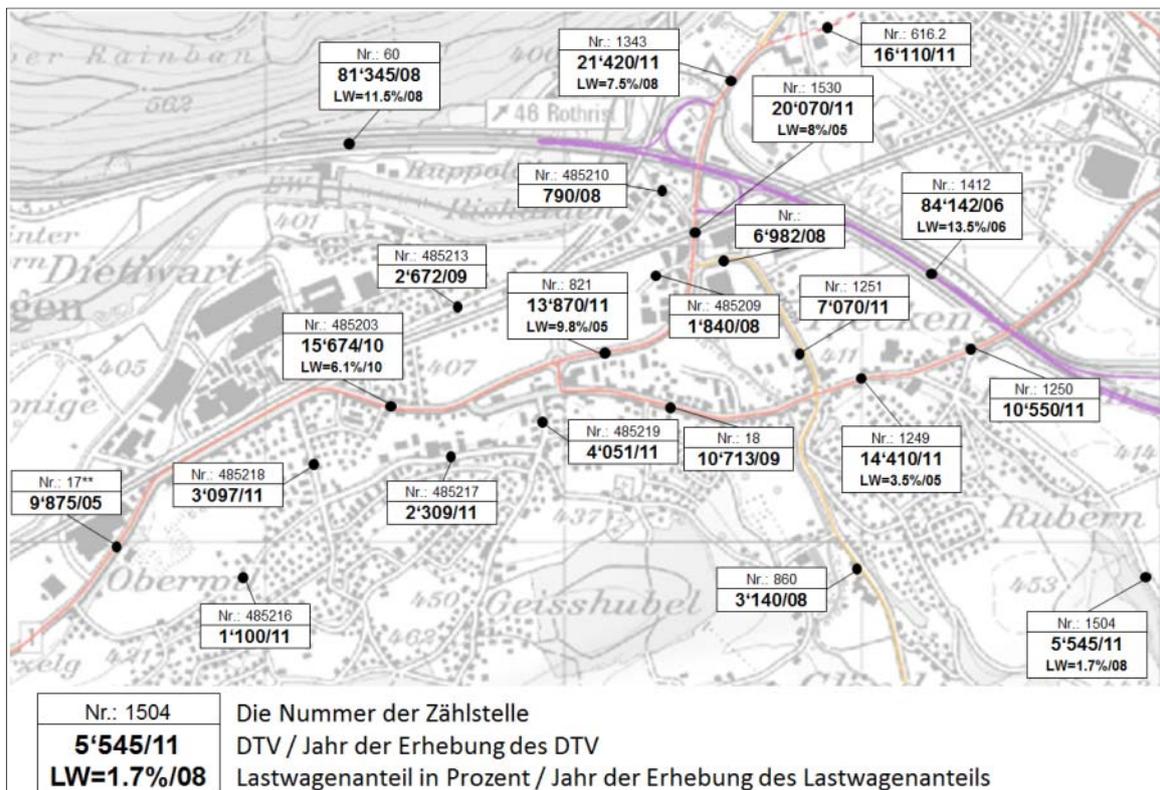


Abbildung 20: DTV und Lastwagenanteil auf den National-, Kantons- und Gemeindestrassen

Der Belastungsplan zeigt, dass die Kantonsstrassen von Murgenthal nach Aarburg und Oftringen durchwegs mit mehr als 10'000 Fz/Tag belastet sind (DTV). Im Bereich des Autobahnanschlusses steigt die Frequenz gegen 20'000 Fz/Tag (Abbildung 20). Die Daten zu den Verkehrsbelastungen stammen zum Teil vom AGIS [14] sowie von eigenen Erhebungen.

3.4.4 Lärm

Entlang der viel befahrenen Kantonsstrassen wird im Auftrag des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau ein Strassenlärmsanierungsprojekt erarbeitet. Die gesetzlichen Grundlagen dazu finden sich im Umweltschutzgesetz von 1985 sowie in der Lärmschutzverordnung von 1987. Darin ist geregelt, dass Strassen, welche wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, zu sanieren sind.

Im Auftrag des BVU wird in der Gemeinde Rothrist ein Strassenlärmsanierungsprojekt durchgeführt. Dieses befindet sich im Moment in der Projektierungsphase.

Die Gebiete, welche vom Strassenlärmsanierungsprojekt des Kantons betroffen sind, liegen vor allem an der Bernstrasse, der Neuen Aarburgerstrasse und der Gländstrasse. Entlang dieser Strassen werden zum Teil die Immissionsgrenzwerte überschritten. Die Alarmwerte werden vor allem entlang der Bernstrasse auf der Höhe des Bahnhofs überschritten. Für das Strassenlärmsanierungsprojekt wurden auch die verkehrlichen Auswirkungen der Wiggertalstrasse berücksichtigt.

Neben dem Projekt des BVU sollte auch die Gemeinde Strassenlärmsanierungsmassnahmen treffen. Entlang der Gemeindestrassen werden bei vielen Gebäuden in den Wohngebieten nördlich der Bahnlinie sowie vereinzelt an der Sägetstrasse die Immissionsgrenzwerte überschritten.

In der nachfolgenden Abbildung ist ein Ausschnitt der Gemeinde Rothrist aus dem Strassenlärmsanierungsprojekt des Kantons aus dem AGIS ersichtlich.

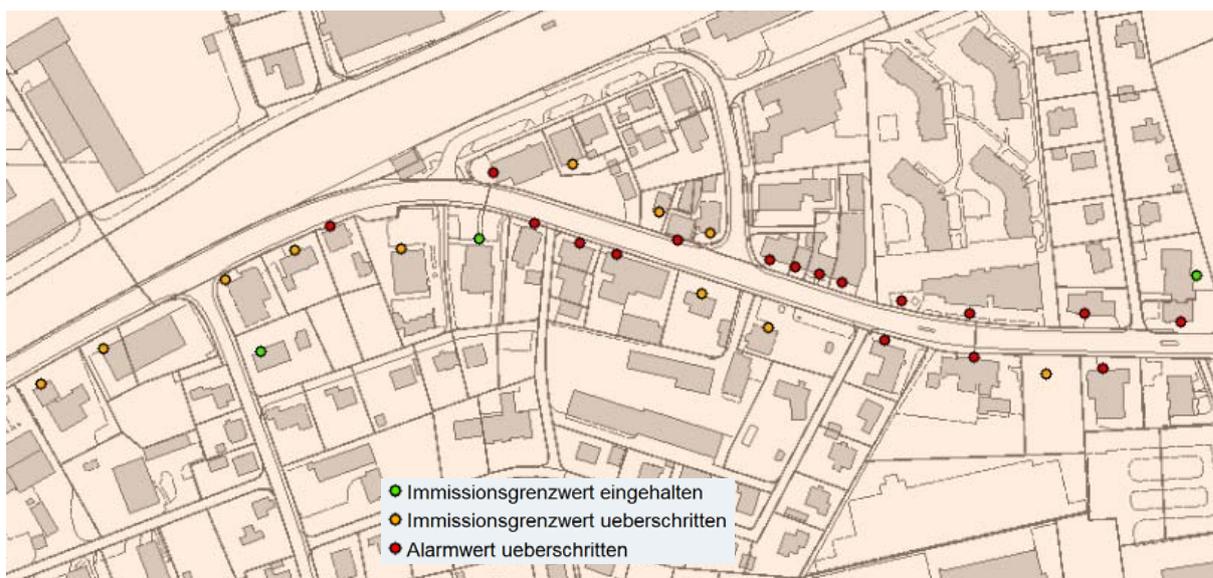


Abbildung 21: Ausschnitt aus der Karte mit lärmbeeinträchtigten Gebäuden in Rothrist

Weitere Projekte ergeben sich auf Grund der Lärmemissionen der Bahn und der Autobahn.

3.5 LANGSAMVERKEHR

Obwohl die nationalen Radrouten gleich nördlich des Gemeindegebietes von Rothrist vorbeiführen (Abbildung 22), können diese nicht auf dem direkten Wege über das Wehr beim Kraftwerk Ruppoldingen erreicht werden, da die Aarequerung die Sicherheitsanforderungen nicht erfüllt.



Abbildung 22: Auszug aus dem kantonalen und nationalen Radroutennetz (Quelle: AGIS)

Ein grosser Konflikt ist im Bereich der K101 bei den Autobahnanschlüssen zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem Veloverkehr auszumachen. Diese Strecke ist als kantonale Radroute und im regionalen Velokonzept (Abbildung 23) als Netzlücke der Haupt-routen ausgewiesen. Da die Strasse vor allem zu den Verkehrsspitzenzeiten Kapazitätseng-pässe für den motorisierten Individualverkehr aufweist und die Radstreifen und Radwege in Richtung Norden bunt gemischt sind, ist diese Strecke für Fahrradfahrer nicht zumutbar. Mit der Realisierung einer der im Velokonzept und im Agglomerationsprogramm vorgeschlage-nen Umfahrungsvarianten werden diese Probleme beseitigt.

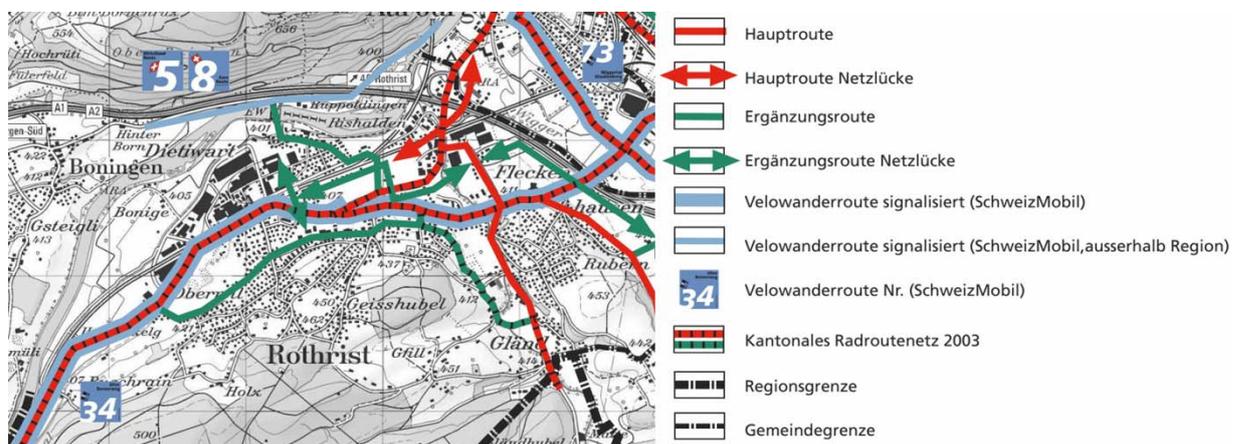


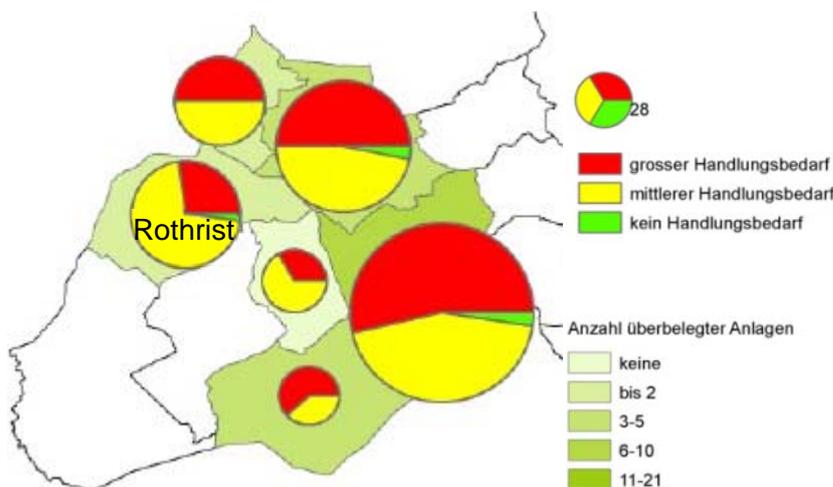
Abbildung 23: Ausschnitt aus dem Veloroutennetz des Velokonzepts Region Zofingen

Auch auf den Hauptstrassen, vor allem auf der Bernstrasse, besteht Handlungsbedarf, da das Queren sowohl für Fussgänger als auch für Fahrradfahrer schwierig ist. Da die Strasse eine hohe Verkehrsbelastung aufweist, ist auch das Befahren der Strasse für Velos nicht einfach.

Im Bereich der Hauptstrassen sind Konflikte mit den Schulwegen vorhanden. Vor allem im Bereich des neuen Schulhauses Bifang sind Sicherheitsmängel auf den Schulwegen festgestellt worden. Etwas verbessert wurde die Situation mit der Realisierung eines Fussgängerstreifens auf der Bernstrasse etwas östlich der Einmündung des Kirchwegs. Dies vereinfacht den Weg der Kindergärtner, welche an der Bachstrasse den Kindergarten besuchen, jedoch für den Sportunterricht ins Schulhaus Bifang müssen.

Bei einigen Bushaltestellen (z. B. Rössli, Scharfer Ecken) sind zu wenige Abstellplätze für Fahrräder vorhanden. Weitere Parkplätze werden eventuell bei den Haltestellen zum scharfen Ecken und Rössli erstellt. Bei der geplanten Haltestelle bei der Migros werden Abstellmöglichkeiten von der Migros erstellt.

Insgesamt gibt es in der Gemeinde Rothrist 44 Veloabstellanlagen mit gut 1'000 Abstellplätzen [17]. Bei den Erhebungen wurden 203 Fahrräder gezählt. Nur bei einem geringen Teil der Abstellanlagen besteht kein Handlungsbedarf.



Bei den meisten Anlagen besteht mittlerer oder grosser Handlungsbedarf, weil sich die Fahrräder nicht anschliessen lassen, weil die Anlage kein Dach hat oder weil die Anlage schlicht zu klein ist. Dies ist in der Abbildung 24 [17] im Vergleich mit der Situation in den umliegenden Gemeinden dargestellt.

Abbildung 24: Handlungsbedarf bei den Veloabstellplätzen

Beim Bahnhof Rothrist befinden sich insgesamt 4 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, wovon alle gedeckt sind. Bei 3 Anlagen kann das Fahrrad nicht angeschlossen werden. Bei der einen, bei welcher das Anschliessen möglich ist, wurde eine Überbelegung der Anlage festgestellt. Dies deutet darauf hin, dass beim Bahnhof das Bedürfnis nach sicheren Abstellmöglichkeiten besonders gross ist und demnach dort Handlungsbedarf besteht. Hingegen muss das bestehende Angebot der Anzahl Abstellplätze vorerst nicht vergrössert werden.

3.6 ÖFFENTLICHER VERKEHR / KOMBINIERTER MOBILITÄT

Die SBB bedient den Bahnhof in Rothrist mit den Regionalzügen zwischen Langenthal und Turgi/Baden im Stundentakt. Während 8 Spitzenstunden (am Morgen, über den Mittag und am späten Nachmittag bis Abend) verkehren die Züge zweimal pro Stunde. Die Strecke Baden-Olten-Langenthal wird während des ganzen Tages im Stundentakt bedient, auf der Strecke Turgi-Olten-Langenthal fährt eine zusätzliche Linie während den Spitzenstunden [18].

Der Busbetrieb (Abbildung 25), welcher zusammen von der BDWM und der SBB betrieben wird, bedient Rothrist mit drei Linien: Zofingen Bahnhof - Rothrist Oberwil (1/4-Stunden-Takt), Rothrist Zentrum / Sennhof - Murgenthal / Glashütten (Stundentakt) sowie Zofingen Bahnhof - Vordemwald - Rothrist (Stundentakt). Postauto Nordwestschweiz bedient die, von Rothrist zu Fuss gut erreichbare, Haltestelle Ruppoldingen (Kt. SO) mit der Linie Olten - Oensingen im Stundentakt (in 4 Spitzenstunden morgens und abends im Halbstundentakt) [19].

Im regionalen Busverkehr sind die Verbindungen mehrheitlich gut aufeinander abgestimmt. Verlustzeiten bei den Umsteigevorgängen entstehen vor allem durch die Unpünktlichkeit einzelner Kurse in Folge Überlastung der Strassen. Unbefriedigend sind zum Teil die Anschlüsse Bahn-Bus, vor allem am Sonntag. Dort müssen zum Teil erhebliche Verlustzeiten in Kauf genommen werden. Die Situation würde sich allerdings nur mit erheblichem Mehraufwand und Mehrkosten beheben lassen, da die Buslinien am Wochenende betrieblich optimiert und einzelne Buslinien miteinander verknüpft sind.

Der Bus Vordemwald - Rothrist erschliesst die bisher schlecht erschlossenen Gebiete im Gländ, jedoch nicht das Gebiet Bifang. Für mehr Haltestellen reicht die Zeit nicht, da sonst die Zugverbindungen in Zofingen und Rothrist nicht erreicht werden können.

Eine Erschliessung des Gebietes Bifang-Ost ist jedoch immer mehr gewünscht. Dafür wäre eine neue Buslinie oder die Verlängerung / Umleitung einer bestehenden Buslinie (z. B. Buslinie 2 oder 3) geeignet. Die Buslinie 2 müsste sinnvollerweise bis zum Bahnhof Rothrist verlängert werden.



Abbildung 25: Das Netz der Bus- und Bahnlinien in der Region Zofingen 2012 / 2013

Trotz der Inbetriebnahme der Kriegsschleife für die Verbindung Zofingen – Bern ist momentan noch keine direkte Zugverbindung von Rothrist nach Zofingen vorhanden. Jedoch sind Bestrebungen in diese Richtung im Gang.

In Abbildung 26 sind das Netz des öffentlichen Verkehrs und die ÖV-Güteklassen des BVU dargestellt [14]. Innerhalb der Gemeinde ist ersichtlich, dass im Gebiet Oberwil die Wohnquartiere durch den Bus bedient werden. In den Gebieten Rubern, Geisshubel und Bifang sind jedoch keine ÖV-Haltestellen vorhanden, diese Gebiete sind rot hervorgehoben. Aus diesen Gebieten ist das Erreichen der nächsten Bushaltestelle mit längeren Gehzeiten verbunden.

Im Bereich der Autobahnausfahrten sind zu wenige Parkplätze für Park + Pool vorhanden. Die P+P-Parkplätze sind in der Abbildung 28 im Kapitel 3.8 ersichtlich.

Beim Bahnhof Rothrist sind genügend Parkplätze für Park + Ride vorhanden, diese werden jedoch nicht gut genutzt. Bei Untersuchungen konnte nicht abschliessend festgestellt werden, wie viele Einwohner ihre Personenwagen auf einem der Gratisparkplätze in der Nähe des Bahnhofs parkieren und anschliessend die Bahn benützen [12].

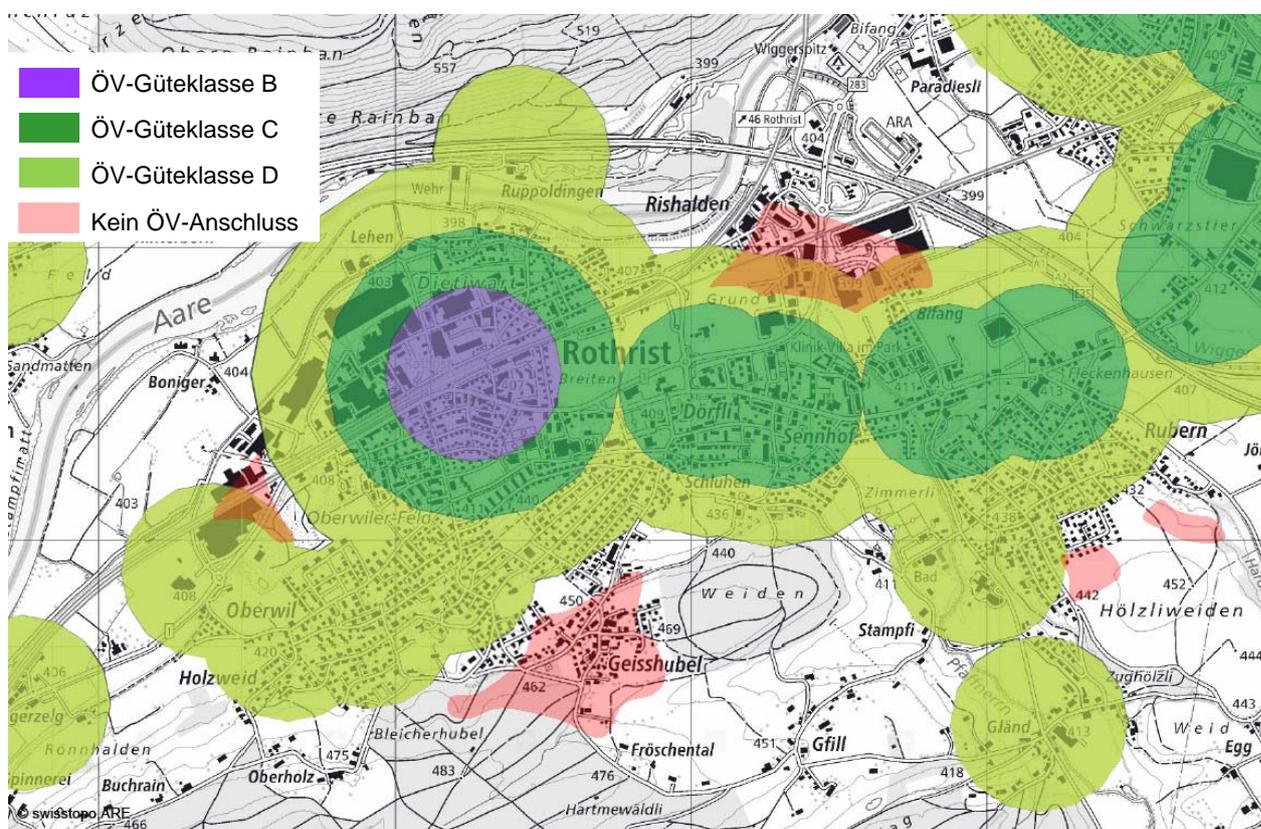


Abbildung 26: ÖV Güteklasse gemäss ARE, mit Ergänzungen)

3.7 VERKEHRSMITTELWAHL

Gemäss dem räumlichen Informationssystem zu den Pendlern und Verkehrsmitteln des Bundes aus dem Jahr 2000 [20] zählt die Gemeinde Rothrist insgesamt 7041 Zu- und Wegpendler, welche für die Arbeit oder Schule nach Rothrist, innerhalb der Gemeinde oder von Rothrist weg pendeln. Ziemlich genau ein Drittel sind Zupendler, ein Drittel Wegpendler und ein Drittel der Personen pendelt innerhalb des Gemeindegebietes.

Im folgenden Diagramm sind die Anteile der Verkehrsmittelkategorien der Zu- und Wegpendler ersichtlich. Fast zwei Drittel der Arbeits- beziehungsweise Schulwege werden mit dem Motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Davon machen Wege mit dem Auto knapp 95% aus. Rund 20% der Wege werden zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Wie in Tabelle 4 ersichtlich ist, sind die Arbeitswege zu Fuss grösstenteils gemeindeintern. Auch mit dem Velo finden nur 20% der Wege über Gemeindegrenzen hinweg statt. Nur wenige Zupendler aus anderen Gemeinden sowie Wegpendler in die Umgebung legen die Arbeitswege mit dem Fahrrad oder gar zu Fuss zurück. 11% der Wege werden mit dem öffent-

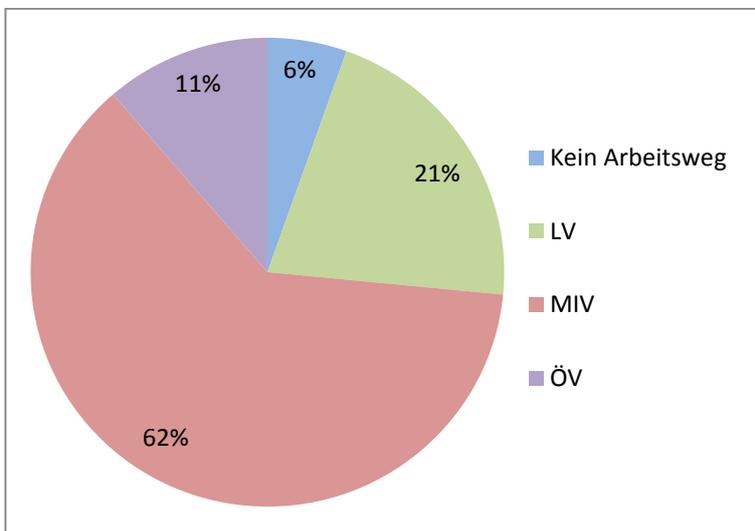


Abbildung 27: Verkehrsmittelwahl der Zu- und Wegpendler von Rothrist (Stand 2000 [21])

lichen Verkehr zurückgelegt, davon knapp 60% mit dem Zug und 33% mit dem Bus. Interessant ist auch, dass der Anteil ÖV-Pendler bei den Wegpendlern 20%, bei den Zupendlern aber nur 12% beträgt, obwohl der Bahnhof direkt neben den grossen Gewerbe- und Industriegebieten liegt.

	Gesamt	Kein Arbeitsweg	Zu Fuss		Motorrad, Roller			Personenwagen	Werkbus / Schulbus	Eisenbahn	Postauto, Tram, Bus	anderes Verkehrsmittel
			Fahrrad	Mofa	Roller							
Wegpendler	2312		4	96	47	39	1667	20	312	122	5	
Zupendler	2390		6	85	62	47	1897	26	142	122	3	
Gemeindeintern	2339	382	594	701	37	20	561	19	1	20	4	
Total	7041	382	604	882	146	106	4125	65	455	264	12	

Tabelle 4: Verkehrsmittelwahl der Zu- und Wegpendler von Rothrist (Stand 2000 [21])

3.8 RUHENDER VERKEHR

Im Jahre 2009 wurden auf den grösseren Parkplätzen 395 öffentliche und 1387 private Parkfelder gezählt. 20 Parkfelder (P+R) sind monetär bewirtschaftet, 80 Parkfelder mit blauer Zone, 156 mit Zeitbeschränkung und 775 Parkfelder mit beschränktem Zutritt (richterliches Verbot). Die übrigen Parkfelder sind privat und für die Öffentlichkeit besteht keine Benutzungsmöglichkeit (z. B. Mitarbeiterparkplätze bei der Rivella, etc.).

Bei der Migros Breite, welche bis ins Jahr 2014 fertig gestellt wird, entstehen 160 zusätzliche Parkfelder. Diese werden von Beginn her bewirtschaftet werden. Das Abstellen von Autos wird dort also nicht gratis sein.

Die Park + Pool-Anlage wird in den Jahren 2013-2014 erweitert. Mit dem Bau wurde bereits begonnen.

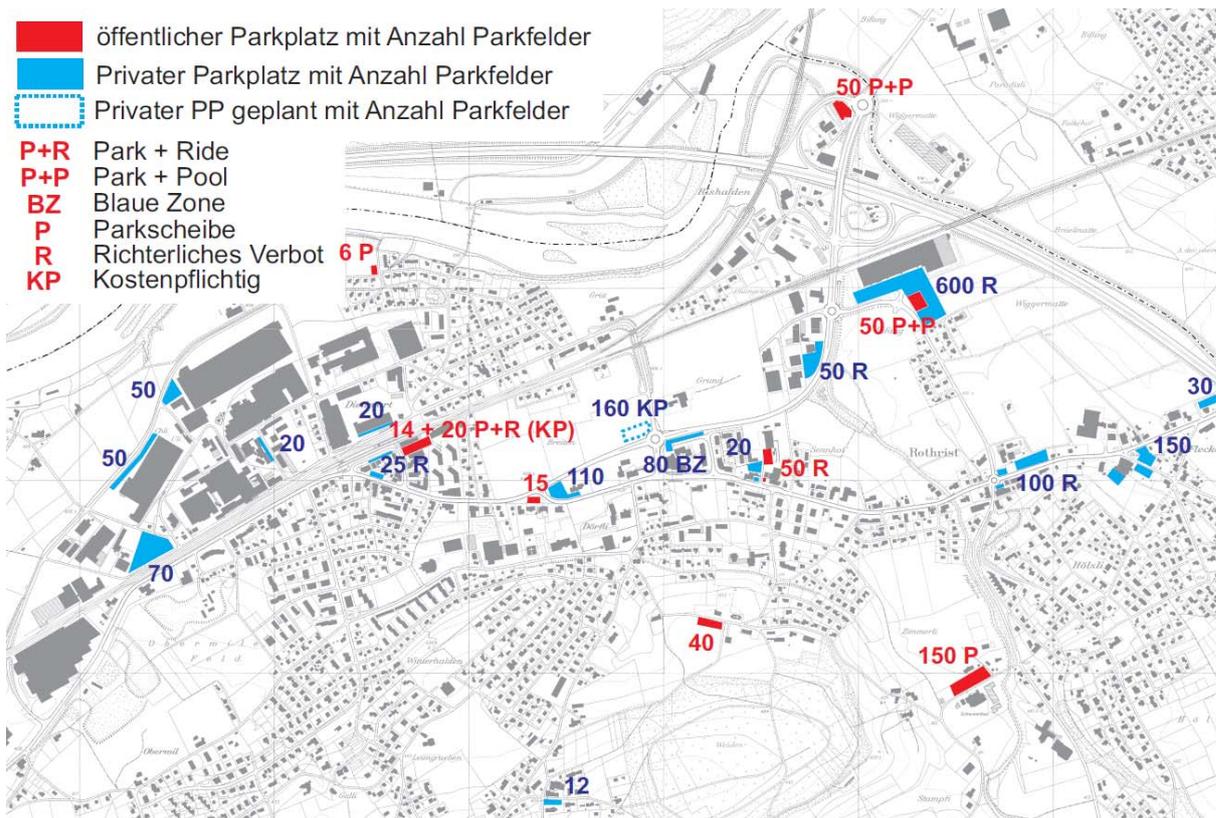


Abbildung 28: Grössere öffentliche und private Parkierungsanlagen (Stand 2012)

3.9 UNFÄLLE 2000 - 2009

Die Unfallstatistik [21] (nur polizeilich registrierte Unfälle, Anhang 4) zeigt, dass sich in den 10 Jahren 450 Unfälle auf dem Kantons- und Gemeindestrassennetz (ohne Autobahn) ereignet haben. Dabei wurden 2 Tote und 285 verletzte Personen registriert. Bei 14 Unfällen (3%) waren Fussgänger und bei 55 Unfällen (12%) Velos beteiligt.

Auf den Kantonsstrassen ereigneten sich 346 Unfälle (77%), in Wohngebieten 62 Unfälle (14%), in Industrie- und Gewerbegebieten 20 Unfälle (4%) und auf der Sägetstrasse 22 Unfälle (5%). Es fällt auf, dass sich im Hölzli (einziges Gebiet mit Zone 30 seit 2004, vorher T40) in den 10 Jahren nur 4 Unfälle ereigneten.

Zur Reduktion der Unfälle empfiehlt es sich für viele Wohnzonen, das Tempo auf 30 zu reduzieren. Mit dieser Massnahme kann sowohl die Zahl als auch die Schwere der Unfälle reduziert werden.

Auf der Sägetstrasse kann die Zahl der Unfälle ebenfalls reduziert werden, in dem die Geschwindigkeit reduziert wird. Viele der Unfälle geschehen bei Überholmanövern oder sind Selbstunfälle. Also müssen neben der Temporeduktion auch gestalterische Massnahmen ergriffen werden, damit die verringerte Geschwindigkeit auch eingehalten wird.

Da sich ein Grossteil der Unfälle auf den Kantonsstrassen ereignet, sind auch dort geeignete gestalterische Massnahmen angezeigt, um die Strassen vor allem für den Langsamverkehr, aber auch für Autofahrer zu verbessern. Dazu sind verbesserte Querungen für Fussgänger und Velofahrer notwendig, aber auch das Befahren der Strasse für Velofahrer soll sicherer werden.

4. ZIELE

4.1 SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Kantonal und regional abgestimmte Um- und Einzonungen bis 2025, Verdichtung in den Zentrumsgebieten

Innerhalb der heutigen Bauzonen bestehen auf dem Papier zwar noch genügend unüberbaute Flächen, jedoch sind für viele dieser Gebiete konkrete Projekte am Entstehen. Aus diesem Grund reduziert sich die für planerische Zwecke zur Verfügung stehende Fläche erheblich.

Vor allem die Hauptstrassen K101 und K235 weisen bereits heute eine starke Verkehrsbelastung auf. Durch massvolle Einzonungen werden diese Strassen nicht noch mehr belastet.

Ein allfälliges Wachstum des Quell- und Zielverkehrs der Gemeinde Rothrist soll möglichst durch den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und die kombinierte Mobilität abgedeckt werden

Es soll darauf geachtet werden, dass Neueinzonungen nur in Gebieten mit guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und guter Erreichbarkeit zu Fuss oder mit dem Velo erfolgen. Bei Umzonungen soll ebenfalls das Angebot des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs berücksichtigt, aber auch bestehende Gemeindequartiere nicht negativ beeinflusst werden.

4.2 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Leistungssteigerung im Bereich Autobahnanschluss, Sicherstellung der Kapazität auf den Hauptstrassen

Die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete und der Entwicklungsschwerpunkte ist heute weitgehend gewährleistet. Durch den 6-Spurausbau der A1 und die Weiterführung der Wiggertalstrasse bis an die K101 werden mögliche Leistungsengpässe beseitigt.

Das Zentrum soll vom Durchgangsverkehr entlastet werden

Durch die Realisierung der Wiggertalstrasse Teil Nord auf der Seite Rothrist sowie die anschliessende Verlagerung des Durchgangsverkehrs in Ost-West-Richtung von der Bernstrasse auf neue Verkehrsbeziehung Wiggertalstrasse Abschnitt Nord - Ibisknoten - Neue Aarburgerstrasse (K101) soll der Verkehr durch das Zentrum abnehmen. Die Teile der Kantonsstrassen K235 (Bernstrasse) und K309 (Rössliweg), welche vom Durchgangsverkehr entlastet werden, werden zu Sammelstrassen (Gemeindestrassen) abklassiert.

4.3 LANGSAMVERKEHR

Sicherstellen des Langsamverkehrs

Im Bereich des Langsamverkehrs besteht weiterhin Optimierungsbedarf. Entlang der Hauptstrassen sind nicht genügend Querungen vorhanden und einige der vorhandenen Querungen sind nicht genügend sicher. Vor allem auf den Schulwegen muss die Sicherheit erhöht werden. Für das Betriebs- und Gestaltungskonzept auf der Bernstrasse müssen die Bedürfnisse des Langsamverkehrs unbedingt berücksichtigt werden. Für die Sicherheit der Schüler kann bis zur Vollendung baulicher und planerischer Massnahmen ein Pedibus eingeführt werden. Auf diese Weise soll der Anteil der Kinder, welche mit dem „Elterntaxi“ in die Schule gelangen, reduziert werden.

Für Velofahrer ist als wichtigstes Ziel aufzuführen, dass eine Alternative zu der stark durch den motorisierten Individualverkehr belasteten Strecke entlang der K235 im Bereich der Autobahnanschlüsse angeboten werden kann. Ebenfalls soll auf dieser und auf anderen Strecken darauf geachtet werden, dass die Sicherheit für Radfahrer, vor allem im Bereich von Strassenquerungen, verbessert werden kann.

Die nationalen Velorouten 5 und 8 führen zwar in unmittelbarer Nähe von Rothrist vorbei, jedoch ist die Aarequerung für Velofahrer gesperrt. Dieser Missstand muss dringend behoben werden. So kann unter anderem eine verbesserte Route nach Olten befahren werden.

Ein weiteres gewichtiges Problem für den Veloverkehr ist die Sägetstrasse. Auf dieser Strasse ist der DTV relativ hoch und die gefahrenen Geschwindigkeiten ebenfalls. Aus diesem Grund soll für Velofahrer mittelfristig eine alternative Route entlang der Autobahn angeboten werden.

4.4 SICHERHEIT

Die Verkehrssicherheit auf den Kantons- und Gemeindestrassen ist zu verbessern

Die Verkehrssicherheit soll entlang der Hauptverkehrsachsen K101, K235 und K308 und in den Quartieren verbessert werden. Ein besonderer Fokus soll auf jene Lokalitäten (Kreuzungen, Fussgängerstreifen etc.) gelegt werden, bei welchen eine starke Häufung von schweren Unfällen auftritt. In den Wohnquartieren sollen als Sicherheitsmassnahme Zonen mit Tempo 30 eingeführt werden.

Auf der Strasse ins Säget kommt es vermehrt zu Selbst-/Schleuderunfällen sowie Unfällen bei Überholmanövern. Um auf dieser Strasse die Sicherheit zu erhöhen, ist eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit mit gleichzeitigen Anpassungen im Strassenraum einzuleiten.

Der Schwerverkehr durch das Wohnquartier zur Erschliessung des Industriegebietes „Alte Aarburgerstrasse“ führt zu Sicherheitsproblemen und Lärmbelastung für die Anwohner. Die negativen Einflüsse sollen soweit möglich reduziert oder ganz beseitigt werden.

4.5 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Bessere Verbindungen der Gemeinde nach Zofingen und in die Region mit dem öffentlichen Verkehr schaffen

Rothrist soll besser an die grösseren Zentren in der Umgebung angeschlossen werden, dazu sind Ergänzungen im Bahn- und Busverkehr zu planen. Der Bahnhof Rothrist wird der stündlich auf der Strecke Aarau-Olten-Langenthal bedient (halbstündlich während der Stosszeiten). Zu dieser Verbindung soll eine zusätzliche Linie nach Zofingen via Kriegsschlaufe geschaffen werden. Bestrebungen der SBB in diese Richtung sind aktiv zu unterstützen.

Verbesserung des Anschlusses von nicht gut mit dem ÖV erreichbaren Quartieren an den öffentlichen Verkehr

Für das Gewerbegebiet Bifang Ost und das bestehende Möbelgeschäft Hubacher, welches bisher ungenügend durch den öffentlichen Verkehr bedient wird, ist eine veränderte Streckenführung einer bestehenden Buslinie oder eine neue Buslinie voranzutreiben, um die Erschliessung zu verbessern.

Die Buslinien verkehren zu oft unpünktlich und beim Umsteigen ist mit Wartezeiten zu rechnen, da die Anschlüsse nicht gut genug aufeinander abgestimmt sind. Aus diesem Grund sollen Bestrebungen unterstützt werden, welche darauf abzielen, die Umsteigezeiten bei Benutzung der Buslinie zu optimieren und Verlustzeiten auf den Linien zu minimieren.

4.6 KOMBINIERTER MOBILITÄT

Fördern der kombinierten Mobilität

Das kombinieren von verschiedenen Verkehrsmitteln auf dem Arbeitsweg oder in der Freizeit wird immer wichtiger. In Rothrist sind Angebote vorhanden, diese müssen jedoch überprüft und mit dem Schaffen geeigneter Rahmenbedingungen gefördert werden.

Am Bahnhof stehen Parkplätze für Park + Ride zur Verfügung. Diese werden jedoch nicht wie erhofft genutzt, da an Stelle dieser gebührenpflichtigen Parkfelder nicht bewirtschaftete in der Umgebung des Bahnhofs benutzt werden.

Am Bahnhof und an einigen Bushaltestellen ist der Bedarf für Bike + Ride vorhanden. Während am Bahnhof die Kapazität der Abstellflächen genügt, müssen an den wichtigen Bushaltestellen mehr gedeckte Veloabstellplätze geschaffen werden.

Zwar sind Park + Pool-Parkplätze in der Nähe der Autobahnanschlüsse vorhanden, jedoch reicht die Kapazität für die heutigen Bedürfnisse nicht mehr aus.

4.7 PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG

Optimierung der Parkierungsregelungen

Heute existieren keine grösseren Probleme bezüglich der Parkierungsmöglichkeiten. Die Problematik der ungeordneten Parkierung auf den Strassen bewegt sich im üblichen Rahmen. Zu erwähnen ist die Situation beim Bahnhof, wo der Automobilist die P+R-Parkfelder meidet und sein Fahrzeug auf den unbewirtschafteten Parkfeldern in der unmittelbaren Nachbarschaft abstellt. Gewisse Regelungen können auch in das vorgeschriebene Gestaltungsplanverfahren einfließen.

In der Region wird derzeit die Parkraumplanung gemeindeübergreifend erarbeitet. Ein Entwurf ist vorliegend, Inputs von zofingenregio sind im Moment in Bearbeitung. Die Ergebnisse dieser Planung müssen hier einfließen. Zusätzlich soll die Gemeinde die Erarbeitung eines kommunalen Parkierungsreglements prüfen.

4.8 MOBILITÄTSMANAGEMENT

Empfehlen eines Mobilitätsmanagements

Das Mobilitätsmanagement umfasst Dienstleistungen gegenüber Verkehrsteilnehmenden, welche das zu Fuss gehen und das Velofahren fördern, zur vermehrten Benutzung von Bus, Bahn, Tram, CarSharing, etc. sowie zur effizienten Nutzung des Autos animieren. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar und helfen mit, die Nutzung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs zu optimieren und den wesensgerechten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel zu fördern.

Die Einführung eines Mobilitätsmanagements für Verkehrserzeuger (Unternehmungen und Verwaltungen, Verkaufsnutzungen, grössere Wohnüberbauungen) kann ein Umdenken in Richtung Fahrgemeinschaften, Langsamverkehr oder öffentlicher Verkehr bewirken. So sind Mobilitätsberatungen für die Verwaltung und Firmen anzubieten und die Einrichtung eines oder mehrerer Mobility-Standorte zu prüfen. Der Kanton bietet für Gemeinden und Firmen eine erste Mobilitätsberatung gratis an. Zofingenregio erarbeitet einen regionalen Mobilitätsfächer nach dem Muster von Baden. Mit einer optimierten Mobilitätsabwicklung können Verkehrserzeuger Kosten reduzieren, ihr Image verbessern und ihre eigenen sowie die Belastungen Dritter verringern.

Mit dem Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung pflegt und baut Rothrist sein Image als attraktive Wohngemeinde und Gemeinde mit einer modernen Mobilitätskultur aus. Die Bevölkerung der Gemeinde Rothrist (Wohnbevölkerung gesamthaft sowie ausgewählte Zielgruppen wie Senioren, Jugendliche, Ausflügler etc.) wird mittels gezielter Information, Anreizen und Aktionen zur Sensibilisierung einerseits über die verschiedenen in der Gemeinde vorhandenen Mobilitätsangebote informiert und andererseits über die Vorteile einer bewussten Verkehrsmittelwahl aufgeklärt. Das Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung unterstützt die geplanten Massnahmen zur Verbesserung des Umweltverbundes (ÖV, Velo, zu Fuss gehen, CarSharing). Das verbesserte Angebot wird durch die Verkehrsteilnehmenden so vermehrt wahrgenommen und entsprechend mehr genutzt.

Sollte die Gemeinde Rothrist weitere Informationen zur Konkretisierung der Massnahmen des Mobilitätsmanagements oder Unterstützung bei der BNO-Revision hinsichtlich Bewirtschaftung der Parkfelder in der Zone Bifang Ost benötigen, steht aargaumobil gerne beratend zu Seite.

5. HANDLUNGSFELDER

5.1 A. SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Handlungsfeld A	Siedlungsentwicklung
Massnahme A1	Ein- und Umzonungen

Zielsetzungen

- Kantonal und regional abgestimmte Um- und Einzonungen bis 2025, Verdichtung in den Zentrumsgebieten
- Ein allfälliges Wachstum des Quell- und Zielverkehrs der Gemeinde Rothrist soll möglichst durch den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und die kombinierte Mobilität abgedeckt werden

Beschreibungen

Die Funktionsfähigkeit des regionalen Verkehrsnetzes (Autobahnanschlüsse Rothrist und Oftringen / Aarburg - Olten / Kreuzplatz Oftringen) zu Verkehrsspitzenzeiten verlangt eine regionale Solidarität mit zurückhaltenden Zuwachsraten von Bewohnern und Arbeitsplätzen.

Zwar verfügt Rothrist noch über unüberbaute Bauzonen, für viele dieser Gebiete bestehen jedoch bereits konkrete Pläne oder sind im Bau. Trotzdem sollen Ein- und Umzonungen in den nächsten 15 Jahren massvoll erfolgen und die daraus entstehenden verkehrlichen Probleme berücksichtigt werden. Nach Möglichkeit sollen Einzonungen vor allem in Gebieten mit guter ÖV-Erschliessung erfolgen. Zudem muss darauf geachtet werden, dass bestehende Quartiere nicht stark durch Einzonungen belastet werden oder dass Umzonungen zu vermehrten Problemen führen.

Die Lage der Wiggertalstrasse Teil Nord auf der Rothrister Seite ist ausserhalb der Bauzonen geplant. Da die Strasse neben einer Entlastungs- auch eine Erschliessungsfunktion erfüllen soll, sind im gesamten Gebiet Bifang Ein- und Umzonungen im Rahmen der Realisierung der Wiggertalstrasse Teil Nord notwendig.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit	Gemeindeversammlung (Beschluss)
Weitere Beteiligte	Kanton (Zustimmung zu Zonenplanänderung); Regionalplanung
Bezug zu anderen Bereichen	A2, A3
Stand der Bearbeitung	Teilbearbeitung mit Wiggertalstrasse Nord
Etappierung	Etappierung möglich
Termine	Noch offen
Kosten	-

Handlungsfeld A	Siedlungsentwicklung
Massnahme A2	Verdichtung im Zentrum

Zielsetzungen

- Kantonal und regional abgestimmte Um- und Einzonungen bis 2025, Verdichtung in den Zentrumsgebieten
- Ein allfälliges Wachstum des Quell- und Zielverkehrs der Gemeinde Rothrist soll möglichst durch den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und die kombinierte Mobilität abgedeckt werden

Beschreibungen

Um trotzdem genügend Spielraum für Erweiterungen des Siedlungsgebietes sowie für eine Zunahme der Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze zu haben, sollen in der Zeit bis 2025 die vorhandenen Baulandreserven überbaut und wo sinnvoll die bestehenden Bauten entlang der Kantonsstrassen in Zentrumsnähe sowie entlang der Achsen des öffentlichen Verkehrs verdichtet werden. Die Verdichtung in den Zentren hat den Vorteil, dass der Anschluss ans Netz des öffentlichen Verkehrs für die zusätzlichen Anwohner und angesiedelten Arbeitsplätze besser gewährleistet werden kann. Gegenüber Neubauten am Dorfrand ist mit einer geringeren Zunahme des MIV zu rechnen, was auch den Bewohnern der bestehenden Quartiere zu Gute kommt.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit	Gemeindeversammlung (Beschluss)
Weitere Beteiligte	Kanton (Zustimmung zu Zonenplanänderung)
Bezug zu anderen Bereichen	A1, A3
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappierung	Etappierung möglich
Termine	Mit der nächsten Zonenplanrevision
Kosten	-

Handlungsfeld A	Siedlungsentwicklung
Massnahme A3	Beschränkung der Anzahl Fahrten in der BNO

Zielsetzungen

- Ein allfälliges Wachstum des Quell- und Zielverkehrs der Gemeinde Rothrist soll möglichst durch den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und die kombinierte Mobilität abgedeckt werden

Beschreibungen

Bei der Erschliessung der Industriezone über die Alte Aarburgerstrasse ist die Durchquerung der Wohnzone mit Schwerverkehr problematisch. Für neue Nutzungen, welche das Wohnquartier an der Alten Aarburgerstrasse tangieren, sind Nutzungen mit intensivem Lastwagenverkehr zu begrenzen. Bei allfälligen neuen Nutzungen soll vorgängig überprüft werden, ob dieser Verkehr für die Quartiere verträglich ist.

Gemäss kantonaler Bauverordnung benötigen Bauvorhaben mit mehr als 1'500 Fahrten pro Tag über einen Kapazitätsnachweis. Diesbezügliche Bestimmungen für verkaufsintensive Nutzungen sind in der BNO, mit einer Begrenzung der Verkaufsfläche, bereits enthalten.

Gemäss geltendem kantonalem Richtplan benötigt eine neue Industrie- und Gewerbenutzung, welche mehr als 200 Fahrten von Lastwagen oder Lieferwagen pro Tag verursacht, einen Kapazitätsnachweis.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit	Gemeindeversammlung (Beschluss)
Weitere Beteiligte	Kanton (Zustimmung zu Zonenplanänderung)
Bezug zu anderen Bereichen	A1, A2
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappierung	Etappierung nicht möglich
Termine	Mit der nächsten Revision der Bau- und Nutzungsordnung
Kosten	-

5.2 B. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Das Strassennetz wurde gemäss der Funktionalität in die Strassentypen Basis-, Grob- und Feinerschliessung eingeteilt. Die Autobahn und die Kantonsstrassen bilden die Basiserschliessung, die Sammelstrassen die Groberschliessung und die Quartierstrassen die Feinerschliessung.

Das Netz in Rothrist stützt sich dabei auf die vier Hauptstrassen. Die K101 (Bernstrasse / Neue Aarburgerstrasse) führt mitten durch das Dorf in Ost-Westrichtung mit Anschluss an die Autobahn A1 / A2 im Nordosten des Dorfes. Die K235 (Bernstrasse) ist die Fortführung der K101 in Richtung Osten. Die K308 (Gländstrasse) verbindet Rothrist in südlicher Richtung mit der Nachbargemeinde Vordemwald. Die K309 (Rössliweg) ist die kurze Erweiterung der K308 Richtung Norden zur Gewährleistung eines besseren Anschlusses an die K101 Richtung Autobahn.

Im Teilplan Motorisierter Individualverkehr (Anhang 6) werden Strassentypen in Anlehnung an Normen der VSS unterschieden. Die Anforderungen dieser Typen an die Geometrie der Gemeindestrassen sind jedoch veraltet. Vor allem in Wohngebieten mit bestehender oder geplanter Verkehrsberuhigung sind die vorgeschlagenen Strassenbreiten und die Zahl der geforderten Gehwege nicht mehr zeitgemäss. Bei Sanierungen etc. muss im Einzelfall die notwendige Strassenbreite, der Bedarf für Gehwege oder Massnahmen für Velofahrer untersucht werden. Es wurden folgende Strassentypen unterschieden:

Basiserschliessung:

Hochleistungsstrassen	A1 und A2
Kantonsstrassen (HVS, VS)	K101 und K235 sowie K308 und K309

Groberschliessung:

Sammelstrassen (HSS, QSS)	Aeschwuhweg, Alte Aarburgerstrasse, Breitenstrasse, Brunnhaldenweg, Eggasse, Galliweg, Geisshubelweg, Grüthgässli, Teil Helblingstrasse, Industrieweg, Teil Juraweg, Kieferweg, Lehenweg, Neue Industriestrasse, Neuweg, Oberwilerweg, Teil Rishaldenweg, Teil Rubernstrasse, Sägetstrasse, Teil Sennhofweg, Teil Stampfiweg, Stockweg, Titlisweg, Winterhaldenweg.
------------------------------	---

Feinerschliessung:

Erschliessungsstrassen (QES)	Teile Juraweg, Stauwehrweg, Bornweg, Säliweg, Teil Rishaldenweg, Grundweg, Schützenweg, Hallwylweg, Rothmattweg, Rosenweg, Sennhofweg, Teil Kirchweg, Chaletweg, Holzweidweg, Packerweg, Weierweg, Bleicherhubelweg, Spycherweg, Teil Lindenweg, Mätteliweg, Teil Reservoirweg, Pilatusweg, Tödiweg, Eigerweg, Teil Kornweg.
---------------------------------	--

Zufahrtsstrassen / -wege (ZS, ZW)	übrige Strassen (öffentlich oder privat)
--------------------------------------	--

Erschliessungsrichtung:	Darstellung ab welcher Strasse die unerschlossene Parzelle erschlossen werden soll
-------------------------	--

Verkehrsberuhigung:	Die bestehenden verkehrsberuhigten Quartiere sowie die für eine Verkehrsberuhigung geeigneten Quartiere werden bezeichnet
---------------------	---

Handlungsfeld B	Motorisierter Individualverkehr
Massnahme B1	Leistungssteigerung Netz Basiserschliessung

Zielsetzungen

- Leistungssteigerung im Bereich Autobahnanschluss, Sicherstellung der Kapazität auf den Hauptstrassen
- Das Zentrum soll vom Durchgangsverkehr entlastet werden

Beschreibungen

Das bestehende Strassennetz im Bereich Autobahnanschluss Rothrist und auf der Bernstrasse Richtung Oftringen vermag die zukünftigen Verkehrsbelastungen infolge des regionalen Durchgangsverkehrs und von Ausbauten in den bestehenden Bauzonen nicht mehr aufzunehmen. Durch die Realisierung einer zweiten Etappe der Wiggertalstrasse (Abbildung 4 auf der Seite 4, rote ausgezogene Linie) zwischen Erzo und Bernstrasse befürchtet man in Rothrist einen namhaften Mehrverkehr auf der Bernstrasse und dem Rössliweg. Dieser Verkehr wird zu Problemen bei der Einmündung der Sägetstrasse, dem Rösslikreisel und dem Kreisel Ibis führen.

Um diese Leistungsprobleme in den Griff zu bekommen, sind Leistungssteigerungen bei den beiden Kreiseln beim Autobahnanschluss und beim Kreisel Ibis zu realisieren und für die restlichen Probleme Verkehrsmanagementlösungen zu suchen. Beim Autobahnanschluss soll zusätzlich zu den baulichen Massnahmen ein Verkehrsmanagement helfen, den Verkehr auch während der Stosszeiten flüssig zirkulieren zu lassen.

Voraussetzungen	Koordination mit ASTRA (Autobahnen), Kanton und umliegende Gemeinden (Kantonsstrassen)
Zuständigkeit	Kanton, ASTRA
Weitere Beteiligte	Gemeinde
Bezug zu anderen Bereichen	B2, D1
Stand der Bearbeitung	Machbarkeitsstudie, Verkehrsmanagement-Projekt
Etappierung	Möglich
Termine	Vorprojekte ab 2013
Kosten	Mehrere Millionen

Handlungsfeld B	Motorisierter Individualverkehr
Massnahme B2	Machbarkeitsstudie Wiggertalstrasse Teil Nord

Zielsetzungen

- Leistungssteigerung im Bereich Autobahnanschluss, Sicherstellung der Kapazität auf den Hauptstrassen
- Das Zentrum soll vom Durchgangsverkehr entlastet werden

Beschreibungen

Um die Gefahr von Zusatzverkehr von der Bernstrasse und dem Rössliweg infolge Realisierung der zweiten Etappe der Wiggertalstrasse (Abbildung 4 auf der Seite 4, rote ausgezogene Linie) abzuwenden ist eine dritte Etappe auf der Seite von Aarburg oder auf der Seite von Rothrist bis zum Autobahnanschluss Rothrist voranzutreiben. Mögliche Lagen der Wiggertalstrasse der dritten Etappe sind in derselben Abbildung rot gestrichelt beziehungsweise gepunktet dargestellt. Welche Variante der 3. Etappe die Verkehrsengpässe besser bewältigt, soll zuerst in einer Studie untersucht werden.

Die 3. Etappe der Wiggertalstrasse ermöglicht je nachdem Änderungen im Kantonsstrassennetz: z. B. wäre eine Abklassierung der K309 und K235 (Rössliweg, Bernstrasse) denkbar.

Mit der Wiggertalstrasse Teil Nord kann gleichzeitig das Gebiet Bifang Ost besser erschlossen und somit dieser Verkehr besser vom Dorfzentrum wegehalten werden.

Nach der Realisierung der 2. Etappe der Wiggertalstrasse und vor dem Bau einer allfälligen 3. Etappe der Wiggertalstrasse muss wegen dem Mehrverkehr mit mehr Lärmbelastung vor allem auf der Bernstrasse und dem Rössliweg gerechnet werden. Diese Probleme wären allerdings nur temporär und würden mit der Realisierung der 3. Etappe der Wiggertalstrasse wieder behoben werden.

Falls eine 3. Etappe der Wiggertalstrasse nicht realisiert wird, müssen Lärmschutzmassnahmen für die betroffenen Anwohner ergriffen werden. Diese sind jedoch im Rahmen der 2. Etappe der Wiggertalstrasse auszuarbeiten und sind nicht Teil des vorliegenden KGV.

Voraussetzungen	keine
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Kanton Gemeinde
Bezug zu anderen Bereichen	B1
Stand der Bearbeitung	Machbarkeitsstudie in Bearbeitung, Vernehmlassung bei den Gemeinden durchgeführt
Etap pierung	Zuerst Studie, in welcher die beiden Varianten (Teil Nord und Variante in Trasseefreihaltung) verglichen werden. Anschliessend Vorantreiben der besseren Variante
Termine	2013 (befindet sich in Vernehmlassung durch Gemeinde)
Kosten	Für Realisierung noch offen (mehrere Millionen)

5.3 C. LANGSAMVERKEHR

In den Teilplänen Veloverkehr und Fussgängerkehr (Anhänge 7 und 8) ist das heutige und zukünftige Netz des Rad- und Fussgängerverkehrs dargestellt. Übergeordnete Netze bestehen mit den nationalen und kantonalen (und ggf. regionalen) Radrouten und dem kantonalen Wanderweg.

Der Anschluss im Norden der Gemeinde an das Nationale Radroutennetz ist momentan nicht möglich, da die Überquerung der Aare beim Kraftwerk Ruppoldingen nicht den Sicherheitsnormen für Fahrradfahrer entspricht.

Auf dem kantonalen Netz ist vor allem die Strecke entlang der Neuen Aarburgerstrasse im Bereich der Autobahnanschlüsse problematisch. Neben dem hohen DTV muss der Fahrradfahrer, welcher Richtung Aarburg fährt, zweimal bei einem Kreisel die Strassenseite wechseln. Radwege und Radstreifen sind bunt gemischt. Eine Alternativroute (gemäss Vorschlägen Velokonzept / Agglomerationsprogramm) muss deshalb vorangetrieben werden.

Ein weiteres Problem bei den Velorouten ist die Sägetstrasse. Viele und schnell fahrende Autos machen das Befahren, Queren und Abbiegen für Velos zu einer Herausforderung.

Im kommunalen Netz des Fussgängerverkehrs werden im Baugebiet nur Wege abseits des Strassennetzes und wichtige Querungen über die Kantonsstrassen dargestellt.

Im Teilplan Veloverkehr (Anhang 7) sind unter anderen folgende Velowege aufgeführt:

Nationale Radrouten

Bestehend Routen auf nördlicher Seite der Aare

Geplant Umbau des Geländers der Brücke beim Kraftwerk Ruppoldingen, um Anschluss an Nationale Radrouten zu ermöglichen

Kantonale Radrouten

Bestehend Auf der Bernstrasse
Auf der Neuen Aarburgerstrasse
Auf der Achse Sennhofweg / Tulpenweg / Stampfiweg / Gländstrasse

Kommunale Radrouten

Geplant Neue Route entlang der Autobahn als Alternative zur Sägetstrasse
Schulweg Oberwilerweg - Badi

Im Teilplan Fussgängerkehr (Anhang 8) ist unter anderen folgender Fussweg aufgeführt:

Kantonale Wanderwege

Bestehend Von Osten entlang der Aare, über Lehenweg zum Bahnhof Rothrist und über Galliweg Richtung Süden aus dem Dorf

Handlungsfeld C	Langsamverkehr
Massnahme C1	Förderung des regionalen Radverkehrs
	Verbesserungen für Radfahrer auf Bernstrasse

Zielsetzungen

- Ein allfälliges Wachstum des Quell- und Zielverkehrs der Gemeinde Rothrist soll möglichst durch den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und die kombinierte Mobilität abgedeckt werden
- Die Verkehrssicherheit auf den Kantons- und Gemeindestrassen ist zu verbessern
- Sicherstellen des Langsamverkehrs

Beschreibungen

Vor allem wegen den stark durch MIV belasteten Hauptstrassen leidet der Langsamverkehr. Um das Velofahren attraktiver zu machen, müssen innerhalb der Region und der Gemeinde Bestrebungen gemacht werden, neue Wege anzubieten, auf denen sicheres Fahren auf schnellen Routen möglich ist. Im regionalen Velokonzept der Region Zofingen sind Massnahmen, die geschätzten Kosten sowie den Zeitpunkt der angestrebten Realisierung der Massnahmen beschrieben. Die wichtigsten Massnahmen im Velokonzept sind:

- BGK Bernstrasse, Beachten der Belange des Fahrradverkehrs, Vereinfachung von Querungen (vor allem auf der Höhe des Bahnhofs Rothrist).
- Geländererhöhung bei der Aarequerung beim Kraftwerk Ruppoldingen, damit die nationalen Velorouten besser erreichbar sind.
- Kurzfristig besserer Schutz der Velofahrer im Bereich der Autobahnanschlüsse (Velostrifen, Vereinfachung der Verkehrsführung); mittel- bis langfristig erstellen einer Alternativroute zum Queren der Autobahn.
- Alternative Veloroute entlang der Autobahn zur vielbefahrenen Sägetstrasse.

Neu geplante Wohnquartiere sowie neue Gewerbegebiete sind möglichst gut für Velofahrer zu erschliessen. Gleichzeitig müssen die Abstellmöglichkeiten für Velos verbessert werden, indem die Anlagen modernisiert und das Anschliessen der Fahrräder ermöglicht werden.

Voraussetzungen	Kooperation mit umliegenden Gemeinden für regionale Radrouten Absegnen des BGK Bernstrasse durch den Kanton
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Gemeinderat Zofingenregio, Umliegende Gemeinden, Kanton
Bezug zu anderen Bereichen	D1, D2
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etap pierung	Velorouten in der Region können etappenweise realisiert werden. Dringliche Projekte (Alternative zu Neue Aarburgerstrasse im Bereich der Autobahnanschlüsse und Alternative zu Sägetstrasse) sind rasch zu verfolgen
Termine	Sofortmassnahmen Bereich A1: 2013 - 2015

	BGK Bernstrasse, Brückenadaptation für Aarequerung, Alternative Route im Bereich A1 und bei der Sägetstrasse: 2015 - 2018
Kosten	Noch nicht bekannt (vgl. Velokonzept Region Zofingen)

Handlungsfeld C	Langsamverkehr
Massnahme C2	Förderung des Fussgängerverkehrs

Zielsetzungen

- Ein allfälliges Wachstum des Quell- und Zielverkehrs der Gemeinde Rothrist soll möglichst durch den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und die kombinierte Mobilität abgedeckt werden
- Die Verkehrssicherheit auf den Kantons- und Gemeindestrassen ist zu verbessern
- Sicherstellen des Langsamverkehrs

Beschreibungen

Auch für Fussgänger gilt es, die Querungen der stark befahrenen Kantonsstrassen speziell zu beachten. Hier sind besondere Anstrengungen im Zuge der Betriebs- und Gestaltungskonzepte notwendig.

Innerhalb des Gemeindegebietes soll gefördert werden, dass möglichst viele Strecken zu Fuss zurückgelegt werden können. Dafür müssen die häufig begangenen Verbindungen attraktiver gestaltet und möglichst direkte Verbindungen geschaffen werden. Weiter sollen Gewerbegebiete (zum Beispiel Bifang Ost) und neue Wohngebiete möglichst gut für Fussgänger erschlossen werden.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit	Gemeinderat
Weitere Beteiligte	Kanton (z. T. Strasseneigentümer)
Bezug zu anderen Bereichen	D1
Stand der Bearbeitung	Einige Massnahmen wurden bereits realisiert
Etap pierung	Zwischenlösungen bei der Bernstrasse, falls Umsetzung BGK länger dauert Rasche Lösungen der Probleme auf den Schulwegen (müssen keine baulichen Massnahmen sein → Pedibus)
Termine	Seit 2012
Kosten	CHF 30'000

5.4 D. SICHERHEIT

Infolge des Unfallbildes mit vielen Unfällen entlang der Kantonsstrassen und im Wohnquartier (mit vielen Beteiligten des Langsamverkehrs), des teilweisen Fehlens von Gehwegen entlang der Groberschliessungen, den zum Teil hohen gefahrenen Geschwindigkeiten und der vielfach ungenügenden Sicht bei Einmündungen und privaten Ausfahrten sind zusätzliche Sicherheitsmassnahmen notwendig.

Handlungsfeld D	Sicherheit
Massnahme D1	BGK auf Kantonsstrassen / Bernstrasse

Zielsetzungen

- Die Verkehrssicherheit auf den Kantons- und Gemeindestrassen ist zu verbessern
- Leistungssteigerung im Bereich Autobahnanschluss, Sicherstellung der Kapazität auf den Hauptstrassen
- Das Zentrum soll vom Durchgangsverkehr entlastet werden
- Sicherstellen des Langsamverkehrs

Beschreibungen

Die Lösungsansätze sind bei den Kantonsstrassen bei einem Betriebs- und Gestaltungskonzept zu suchen, welche die gefahrene Geschwindigkeit zu reduzieren vermag und eine erhöhte Aufmerksamkeit dem querenden Langsamverkehr sowie dem die Strasse befahrenden Veloverkehr schenkt.

Die Bernstrasse führt mitten durch das Zentrum von Rothrist. Die Strasse ist vor allem während der Stosszeiten verkehrlich stark belastet. Deshalb ist sowohl für Fussgänger als auch für Radfahrer das Queren der Strasse gefährlich. In einem gesamtheitlichen Betriebs- und Gestaltungskonzept soll die Strasse auf ihre Sicherheitsmängel hin untersucht und wo möglich verbessert werden. Es soll speziell auf den Langsamverkehr fokussiert werden. Für Fussgänger müssen vor allem mehr Querungsstellen auf möglichst gut einsehbaren Strecken geschaffen werden. Für Radfahrer ist sowohl das Queren als auch das Befahren der Strasse selbst durch geeignete Massnahmen sicherer und attraktiver zu gestalten.

Bei der Umgestaltung der Strasse soll Rücksicht auf eine optisch ansprechende Gestaltung der Strasse genommen werden. Auf diese Weise soll gewährleistet werden, dass Fussgänger und Radfahrer die Strasse trotz des starken Verkehrs vermehrt nutzen.

Momentan ist die Erstellung des BGK zeitlich etwas zurückversetzt worden. Bevor dieses weiterbearbeitet wird, muss das Projekt zur Wiggertalstrasse Teil Nord weiter fortgeschritten sein als dies gemäss heutigem Stand der Fall ist. Die Lage und die Ausführung der Wiggertalstrasse Teil Nord haben einen erheblichen Einfluss auf Strassenabschnitte, welche im Perimeter des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes liegen.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Kanton Gemeinde, Private, Busbetriebe
Bezug zu anderen Bereichen	B1, C1, C2
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappierung	Erstellung Betriebs- und Gestaltungskonzept auf der Bernstrasse / Kantonsstrassen Umsetzung der Planung. Um Verkehrsprobleme während dem Umbau zu minimieren sollte das Konzept in möglichst wenigen Etappen erfolgen
Termine	Frühestens ab 2015 (BGK); Umsetzung später
Kosten	CHF 50'000

Handlungsfeld D	Sicherheit
Massnahme D2	Sicherheit auf den Schulwegen

Zielsetzungen

- Die Verkehrssicherheit auf den Kantons- und Gemeindestrassen ist zu verbessern

Beschreibungen

Die Sicherung der Schulwege - insbesondere des neuen Schulhauses Bifang - ist mit grosser Aufmerksamkeit zu fördern. Der *Pedibus* ist eine organisierte Schulwegbegleitung zu Fuss. Die Begleitpersonen sind meist Eltern. Vom Bus auf vier Rädern sind folgende Aspekte übernommen:

- eine definierte Routenführung (Linie)
- ein Zeitplan
- signalisierte Sammelstellen

Der *Pedibus* kann eine Übergangslösung zur Schulwegsicherung darstellen, er ersetzt jedoch keinesfalls bauliche und infrastrukturelle Massnahmen im Strassenraum. Folgende Faktoren müssen in Kombination gegeben sein, die die Prüfung eines *Pedibus*' als sinnvoll erscheinen lassen:

- Entlang des Schulweges bestehen Sicherheitsdefizite, die nicht sofort behoben werden können.

Punktuelle Querungsprobleme an einer befahrenen Strasse können aber auch mit Lotsendiensten bewältigt werden.

- Relativ viele Kinder werden mit dem Elterntaxi zur Schule gebracht.

In Gemeinden, wo anteilmässig viele Kinder selbstständig zu Fuss in den Kindergarten oder in die Schule gehen, ist die Einführung eines *Pedibus*' ein Rückschritt.

- Der *Pedibus* wendet sich an Kinder im Alter zwischen 4 und 7 Jahren.
→ Ältere Kinder akzeptieren diese Organisationsform nicht mehr.

- Der Pedibus ist eine Überganslösung.

Die Beteiligten (Eltern, Schulbehörden etc.) sollen Rückmeldungen zur Verkehrssituation an die zuständigen Behördenstellen weitertragen, um bauliche Sanierungen einzuleiten.

Der *Pedibus* ist vor allem in der Westschweiz weit verbreitet. Im Kanton Aargau hingegen, ist bis jetzt noch kein *Pedibus* im Einsatz. Die Schulleitung der Gemeinde Rothrist ist zurzeit an der Prüfung eines *Pedibus*-Einsatzes für die auf das kommende Schuljahr (2013/2014) neu-eintretenden Kindergärtner. Bestrebungen, den *Pedibus* bereits ein Jahr früher einzuführen sind daran gescheitert, dass nicht genügend Freiwillige gefunden wurden (Eltern + Mitarbeiter der Schule), um den grossen Aufwand zu bewältigen.

Neben dem *Pedibus* sollen Eltern bei Informationsveranstaltungen (durch Schulpflege, Lehrpersonen) darauf aufmerksam gemacht werden, dass die Schulwegbewältigung für Kinder ein wichtiger Teil der Verkehrserziehung ist und mit dem Elterntaxi die Kinder wichtige Erfahrungen nicht machen können.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Gemeinderat, Kanton (bei Massnahmen auf Kantonsstrassen) Schulbehörden, Eltern mit Kindergartenkindern / jungen Schülern wegen <i>Pedibus</i>
Bezug zu anderen Bereichen	C2, D1
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etap pierung	<i>Pedibus</i> Umsetzung baulicher Massnahmen (unter anderem BGK Bernstrasse)
Termine	Schuljahr 2013/2014
Kosten	CHF 10'000

Handlungsfeld D	Sicherheit
Massnahme D3	Geschwindigkeitsreduktion im Gemeindegebiet

Zielsetzungen

- Die Verkehrssicherheit auf den Kantons- und Gemeindestrassen ist zu verbessern
- Sicherstellen des Langsamverkehrs

Beschreibungen

Bis dato gibt es innerhalb von Rothrist zwei Zonen mit Tempo 30 und eine Begegnungszone. Die Unfallstatistik hat gezeigt, dass in diesen Gebieten auch relativ wenige Unfälle mit Personenschäden aufgetreten sind. Innerhalb der Wohnquartiere kann mit einer Temporeduktion also die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Zudem ist auf Strassen mit T30 kein zusätzlicher Schutz der Fussgänger in Form von Gehwegen oder Fussgängerlängsstreifen notwendig. Auch Fussgängerstreifen sind in den meisten Fällen nicht nötig. Die Sicherheit für Fussgänger wird also nicht nur verbessert, sondern der Langsamverkehr wird allgemein besser ins Verkehrsregime integriert.

Bei vielen Strassenkreuzungen und Hausausfahrten steht die Sicht für Tempo 50 nicht zur Verfügung. Mit Tempo 30 können damit hohe Kosten für Gehwege oder die Schaffung der Sicht an Kreuzungen oder bei privaten Ausfahrten umgangen werden.

Beim Wechsel von Generell 50 auf Tempo 30 können bei einem Begegnungsfall (Kreuzen von Fahrzeugen) 70 cm Strassenbreite eingespart werden.

Sowohl für Tempo 30-Zonen als auch für Begegnungszonen sind bei der Planung Gutachten zu erstellen. Das kantonale Merkblatt "Tempo 30- und Begegnungszone" ist bei der Planung zu berücksichtigen.

Zu einem späteren Zeitpunkt wird festgelegt, auf welchen Strassen die Geschwindigkeit auf 30 beschränkt wird und wo weiterhin Tempo 50 gelten wird (möglicher T30-Perimeter in Anhang 10).

Bestehende Elemente (bauliche, Signalisationen, etc.) sind bei der Einführung von Tempo 30 zu berücksichtigen und auch auf ihre Kompatibilität mit dem Langsamverkehr zu überprüfen (z. B. Schwellen). Vor allem auf wichtigen Langsamverkehrsachsen sollen die geplanten Massnahmen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Langsamverkehrs erfolgen.

In speziellen Wohn- und Zentrumsquartieren (neu geplante Wohnzonen, Bahnhofstrasse, Bachweg, etc.) ist auch die Einführung von Begegnungszonen zu prüfen.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit	Gemeindeversammlung (Genehmigung des Kredits)
Weitere Beteiligte	Kanton (Aufsichtspflicht)
Bezug zu anderen Bereichen	C2, D2
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etap pierung	Möglich
Termine	2014

Kosten	CHF 150'000
--------	-------------

Handlungsfeld D	Sicherheit
Massnahme D4	Geschwindigkeitsreduktion auf der Sägetstrasse

Zielsetzungen

- Die Verkehrssicherheit auf den Kantons- und Gemeindestrassen ist zu verbessern

Beschreibungen

Auf der Sägetstrasse häufen sich Selbstunfälle und Unfälle bei Überholmanövern. Die Zahl und die Schwere der Unfälle soll durch eine Temporeduktion von derzeit 80 auf 60 km/h reduziert werden. Eine allfällige Temporeduktion muss in enger Zusammenarbeit mit der Abteilung Verkehr des BVU realisiert werden.

Ein früherer Versuch, eine Temporeduktion auf 50 vorzunehmen wurde vom BVU als nicht genügend begründet beurteilt und vom Regierungsrat [22] abgewiesen (Regierungsratsbeschluss vom 20. August 2008). Bei einem neuen Projekt gilt es, besonders die Sicherheit der Kinder, Betagten und Radfahrenden bis zur Einmündung des Jöndliwegs, der in den Jöndliweg abbiegenden Radfahrer sowie die mangelnden Sichtweiten auf Grund der Kurven zu beachten.

Um die Autofahrer zur Einhaltung der Geschwindigkeit zu bringen, sind polizeiliche Kontrollen notwendig. Nur mit regelmässigen Kontrollen kann die Einhaltung der Geschwindigkeit gewährleistet werden.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Kanton (Aufsichtspflicht)
Bezug zu anderen Bereichen	C1
Stand der Bearbeitung	Neubeginn notwendig
Etappierung	Nein
Termine	2013
Kosten	CHF 10'000

Handlungsfeld D	Sicherheit
Massnahme D5	Schwerverkehr Alte Aarburgerstrasse

Zielsetzungen

- Die Verkehrssicherheit auf den Kantons- und Gemeindestrassen ist zu verbessern

Beschreibungen

Die negativen Folgen der Durchquerung des Wohngebietes an der Alten Aarburgerstrasse durch einen Teil des Schwerverkehrs des Industriegebietes wurden mit einer Zone 30 gemindert. In einer Nachkontrolle soll nun geprüft werden, ob die Verkehrsberuhigungsmassnahmen die gewünschten Wirkungen gemäss Gutachten erzielt haben.

Falls die negativen Folgen des Schwerverkehrs noch nicht den Zielvorstellungen gemäss reduziert wurden, sind weitere Massnahmen (Teilgebietsfahrverbote für den Schwerverkehr, etc.) zu prüfen.

Voraussetzungen	Nachkontrolle der Wirkung der Verkehrsberuhigung in der Alten Aarburgerstrasse → Die gewünschten Wirkungen sind noch nicht erzielt
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Gemeinde Anwohner Alte Aarburgerstrasse
Bezug zu anderen Bereichen	C2
Stand der Bearbeitung	
Etap pierung	Verkehrserhebungen und Befragungen der Anwohner Analyse der Verbesserungen / beurteilen, ob Ziele erreicht Ev. Massnahmen zur weiteren Verbesserung für die Anwohner
Termine	2015
Kosten	CHF 5'000 (ohne Massnahmen)

5.5 E. ÖFFENTLICHER VERKEHR

Die Gemeinde Rothrist wird momentan von der Bahn auf der Strecke Baden-Aarau-Olten-Langenthal bedient. Zusätzlich verkehren mehrere Buslinien via Rothrist mit den Haltestellen Bahnhof, Brunnhalde, Flecken, Gemeindehaus, Gländ, Grüebli, Hungerzelg, Neue Industriestrasse, Oberwil, Rössli, Schwimmbad, Sennhof-Dörfli und Weier. Zusätzlich bedient eine überregionale Buslinie die Haltestelle Ruppoldingen nördlich des Industriequartiers im Kanton Solothurn.

Die Bahn verkehrt im Stundentakt (S-Bahnlinie S23). Während den Stosszeiten verkehrt zusätzlich die S-Bahnlinie S29. Ab 2017 verkehrt die S29 von Turgi via Olten nach Zofingen. Auf der Linie der S23 wird auf diesen Zeitpunkt der Halbstundentakt eingeführt.

Die Buslinie Zofingen-Oftringen-Rothrist verkehrt im Viertelstunden-, die Linien Zofingen-Vordemwald-Rothrist sowie Rothrist-Glashütten im Stundentakt. Zusätzlich hält stündlich die überregionale Buslinie Olten-Oensingen beim Kraftwerk Ruppoldingen (halbstündlich während der Stosszeiten).

Trotz Inbetriebnahme der Kriegsschlaufe wird Rothrist mit dem Zug nicht direkt von Zofingen bedient. Auf den Buslinien ist vor allem wegen Unpünktlichkeit während der Stosszeiten mit Verlustzeiten beim Umsteigen Bus-Bus beziehungsweise Bus-Bahn zu rechnen. Vor allem am Sonntag sind Umsteigebeziehungen Bahn-Bus nicht optimal, da die Buslinien betrieblich optimiert und zum Teil ungenügend auf die Bahnverbindungen abgestimmt sind. Auch in Olten sind einzelne Umsteigebeziehungen für Rothrist nicht optimal (u. a. von und nach Zürich).

Ein Wunsch der Gemeinde Rothrist ist der Halt des Schnellzugs mit Halten in Burgdorf, Wynigen, Herzogenbuchsee und Langenthal. Auf diese Weise könnten für Rothrist die Umsteigebeziehungen in Olten verbessert werden. Damit werden auch bessere Anschlussmöglichkeiten für Rothrist in Olten erhofft.

Im Teilplan Öffentlicher Verkehr und Kombinierte Mobilität (Anhang 9) sind folgende Bahn- und Buslinien aufgeführt:

Bahn

Bestehend	S23: Baden-Turgi-Brugg-Lenzburg-Aarau-Olten-Rothrist-Langenthal S29: Turgi-Brugg-Aarau-Olten-Rothrist-Langenthal (Stosszeiten) (entfällt ab 2017)
Geplant	S23: Ab 2017 Verdichtung zum Halbstundentakt Zofingen-Rothrist via Kriegsschlaufe-Langenthal (langfristig)
Erwünscht	Bern-Burgdorf-Wynigen-Herzogenbuchsee-Langenthal-Rothrist-Olten

Bus

Bestehend	Zofingen-Oftringen- Bahnhof Rothrist Zofingen-Vordemwald-Gländ-Bahnhof Rothrist Bahnhof Rothrist-Glashütten Olten-Oensingen
-----------	--

- Geplant Einbindung Bifang Ost durch veränderte Route einer bestehenden Buslinie oder durch eine neue Buslinie
- Erwünscht Neue Buslinie oder veränderte Route via neue Wiggertalstrasse. So kann das hauptsächliche Verkehrsproblem beim EO Oftringen umfahren werden.

Handlungsfeld E	Öffentlicher Verkehr
Massnahme E1	Verbesserte regionale und überregionale Bahnverbindungen am Bahnhof Rothrist

Zielsetzungen

- Ein allfälliges Wachstum des Quell- und Zielverkehrs der Gemeinde Rothrist soll möglichst durch den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und die kombinierte Mobilität abgedeckt werden
- Bessere Verbindungen der Gemeinde nach Zofingen und in die Region mit dem öffentlichen Verkehr schaffen

Beschreibungen

Um den öffentlichen Verkehr zu unterstützen ist nicht nur die Anzahl und die Häufigkeit der Verbindungen entscheidend, sondern auch, in welcher Zeit man sein Ziel erreichen kann. Von Rothrist aus sind mit der Bahn einige Zentren in der Umgebung nur mit Umsteigen erreichbar. Mit einer direkten Zugverbindung nach Zofingen kann die Reisezeit mit dem öffentlichen Verkehr erheblich verkürzt werden.

Eine direkte Bahnverbindung nach Zofingen gemäss kantonalem Mehrjahresprogramm könnte die Bestrebungen zur Förderung des ÖV weiter stützen. Diese ist ab 2017 (zu Lasten der heutigen S29) vorgesehen.

Um die Umsteigebeziehungen in Olten zu verbessern, wäre für Rothrist der Halt des Schnellzugs Bern - Olten (mit Halten in Burgdorf, Wynigen, Herzogenbuchsee und Langenthal) wünschenswert. Zu diesem Zweck wird die Gemeinde den Kontakt mit den entsprechenden Stellen suchen.

Voraussetzungen	Übereinkunft mit anderen betroffenen Gemeinden Kapazität auf dem Schienennetz
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Kanton SBB, Rothrist, Zofingen, weitere Gemeinden Busbetriebe,
Bezug zu anderen Bereichen	E2
Stand der Bearbeitung	Gemäss kantonalem Mehrjahresprogramm
Etappierung	Nein
Termine	Von Kanton und SBB abhängig
Kosten	?

Handlungsfeld E	Öffentlicher Verkehr
Massnahme E2	Bessere Erschliessung mit neuer / veränderter Buslinie

Zielsetzungen

- Ein allfälliges Wachstum des Quell- und Zielverkehrs der Gemeinde Rothrist soll möglichst durch den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und die kombinierte Mobilität abgedeckt werden
- Verbesserung des Anschlusses von nicht gut mit dem ÖV erreichbaren Quartieren an den öffentlichen Verkehr

Beschreibungen

Wenn regional der Verkehrszuwachs beim Individualverkehr gebremst werden soll, sind die Möglichkeiten zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Damit die Benutzung des öffentlichen Verkehrs attraktiver wird, sind weitere Gebiete mit dem ÖV zu erschliessen. Wünschbar sind die Erschliessung der Arbeitsplätze und Verkaufsflächen im Gebiet Bifang Ost.

Vor allem das Umsteigen auf den Buslinien ist momentan noch mit grossen Zeitverlusten verbunden, da die Umsteigevorgänge nicht optimiert sind.

Mit Einführung der Buslinie Zofingen - Vordemwald - Rothrist per Dezember 2012 wurde nicht wie gewünscht auch das Gebiet Bifang Ost besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Gewerbe und Anwohner wünschen jedoch eine verbesserte ÖV-Anbindung im Gebiet Bifang Ost Die Erschliessung mit der Buslinie Zofingen-Vordemwald-Rothrist ist dabei nicht optimal, da diese nicht einen genügend dichten Takt aufweist, nicht die wichtigsten Quellgebiete erschliesst und aus fahrplantechnischen Gründen schwierig umzusetzen ist. Eine Verlängerung / Umleitung der Buslinie 2 oder 3 oder eine neue Buslinie wäre dabei sinnvoller.

Voraussetzungen	
Zuständigkeit	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Busbetriebe, zofingenregio, Gemeinden in der Region
Bezug zu anderen Bereichen	E1
Stand der Bearbeitung	Studie
Etappierung	Wenn die Quartiere mit unterschiedlichen Buslinien angefahren werden sollen, können verschiedene Gebiete zu unterschiedlichen Zeitpunkten verbessert mit dem ÖV erschlossen werden
Termine	Fahrplan 2012/13/14/15
Kosten	50'000 pro Jahr

5.6 F. KOMBINIERTE MOBILITÄT

Handlungsfeld F	Kombinierte Mobilität
Massnahme F1	P+P Rishalde

Zielsetzungen

- Ein allfälliges Wachstum des Quell- und Zielverkehrs der Gemeinde Rothrist soll möglichst durch den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und die kombinierte Mobilität abgedeckt werden
- Fördern der kombinierten Mobilität

Beschreibungen

Ein gutes Mittel um den überregionalen Verkehrszuwachs (vor allem auf den Autobahnen) zu bremsen ist die Anordnung von Park + Pool Parkplätzen. In den Jahren 2013 / 2014 wurde der Park + Pool-Parkplatz in der Rishalde beim Autobahnanschluss Rothrist ausgebaut. Dieser ist jedoch nicht genügend gross.

Um das Angebot zu vergrössern, muss die Gemeinde Kontakt aufnehmen mit Möbel Hubacher, um zu gewährleisten, dass die 50 Parkfelder dem Park + Pool dauerhaft zur Verfügung stehen (gemäss Vereinbarung).

Weiter ist der Kanton am Prüfen, ob auf der anderen Seite des bestehenden Park + Pool eine weitere Anlage realisiert werden soll.

Voraussetzungen	Bedarf für den Ausbau des P+P-Parkplatzes vorhanden
Zuständigkeit	Kanton
Weitere Beteiligte	Private Erschliessung / ASTRA
Bezug zu anderen Bereichen	Keine
Stand der Bearbeitung	Bauprojekt abgeschlossen
Etappierung	Keine
Termine	2013 - 2014
Kosten	CHF 520'000

Handlungsfeld F	Kombinierte Mobilität
Massnahme F2	B+R bei Bushaltestellen

Zielsetzungen

- Ein allfälliges Wachstum des Quell- und Zielverkehrs der Gemeinde Rothrist soll möglichst durch den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und die kombinierte Mobilität abgedeckt werden
- Sicherstellen des Langsamverkehrs
- Fördern der kombinierten Mobilität

Beschreibungen

Wenn regional der Verkehrszuwachs beim Individualverkehr gebremst werden soll, sind die Möglichkeiten zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Damit die Benutzung des öffentlichen Verkehrs attraktiver wird, sind deren Verknüpfungspunkte zu optimieren. Dazu gehört die Erstellung von Veloabstellplätzen bei Bushaltestellen (Bike + Ride).

Es gilt zu prüfen, ob an allen Bushaltestellen Veloabstellplätze notwendig sind oder ob es genügt, wenn die wichtigsten Haltestellen mit gedeckten Abstellplätzen ausgerüstet werden.

Im 2012 wurden bei der Haltestelle Sennhof-Dörfli 10 Parkfelder für das Bike + Ride realisiert. Weiter geprüft werden Abstellmöglichkeiten bei den Haltestellen Zum Scharfen Ecken und Rössli. Bei der geplanten Haltestelle bei der Migros werden die Parkfelder durch die Migros erstellt.

Voraussetzungen	Vorherige Evaluation (Zählen der Velos bei den Bushaltestellen, Bedarfsanalyse durch Befragungen in der Bevölkerung), bei welchen Haltestellen Veloabstellplätze benötigt werden
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Gemeinderat
Bezug zu anderen Bereichen	Keine
Stand der Bearbeitung	Nicht begonnen
Etap pierung	Die einzelnen Erweiterungen der Abstellmöglichkeiten können etappenweise erfolgen
Termine	2012 - 2014
Kosten	CHF 50'000 für 5 Haltestellen

Handlungsfeld F	Kombinierte Mobilität
Massnahme F3	P+R am Bahnhof Rothrist

Zielsetzungen

- Ein allfälliges Wachstum des Quell- und Zielverkehrs der Gemeinde Rothrist soll möglichst durch den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und die kombinierte Mobilität abgedeckt werden
- Fördern der kombinierten Mobilität
- Optimierung der Parkierungsregelungen

Beschreibungen

Wenn regional der Verkehrszuwachs beim Individualverkehr gebremst werden soll, sind die Möglichkeiten zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Damit die Benutzung des öffentlichen Verkehrs attraktiver wird, sind deren Verknüpfungspunkte zu optimieren. Dazu gehört bei Bedarf eine allfällige Erhöhung der Park + Ride Parkfelder am Bahnhof.

Momentan sind die Park + Ride Parkfelder nicht gut ausgelastet, da diese Felder kostenpflichtig sind und in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs günstigere / kostenlose Parkierungsmöglichkeiten auf öffentlichen und privaten Parkplätzen bestehen. Mit einer Erhöhung der Anzahl P+R Parkfelder am Bahnhof muss deshalb eine einheitliche Bewirtschaftung der privaten, öffentlichen und der SBB gehörenden Parkfelder im Umfeld des Bahnhofs einhergehen. Eine Bewirtschaftung der Parkfelder kann die Einführung einer Parkuhr, eine zeitliche Beschränkung, ein Parkverbot ausgenommen Kunden oder ähnliches sein.

Voraussetzungen	Platzangebot am Bahnhof vorhanden Parkplätze in der Umgebung des Bahnhofs müssen bewirtschaftet sein
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	SBB, Gemeindeversammlung Private
Bezug zu anderen Bereichen	G3, BNO, Baugesetz / Parkierungsreglement
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappierung	
Termine	Siehe G3
Kosten	Siehe G3

5.7 G. PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG

Handlungsfeld G	Parkraumbewirtschaftung
Massnahme G1	Standort-Typen-Karte

Zielsetzungen

- Ein allfälliges Wachstum des Quell- und Zielverkehrs der Gemeinde Rothrist soll möglichst durch den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und die kombinierte Mobilität abgedeckt werden
- Optimierung der Parkierungsregelungen

Beschreibungen

Für die Festlegung der notwendigen Anzahl von Parkfeldern bei Baugesuchen ist jeweils der Standort-Typ massgebend. Zur Vereinfachung der Abläufe empfiehlt sich deshalb die Erstellung einer Standort-Typen-Karte für die Bauzonen. Der Standorttyp berücksichtigt die Nähe zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die Frequenz des öffentlichen Verkehrs sowie die Nutzung und den Anteil des Langsamverkehrs.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Gemeinderat
Bezug zu anderen Bereichen	F3, G2, G3
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etap pierung	Keine
Termine	Frühestens ab 2015
Kosten	CHF 5'000

Handlungsfeld G	Parkraumbewirtschaftung
Massnahme G2	Integration der regionalen Parkraumplanung
	Bedarfsgerechte Regelung der Anzahl Parkfelder

Zielsetzungen

- Ein allfälliges Wachstum des Quell- und Zielverkehrs der Gemeinde Rothrist soll möglichst durch den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und die kombinierte Mobilität abgedeckt werden
- Optimierung der Parkierungsregelungen

Beschreibungen

Rothrist kann auch bei der Parkraumplanung nicht unabhängig von der Region betrachtet werden. Verkehr kann ausserhalb der Gemeinde selbst entstehen und Parkplätze in Rothrist beanspruchen oder Einwohner von Rothrist können dies ebenso in der Region tun. Deshalb ist es wichtig, auch das Parkraummanagement regional zu betrachten und zu optimieren. Die Resultate der regionalen Parkraumplanung müssen in die Überlegungen und Planungen der Gemeinde Rothrist einfliessen.

Um die Funktionsfähigkeit des kommunalen und regionalen Verkehrsnetzes zu Verkehrsspitzenzeiten zu gewährleisten, muss das Angebot des Parkraums sowohl optimal auf die Bedürfnisse der Angestellten, Kunden und Besucher als auch auf die Kapazität des Verkehrsnetzes abgestimmt werden. Die Anzahl der zu realisierenden Parkfelder ist innerhalb des gesetzlichen Rahmens zu optimieren. Bestimmungen dazu sollen bei der nächsten BNO-Revision berücksichtigt werden.

Voraussetzungen	Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden Bericht zur regionalen Parkraumplanung steht zur Verfügung (in Bearbeitung)
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Gemeindeversammlung Zofingenregio, Umliegende Gemeinden
Bezug zu anderen Bereichen	F1, F3, G3
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappierung	möglich
Termine	Gemeinsam mit Überarbeitung der BNO
Kosten	-

Handlungsfeld G	Parkraumbewirtschaftung
Massnahme G3	Bewirtschaftung der Parkfelder

Zielsetzungen

- Ein allfälliges Wachstum des Quell- und Zielverkehrs der Gemeinde Rothrist soll möglichst durch den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und die kombinierte Mobilität abgedeckt werden
- Fördern der kombinierten Mobilität
- Optimierung der Parkierungsregelungen

Beschreibungen

Mit einer Beschränkung der Anzahl der Parkfelder in einem Gebiet muss darauf geachtet werden, dass die öffentlichen Parkfelder auf den Plätzen und Strassen in der Umgebung des Gebietes bewirtschaftet werden. Auf diese Weise kann eine Fremdnutzung der öffentlichen und frei zugänglichen privaten Parkfelder ausgeschlossen werden.

Zu bewirtschaften sind nach kantonaler Vorgabe auch die intensiv genutzten Parkfelder bei Verkaufsnutzungen. Zu dieser Kategorie gehört unter anderen die Zone im Bifang mit dem Möbelgeschäft Hubacher. Für den heutigen Betrieb wurde keine monetäre Bewirtschaftung vorgeschrieben. Um aber bei einer Nutzungsänderung oder einer Betriebserweiterung gewappnet zu sein, ist ein entsprechender Artikel in die BNO aufzunehmen.

Eine weitere Massnahme, welche es zu prüfen gilt, ist die Einführungspflicht von Parkplatzbewirtschaftung für grosse Betriebe. Auf diese Weise könnten die Massnahmen hin zu einer modernen und nachhaltigeren Mobilität breiter in der Gemeinde abgestützt werden.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Gemeindeversammlung (Parkierungsreglement / BNO)
Bezug zu anderen Bereichen	F1, F3, G2
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappierung	Kein etappenweises Einführen einer Bewirtschaftung empfohlen. Bei einer kleinräumigen Bewirtschaftung ist das Ausweichen auf nicht bewirtschaftete Parkfelder in der Nähe wahrscheinlich
Termine	Ab 2014
Kosten	CHF 40'000

5.8 H. MOBILITÄTSMANAGEMENT

Handlungsfeld H	Mobilitätsmanagement
Massnahme H1	Informationspolitik Mobilitätsmanagement

Zielsetzungen

- Empfehlen eines Mobilitätsmanagements

Beschreibungen

Die Gemeinde Rothrist bietet bestehenden und ansiedlungswilligen Unternehmen ab 50 (Variante: ab 100) Mitarbeitenden eine kostenlose Mobilitätsberatung an. Im Rahmen eines Erstgesprächs zwischen den Unternehmensverantwortlichen und Fachexperten im Bereich Mobilitätsmanagement werden die Ausgangslage, Rahmenbedingungen und existierenden Probleme analysiert. Die Fachexperten entwickeln im Nachgang Massnahmenvorschläge.

Für die Fachberatung bei Unternehmen zieht die Gemeinde Rothrist das Angebot von aargaumobil bei, das eine kostenlose Impulsberatung für Unternehmen im Kanton Aargau beinhaltet. Dieses Angebot wurde bereits im Rahmen der geplanten Überbauung Breite in Anspruch genommen. Als Folge daraus wird zurzeit ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet, das vom Generalunternehmer in Auftrag gegeben wurde.

Auf der Basis eines zu entwickelnden Aktionsprogramms führt die Gemeinde Rothrist Aktionen zur Sensibilisierung der Verkehrserzeuger (Zielgruppen Unternehmen, Veranstalter der ROGA, etc.) für Massnahmen des Mobilitätsmanagements durch.

Mögliche Aktionen sind: Teilnahme der Verwaltung an der Aktion „Bike to work (www.biketowork.ch)“ und Bewerbung der Aktion bei den ansässigen Betrieben, Eco-Drive – Simulatorkurse, Mobilitätsapéros, etc.

Gemäss Bericht „Entwicklungsmodul 1: Koordinierte Raumentwicklung“ wurde der Aufbau einer regionalen Mobilitätsplattform seitens zofingenregio beschlossen. Diese soll u.a. Informationen rund um die Mobilität vermitteln. Die Gemeinde Rothrist unterstützt diesen Aufbau und stellt sicher, dass die für die Gemeinde relevanten Mobilitätsinformationen gebührend in der regionalen Mobilitätsplattform berücksichtigt werden. Sie verlinkt diese mit der gemeindeeigenen Website und bewirbt die regionale Mobilitätsplattform mit geeigneten Kommunikationsmassnahmen bei der Rothrister Bevölkerung.

Ein Mobilitätsfächer mit regionalen Mobilitätsinformationen wird durch zofingenregio vorbereitet. Die Gemeinde Rothrist unterstützt dessen Erstellung und stellt sicher, dass der Mobilitätsfächer den neu in die Gemeinde Ziehenden verteilt wird und auch für die bestehende Bevölkerung mit geeigneten Massnahmen zugänglich gemacht wird.

Die Gemeinde Rothrist bewirbt das von aargaumobil und dem Departement Bildung, Kultur und Sport des Kantons Aargau entwickelte Angebot „Schule Mobil“ in ihren 5. Klassen der Primarschule und 1. Klassen der Oberstufe. Das Angebot beinhaltet eine Serie von Modulen, in denen ausgewählte Mobilitätsthemen behandelt werden. Jedes Modul dauert max. 1 Tag. Die Module werden durch die Fachexperten von aargaumobil direkt bei den angemeldeten Schulklassen durchgeführt. Das Angebot ist bis auf weiteres zugänglich (wird jeweils jährlich entschieden) und für die oben erwähnten Stufen innerhalb des bei aargaumobil verfügbaren Rahmenbudgets für die Gemeinde kostenlos. Das Angebot wurde in Rothrist bisher von ei-

ner 5. Klasse genutzt, in Aargauer Gemeinden wurde es insgesamt schon rund 25-mal bezogen.

Falls die Gemeinde Rothrist das Angebot auch an Klassen der 2. und 3. Sekundarstufe zugänglich machen möchte, müssen die Kosten für die Durchführung von der Gemeinde getragen werden.

Auf der Basis eines zu entwickelnden Aktionsprogramms führt die Gemeinde Rothrist jährlich eine Mobilitätsaktion zur Sensibilisierung der Bevölkerung oder ausgewählter Zielgruppen durch. Beispiele von Aktionen sind:

- Durchführung eines jährlichen Mobilitätstages (z. B. anlässlich des europaweiten „Tag ohne Auto“ vom 22.09)
- Aktion „Einkaufen ohne Auto“ (mit dem im Zentrum ansässigen Gewerbe),
- Aktion „Velofahren in und rund um Rothrist“
- Weitere Aktionen im Zusammenhang mit geplanten Umsetzungen von verkehrsplanerischen Massnahmen, die im KGV definiert sind
- Hinweis auf das Angebot des Mobilitätsdurchblicks (www.mobilitaetsdurchblick.ch)

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Gemeinde Aargaumobil
Bezug zu anderen Bereichen	H2
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappierung	In regelmässigen Abständen soll die Bevölkerung wieder über aktuelle Entwicklungen im Bereich Mobilität informiert werden
Termine	2013
Kosten	CHF 5'000 pro Jahr

Handlungsfeld H	Mobilitätsmanagement
Massnahme H2	Mobility-Standorte einführen

Zielsetzungen

- Empfehlen eines Mobilitätsmanagements
- Fördern der kombinierten Mobilität

Beschreibungen

In der Gemeinde Rothrist gab es früher mal einen Mobility-Standort beim Bahnhof, dieser wurde jedoch auf Grund zu geringer Nachfrage wieder aufgehoben. Seither ist das Angebot von Mobility bekannter geworden und wird immer mehr genutzt. Falls sich deshalb eine günstige Gelegenheit ergibt, soll in der Gemeinde an geeigneter Lage versuchsweise nochmals ein Mobility-Standort eingeführt werden.

Damit das Fahrzeug möglichst rege benutzt wird, muss die Bevölkerung über Funktionsweise, die Kosten sowie die Vorteile informiert werden.

Die Gemeinde Rothrist nimmt ihre Vorbildfunktion gegenüber ansässigen Verkehrserzeugern wahr und setzt deshalb auch innerhalb der Verwaltung Massnahmen des Mobilitätsmanagements um. So wird während der Versuchsphase der Gemeindeverwaltung Mobility für Geschäftsfahrten benutzt, einen Parkplatz für ein Mobility-Fahrzeug zur Verfügung gestellt und damit auch das Angebot für die kombinierte Mobilität in Rothrist verbessert. Mittels Controlling und periodischer Evaluation prüft sie die Wirkung der eingeführten Massnahmen.

Voraussetzungen	Bedarfsanalyse. Für potenzielle Neuzuzüger könnte ein Mobility-Auto ein zusätzlicher Grund für Rothrist als Wohngemeinde sein
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Gemeinderat Mobility
Bezug zu anderen Bereichen	H1
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etap pierung	Wenn mehrere Standorte benötigt werden, ist Etappierung möglich
Termine	2014
Kosten	Keine

Handlungsfeld H	Mobilitätsmanagement
Massnahme H3	Mobilitätsmanagement

Zielsetzungen

- Empfehlen eines Mobilitätsmanagements

Beschreibungen

Nutzungsänderungen im Gebiet Bifang Ost können einen starken Mehrverkehr zur Folge haben. Um den Verkehr optimal zu gestalten und auf die verschiedenen Verkehrsträger zu verteilen ist ein Mobilitätsmanagement notwendig.

Damit bereits während der Planung von grösseren Wohnüberbauungen oder im Prozess der Betriebserweiterung bzw. Neuansiedlung dem Thema Verkehr genügend Gewicht gegeben wird, kann das Einführen der Pflicht, ein Mobilitätsmanagement für grosse Firmen und Wohnüberbauungen im Baubewilligungsverfahren zu integrieren, eine Massnahme sein.

Mögliche Massnahmen in einem Mobilitätsmanagement sind z. B.:

- Die Bewirtschaftung von Parkfeldern (bei Firmen)
- Shuttlebus zwischen Bahnhof und Betrieb
- Firmenvelos am Bahnhof und im Betrieb, um die Reisezeit vom Bahnhof zum Betrieb zu verkürzen.
- Mobility-Standort bei grösseren Wohnüberbauungen

Mobilitätsmanagements können vor allem bei der Überbauung Breiten sowie bei bestehenden und neuen Nutzungen im Gebiet Bifang Ost Sinn machen.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Betriebe (im Gebiet Bifang Ost)
Bezug zu anderen Bereichen	Keine
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappierung	Mobilitätsmanagement Bifang Ost bei Nutzungsänderungen und für grössere neue Gebiete können voneinander unabhängig erfolgen
Termine	Ab 2014
Kosten	CHF 5'000 pro Jahr

5.9 I. NICHT BEEINFLUSSBARE HANDLUNGSFELDER

Bei den übrigen Aspekten wie Emissionsminderung beim ÖV, Verkehrsbeeinflussungssystemen auf Autobahnen und Begünstigung von emissionsarmen Fahrzeugen hat die Gemeinde Rothrist keine Einflussmöglichkeiten.

6. UMSETZUNG

Die Massnahmen wurden ausgehend von der Beurteilung durch die Verkehrskommission in folgende Prioritäten eingeteilt:

Massnahmenbereich	Kap.	2014	2015	2016	2017	2018	ab 2020
A Siedlungsentwicklung	5.1						
X A1 Ein- und Umzonungen							
X A2 Verdichtung im Zentrum							
A3 Beschränkung der Anzahl Fahrten in der BNO							
B Motorisierter Individualverkehr	5.2						
X B1 Leistungssteigerung Netz Basiserschliessung							
X B2 Machbarkeitsstudie Wiggertalstrasse Teil Nord							
C Langsamverkehr	5.3						
C1 Förderung des regionalen Radverkehrs Verbesserungen für Radfahrer auf der Bernstrasse							
C2 Fördern des Fussgängerverkehrs							
D Sicherheit	5.4						
X D1 BGK auf Kantonsstrassen / Bernstrasse							
D2 Sicherheit auf Schulwegen							
X D3 Geschwindigkeitsreduktion im Gemeindegebiet							
X D4 Geschwindigkeitsreduktion auf der Sägetstrasse							
D5 Schwerverkehr Alte Aarburgerstrasse							
E Öffentlicher Verkehr	5.5						
X E1 Verbesserte regionale und überregionale Bahnverbindungen am Bahnhof Rothrist							
X E2 Bessere Erschliessung mit neuer / veränderter Buslinie							
F Kombinierte Mobilität	5.6						
X F1 P+P Rishalde							
F2 B+R bei Bushaltestellen							
X F3 P+R am Bahnhof Rothrist							
G Parkraumbewirtschaftung	5.7						
G1 Standort-Typen-Karte							
X G2 Integration der regionalen Parkraumplanung Bedarfsgerechte Regelung der Anzahl Parkfelder							
X G3 Bewirtschaftung der Parkfelder							
H Mobilitätsmanagement	5.8						
H1 Informationspolitik / Mobilitätsmanagement							
H2 Mobility-Standorte einführen							
H3 Mobilitätsmanagement							

X Genehmigungsteile des Kantons Wirkungskontrolle KGV
 Planung / Umsetzung Umsetzung / Fortführung

Tabelle 5: Massnahmenübersicht mit zeitlicher Priorisierung

7. WIRKUNGSKONTROLLE

Um eine Kontrolle der Umsetzung dieses kommunalen Gesamtplan Verkehrs zu ermöglichen sind einerseits in periodischen Abständen (zum Beispiel alle 5 Jahre, gewisse Massnahmen in kürzeren Abständen) Überprüfungen anzuordnen und andererseits sind messbare Indikatoren notwendig. In der Massnahmentabelle im Kapitel 6 ist eine Wirkungskontrolle Ende 2017 vorgesehen. Einige Massnahmen müssen wahrscheinlich bereits vor diesem Termin auf ihre Wirkung überprüft werden.

Die Überprüfungen können verwaltungsintern oder extern erfolgen. Die Gemeinde bestimmt für die verschiedenen Erhebungen und Überprüfungen jeweils geeignete Auftragsnehmer.

In der Massnahmentabelle sind die Massnahmen sowie die Kapitel, in welchen die Massnahmenpläne sind, dargestellt. Für jede der Massnahmen wurde ein geschätzter Zeithorizont für die Umsetzung festgelegt.

Selbstverständlich sind auch neue Verkehrsthemen rollend in die Massnahmenplanung aufzunehmen. Der KGV ist spätestens mit der nächsten Nutzungsplanrevision an die neuen Verhältnisse anzupassen.

Die folgenden Indikatoren erlauben Rückschlüsse auf die Entwicklung von Massnahmen:

7.1 VERKEHRSERHEBUNGEN

Die Erhebung der Verkehrsmengen dient direkt der Beurteilung der Massnahmen A3 und B1-B4. Die Erhebung der Geschwindigkeit dient der Beurteilung der Massnahmen im Bereich Sicherheit D1, D3 und D4.

Die Verkehrsmengen sollten auf den Hauptstrassen K101, K235, K308 und K309 gezählt werden. Auf der Sägetstrasse soll eine Verkehrszählung in Kombination mit Geschwindigkeitsmessung durchgeführt werden, um die Einhaltung der neu reduzierten Geschwindigkeit zu überprüfen.

Auf den am stärksten belasteten Strassen sollen zudem die Stauzeiten und Staulängen erfasst werden, um zu analysieren, ob die Kapazitäten der Strassen ausreichen.

Bei den Zählungen auf der Bernstrasse sowie auf der Sägetstrasse soll auch die Zahl der Fahrradfahrer erfasst werden. Auf diese Weise kann überprüft werden, ob die Geschwindigkeitsreduktion auf der Sägetstrasse die so wichtige Verbindung von Rothrist in Richtung Zofingen für Velofahrer attraktiver macht und ob das Betriebs- und Gestaltungskonzept auf der Bernstrasse die Zahl der Fahrradfahrer zu steigern vermochte.

Die Geschwindigkeit kann in den neu erstellten Zonen T30 überprüft werden. Am Anfang kann diese Messung durch eine moderne Geschwindigkeitsanzeige erfolgen, welche in der Lage ist beide Fahrrichtungen gleichzeitig zu messen. Das Gerät kostet 6'000 - 7'000 Fr. und dient auch der Sensibilisierung der Bewohner. Das Gerät kann durch das Bauamt installiert und ausgelesen werden.

7.2 UNFALLERHEBUNG

Die Erhebung der Anzahl Unfälle dient direkt der Beurteilung der Massnahmen D1-D5.

Die Unfälle sollten vor allem in den Gebieten, in welchen planerische und / oder bauliche Eingriffe vorgenommen wurden, erhoben und statistisch mit Unfallzahlen von vor den Massnahmen verglichen werden. Dies betrifft die Kantonsstrassen, die Gemeindestrassen in T30-Gebieten sowie die Sägetstrasse. Auf Strassen mit einer starken Verkehrszunahme müssen bei Nichterreichen der Reduktionsziele der Anzahl Unfälle weitere Massnahmen geprüft werden.

Bei der Auswertung der Unfälle sollen speziell die Unfälle mit beteiligten Langsamverkehrsteilnehmern untersucht werden. Auf diese Weise kann festgestellt werden, ob die Massnahmen, welche den Langsamverkehr schützen sollten, auch wirklich gewirkt haben.

7.3 AUSWERTUNG DER ÖV-VERBINDUNGEN

Die Analyse der ÖV-Verbindungen dient direkt der Beurteilung der Massnahmen E1 und E2.

In regelmässigen Abständen soll überprüft werden, welche neuen Buslinien sowie Bahnverbindungen vorhanden sind, welche neuen Haltestellen angefahren werden und wie sich die Taktfrequenzen verbessert haben. Ebenfalls gilt es zu prüfen, in welcher Zeit die Zentren in der Umgebung erreicht werden können, ob also zum Beispiel Umsteigevorgänge beim Busfahren zeitlich optimiert wurden.

Viele der Busse der regionalen Busbetriebe sind bereits mit einem System zur automatischen Fahrgastzählung ausgerüstet. Mit Hilfe dieses Systems können Fahrgastzählungen durchgeführt werden. So kann überprüft werden, ob die neuen Bus- und Bahnverbindungen auch genutzt werden und ob bei den bereits heute bestehenden Verbindungen eine Zunahme der Fahrgäste beobachtet werden kann.

7.4 PARKPLATZERHEBUNGEN

Regelmässige Analysen im Bereich Parkfelder dienen direkt der Beurteilung der Massnahmen F1- F3, G2 und G3.

Als wichtigster Punkt sollen in regelmässigen Abständen (kürzere Intervalle als 5 Jahre) die Belegung der Park + Pool- Park + Ride- sowie Bike + Ride-Anlagen untersucht werden. Wenn festgestellt wird, dass einzelne Parkplätze oder Velounterstände sehr gut belegt sind, ist ein weiterer Ausbau der Parkplätze / Velounterstände zu prüfen.

Ergänzend zu der Untersuchung bei den Park + Ride Anlagen am Bahnhof Rothrist soll die Belegung der (nun bewirtschafteten) Parkplätze in der Umgebung des Bahnhofs untersucht werden. Es gilt zu prüfen, ob gewisse Parkfelder immer noch den ganzen Tag als Ersatz für die offiziellen Park + Ride-Felder genutzt werden. Ist dies der Fall, so müssen geeignete Gegenmassnahmen eingeleitet werden.

7.5 UMFragen BEI DER BEVÖLKERUNG

Umfragen bei der Bevölkerung und bei den Angestellten in Rothrist können den meisten Massnahmen dienlich sein.

In regelmässigen Abständen soll die Bevölkerung zu folgenden Themen befragt werden:

- Die neue Situation mit den bewirtschafteten Parkplätzen
- die umgestaltete Bernstrasse
- die Kapazitätsanpassungen im Bereich der Autobahn
- zu verändertem Mobilitätsverhalten (Wechsel des Verkehrsmittels, Umsteigen auf kombinierte Mobilität, etc.)
- Beurteilung und Nutzung des veränderten ÖV-Angebotes
- Beurteilung der Sicherheit des Schulweges für Schul- / Kindergartenkinder
- Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Wohnquartieren
- Weitere

BALLMER + PARTNER AG, Aarau, 23. Januar 2015

Anhang 1: Genehmigungsteile des Kantons

Folgende Inhalte sind durch den Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt zu genehmigen:

Ziele Kapitel 4



KANTON AARGAU

EINGEGANGEN

16. Jan. 2015

Erl.

Gemeinde Rothrist / AG	
19. Jan. 2015	
Akten-Nr. 184.2	Prot.-Nr. 56

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Vorsteher

12.01.2015

GENEHMIGUNG

Kommunaler Gesamtplan Verkehr der Gemeinde Rothrist

Sachverhalt

1. Verfahren

1.1 Verfahrensdaten

Öffentliche Mitwirkung (§ 3 BauG)

14. Oktober 2013 – 30. November 2013

Vorläufige Beurteilung

24. September 2012

Die Gemeinde reichte am 27. November 2014 den Kommunalen Gesamtplan Verkehr zur Genehmigung bei der Abteilung Verkehr ein.

Die Abteilung Verkehr hat am 24. September 2012, unter Einbezug der kantonalen Fachstellen Abteilung Raumentwicklung, Abteilung Tiefbau und Abteilung für Umwelt, die vorläufige Beurteilung des Zwischenberichts zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr Rothrist mit Stand vom 16. Mai 2012 verfasst. Im nun eingereichten Schlussbericht mit Stand vom 21. November 2014 wurden die damals angebrachten kantonalen Anliegen eingearbeitet.

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr ist behördenverbindlich. Für das Grundeigentum sind erst die Festlegungen in der Nutzungsplanung verbindlich. Aus diesem Grund gibt es kein Rechtsmittelverfahren (Einwendungen, Beschwerden). Die Gemeinde hat eine öffentliche Mitwirkung (§ 3 BauG) durchgeführt.

Die Verfahrensvoraussetzungen für die Genehmigung sind erfüllt.

1.2 Zuständigkeit zur Genehmigung

Der Gemeinderat beschliesst und das zuständige Departement genehmigt den Kommunalen Gesamtplan Verkehr (§ 54a Abs. 1 BauG).

2. Nutzungsplanung

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr bildet eine wichtige Grundlage für die Nutzungsplanung, insbesondere bei Fragen der Abstimmung Siedlung und Verkehr, der Strassenraumgestaltung und der Angebote im öffentlichen Verkehr. Aus raumplanerischer Sicht ist nichts gegen den Kommunalen Gesamtplan Verkehr einzuwenden. Der KGV ist im Rahmen zukünftiger Nutzungs- bzw. Sondernutzungsplanungen zu beachten und grundeigentümerverbindlich umzusetzen.

3. Die Vorlage im Überblick

3.1 Vorlage

Der KGV Rothrist gibt einen sinnvollen Überblick über die aktuellen Themen des Verkehrsgeschehens auf Gemeindegebiet. Innerhalb des KGV werden Planungen und Vorhaben aus dem Bereich Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt. Es ist wichtig, dass dafür nötige Massnahmen, die im KGV definiert werden, im Rahmen der Nutzungsplanung grundeigentümergebunden festgesetzt werden. Dies bezieht sich einerseits auf eine Revision der BNO und andererseits gegebenenfalls auch den Erlass von Sondernutzungsplänen. Die Gemeinde Rothrist plant die Gesamtrevision der Nutzungsplanung innerhalb der nächsten zehn Jahre. Es wird also nötig sein, sobald die Revision ansteht, auch den KGV einer grundlegenden Überprüfung zu unterziehen und wenn nötig, gewisse Teile anzupassen, bzw. zu aktualisieren. Nur ein aktuelles Instrument KGV kann eine sinnvolle Planungsgrundlage für die Nutzungsplanung bieten.

3.2 Gegenstand der Genehmigung

Zu genehmigen sind die von der Gemeinde im Genehmigungsverfahren bezeichneten Genehmigungsinhalte. Im Falle des KGV Rothrist sind dies die Zielsetzungen aus Kapitel 4 des KGV. Die Festlegung dieses Genehmigungsinhaltes durch die Gemeinde erlaubt es, den KGV in seiner Gesamtheit zur Kenntnis zu nehmen und gutzuheissen.

Alle im Kommunalen Gesamtplan Verkehr aufgeführten Massnahmen sind in den ihnen zugewiesenen Verfahren zu bearbeiten. Diese unterliegen zum Teil anderen Genehmigungsinstanzen als der KGV (zum Beispiel Gesamtingesamterrat etc.). Die Machbarkeit, der Zeithorizont für die Umsetzung etc. sind im Einzelfall, im Hinblick auf die behördenverbindlichen Ziele aus dem KGV und nach Absprache mit allen Beteiligten zu definieren.

4. Beurteilung der Vorlage

4.1 Überprüfungsbefugnis

Die Massnahme G3 sieht unter anderem die Möglichkeit vor, auch für öffentlich zugängliche, private Parkfelder über die BNO eine Bewirtschaftung einzuführen. Damit ist einer der Gründe aus § 54a Abs. 2 BauG erfüllt, die die Gemeinde zu der Erarbeitung eines KGV verpflichten. Dieser KGV der Gemeinde Rothrist liegt hiermit vor.

Die Genehmigung durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt erfolgt unter folgenden Voraussetzungen (Empfehlungen zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr):

- Übereinstimmung der Zielsetzungen mit den übergeordneten Festlegungen (z. B. Richtplan)
- Sachgerechter Einbezug der Funktionsfähigkeit des kantonalen Strassennetzes
- Nachvollziehbarer Einbezug des Mehrjahresprogramms des öffentlichen Verkehrs und der Infrastrukturplanung Verkehr, Schwerpunkt Strasse

4.2 Übereinstimmung mit den übergeordneten Festlegungen

Der KGV Rothrist geht in Kapitel 2 ausführlich auf kantonale und regionale Festlegungen und Planungen ein. Insgesamt sind bei den Zielsetzungen aus dem KGV keine Widersprüchlichkeiten zu diesen übergeordneten Randbedingungen festzustellen.

4.3 Sachgerechter Einbezug der Funktionsfähigkeit des kantonalen Strassennetzes

Die formulierten Zielsetzungen sowie Stossrichtungen in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Radverkehr als auch Mobilitätsmanagement zielen auf eine Beruhigung des MIV auf den Hauptverkehrsachsen in Rothrist sowie auf Verbesserungen für den Fuss- und Radverkehr als auch für den öffentlichen Verkehr ab. Dies alles trägt dazu bei, die Funktionsfähigkeit der Kantonsstrassen für alle Verkehrsträger zu erhalten.

4.4 Nachvollziehbarer Einbezug des Mehrjahresprogramms Öffentlicher Verkehr und der Infrastrukturplanung Verkehr, Schwerpunkt Strasse

Der KGV bildet aus heutiger Sicht die Interessen des Mehrjahresprogramms Öffentlicher Verkehr 2013 (MJP-öV) und der Infrastrukturplanung Verkehr, Schwerpunkt Strasse (IPVS-AG) ab.

4.5 Genehmigungsinhalte

Die Zielsetzungen gemäss Kapitel 4 des KGV Rothrist sind mit kantonalen Zielen und Interessen vereinbar. Sie können daher genehmigt werden.

4.6 Gesamtbeurteilung

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr Rothrist wurde aufgrund der vorläufigen Beurteilung der Abteilung Verkehr vom 24. September 2012 und der Besprechung am 15. September 2014 in den wichtigen Punkten sinnvoll angepasst. Die Ziele aus dem Kapitel 4 können in der bestehenden Form genehmigt werden.

Die Gemeinde kann jederzeit Ergänzungen am KGV vornehmen, sofern diese nicht den Genehmigungsinhalt betreffen. Sollte eine solche Überarbeitung erfolgen, sind die in diesem Schreiben und in der vorläufigen Beurteilung angebrachten Anmerkungen zu beachten.

Beschluss

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr der Gemeinde Rothrist vom 21. November 2014 wird genehmigt.



Stephan Attiger
Regierungsrat

Verteiler

- Gemeinderat Rothrist, Bernstrasse 108, 4852 Rothrist
- Generalsekretariat Departement Bau, Verkehr und Umwelt
- Abteilung Verkehr Departement Bau, Verkehr und Umwelt (mit Akten) (SR, de, ML, Wa, GT, JG)
- Abteilung Raumentwicklung Departement Bau, Verkehr und Umwelt (Vö)
- Abteilung Tiefbau Departement Bau, Verkehr und Umwelt (imd, mm)

Kopie an APR

Anhang 2: Glossar

AGIS	Aargauisches geografisches Informationssystem. Webseite, auf welcher Karten mit räumlichen Daten für den Kanton Aargau zur Verfügung stehen.
ASTRA	Eidgenössisches Bundesamt für Strassen
AVK	Abteilung Verkehr im BVU
B+R	Bike + Ride. Veloabstellplätze an Bushaltestellen und Bahnhöfen. Das Fahrrad kann abgestellt und anschliessend der öffentliche Verkehr benutzt werden.
BVU	Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr. Dies bezeichnet das durchschnittliche Fahrzeugaufkommen auf einer Strecke während eines Tages in beiden Richtungen.
EKZ	Einkaufszentren
Flexikarte	Übertragbares Generalabonnement, welches von der Gemeindeverwaltung der Bevölkerung zur Benutzung gegen Zahlung angeboten wird.
Fz	Fahrzeug
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
LV	Langsamverkehr (Fahrrad und Fussgänger)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+P	Park + Pool. Parkplätze für das Abstellen von Autos für Personen, welche anschliessend gemeinsam in einem Auto weiterfahren. Die Fahrer und Fahrzeuge wechseln sich oft ab und die Kosten werden geteilt.
P+R	Park + Ride. Parkplätze in der unmittelbaren Umgebung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Autos können gegen Gebühr abgestellt werden und die Fahrt wird mit dem öffentlichen Verkehr fortgesetzt.
Pedibus	Begleitung zu Fuss von Kindern durch Erwachsene (zum Beispiel einem Elternteil von einem der Kinder) auf dem Schulweg. Von einem normalen Bus ist die feste Route und fixe „Fahrpläne“ übernommen
PW	Personenwagen
RV	Regionalverband
UA	Unterabteilung
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

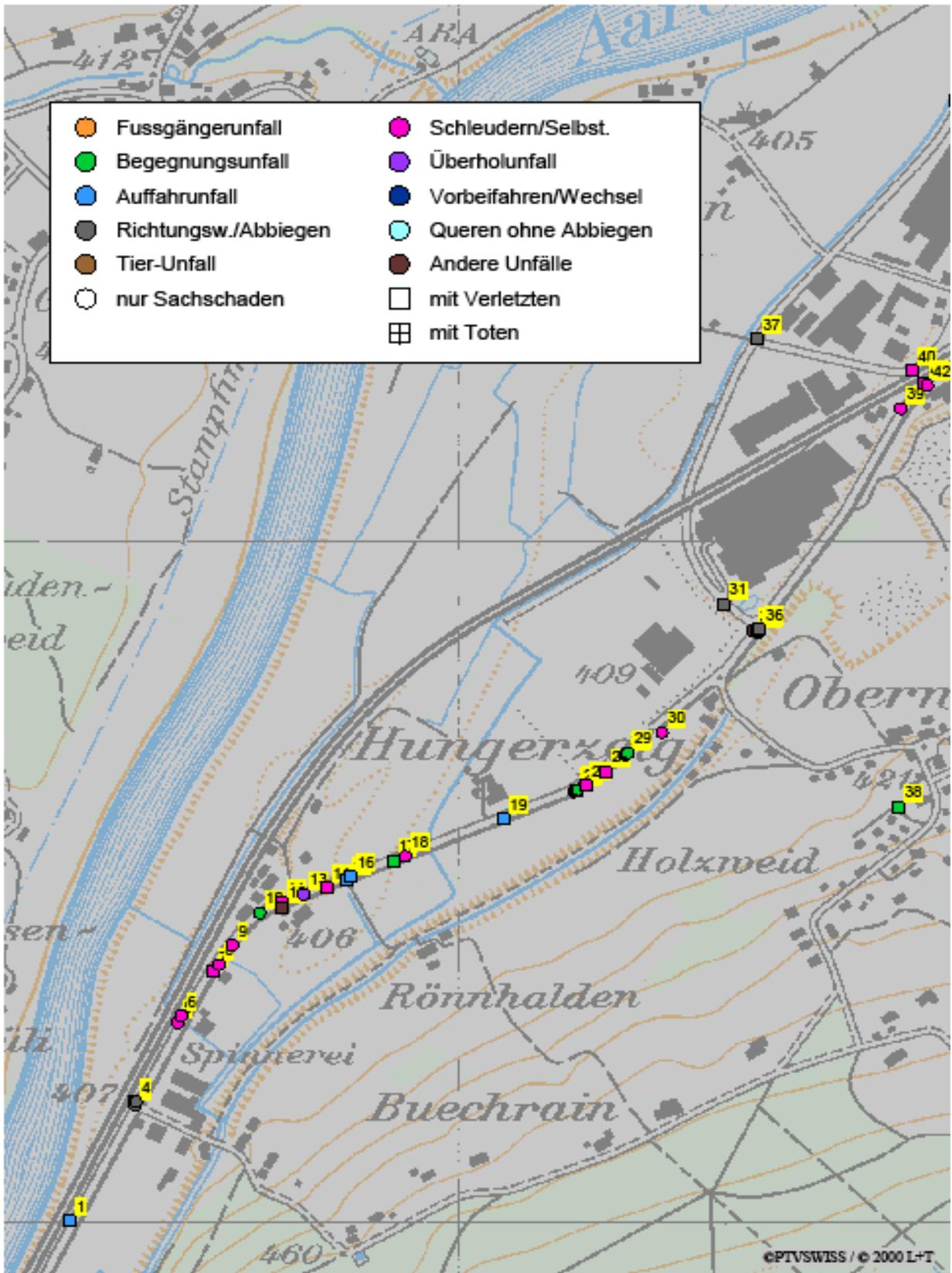
Anhang 3: Grundlagenberichte

- [1] Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz 17.09.2010, UVEK
- [2] Kantonaler Richtplan 2011 Aargau, 20.09.2011
- [3] Stand der Erschliessung 2013, April 2014, BVU/ARE
- [4] Agglomerationsprogramm AareLand Dezember 2007, BVU/ARE
- [5] Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation Juni 2012, BVU/ARE
- [6] Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013, 05. März 2013, BVU/AVK
- [7] Konzept Verkehrsmanagement Wiggertal - Synthese Verkehrsmanagement und Leistungsoptimierung, 13. Dezember 2013, SNZ Ingenieure und Planer AG, BVU Abteilung Verkehr
- [8] Regionales Entwicklungskonzept (REK) Wiggertal Dezember 2004, zofingenregio
- [9] Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal 31.08.2010, aargaumobil
- [10] Koordinierte Raumentwicklung, 17. September 2010, zofingenregio AargauLuzern
- [11] Velokonzept Region Zofingen, August 2012, planum biel ag
- [12] Regionales Parkraumkonzept - Verkehrstechnischer Bericht, Entwurf 2; zofingenregio, Ballmer + Partner AG; 13. Dezember 2011
- [13] Verkehrsrichtpläne, April 1993, Basler AG Zofingen
- [14] AGIS, Geoportal Aargau, diverse Online-Karten; www.ag.ch/agis
- [15] Statistik Kanton Aargau, Statistische Erhebungen zu Kanton, Bezirken und Gemeinden; www.ag.ch/staag
- [16] Motorfahrzeugstatistik 2013, Statistik Aargau, September 2013
- [17] Erhebung Angebot öffentliche Veloabstellplätze Mai - Juni 2011, 09. März 2012, Ballmer + Partner AG
- [18] Webseite der SBB, Fahrplanauskunft, www.sbb.ch
- [19] Webseite der BDMW Transport AG, www.bdwm.ch
- [20] Bundesamt für Statistik: Räumliches Informationssystem zu den Pendlern und Verkehrsmitteln, 1990 und 2000, <http://www.media-stat.admin.ch/stat/pendler>
- [21] Unfallstatistik, Daten von der Mobilen Einsatzpolizei Kanton Aargau, 2010
- [22] Regierungsratsbeschluss Nr. 2008-001063; Beschluss des Regierungsrates zur Beschwerde der Gemeinde wegen Temporeduktion auf der Sägetstrasse; 20. August 2008

Anhang 4: Unfälle 2000 - 2009

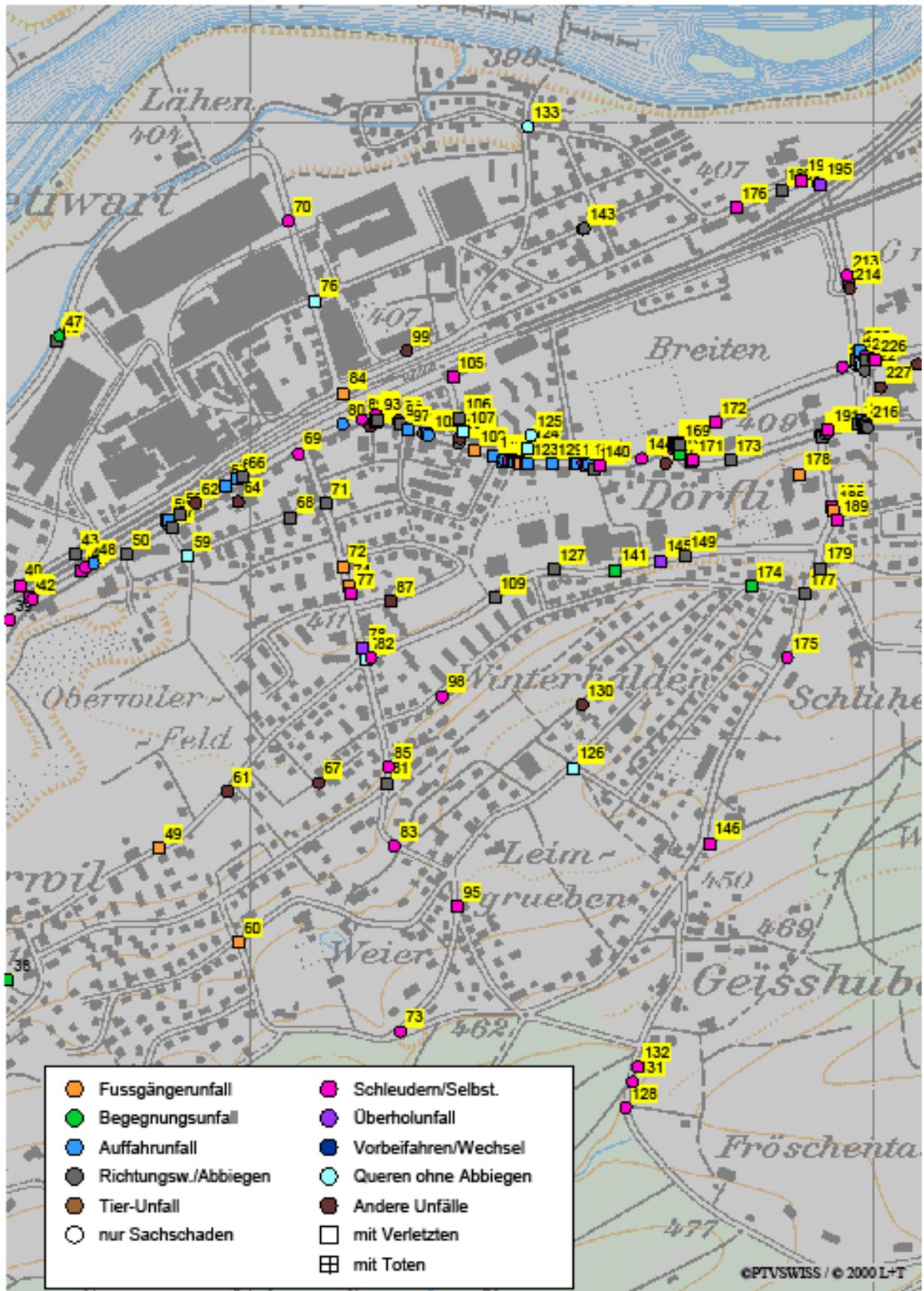
Gemeindegebiet Rothrist, Zone 1

Unfälle vom 01.01.2000 - 30.11.2009



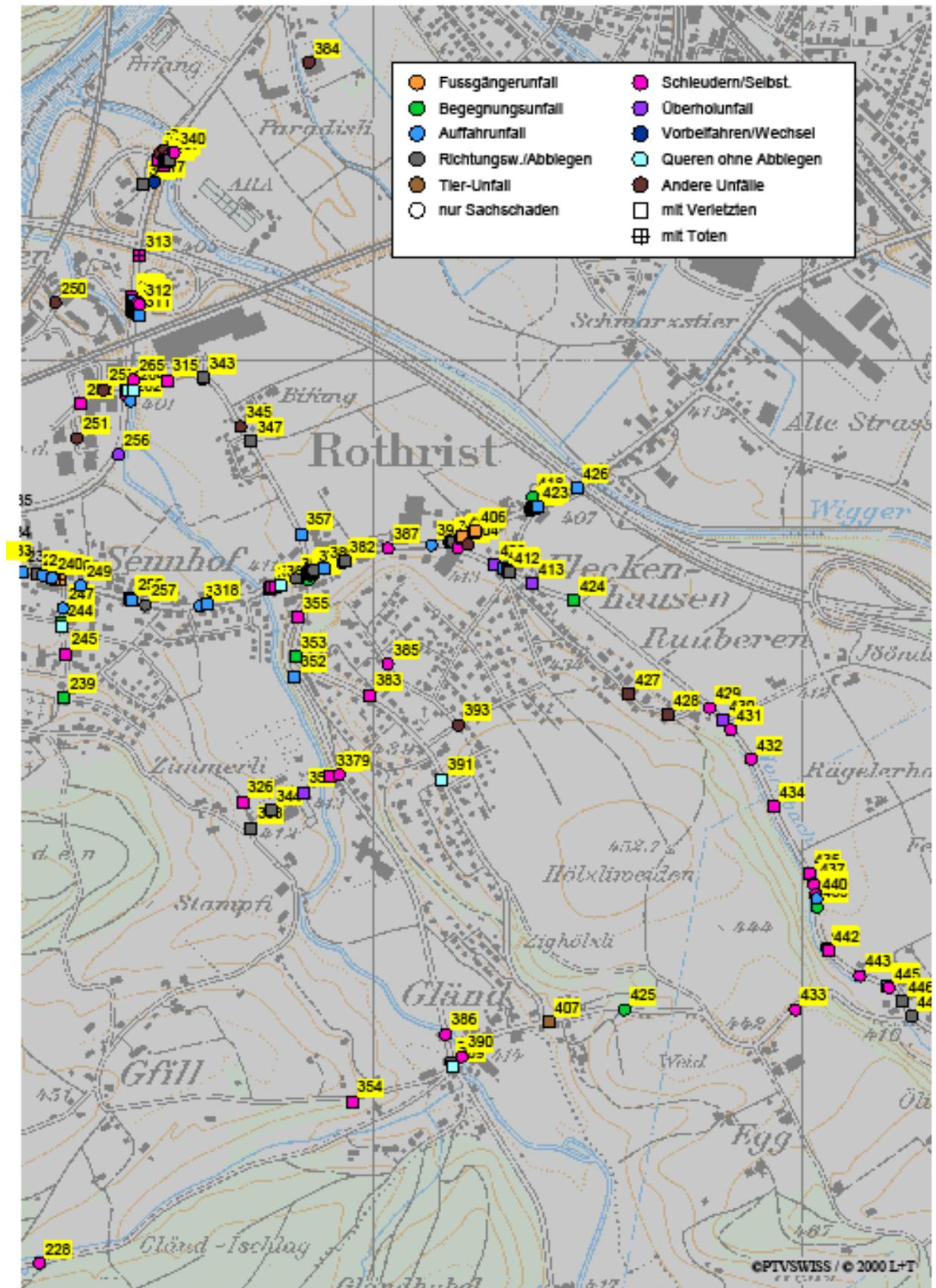
Gemeindegebiet Rothrist, Zone 2

Unfälle vom 01.01.2000 - 30.11.2009



Gemeindegebiet Rothrist, Zone 3

Unfälle vom 01.01.2000 - 30.11.2009



Anhang 5: Hinweise für die BNO-Revision

- Bei der nächsten BNO-Revision soll die Notwendigkeit eines Kapazitätsnachweises für Nutzungen (Unternehmen, Verwaltung, Verkaufsnutzungen und grössere Wohnüberbauungen, etc.), welche mehr als 1'500 Fahrten pro Tag erzeugen und / oder 300 Parkfelder benötigen, aufgenommen werden.
- Für die Alte Aarburgerstrasse (wie auch zum Schutze anderer Strassen im Einzugsbereich von Industrie- und Gewerbebezonen) gilt es zu prüfen, ob eine Nutzungsbeschränkung für Gewerbe / Industrie, welche zu viel Schwerverkehr erzeugen, erlassen werden soll.
- Weiter gilt es zu prüfen, für welche Quartiere zur Sicherung der notwendigen Verkehrsflächen ein Erschliessungsplan erstellt werden soll. Diese Gebiete sollten dann ebenfalls im Zonenplan ausgewiesen werden.
- Die nötigen Flächen zur Erweiterung des Busknotens am Bahnhof (zusätzliche Buslinien, Anpassungen Behindertengerechtigkeit) sind mit planerischen Mitteln zu sichern.
- Um die Funktionsfähigkeit des kommunalen und regionalen Verkehrsnetzes zu Verkehrsspitzenzeiten zu gewährleisten, muss das Angebot des Parkraums sowohl optimal auf die Bedürfnisse der Angestellten, Kunden und Besucher als auch auf die Kapazität des Verkehrsnetzes abgestimmt werden. Die Anzahl der zu realisierenden Parkfelder ist innerhalb des gesetzlichen Rahmens zu optimieren. Vor allem für das Gebiet Bifang Ost sollen Bestimmungen bezüglich Nutzung, Parkierung, etc. festgehalten werden.
- Parkplätze (auch private) in der Umgebung des Bahnhofs Rothrist sollen bewirtschaftet werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass die vorgesehenen Parkfelder für das Park + Ride genutzt werden und das Fahrzeug nicht einfach auf einem kostenfreien Parkfeld in der Umgebung des Bahnhofs abgestellt wird.
- Zu bewirtschaften sind nach kantonaler Vorgabe auch die intensiv genutzten Parkfelder bei Verkaufsnutzungen (bestehende und neu geplante). Zu dieser Kategorie gehört auch die Zone im Bifang Ost mit dem Möbelgeschäft Hubacher. Für den heutigen Betrieb wurde keine monetäre Bewirtschaftung vorgeschrieben. Um aber bei einer Nutzungsänderung oder einer Betriebserweiterung gewappnet zu sein, ist ein entsprechender Artikel in die BNO aufzunehmen.
- Für gewisse Nutzungen (Unternehmen, Verwaltung, Verkaufsnutzungen und grössere Wohnüberbauungen, etc.) soll die Mobilitätsmanagementpflicht bereits für die Baubewilligung vorgeschrieben werden. Auf diese Art muss die Mobilität bereits bei der Planung berücksichtigt und zukunftssträchtig gestaltet werden.

KGV Teilplan Motorisierter Individualverkehr

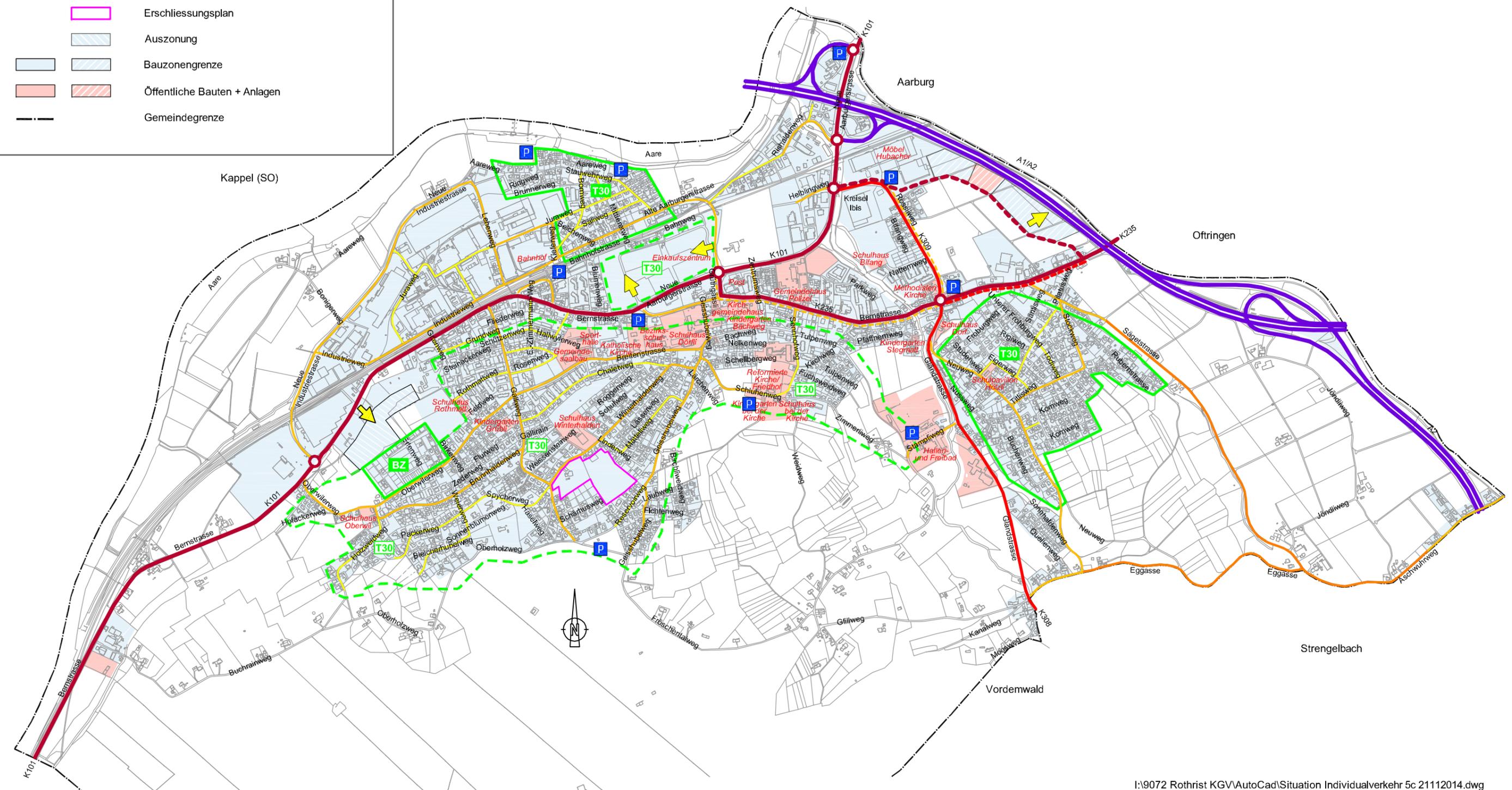
Situation 1:15'000



PI. Nr.: 9072-5c Gez: Su 21.11.2014

Legende:

bestehend	geplant	
		Nationalstrassen
		Hochleistungsstrasse (HLS)
		Kantonsstrassen
		Hauptverkehrsstrasse (HVS)
		Verbindungsstrasse (VS)
		Gemeindestrassen
		VS kommunal ausserhalb Baugebiet
		Sammelstrassen (HSS, QSS) [Groberschliessung]
nicht dargestellt		Erschliessungsstrasse (QES) [Feinerschliessung]
		Verkehrsberuhigte Zonen
		T30: Tempo 30 BZ: Begegnungszone
		Erschliessungsrichtung
		öffentliche Parkplätze
		Erschliessungsplan
		Auszonung
		Bauzonengrenze
		Öffentliche Bauten + Anlagen
		Gemeindegrenze



KGV Teilplan Velo

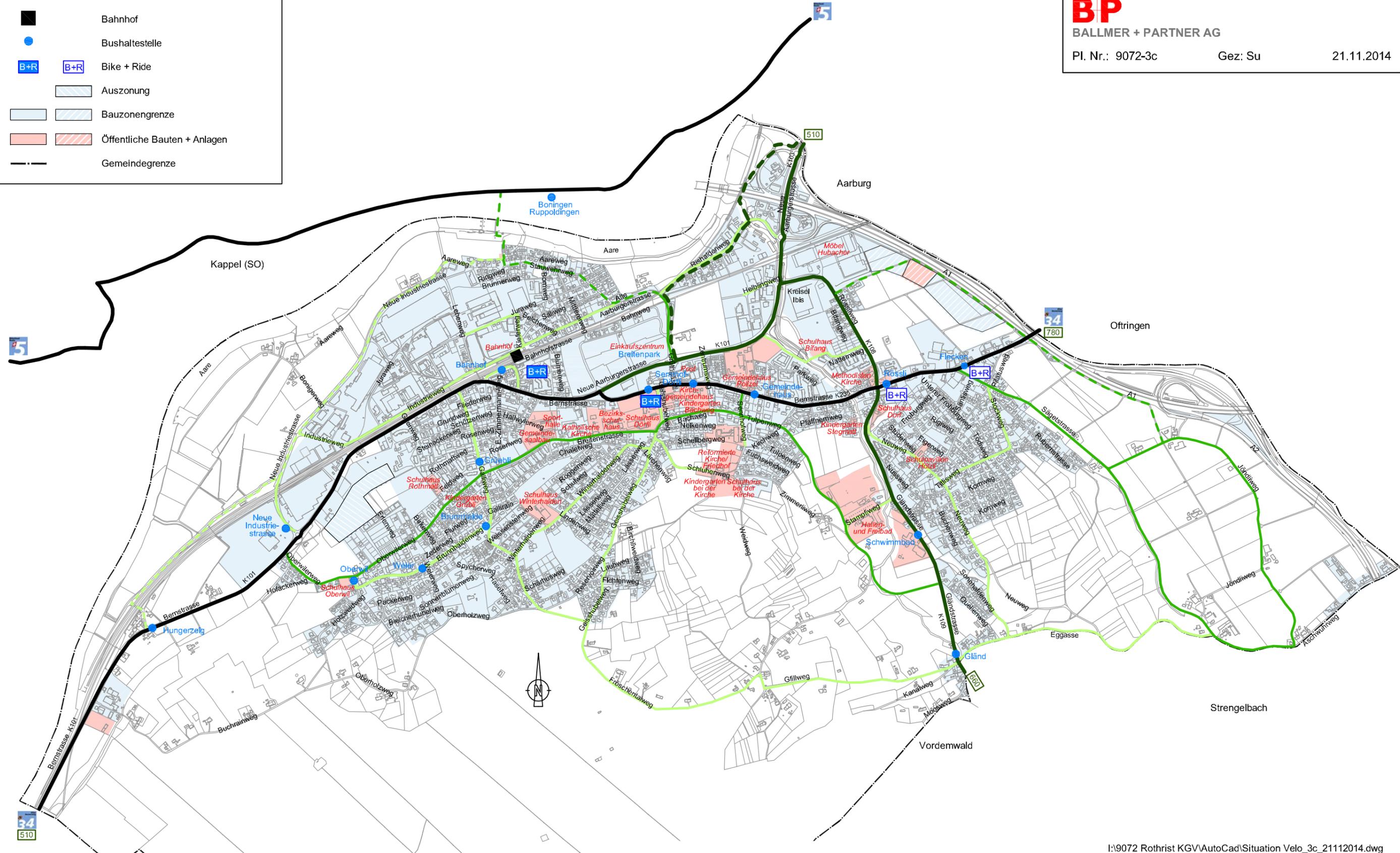
Situation 1:15'000



Pl. Nr.: 9072-3c Gez: Su 21.11.2014

Legende:

bestehend	geplant	
		Radroute SchweizMobil
		kantonale Radroute
		regionale Radroute
		kommunale Radroute
		Bahnhof
		Bushaltestelle
		Bike + Ride
		Auszonung
		Bauzonengrenze
		Öffentliche Bauten + Anlagen
		Gemeindegrenze



KGV Teilplan Fussverkehr

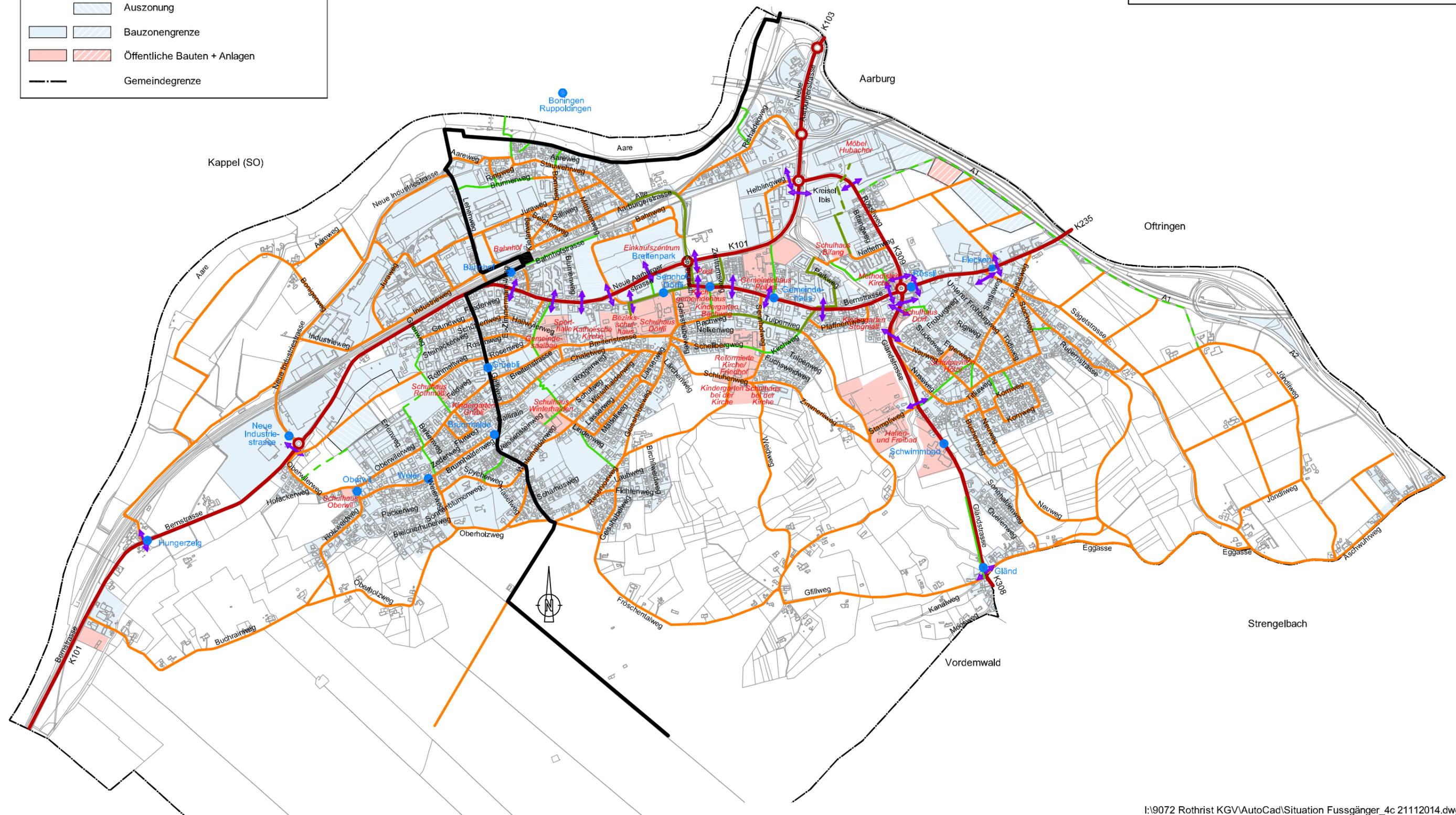
Situation 1:15'000



PI. Nr.: 9072-4c Gez: Su 21.11.2014

Legende:

—	bestehend		geplant
—	Schweizer Wanderwegnetz	—	übergeordnete kommunale Fusswegroute
—	übergeordnete kommunale Fusswegroute	—	untergeordnete kommunale Fusswegroute
—	Schul- / Kindergartenweg	—	kommunale Fusswegverbindung abseits von Strassen
↔	Verbesserung Strassenquerung	■	Bahnhof
●	Bushaltestelle	□	Auszonung
□	Auszonung	□	Bauzonengrenze
□	Bauzonengrenze	□	Öffentliche Bauten + Anlagen
—	Gemeindegrenze		



KGV Teilplan Öffentlicher Verkehr + Kombinierte Mobilität

Situation 1:15'000



PI. Nr.: 9072-2f Gez: Su 21.11.2014

Legende:

bestehend	geplant		
		Bahnlinie mit Bahnhof	Taktverdichtung
		Industriegleise	
		Buslinie mit Haltestelle	
		Park + Ride	
		Bike + Ride	
		Park + Pool	
		ÖV-Güteklasse B	
		ÖV-Güteklasse C	
		ÖV-Güteklasse D	
		Auszonung	
		Bauzone ausserhalb ÖV-Güteklassen	
		Gemeindegrenze	



KGV Teilplan Massnahmenplan

Situation 1:15'000



PI. Nr.: 9072-6g Gez: Su 21.11.2014

- Siedlungsentwicklung**
- A1 Ein- und Umzonungen
 - A2 Verdichtung im Zentrum
 - A3 Beschränkung der Anzahl Fahrten in der BNO*

- Motorisierter Individualverkehr**
- B1 Leistungssteigerung Netz Basisserschliessung
 - B2 Machbarkeitsstudie Wiggertalstrasse Teil Nord

- Langsamverkehr**
- C1 Förderung des regionalen Radverkehrs
Verbesserungen für Radfahrer auf Bernstrasse
 - C2 Förderung des Fussgängerverkehrs

- Sicherheit**
- D1 BGK auf Kantonsstrassen / Bemstrasse
 - D2 Sicherheit auf Schulwegen*
 - D3 Geschwindigkeitsreduktion im Gemeindegebiet
 - D4 Geschwindigkeitsreduktion auf der Sägetstrasse
 - D5 Schwerverkehr Alte Aarburgerstrasse

- Öffentlicher Verkehr**
- E1 Direkte Bahnverbindung Zofingen-Rothrist
 - E2 Bessere Erschliessung mit neuer / veränderter Buslinie

- Kombinierte Mobilität**
- F1 P+P Rishalde
 - F2 B+R bei Bushaltestellen
 - F3 P+R am Bahnhof Rothrist

- Parkraumbewirtschaftung***
- G1 Standort-Typen-Karte
 - G2 Integration der regionalen Parkraumplanung
Beschränkung der Anzahl Parkfelder
 - G3 Bewirtschaftung der Parkfelder

- Mobilitätsmanagement***
- H1 Informationspolitik Mobilitätsmanagement
 - H2 Mobility-Standorte einführen
 - H3 Mobilitätsmanagement Bifang Ost
Mobilitätsmanagementpflicht

*im Plan nicht dargestellt

Legende:

bestehend	geplant	
		Auszonung
		Bauzonengrenze
		Öffentliche Bauten + Anlagen
		Gemeindegrenze

