

MOBILITÄT

Wirkungskontrolle
K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte
Gemeinde Oftringen

Fassung vom 23. November 2023

Herausgeber

Kanton Aargau
Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau
www.ag.ch

Inhalt

AKP Verkehrsingenieur AG
Habsburgerstrasse 26
6003 Luzern
<https://www.akpag.ch/start>

Copyright

© 2023 Kanton Aargau

Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Das Projekt "K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte"	6
3	Überprüfung der Zielerreichung	7
3.1	Übersicht Ziele	7
3.2	Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Süd- Verbindung und Entlastung der K104 Luzernerstrasse Oftringen, Zofingen	8
3.3	Verkehrssichere und leistungsfähige Führung für sämtliche Verkehrsteilnehmenden	10
3.4	Aufwertung der Langsamverkehrsachse Aarburg / Rothrist nach Zofingen durch den Bau eines Parallelwegs und einer neuen Velo- / Fussgängerunterführung bei der Bernstrasse	12
3.5	Verbesserung für den öffentlichen Verkehr durch neue Buslinien	14
3.6	Verbesserte Umweltsituation im Bereich der Wohngebiete (vor allem Luft und Lärm)	16
3.7	Verbesserte Erschliessung der Wohn- und Arbeitszonen	18
3.8	Sinnvolle Abstimmung mit anderen Infrastrukturvorhaben (Unterführung K233 Strengelbacherstrasse, Betriebs- und Gestaltungskonzepte K104 Zofingen – Oftringen)	20
4	Gesamtfazit Wirkungskontrolle	22
5	Grundlagen und Abkürzungen	23
5.1	Grundlagendokumente	23
5.2	Abkürzungsverzeichnis	23

1 Ausgangslage

Die Region Zofingen – Oftringen liegt gemäss Raumkonzept Aargau im urbanen Entwicklungsraum und zeichnet sich durch eine starke Siedlungsentwicklung aus. Oftringen ist ein Verkehrsknotenpunkt, an dem die beiden Nationalstrassen A1 und A2 sowie die wichtigen Kantonsstrassen in Nord-Süd- und West-Ost-Richtung aufeinandertreffen. Folglich ist das Kantonsstrassennetz, insbesondere die K104 zwischen Oftringen und Zofingen, stark ausgelastet.

Mit der K204 Wiggertalstrasse wird eine zusätzliche Nord-Süd-Achse zur K104 geschaffen (siehe Abbildung 1). Diese wird in Etappen realisiert.

Im Jahr 2010 wurde der Abschnitt Süd der K204 Wiggertalstrasse zwischen der K233 Strengelbacherstrasse in Zofingen und der K234 Nigglishüserstrasse in Oftringen fertiggestellt.

Am 22. Oktober 2018 wurde die K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte zwischen der K234 Nigglishüserstrasse und der K235 Bernstrasse eröffnet. Um die Verkehrsverlagerungen zu quantifizieren, wurden die Verkehrsbelastungen in einem umfassenden Monitoring vor der Inbetriebnahme 2018 und nach der Inbetriebnahme 2019 erhoben [2][3].

In der vorliegenden Wirkungskontrolle werden die verkehrlichen Auswirkungen der K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte aufgezeigt. Auf dieser Basis wird überprüft, ob die Projektziele, wie dem Grossen Rat mit Botschaft vom 22. Februar 2012 [7] dargelegt, erreicht wurden. Dabei wird der Fokus auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) gelegt, aber auch die positiven Effekte auf den öffentlichen Verkehr (öV) und den Fuss- und Veloverkehr (FVV) einbezogen.

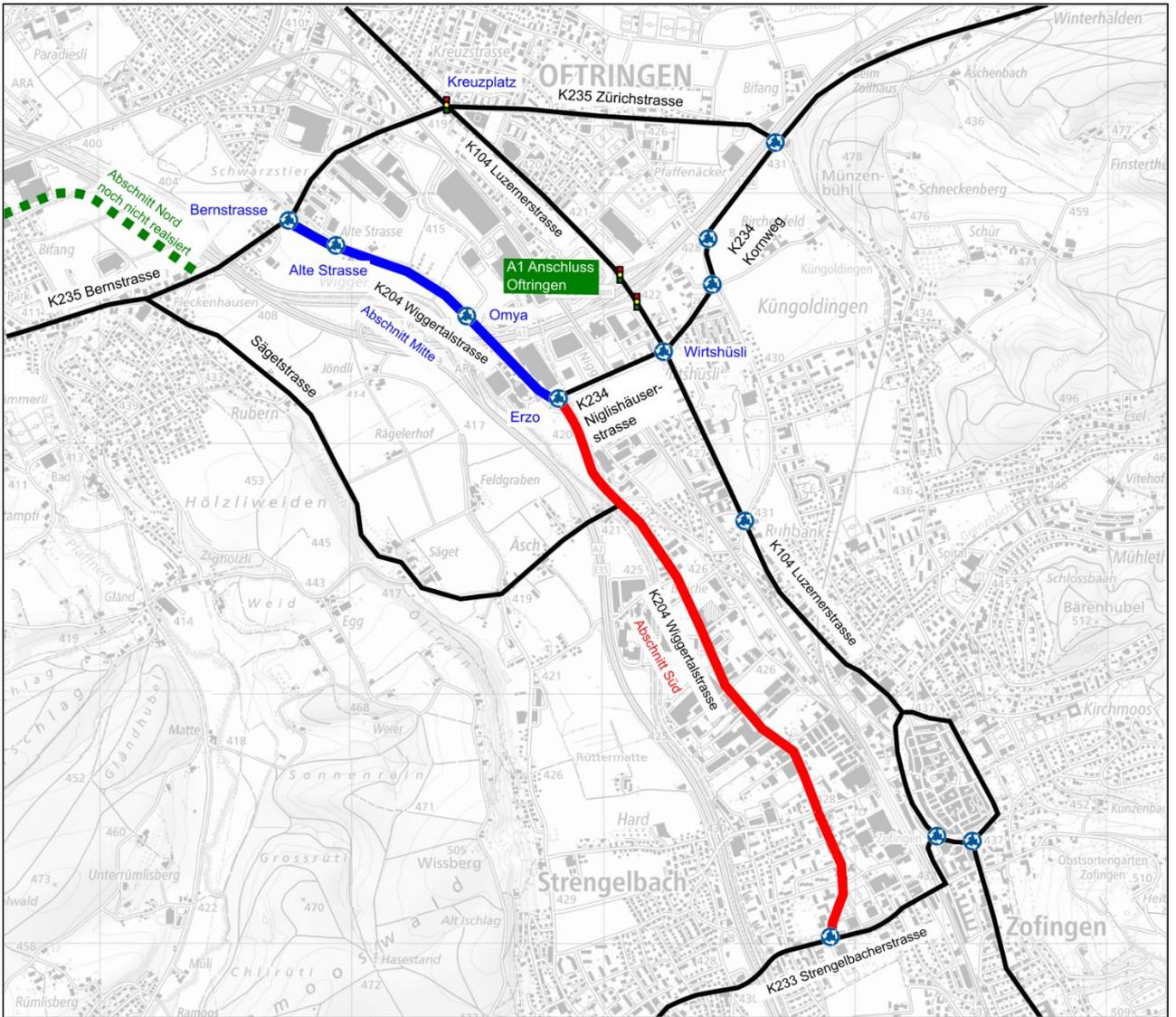


Abbildung 1: Abschnitte der K204 Wiggertalstrasse, der Abschnitt Mitte in blau

2 Das Projekt "K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte"

Die K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte verläuft mehrheitlich auf der Linie der ehemaligen "Alten Strasse". Diese Strasse war bisher sehr schmal und nur für den Zubringerdienst durchgehend befahrbar.

Die neue Kantonsstrasse verbindet die K235 Bernstrasse im Norden mit der K234 Nigglishüserstrasse im Süden. Der südliche Anschlusskreisel Erzo wurde bereits zusammen mit dem Abschnitt Süd realisiert. Die nördliche Anbindung an die K235 Bernstrasse erfolgt über den neuen Kreisel Bernstrasse.

Die Industriegebiete ② und ③ werden über den Kreisel Alte Strasse an die K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte angeschlossen (siehe Abbildung 2).

Das Industriegebiet ① war vorher via K235 Bernstrasse an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Diese Verbindung ist nun unterbrochen und das Gebiet wird neu über den Kreisel Omya an die K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte angeschlossen.

Ein neuer getrennter Fuss-/Radweg (kantonale Veloroute R581) wurde nordöstlich der K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte realisiert. Zudem wurde für den Veloverkehr eine Unterführung der K235 Bernstrasse erstellt.

Für den Busverkehr wurden im Bereich des Kreisels Bernstrasse neue Bushaltestellen realisiert.

The map shows the project area for the K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte. A red line indicates the new main road axis, which runs from the south towards the north. Yellow lines show access roads connecting to industrial areas 1, 2, and 3. A purple line represents the Veloroute R581, which runs parallel to the main road axis. Orange circles mark new bus stops. A red cross symbol indicates a closure for cars and trucks at the intersection of K235 Bernstrasse and Industriestrasse. A legend in the top right corner explains the symbols: red line for 'neue Hauptverkehrsachse', yellow line for 'Erschliessung', purple line for 'Veloroute R581', orange circle for 'neue Bushaltestellen', red cross for 'Sperrung für Autos und Lastwagen', and a black outline for 'Industriegebiete'. The map also shows existing roads like K235 Bernstrasse, K234 Nigglishüserstrasse, and Kreisels Bernstrasse, Alte Strasse, and Omya. Other labels include 'Unterführung', '419', '412', '408', '414', '419', '422', '48 Oftringen', 'ARA', and 'Wigger'.

Abbildung 2: Übersicht Projekt Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte (Anbindung Gebiet ② an Kreisel Alte Strasse noch nicht erfolgt).

6

3 Überprüfung der Zielerreichung

3.1 Übersicht Ziele

In der Botschaft des Regierungsrates des Kantons Aargau an den Grossen Rat vom 22. Februar 2012 (12.30) [7] werden für die K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Ziele 1 bis 9 aufgeführt.

Der Tabelle kann entnommen werden, welche Ziele im Rahmen der vorliegenden Wirkungskontrolle K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte beurteilt werden und in welchem Kapitel die Beurteilung dokumentiert ist. Die Ziele 5 und 8 sind nicht Bestandteil der vorliegenden Wirkungskontrolle, da sie sich auf die Umsetzung der K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Süd beziehen.

Nr.	Ziel	Beurteilung
1	Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung und Entlastung der K104 Luzernerstrasse Oftringen, Zofingen	Kapitel 3.2
2	Verkehrssichere und leistungsfähige Führung für sämtliche Verkehrsteilnehmenden	Kapitel 3.3
3	Aufwertung der Langsamverkehrsachse Aarburg / Rothrist nach Zofingen durch den Bau eines Parallelwegs und einer neuen Velo- und Fussgängerunterführung bei der Bernstrasse	Kapitel 3.4
4	Verbesserung für den öffentlichen Verkehr durch neue Buslinien	Kapitel 3.5
5	Entlastung der Altstadt Zofingen vom Schwerverkehr und vom Durchgangsverkehr	nicht beurteilt
6	Verbesserte Umweltsituation im Bereich der Wohngebiete (vor allem Luft und Lärm)	Kapitel 3.6
7	Verbesserte Erschliessung der Wohn- und Arbeitszonen	Kapitel 3.7
8	Umlegung der Versorgungsroute Typ I von der K104 auf die K204 Wiggertalstrasse	nicht beurteilt
9	Sinnvolle Abstimmung mit anderen Infrastrukturvorhaben (Unterführung K233 Stengelbacherstrasse, Betriebs- und Gestaltungskonzepte K104 Zofingen – Oftringen)	Kapitel 3.8

3.2 Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung und Entlastung der K104 Luzernerstrasse Oftringen, Zofingen

Als Basis für die vorliegende Wirkungskontrolle wurden im Jahr 2018 vor der Inbetriebnahme der K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte und 2019 nach deren Inbetriebnahme Verkehrsdaten erhoben. Basierend darauf wurden für die Wirkungskontrolle die verkehrlichen Auswirkungen der neuen Kantonsstrasse analysiert. Nebst den beiden Monitoringberichten von 2018 und 2019 [2][3] wurden dafür soweit verfügbar auch auf neuere Zählraten von 2021 und 2022 [4][5] zurückgegriffen, da sich die Wirkung neuer Strassen erst nach einer bestimmten Zeit einstellt.

In der nachstehenden Abbildung sind rot die Strassenachsen mit einer massgeblichen Verkehrszunahme und grün diejenigen mit einer Verkehrsabnahme dargestellt. Schwarz dargestellt sind Strassen ohne massgebliche Veränderungen (Veränderung durchschnittlicher täglicher Verkehr < drei Prozent). Die grau dargestellten Achsen wurden im Rahmen des Monitorings nicht betrachtet.

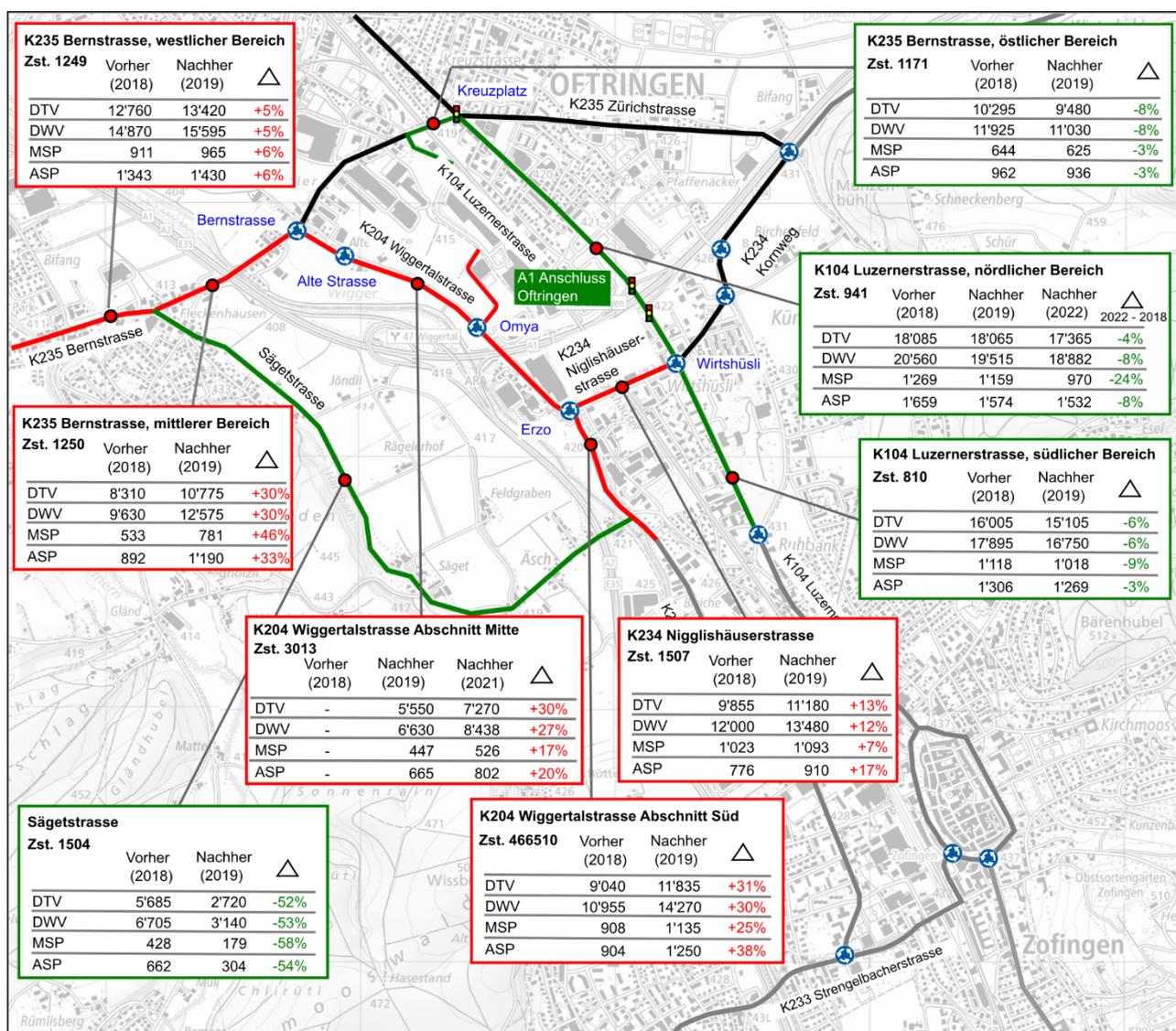


Abbildung 3: Vorher- / Nachher-Monitoring

K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte

- Die K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte wird von den Verkehrsteilnehmenden rege genutzt. Im Jahr 2019, kurz nach der Eröffnung, verzeichnete die neue Strasse bereits eine Veränderung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) auf 5'550 Fahrzeuge pro Tag. Zu diesem Zeitpunkt war das Industriegebiet ① (siehe Abbildung 2) noch teilweise an die K235 Bernstrasse angebunden, so dass ein beachtlicher Teil des Verkehrs aus diesem Gebiet über die K104 Luzernerstrasse Richtung Autobahn fuhr.
- Seit 2021 erfolgt die Erschliessung des Industriegebietes vollumfänglich über die K204 Wiggertalstrasse. Dies macht sich in den Verkehrszahlen des Jahres 2021 bemerkbar, 2021 nutzten bereits 7'270 Fahrzeuge pro Tag – darunter 270 Lastwagen – die K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte (plus 1'770 Fahrzeuge pro Tag gegenüber 2019).

Entlastete Strassenachsen

- Ein grosser Teil der Entlastung entfällt auf die Sägetstrasse, die vor Eröffnung der K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte aus Rothrist die direkteste Verbindung zum südlichen Abschnitt der K204 darstellte. Auf der Sägetstrasse beträgt die Entlastung über 50 Prozent. Der Abschnitt der K235 Bernstrasse zwischen Anschluss Sägetstrasse, beziehungsweise Rubenstrasse und Anschluss K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte weist dementsprechend eine stärkere Belastung auf.
- Auf der K104 Luzernerstrasse nördlich der Autobahn betrug das Verkehrsaufkommen vor der Eröffnung der K204 18'085 Fahrzeuge pro Tag. Im Jahr 2019 wurde noch keine signifikante Verkehrsabnahme registriert.
- Deshalb wurde eine aktuellere Messung aus dem Jahr 2022 beigezogen. Diese zeigt, dass das Verkehrsaufkommen gegenüber dem Vorher-Monitoring um 720 Fahrzeuge pro Tag gesunken ist, was einer Abnahme von vier Prozent entspricht. Die eher geringe Entlastung lässt sich damit erklären, dass frei gewordene Kapazitäten wieder aufgefüllt wurden durch eine Rückverlagerung von Verkehr, der auf kommunale Strassen ausgewichen war.
- Deutlich ausgeprägter ist die Verkehrsabnahme auf der K104 in den Spitzenstunden. In der

Morgenspitzenstunde betrug die Entlastung 24 Prozent und in der Abendspitzenstunde acht Prozent. Dies ist auf die hohe Auslastung zurückzuführen, die sich in den langen Rückstaus an den Knoten Wirtshüsli und Kreuzplatz zeigt. Dadurch werden die Reisezeiten über die K104 länger und die alternative Route über die K204 Wiggertalstrasse gewinnt an Attraktivität.

- Ausgeprägt ist auch die Reduktion des Schwerverkehrs auf der K104 Luzernerstrasse, der zwischen 2018 und 2022 von 741 auf 417 um 325 Lastwagen pro Tag abgenommen hat.

Vergleich mit Prognosen

- Im Rahmen der Botschaft des Regierungsrates des Kantons Aargau an den Grossen Rat vom 22. Februar 2012 (12.30) [7] wurden Verkehrsprognosen erstellt.
- Für die K204 wurden für 2025 rund 9'400 Fahrzeuge pro Tag prognostiziert. Aufgrund der hohen Auslastung der K104 und weiterer Entwicklungen des über die K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte erschlossenen Industrieareals wird die Erreichung des Prognosewerts als realistisch beurteilt.
- Für die K104 Luzernerstrasse wurde eine Entlastung um 3'200 Fahrzeuge pro Tag prognostiziert. Aufgrund der geringen Entlastung zwischen 2018 und 2022 von 720 Fahrzeugen pro Tag wird erwartet, dass die prognostizierte Verkehrsabnahme auf der K104 nicht erreicht wird.

Leistungsfähigkeit

- Die neue Strasse ist gut ausgebaut und verfügt über leistungsfähige Kreisel an den Anschlussknoten, so dass sie den Verkehr aufnehmen kann und noch über Leistungsreserven für weitere Verkehrsentwicklungen verfügt.

Fazit:

Das Ziel einer leistungsfähigen Nord-Süd Verbindung wird als erreicht beurteilt. Das Ziel der Entlastung der K104 Luzernerstrasse wurde nicht vollumfänglich erreicht. Das für 2025 prognostizierte Ausmass der Verkehrsabnahme auf der K104 wird voraussichtlich nicht erreicht, da die freiwerdenden Kapazitäten laufend durch zusätzlichen Verkehr oder die Rückverlagerung von alternativen Routen aufgefüllt wird.

3.3 Verkehrssichere und leistungsfähige Führung für sämtliche Verkehrsteilnehmenden

Basierend auf den Unfalldaten sowie der Analyse der Infrastruktur für den MIV, den öV sowie den FVV wurde die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit für sämtliche Verkehrsteilnehmende beurteilt.

Die nachstehende Abbildung zeigt die Unfälle, die im Zeitraum vom 22. Oktober 2018 (Eröffnung) bis 31. Dezember 2021 polizeilich registriert wurden.

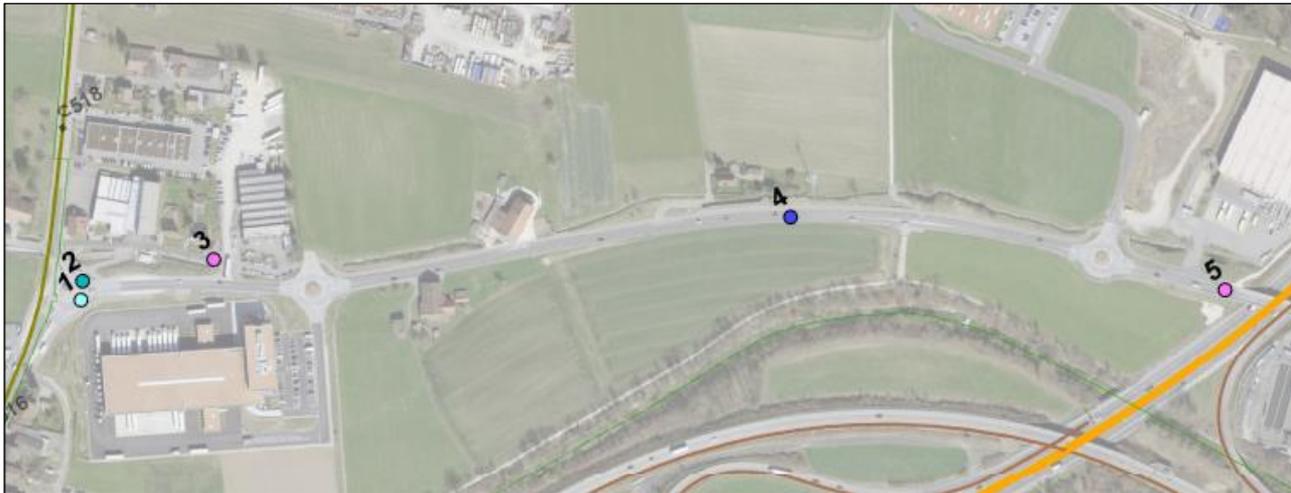


Abbildung 4: Unfälle Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte

Die Auswertung gemäss [1] zeigt, dass sich im Untersuchungszeitraum fünf Unfälle ereignet haben. Dabei gab es nur Sachschaden und keine Verletzten. Die Unfallursachen werden nachfolgend aufgelistet:

- Unfall 1: Zwei Fahrzeuge von Rothrist Richtung Wiggertalstrasse mit seitlicher Kollision
- Unfall 2: Auto von Wiggertalstrasse kollidiert mit Velo aus Richtung Rothrist nach Oftringen
- Unfall 3: schneebedeckte Fahrbahn ohne ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm) ausprobiert.
- Unfall 4: Unfall beim Überholen des Traktors, das Fahrzeug direkt hinter Traktor überholt diesen und touchiert mit bereits überholendem Wagen.
- Unfall 5: Selbstunfall / Schleudern

Eine klare Tendenz bezüglich Unfallort oder Unfallart ist nicht erkennbar. Aufgrund der kurzen Beobachtungszeit von nur drei Jahren und der geringen Anzahl an Unfällen sind keine belastbaren Aussagen zum Unfallgeschehen möglich.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Die K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte weist eine übersichtliche Linienführung auf und an den Knotenpunkten bestehen Kreiseln. Letztere sind gegenüber vortrittsgeregelten Knoten durch die Reduktion der Anzahl Konfliktpunkte sicherer.
- Wie im vorangehenden Kapitel erläutert, kann durch die gut ausgebaute Strasse und die Knotenpunkte mit Kreiseln eine leistungsfähige Führung für den MIV sichergestellt werden.
- Aufgrund der verfügbaren Unfalldaten lässt sich noch keine abschliessende Aussage zum Unfallgeschehen machen.

Fuss- und Veloverkehr (FVV)

- Der FVV wird neu über einen getrennten und komfortablen Rad-/Gehweg geführt. Der Rad-/Gehweg ist nachts gut beleuchtet und wird neu mit einer Unterführung unter der stark befahrenen K235 Bernstrasse durchgeführt.
- Durch die Entflechtung des Veloverkehrs vom Autoverkehr konnte die Sicherheit und Leistungsfähigkeit massgeblich verbessert werden.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- Für den Busverkehr werden durch die vorgesehene neue Verbindung sowie die realisierten Haltebuchten neue und direktere Buslinien ermöglicht, womit die Leistungsfähigkeit des Busnetzes optimiert werden kann.
- Durch die übersichtliche Linienführung der neuen Strasse und die Haltemöglichkeit ausserhalb der Fahrbahn wird ein sicherer Busbetrieb gewährleistet.
- Die Buslinien werden in Betrieb genommen, sobald das Fahrgastpotenzial vorhanden ist.

Fazit:

Das Ziel einer leistungsfähigen Führung sämtlicher Verkehrsteilnehmenden wird als erreicht beurteilt.

Die Verkehrssicherheit des MIV und des FVV kann aufgrund der kurzen Zeit seit der Inbetriebnahme und der verfügbaren Unfalldaten noch nicht abschliessend beurteilt werden. Weiter lässt sich die Leistungsfähigkeit der Buslinie erst nach der Inbetriebnahme abschliessend beurteilen. Die Voraussetzungen für eine verkehrssichere Führung des Busverkehrs wurden durch die realisierten Buchbuchten jedoch geschaffen.

3.4 Aufwertung der Langsamverkehrsachse Aarburg / Rothrist nach Zofingen durch den Bau eines Parallelwegs und einer neuen Velo- / Fussgängerunterführung bei der Bernstrasse

Die Aufwertung der Achse für den FVV wurde anhand von Begehungen vor Ort beurteilt.

Die folgende Abbildung zeigt die neue Fuss- und Veloverbindung (roter Rahmen) sowie deren Einbettung in das kantonale Veloroutennetz.

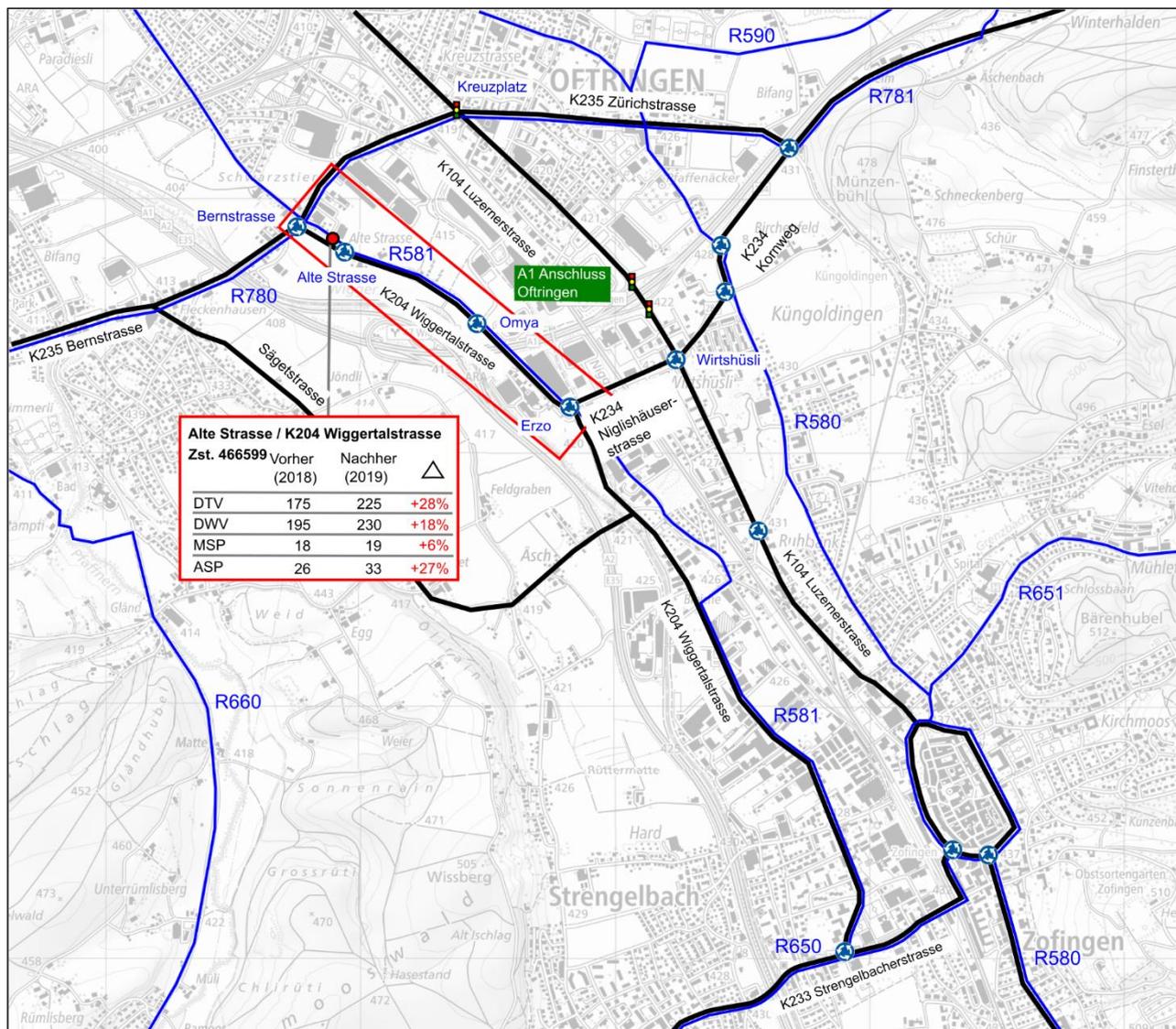


Abbildung 5: Kantonales Veloroutennetz

Entflechtung vom Autoverkehr

- Vom Kreisel Erzo bis zum Kreisel Bernstrasse wurde entlang der K204 Wiggertalstrasse auch ein rund 1,3 Kilometer langer Rad-/Gehweg erstellt. Der drei Meter breite Rad-/Gehweg ist mittels Grünstreifen von der K204 Wiggertalstrasse abgetrennt.
- Damit steht dem FVV eine komfortable, vom MIV getrennte und direkte Führung zur Verfügung.
- Die Strecke ist weitgehend frei von Fahrtunterbrechungen. An den Querungen der

Erschliessungsstrassen bei den Kreiseln bestehen Radfurten.

- Die frühere Veloführung erfolgte auf der "Alten Strasse". Die Strecke war in etwa gleich lang, jedoch wies der Belag Unebenheiten auf, wodurch der Fahrkomfort reduziert war. Zudem galt ein Mischverkehrsregime. Im Vergleich zu früher konnte die Menge Veloverkehr auf der Achse um knapp dreissig Prozent gesteigert werden.



Abbildung 6: frühere Veloführung



Abbildung 7: heutige getrennte Veloführung

Unterführung Bernstrasse

- Zur Querung der K235 Bernstrasse wurde eine Unterführung realisiert.

- Früher musste der Veloverkehr die stark befahrene K235 Bernstrasse ebenerdig queren. Eine Querungshilfe war nicht vorhanden.
- Der Komfort für Velofahrende konnte damit an dieser Stelle deutlich gesteigert werden.



Abbildung 8: alte Querungsstelle K235 Bernstrasse



Abbildung 9: Neue Unterführung K235 Bernstrasse

Getrennte Fussverkehrsführung

- Der Fussverkehr wird nordöstlich der K204 Wiggertalstrasse auf dem Rad- / Gehweg geführt. Zur Erreichbarkeit des Naherholungsgebietes an der Wigger wurde eine Querungsstelle mit Mittelinsel geschaffen.

Fazit:

Mit der Realisierung einer komfortablen vom Auto- und Lastwagenverkehr getrennten Führung des FVV und einer Unterführung unter der Bernstrasse wird das Ziel einer Aufwertung der Achse für den FVV als erreicht beurteilt.



Abbildung 10: Querungsstelle für Fussverkehr

3.5 Verbesserung für den öffentlichen Verkehr durch neue Buslinien

Die Verbesserungen für den öV wurden basierend auf der Analyse des bestehenden und des künftigen Busnetzes beurteilt.

Die nachstehende Abbildung zeigt das bestehende und das künftige Busnetz im Gebiet der K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte.

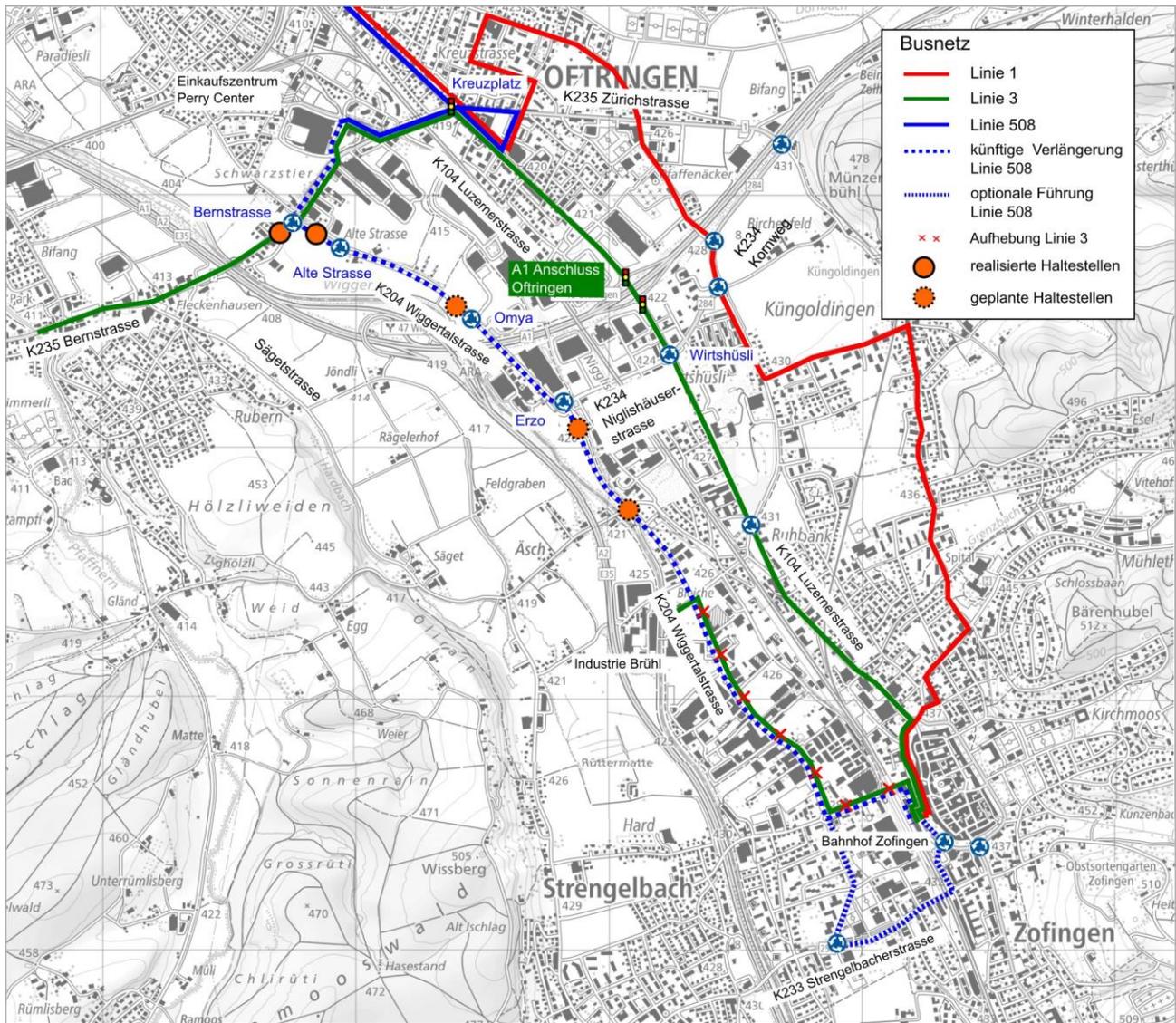


Abbildung 11: Bestehendes und geplantes Busnetz

Bestehendes Busnetz

- Gegenwärtig endet die Buslinie 508 beim an der K235 Bernstrasse gelegenen Einkaufszentrum Perry Center.
- Der Linienast der Buslinie 3 Bahnhof Zofingen – Industrie Brühl endet im Industriegebiet im südlichen Abschnitt der K204 Wiggertalstrasse.

Zukünftiges Busnetz

- Gemäss aktueller Planung soll mittel- bis langfristig – sofern sich das Industriegebiet ausreichend entwickelt – die Linie 508 vom Perry Center via K204 Wiggertalstrasse zum Bahnhof Zofingen verlängert werden. Der Linienast der Buslinie 3 vom Bahnhof Zofingen in die Industrie Brühl könnte dann aufgehoben werden.

- Am nördlichen Ende der K204 Wiggertal-strasse wurden dazu bereits behindertengerechte Busbuchten realisiert.
- Zusätzliche Haltestellen im südlichen Bereich des Linienzusammenschlusses werden erstellt, sobald die Nachfrage vorhanden ist.
- Mit der Realisierung der neuen Strassenverbindung wurden die Grundlagen geschaffen, damit das Liniennetz im Raum Oftringen – Zofingen ausgebaut und die Arbeitszonen entlang der K204 Wiggertalstrasse durch den öV verschlossen werden können.

Fazit:

Die Verbesserung des öV ist in Vorbereitung und bedarf noch der Erstellung dreier Bushaltestellen. Das Ziel wird als teilweise erreicht beurteilt.

3.6 Verbesserte Umweltsituation im Bereich der Wohngebiete (vor allem Luft und Lärm)

Die verbesserte Umweltsituation im Bereich der Wohngebiete wurde durch eine Überlagerung der relevanten Verkehrsbelastungen durch die K204 Wiggertalstrasse und der Lokalisierung der Wohngebiete basierend auf den Zonenplänen der Gemeinden Oftringen und Rothrist beurteilt.

Die nachstehende Abbildung zeigt die Lage der Wohngebiete (gelb). Die Verkehrsachsen mit einer Verkehrszunahme sind rot, diejenigen mit einer Verkehrsabnahme grün dargestellt.

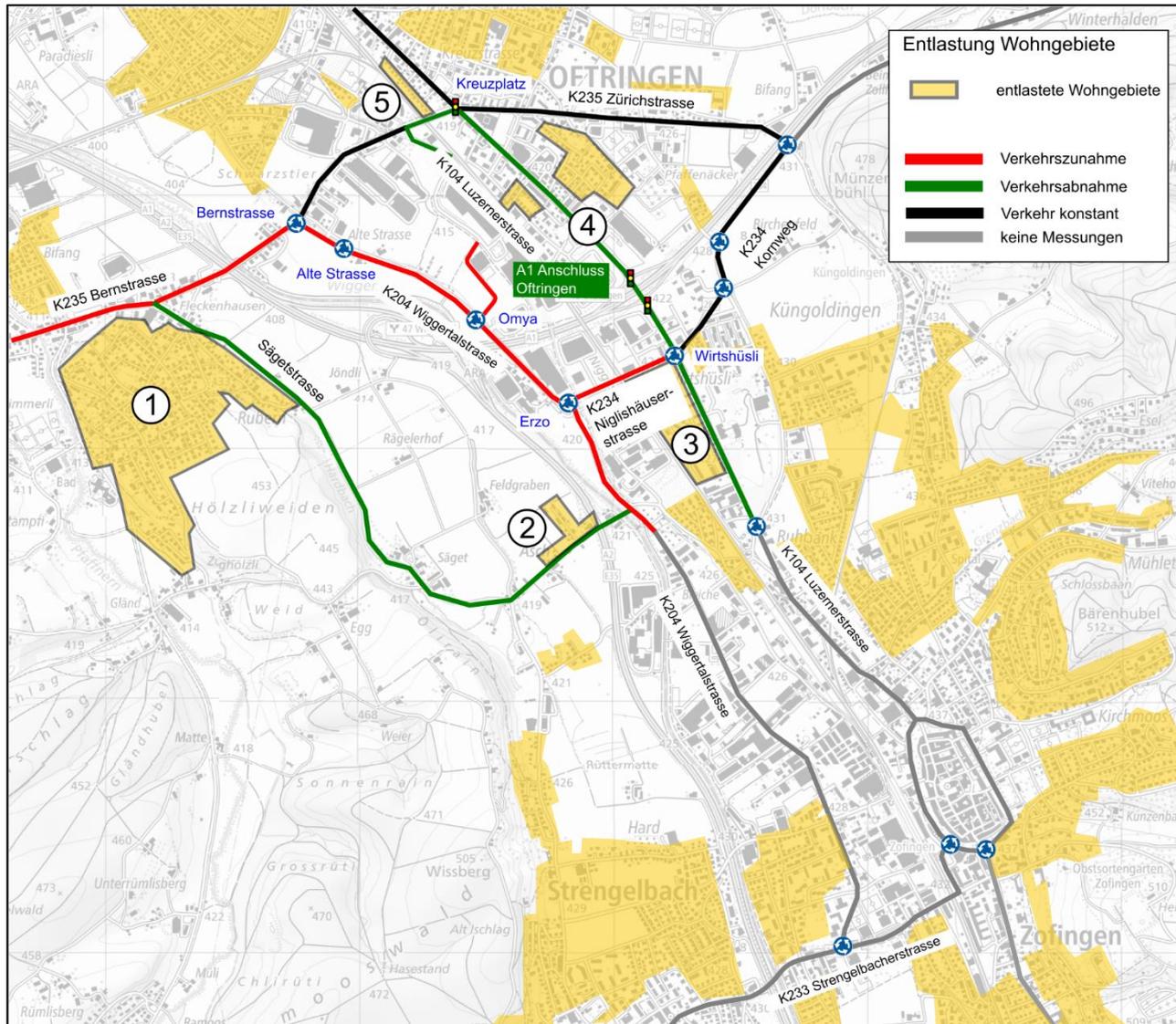


Abbildung 12: Entlastung Wohngebiete

Entlastete Wohngebiete

- Die K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte bündelt den Verkehr von der kommunalen Sägetstrasse und der K104 Luzernerstrasse. Da die Achse ausserhalb von Wohngebieten liegt, werden nur geringe negative Auswirkungen durch Lärm und Luft auf diese erwartet.
- Die unmittelbar an die Sägetstrasse angrenzenden Teile der Wohngebiete ① und ② erfahren eine Verkehrsabnahme von rund 50 Prozent, was zu einer abnehmenden Lärm- und Luftbelastung führt.
- Die längs der K104 Luzernerstrasse liegenden Wohngebiete ③ und ④ profitieren von der leichten Entlastung auf dieser Achse, insbesondere auch von der starken Abnahme des Lastwagenverkehrs, der hauptsächlich durch die

Schliessung der direkten Zufahrt zweier Logistikbetriebe an die K235 Bernstrasse zurückzuführen ist.

- Das an der K235 Bernstrasse liegende kleine Wohngebiet ⑤ wird ebenfalls vom Verkehr entlastet. Die an die K235 Bernstrasse angrenzenden Teil des Wohngebiets ① erfahren durch die Verkehrszunahme auf diesem Abschnitt hingegen eine Zunahme der Luft- und Lärmbelastung.

Fazit:

Das Ziel einer verbesserten Umweltsituation im Bereich der Wohngebiete (vor allem Luft und Lärm) wird aufgrund der mehrheitlich abnehmenden Verkehrsbelastungen im Bereich der Wohngebiete als erreicht beurteilt.

3.7 Verbesserte Erschliessung der Wohn- und Arbeitszonen

Die verbesserte Erschliessung der Wohn- und Arbeitszonen wurde aufgrund der Analyse der Routenwahl und der Lokalisierung der Wohn-, Arbeits- und Einkaufsgebiete beurteilt.

Die nachstehende Abbildung zeigt die beiden Nord-Süd-Achsen K204 Wiggertalstrasse (rot) und K104 Luzernerstrasse (grün) und die an diese Achsen angeschlossenen Zonen.

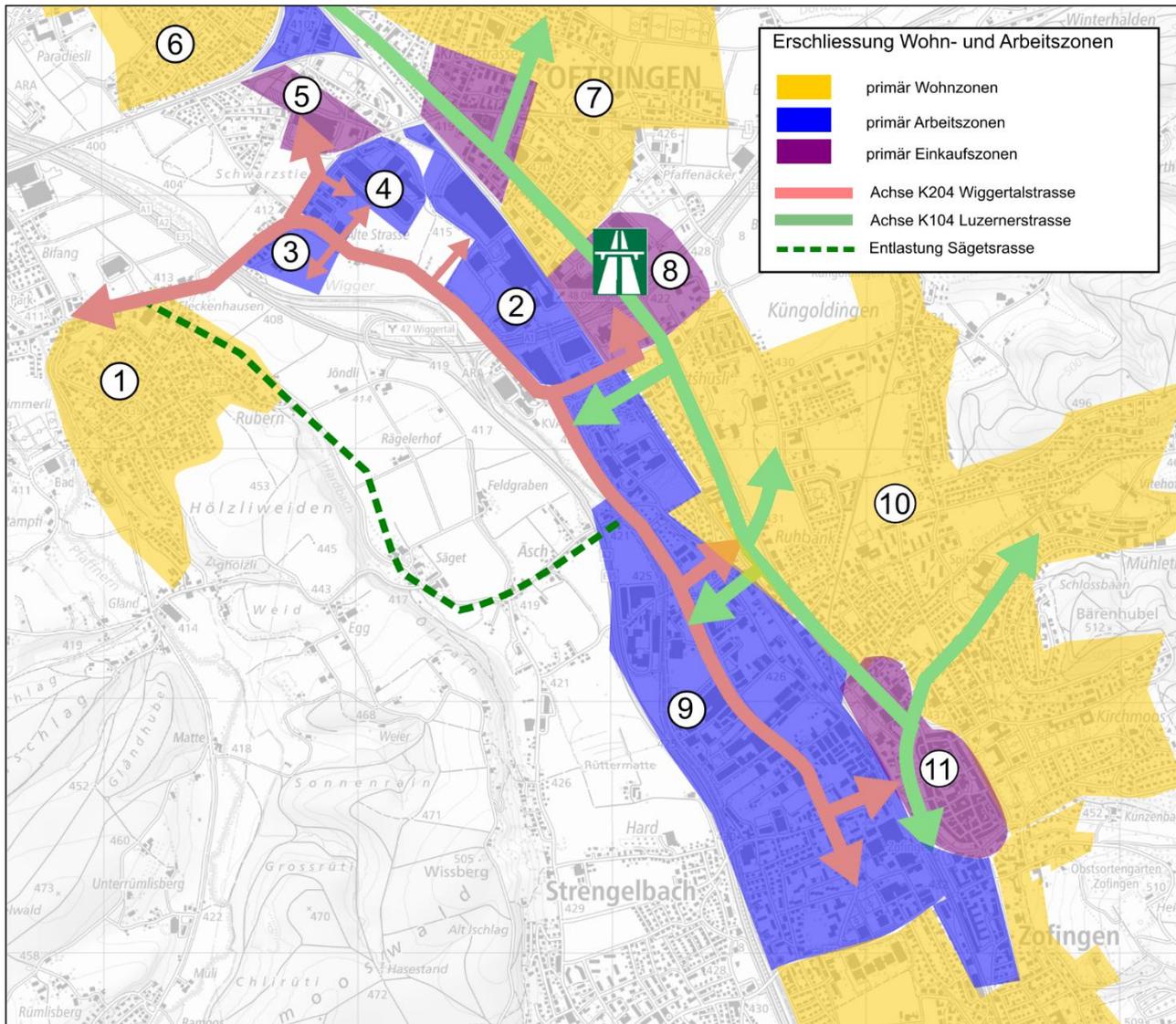


Abbildung 13: Erschliessung Wohn- und Arbeitszonen

Direktere Verbindungen

- Vom Wohngebiet ① in Rothrist sind die Wohn-, Arbeits- und Einkaufsgebiete ⑨ ⑩ ⑪ südlich der Autobahn A1 über die K204 Wiggertalstrasse neu direkter erreichbar als früher via K104 Luzernerstrasse. Bei langen Rückstaus am Zufluss zur K104 sind auch die Fachmärkte ⑧ und der Autobahnanschluss Oftringen schneller über die K204 Wiggertalstrasse erreichbar.
- Die Industriegebiete ② und ③ sind neu nur noch über die K204 Wiggertalstrasse erreichbar, weshalb die Zufahrt ab dem Autobahnanschluss und dem südlichen Wohngebiet ⑩ nicht mehr via K104 Luzernerstrasse erfolgt.
- Das Industriegebiet ④ ist teilweise noch über die K235 Bernstrasse erschlossen, wodurch die Routenwahl abhängig von der Auslastung der K104 ist.
- Das Einkaufszentrum Perry Center ⑤ ist neu via K204 Wiggertalstrasse und K104 Luzernerstrasse erreichbar. Vom Gebiet südlich der Autobahn ist die Zufahrt via K204 Wiggertalstrasse attraktiv.
- Vom Zentrum Oftringen ⑦ aus sind der Autobahnanschluss sowie die Gebiete südlich der Autobahn neu besser erreichbar, da durch die Entlastung der K104 Luzernerstrasse von einem leicht verbesserten Verkehrsfluss ausgegangen werden kann.

Neue Nord-Süd-Achse

- Mit der K204 Wiggertalstrasse wurde eine zweite Hauptverkehrsachse geschaffen, die zu einer besseren Erschliessung der Wohn- und Arbeitszonen beiträgt.
- Die Arbeitsgebiete werden hauptsächlich über die K204 Wiggertalstrasse erschlossen, während die Wohngebiete primär über die K104 Luzernerstrasse erreichbar sind.
- Durch die neue Nord-Süd-Verbindung sind die Gebiete nördlich und südlich der Autobahn besser miteinander verbunden. Der Durchgangsverkehr der kommunalen Sägetstrasse kann zu einem grossen Teil auf das Kantonsstrassennetz verlagert werden.

Zuverlässigeres Verkehrssystem

- Bei Überlastung der einen Route kann situativ auf die andere Achse ausgewichen werden, wodurch die Zuverlässigkeit des Verkehrssystems steigt.
- Im Ereignisfall (Bauarbeiten, Unfälle) der einen Achse bleibt die Nord-Süd-Verbindung intakt.

Fazit:

Das Ziel einer verbesserten Erschliessung der Wohn- und Arbeitszonen wird durch die neue Nord-Süd-Verbindung K204 Wiggertalstrasse und die leichte Entlastung der bestehenden Verbindung über die K104 Luzernerstrasse als erreicht beurteilt.

3.8 Sinnvolle Abstimmung mit anderen Infrastrukturvorhaben (Unterführung K233 Strengelbacherstrasse, Betriebs- und Gestaltungskonzepte K104 Zofingen – Oftringen)

2011 verabschiedete das Departement Bau, Verkehr und Umwelt in Zusammenarbeit mit dem Regionalplanungsverband zofingenregio ein Siedlungs- und Verkehrskonzept für das untere Wiggertal (siehe Übersichtskarte Abbildung 14) [8]. Die Arbeiten standen in Verbindung mit der ersten Generation des Agglomerationsprogramms AareLand 2007. In einem Gesamtkonzept wurde aufgezeigt, wie eine Entlastungswirkung im Strassennetz und ein funktionsfähiger Betrieb des öV sichergestellt werden können. Insbesondere sind die Vorhaben auf eine gute Erreichbarkeit des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts "Zofingen-Oftringen-Aarburg-Strengelbach" auszurichten und die Infrastruktur für den Veloverkehr zu verbessern. Infolge von Behinderungen des öffentlichen und des individuellen Verkehrs durch die Bahnübergänge der Nationalbahn und der Strengelbacherstrasse wurden verschiedene Planungen ausgelöst.

Für die folgenden Agglomerationsprogramme AareLand wurden im Sinne eines Gesamtkonzepts zehn Schlüsselvorhaben festgelegt. Vier Vorhaben beziehen sich dabei explizit auf den Verkehr.

1. Entwicklungsachse K104 attraktivieren und Ortszentren aufwerten
2. Entwicklungskorridor entlang der Wiggertalstrasse bei guter öV-Erschliessung fördern
3. Regionales Verkehrsmanagement aufbauen (Sicherstellung öV auf K104)
4. Wiggertalstrasse "Netzergänzung Mitte" und Unterführung Strengelbacherstrasse realisieren

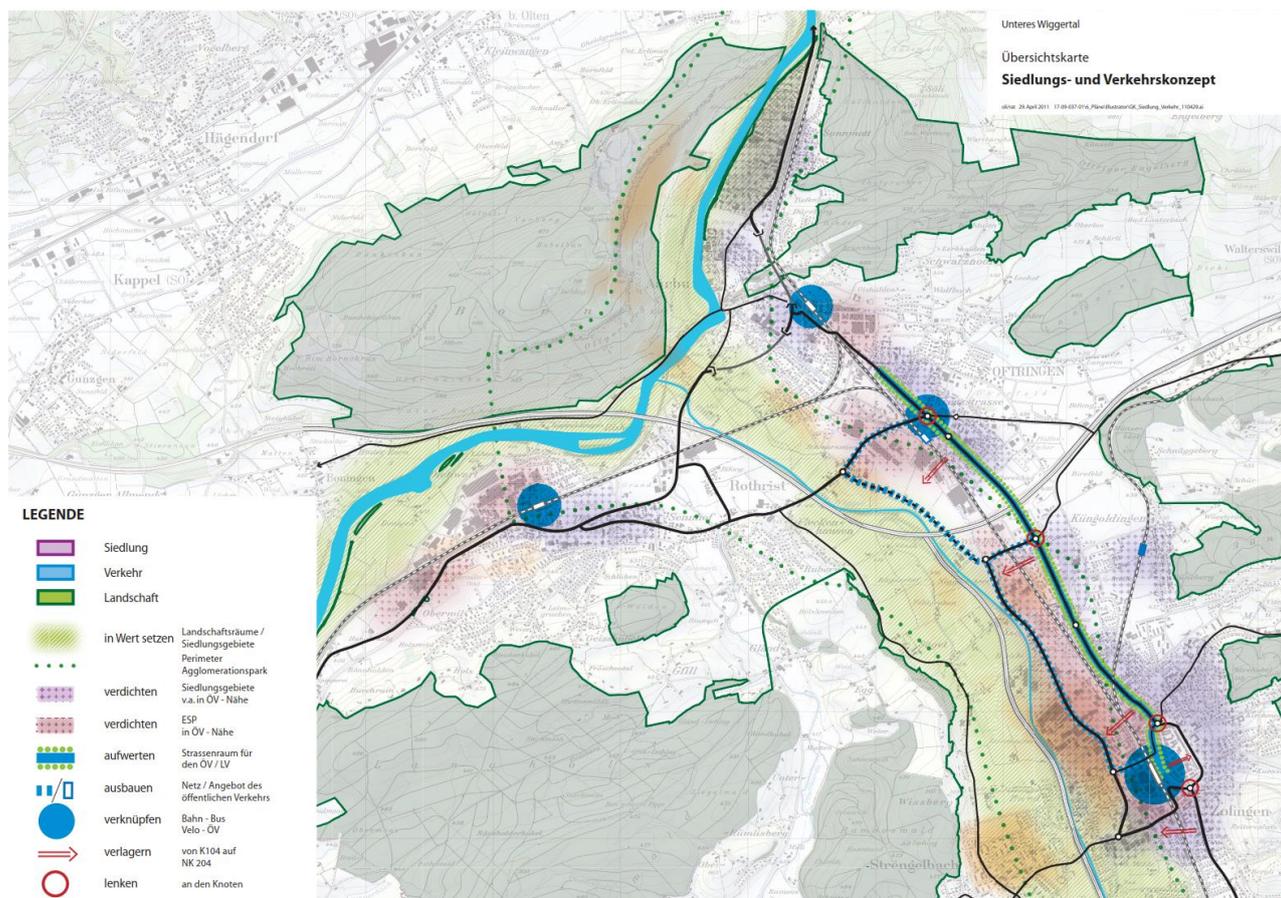


Abbildung 14: Übersichtskarte aus dem Bericht Siedlung und Verkehr Wiggertal (2011)

Die Umsetzung der verkehrlichen Schlüsselvorhaben im Einzelnen präsentiert sich wie folgt.

1. *Entwicklungsumgebung K104 attraktivieren und Ortszentren aufwerten*

Auf der K104 ab Gemeindegrenze zu Aarburg via Kreuzplatz Oftringen bis zum Stadteingang in Zofingen wurden Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeitet. Erste Abschnitte werden bald baulich umgesetzt (zum Beispiel Knoten Lanz ab 2024).

2. *Entwicklungskorridor entlang der Wiggertalstrasse bei guter öV-Erschliessung fördern*

Mit der durchgehenden Verfügbarkeit der Wiggertalstrasse ab K234 Bernstrasse bis zur K233 Strengebacherstrasse wurde die Erschliessung der angrenzenden Arbeitszonen in Oftringen und Zofingen sichergestellt und deren Erreichbarkeit generell verbessert. Die Voraussetzung für neue Linienführungen des öV wurden bereits mehrheitlich mit neuen Bushaltestellen geschaffen.

3. *Regionales Verkehrsmanagement aufbauen (Sicherstellung öV auf K104)*

Das Konzept Verkehrsmanagement Wiggertal wurde Ende 2013 abgeschlossen. Die betrieblichen Netzoptimierungen bildeten die Grundlage für die Koordination und Abstimmung für folgende Vorhaben:

- Um- und Ausbau A1-Anschluss Rothrist (Umsetzung in Planung)
- Um- und Ausbau K103 Oltnerstrasse in Aarburg (Bauprojekt)

- Erarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten entlang der K104 (Oftringen – Zofingen)
- Betriebliche Integration des Vorhabens Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte

4. *Wiggertalstrasse "Netzergänzung Mitte" und Unterführung Strengebacherstrasse realisieren*

Das Vorhaben "Unterführung Strengebacherstrasse" wurde realisiert und 2015 in Betrieb genommen. Mit dem Wegfall des Niveauübergangs verbessert sich die Fahrplanstabilität des öffentlichen Busverkehrs wesentlich.

Im Sommer 2018 wurden die Arbeiten zum Ausbau der Wiggertalstrasse Abschnitt Süd ab K233 Strengebacherstrasse bis zur K234 Nigglishuserstrasse abgeschlossen.

Die Netzergänzung Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte wurde im Oktober 2018 in Betrieb genommen. Für den Veloverkehr steht zudem ein parallelgeführter Radweg mit Unterführung unter der K235 Bernstrasse zu Verfügung.

Fazit:

Mit der Eröffnung der Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte im Oktober 2018 wurde ein weiterer wichtiger Meilenstein in der Umsetzung der verkehrlichen Schlüsselvorhaben gemäss Gesamtkonzept Siedlung und Verkehr im unteren Wiggertal erreicht. Das Projekt ist abgestimmt mit den übrigen geplanten und noch zu realisierenden Vorhaben.

4 Gesamtfazit Wirkungskontrolle

Insgesamt zeigt die Realisierung der K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte eine positive Wirkung. Die durch die K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte beeinflussbaren Ziele konnten erreicht werden. Die Wirkung zeigt sich wie prognostiziert in erster Linie auf dem lokalen Strassennetz. Die Verkehrssicherheit sowie die effektive Nutzung durch den öV können aufgrund der verfügbaren Unfalldaten sowie der noch ausstehenden Inbetriebnahme einer Buslinie über K204 noch nicht abschliessend beurteilt werden.

Mit der K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte wurde eine leistungsfähige Strassenverbindung realisiert, die intensiv genutzt wird. Dadurch werden primär die kommunale Sägetstrasse und die parallele K104 Luzernerstrasse entlastet. Die Verkehrsreduktion auf der K104 ist jedoch weniger gross als erwartet. Dies lässt sich damit erklären, dass frei gewordene Kapazitäten wieder aufgefüllt wurden durch eine Rückverlagerung von Verkehr, der auf kommunale Strassen ausgewichen war. Eine weitere Entlastung der K104 in Oftringen ist im Zuge der Realisierung der Wiggertalstrasse Nord in Rothrist möglich.

Im Rahmen des Projekts wurden attraktive und vom MIV entflochtene Infrastrukturen für den FVV geschaffen.

Mit der Umsetzung neuer Bushaltestellen wurden die Voraussetzungen zur Führung von Buslinien über die neue Strasse geschaffen. Damit leistet die K204 Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte einen Betrag zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems.

Mit der Realisierung des Abschnittes Mitte steht nun eine parallele Nord-Süd-Achse zur Verfügung. An dieser Achse liegen vor allem Arbeitsgebiete (wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung), die dadurch besser erschlossen und direkter an die Autobahn angebunden werden. Im Gegenzug profitieren die Wohngebiete an den entlasteten Strassenachsen von einer reduzierten Lärm- und Luftbelastung.

Zudem steht mit der K204 Wiggertalstrasse eine redundante Verkehrsachse zur K104 zur Verfügung, die im Falle von Störungen und Ereignissen Flexibilität bei der Umleitung von Verkehrsströmen sicherstellt und damit das Verkehrssystem stabilisiert.

5 Grundlagen und Abkürzungen

5.1 Grundlagendokumente

- [1] Bundesamt für Strassen ASTRA. Unfallauswertungen 22. Oktober 2018 bis 31. Dezember 2021.
- [2] Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Abteilung Tiefbau. Wiggertalstrasse K 204. Vorher-Monitoring 2018 Abschnitt Mitte. Ballmer + Partner AG. 15. November 2019.
- [3] Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Abteilung Tiefbau. Wiggertalstrasse K 204. Nachher-Monitoring 2019 Abschnitt Mitte. Ballmer + Partner AG. 15. Oktober 2020.
- [4] Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Abteilung Verkehr. Datenblatt Zählstelle 3013. Zeitraum vom 21. August bis 03. September 2021.
- [5] Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Abteilung Verkehr. Datenblatt Zählstelle 941. Zeitraum vom 1. April bis 31. Dezember 2022.
- [6] Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Buskonzept Wiggertal. Linienführung Entwicklungsmöglichkeiten Lage der Haltestellen. 10. März 2010.
- [7] Botschaft 12.30 des Regierungsrates des Kantons Aargau an den Grossen Rat vom 22. Februar 2012
- [8] Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal. Mai 2011.

5.2 Abkürzungsverzeichnis

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Montag bis Sonntag)
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr (Montag bis Freitag)
ASP	Abendspitzenstunde (17.00 bis 18.00 Uhr)
MSP	Morgenspitzenstunde (07.00 bis 08.00 Uhr)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
öV	Öffentlicher Verkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
K204	Kantonsstrasse 204

