Von der "blauen Kugel" zur Kerntangente : die Geschichte der Umfahrung von Lenzburg

Autor(en): **Brenner, Christian U.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Lenzburger Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **79 (2008)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-917928

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Christian U. Brenner
Leiter Tiefbau, Stadtbauamt Lenzburg

Von der «blauen Kugel» zur Kerntangente: Die Geschichte der Umfahrung von Lenzburg

Wie die anderen aargauischen Kleinstädte und Marktflecken entstand Lenzburg an strategisch und verkehrstechnisch günstiger Lage. Einerseits liegt Lenzburg an der national und auch international wichtigen Transitachse von Südwest nach Nordost, welche durch das Mittelland führt. Andererseits gelangt man von Lenzburg ins Freiamt oder ins Seetal und von dort weiter in die Innerschweiz. Die Lenzburger waren immer an guten Verbindungen interessiert, denn diese Verbindungen versprachen Handel und wirtschaftlichen Aufschwung.

Die beginnende Industrialisierung und der dadurch grössere Handelsverkehr veranlasste zuerst die Berner Regierung zum planmässigen Ausbau der für sie wichtigen Verkehrsachsen. Bern nahm damit unter den anderen eidgenössischen Orten eine Vorrangstellung ein. 1753 wurde die «Aargauerstrasse» in Angriff genommen. Der Wettstreit zwischen Aarau und Lenzburg bezüglich der Linienführung fiel zugunsten von Lenzburg aus und so wurde die Strasse (1769 bis 1772) von Suhr über Lenzburg nach Othmarsingen gebaut (vgl. Heidi Neuenschschwander, Stadtgeschichte Band II).

Nach zentralistischem Vorbild versahen die Berner ihre Hauptstrassen mit Stundensteinen. Diese Stundensteine gaben die Entfernung zur Hauptstadt Bern an. Gemessen wurde vom Zytgloggeturm aus. Eine Stunde entsprach einer Weglänge von 4.8 km.

Stunden-Stein in Othmarsingen. Foto: Bre.

Carte Topographique de la Grande Route de Berne à Zurich par Pierre Bel, Berne 1787.

Die zwei im Aargau erhaltenen Stundensteine befinden sich im Raum Lenzburg. Einer steht beim Armee-Motorfahrzeugpark und gibt «XVI STUND VON BERN» an. Der zweite Stein zeigt eine Distanz von 15 Stunden an und steht in Schafisheim, nahe der Rudolf-Steiner-Schule. (Die Steine sind in der Karte von Pierre Bel mit 15L und 16L bezeichnet.) Die heutige Kantonsstrasse von Hunzenschwil nach Lenzburg (K247) folgt dem schnurgeraden Verlauf der bernischen Chaussee. Die Chausseen waren eine wirkliche Verbesserung zu den vorhandenen Karrenwegen. Sie waren rund 7.2 m breit, mit einem Kiesbelag versehen und wiesen seitliche Entwässerungsgräben auf. Die Steigung betrug maximal 7%.

Die Stadttore werden dem Verkehr geopfert

Der Ausbau der Strassen führte auch im Stadtbild von Lenzburg zu Veränderungen. Dem Ausbau der bernischen Chaussee mussten bereits einige Häuser weichen. Die Rathausgasse, welche den ganzen Verkehr von Bern nach Zürich aufnehmen musste, war bereits um 1749 gepflästert. Mit dem Wachstum der Städte und der Entwicklung der Waffentechnik verloren auch die Stadtbefestigungen ihren Sinn. Der Ausbau der Strassen gab dann oft den Ausschlag zum Abbruch derselben. Als erstes wurde 1822 der Obertorturm geschleift. 1830 wurde der Graben eingeebnet und zur Promenade umgestaltet. Nachdem sich zwei Passagiere des Eilpostkutschenwagens beim Passieren des unteren Torturmes verletzt hatten, beschloss die Ortsbürgerversammlung 1838 den Abbruch. Am 10. Mai 1841 wurde mit dem Abbruch begonnen. Der Ausbau der Landstrasse von Lenzburg nach Beinwil wurde in den Jahren 1851 bis 1853 bewerkstelligt. In diesem Zusammenhang wurde die Strasse von der Zopfgasse her Richtung Aabach verlegt und mündet seither unterhalb des Müllerhauses in die Landstrasse A. Da die Steigung vom Aabach durch die Aavorstadt und durch die Rathausgasse nicht kontinuierlich verlief und sehr steile Stellen aufwies, wurde 1856 die Rathausgasse nach den Plänen von Negrelli und Hünerwadel tiefergelegt und die Strassennivellette ausgeglichen (vgl. Neujahrsblätter 2001).

Mit dem Ausbau der Strasse entlang des Aabaches Richtung Niederlenz und Wildegg wurde der erste «Anschluss» ans Bahnnetz geschaffen. Damit diese Strasse direkt in die Stadt geführt werden konnte, musste man die Kirchgasse im nördlichen Teil erweitern und vier Häuser abbrechen.

Die nächsten Jahre Verkehrsgeschichte in Lenzburg waren geprägt vom Bau der Eisenbahnen. Im Winter 1872/1873 wurde mit dem Bau der Südbahn begonnen. Am 15. Juni 1874 wurde die Südbahn von Rupperswil nach Wohlen offiziell eröffnet. Seither durchschneidet der Bahndamm das Aabachtal. Der Bahnhof, damals weit ausserhalb der Stadt erstellt, konnte mit der neu erstellten Bahnhofstrasse erreicht werden. Nach der Eröffnung der Nationalbahnlinie Winterthur–Zofingen am 4. September 1877 folgte schon am 15. Oktober 1883 die Seetalbahnlinie von Emmenbrücke nach Lenzburg. Nach dem Bau der Seetalbahnlinie von Lenzburg nach Wildegg im Jahre 1894 ruhten die grossen Verkehrsbauten für die nächsten Jahrzehnte.

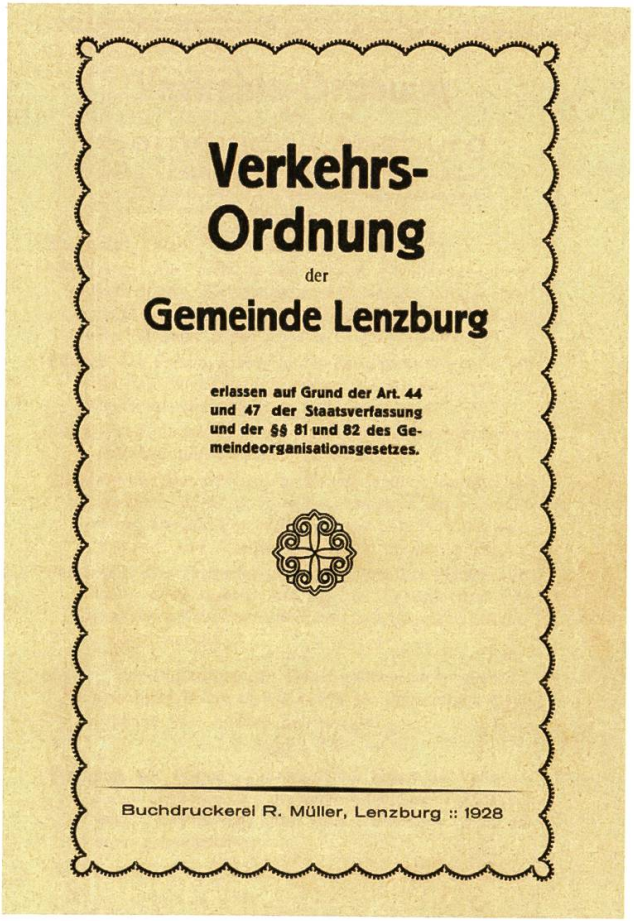
«Blaue Kugel»

Ende des 19. Jahrhunderts wurden die ersten benzinbetriebenen Fahrzeuge entwickelt. Am 5. August 1888 unternahm Bertha Benz mit dem Dreiradfahrzeug von Carl Benz die erste Überlandfahrt von Mannheim nach Pforzheim. Auch Gottlieb Daimler entwi-

ckelte einen motorisierten «Kutschenwagen», der bereits eine Geschwindigkeit von 16 km/h erreichte. Schon 1891 entstanden in Europa und den USA die ersten Automobilmanufakturen. An der ersten Automobilausstellung 1905 in Genf präsentierten sich bereits 59 Aussteller. Die erste fahrplanmässige Postautoverbindung wurde am 1. Juni 1906 zwischen Bern und Detligen eröffnet. Mit der Einführung der Fliessbandproduktion durch Ford im Jahre 1913 wurden die Automobile erschwinglich. Die Motorisierung nahm ihren Anfang. Nach einem kurzen Dämpfer infolge des ersten Weltkrieges nahm die Anzahl der zugelassenen Motorfahrzeuge kontinuierlich zu. Die ersten Lastwagen mit Dieselmotor (ab 1923) brachten zudem auch eine Zunahme des Schwerverkehrs.
Der zunehmende Strassenverkehr und fehlende kantonale bzw. eidgenössische Gesetze führten dazu, dass der Stadtrat von Lenzburg am 9. November 1927 die «Verkehrsordnung der Gemeinde Lenzburg» erliess, welche am 1. März 1928 in Kraft trat und mit 24 Paragraphen aus heutiger Sicht grundlegendste Verkehrsregeln vorschrieb.

In diese Zeit fallen auch erste Überlegungen zu einer Umfahrungsstrasse. Die erste Planskizze wurde am 8. April 1926 durch das Stadtbauamt erstellt. Im September 1927 wurde dieser Plan mit zwei Varianten ergänzt. Der Einwohnergemeindeversammlung wurde am 9. Juli 1928 sogar ein Bericht zur Planung einer Autoumgehungsstrasse unterbreitet und ein grundsätzlicher Beschluss erwirkt. In einem gedruckten Rundschreiben an die Einwohnerschaft von Lenzburg moniert H. Frey-Zschokke, dass man die Gemeinde zuwenig informiert habe und der Beschluss übereilt gefällt wurde.

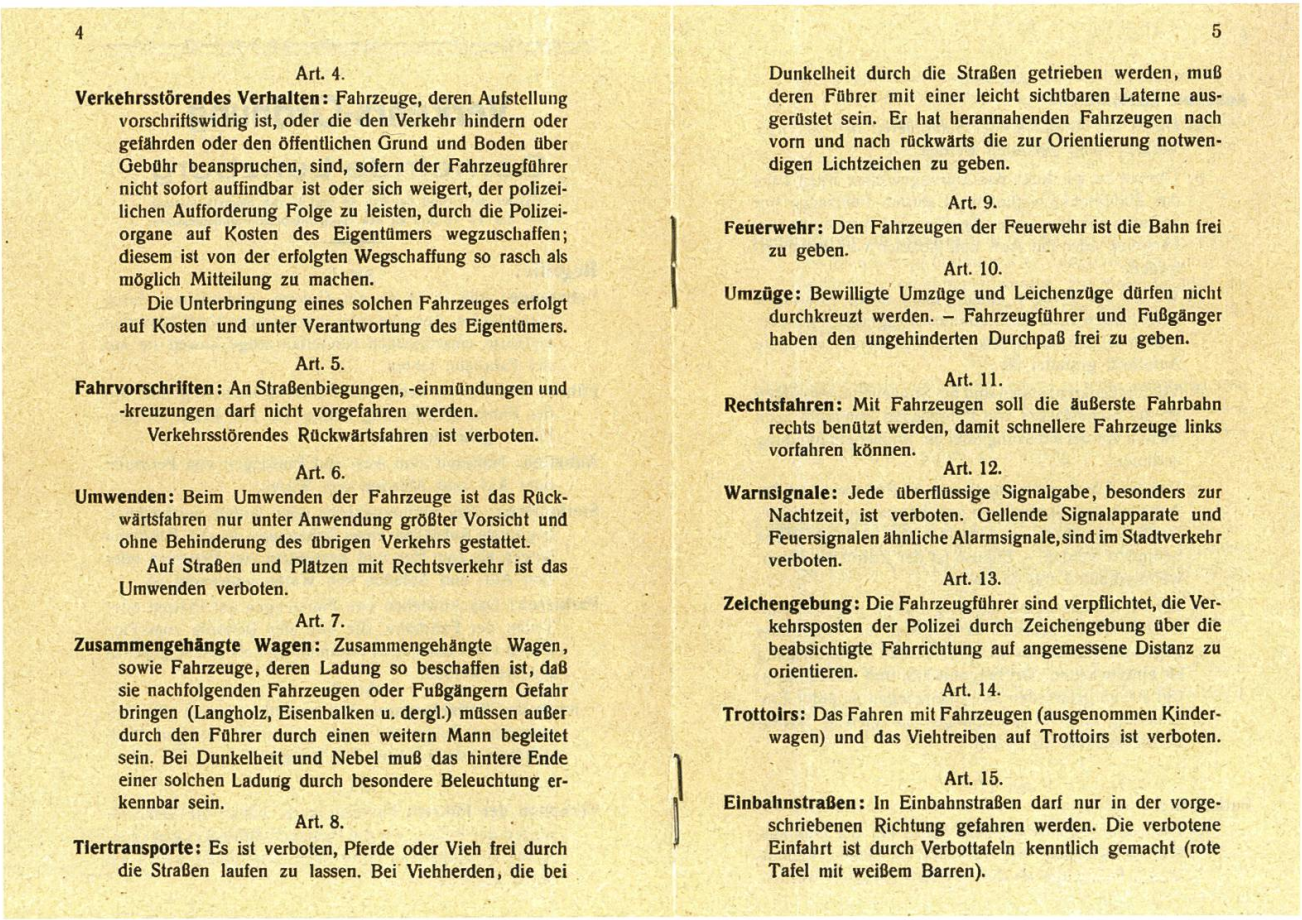
In den Jahren 1928/1929 fand die erste gesamtschweizerische Verkehrszählung statt, natürlich auch in Lenzburg. Auf der Strasse nach Aarau zählte man bereits 1796 Fahrzeuge (Mittel aus 14 Tagen) pro Tag. An der Aabachbrücke waren das dann zusammen mit den Fahrzeugen von der Seonerstrasse rund 2500 Fahrzeuge. Fünf Jahre später, 1933, wurde wieder gezählt. Auf der Hendschikerstrasse (Landstrasse N) zählte man 2079 Fahrzeuge und auf der Othmarsingerstrasse (Landstrasse A) 1686 Fahrzeuge. Während in anderen Gemeinden des Aargaus und der Schweiz ein Auto zu dieser Zeit Seltenheitswert hatte, gehörte es in Lenzburg bereits zum Stadtbild, denn fast der ganze Ost-West-Verkehr der Schweiz fuhr durch das kleine Städtchen. Die Strassen mussten wiederum punktuell angepasst werden. So wurde 1931 die aus zwei Natursteinbögen bestehende Brücke über den Aabach bei der Bleiche mit seitlichen Betonanbauten verbreitert.


Verkehrs-
Ordnung
der
Gemeinde Lenzburg

erlassen auf Grund der Art. 44 und 47 der Staatsverfassung und der §§ 81 und 82 des Gemeindeorganisationsgesetzes.

Buchdruckerei R. Müller, Lenzburg :: 1928

Etwa zur gleichen Zeit wurde die Bauordnung von Lenzburg, welche letztmalig 1910 revidiert wurde, überarbeitet. Im Januar 1933 war die neue Bauordnung fertiggestellt und 230 Exemplare wurden an die Kantonale Baudirektion zur Ausarbeitung der Vorlage an den Grossen Rat gesandt. Mit der Erarbeitung der «neuen» Bauordnung wurden keine Aussagen zur weiteren raumplanerischen Entwicklung von Lenzburg gemacht. Um zu Ideen für einen sogenannten «Bebauungsplan» (heute würde man von einem Richtplan sprechen) zu gelangen, entschloss sich 1932 der Stadtrat auf Anregung der Bebauungsplankommission einen Wettbewerb durchzuführen. Im März 1933 bestätigte der Stadtrat die Mitglieder des Preisgerichtes und im Mai das Wettbewerbsprogramm. Am 1. Juli 1993 wurde der Wettbewerb in der Schweizerischen Bauzeitung ausgeschrieben. Bis am 15. August konnte man die Unterlagen gegen eine Hinterlegung von 30 Franken Gebühr beim Stadtbauamt bestellen. Die Preissumme betrug Fr. 10000.– , zusätzlich wurden Fr. 2000.– für allfällige Ankäufe bereitgestellt. Bis am 30. November mussten die Entwürfe abgeliefert werden. Nachdem das Stadtbauamt die 63 eingereichten Arbeiten einer Vorprüfung unterzogen hatte, wurden sie in fünf Klassenzimmern des Bezirkschulhauses ausgestellt. Am 25. Januar 1934 versammelte sich das Preisgericht erstmals. Im Preisgericht waren die folgenden Herren vertreten: A. Bodmer, Ingenieur des Bebauungsplanbureaus, Genf; J. Hartmann, Geometer, Lenzburg; O.R. Salvisberg, Architekt, Professor ETH, Zürich; W. Wydler, Kantonsingenieur, Aarau; A. Vonaesch, Bauverwalter, Lenzburg; K. Nörbel, Ingenieur, Direktor Betonstrassen AG, Wildegg. Die Arbeiten wurden nach verschiedenen Kriterien



4

Art. 4.

Verkehrsstörendes Verhalten: Fahrzeuge, deren Aufstellung vorschriftswidrig ist, oder die den Verkehr hindern oder gefährden oder den öffentlichen Grund und Boden über Gebühr beanspruchen, sind, sofern der Fahrzeugführer nicht sofort auffindbar ist oder sich weigert, der polizeilichen Aufforderung Folge zu leisten, durch die Polizeiorgane auf Kosten des Eigentümers wegzuschaffen; diesem ist von der erfolgten Wegschaffung so rasch als möglich Mitteilung zu machen.

Die Unterbringung eines solchen Fahrzeuges erfolgt auf Kosten und unter Verantwortung des Eigentümers.

Art. 5.

Fahrvorschriften: An Straßenbiegungen, -einmündungen und -kreuzungen darf nicht vorgefahren werden.

Verkehrsstörendes Rückwärtsfahren ist verboten.

Art. 6.

Umwenden: Beim Umwenden der Fahrzeuge ist das Rückwärtsfahren nur unter Anwendung größter Vorsicht und ohne Behinderung des übrigen Verkehrs gestattet.

Auf Straßen und Plätzen mit Rechtsverkehr ist das Umwenden verboten.

Art. 7.

Zusammengehängte Wagen: Zusammengehängte Wagen, sowie Fahrzeuge, deren Ladung so beschaffen ist, daß sie nachfolgenden Fahrzeugen oder Fußgängern Gefahr bringen (Langholz, Eisenbalken u. dergl.) müssen außer durch den Führer durch einen weitern Mann begleitet sein. Bei Dunkelheit und Nebel muß das hintere Ende einer solchen Ladung durch besondere Beleuchtung erkennbar sein.

Art. 8.

Tiertransporte: Es ist verboten, Pferde oder Vieh frei durch die Straßen laufen zu lassen. Bei Viehherden, die bei

5

Dunkelheit durch die Straßen getrieben werden, muß deren Führer mit einer leicht sichtbaren Laterne ausgerüstet sein. Er hat herannahenden Fahrzeugen nach vorn und nach rückwärts die zur Orientierung notwendigen Lichtzeichen zu geben.

Art. 9.

Feuerwehr: Den Fahrzeugen der Feuerwehr ist die Bahn frei zu geben.

Art. 10.

Umzüge: Bewilligte Umzüge und Leichenzüge dürfen nicht durchkreuzt werden. – Fahrzeugführer und Fußgänger haben den ungehinderten Durchpaß frei zu geben.

Art. 11.

Rechtsfahren: Mit Fahrzeugen soll die äußerste Fahrbahn rechts benützt werden, damit schnellere Fahrzeuge links vorfahren können.

Art. 12.

Warnsignale: Jede überflüssige Signalgabe, besonders zur Nachtzeit, ist verboten. Gellende Signalapparate und Feuersignalen ähnliche Alarmsignale, sind im Stadtverkehr verboten.

Art. 13.

Zeichengebung: Die Fahrzeugführer sind verpflichtet, die Verkehrsposten der Polizei durch Zeichengebung über die beabsichtigte Fahrrichtung auf angemessene Distanz zu orientieren.

Art. 14.

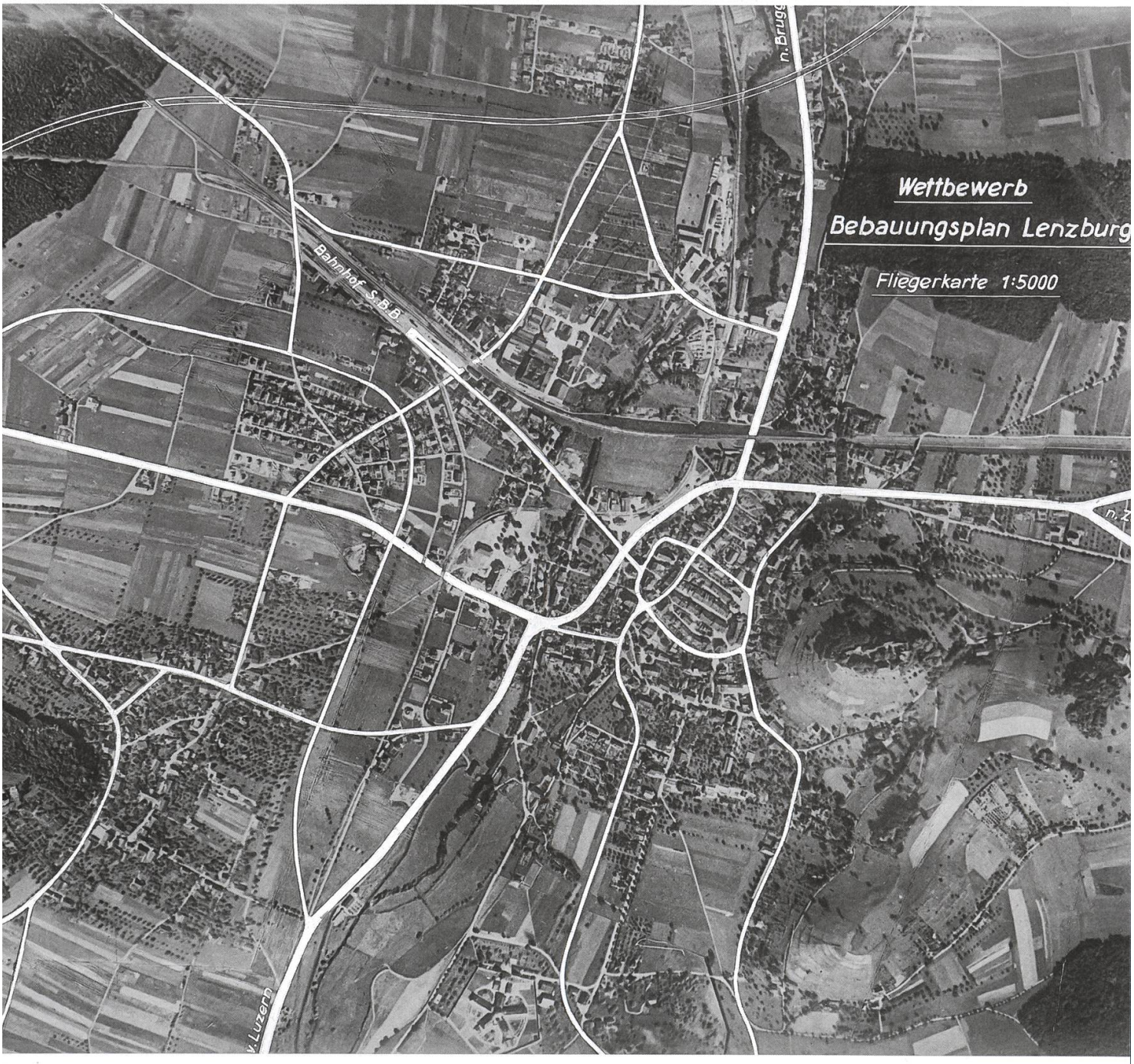
Trottoirs: Das Fahren mit Fahrzeugen (ausgenommen Kinderwagen) und das Viehtreiben auf Trottoirs ist verboten.

Art. 15.

Einbahnstraßen: In Einbahnstraßen darf nur in der vorgeschriebenen Richtung gefahren werden. Die verbotene Einfahrt ist durch Verbottafeln kenntlich gemacht (rote Tafel mit weißem Barren).

Ausschnitt aus der Verkehrsordnung der Gemeinde Lenzburg, 1928.

beurteilt. Einerseits mussten Grünflächen für Sportplatz und Badanstalt ausgewiesen, die landschaftlichen Vorzüge berücksichtigt und genügend Nutzflächen (bebaubare Flächen) bereitgestellt werden. Andererseits lag ein wichtiger Schwerpunkt in der Führung der Hauptverkehrsstrassen.
Da keine der Arbeiten in allen Belangen überzeugen konnte, wurden fünf Entwürfe rangiert und dazu drei Entwürfe angekauft. Im Bereich Verkehr überzeugte das erstrangierte Projekt «Blaue Kugel». Das Preisgericht beschrieb im Wettbewerbsbericht vom 3. Februar 1934 dessen Vorzüge wie folgt: «Nach eingehender Erörterung aller Vor- und Nachteile der verschiedenen in Betracht kommenden Systeme, sowie auf Grund der im Wettbewerb eingehend überprüften



Luftbild mit Hauptstrassen (Projektgrundlage Wettbewerb Bebauungsplan Lenzburg).

Entwürfe, gelangt das Preisgericht einstimmig zu dem Beschluss, der Einwohnergemeinde zu empfehlen: Für die West-Ost-Verbindung zur endgültigen Behebung der stark anwachsenden Verkehrsschwierigkeiten ein Trassee der Durchgangsstrasse zu studieren, das im Sinne des im Entwurf Nr. 13, Motto «Blaue Kugel», enthaltenen Vorschlages von dem Ende der Geraden in nordwestlicher Richtung gegen den Bahndamm abzweigend, die östliche Strasse kurz vor der Gabelung trifft. Die hiebei gegebene Möglichkeit einer schienenfreien Kreuzung der Seetalbahn wie auch die Tatsache, dass die Bahnhofstrasse ohne kostspielige Kunstbauten überbrückt werden kann, sowie der relativ geringe Aufwand für den Erwerb von Liegenschaften lassen dieses, dem kürzesten Weg am nächsten liegende Projekt als das vorteilhafteste erscheinen. Die Nord-Süd-Verbindung wird durch die Einführung der Seetalstrasse in den Ausgangspunkt gleichzeitig geregelt und damit erzielt, dass weder das Schulareal, noch dessen Verbindung mit Altstadt, Südquartier, Sportplatz und Bad vom durchgehenden Verkehr tangiert wird.»

Vom 8. bis zum 22. Februar 1934 wurden dann die Arbeiten im Bezirksschulhaus ausgestellt. Neben dem Stadtrat besuchten auch Herr Rölli, Chefingenieur SBB, Nationalrat Baumann aus Schafisheim und Bauverwalter Vogt von Aarau die Ausstellung. Ein Ingenieur H. Ludwig aus Bern besuchte ebenfalls die Ausstellung. Schon am 25. Februar reichte er einen zusätzlichen Vorschlag zur Verkehrsführung in der Altstadt ein. Mit dem vorgeschlagenen Einbahnverkehr im Stadtzentrum versuchte er den Durchgangsverkehr zu entflechten. Ein ähnliches System wurde dann in späteren Jahren auch eingeführt. Die Bebauungsplankommission schlug dem Stadtrat nun vor, mit der kantonalen Baudirektion Fühlung aufzunehmen. Am 22. März fand daher eine erste Besprechung zwischen Stadtammann Hirt und der Baudirektion in Aarau statt.
Die Baudirektion übernahm die Ausarbeitung des generellen Projektes auf Basis des Entwurfes «Blaue Kugel». Im Dezember 1934 lag das Projekt mit Kostenschätzung vor und wurde dem Stadtrat vorgestellt. Die geplante Umfahrungsstrasse begann bei der Einmündung des heutigen Parkweges in die Aarauerstrasse und unterquerte den Mattenweg und die Seetalbahn. Anschliessend folgte ein Viadukt, der die Bahnhofstrasse und den Aabach überquerte. Rund 100 m westlich des Seetalbahntunnels schmiegte sich der Viadukt an den SBB-Eisenbahndamm und überbrückte die Seetalbahn und die Niederlenzerstrasse, um bei der Gabelung Othmarsingerstrasse einzumünden. Die Strasse sollte nur dem Motorfahrzeugverkehr dienen und wies eine Breite von 7 m auf. Diese Lösung berücksichtigte vor allem den Durchgangsverkehr West-Ost. Der Anschluss der Seonerstrasse wurde bei diesem Projekt einfach vernachlässigt.
Man entschloss sich, dieses generelle Projekt der Einwohnergemeindeversammlung vom 29. März 1935 vorzulegen. Ziel war, das Terrain für den späteren Bau dieser Strasse freizuhalten und die verbindliche Aufnahme in den Bebauungsplan, welcher im Herbst 1935 verabschiedet werden sollte. Da ein Gipsmodell zu teuer kam, wurde der Architekt Th. Bertschinger mit einer Visualisierung des Projektes beauftragt.

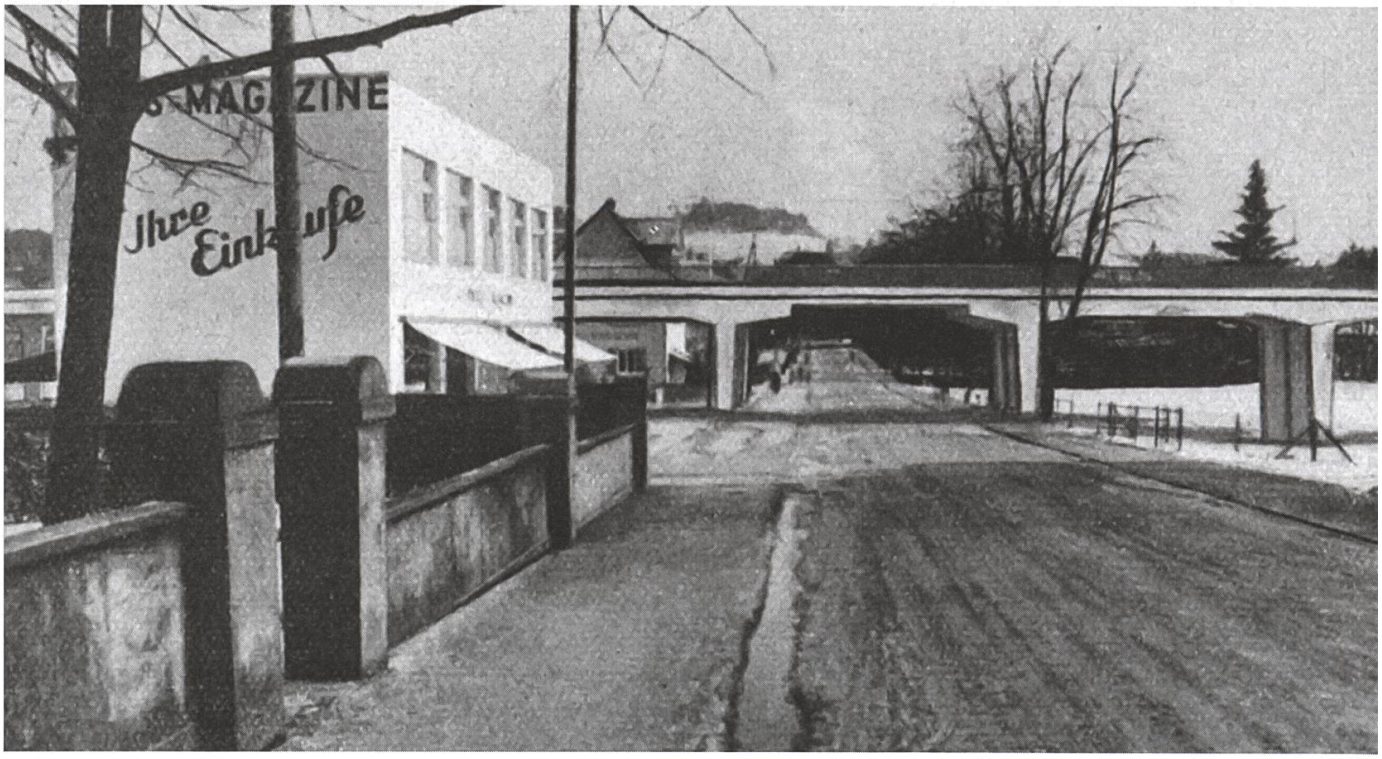
Der Bericht mit Antrag wurde am 27. Februar 1935 fertiggestellt und dann gedruckt. Die Kosten für die Umfahrungsstrasse wurden auf Fr. 800 000.– veranschlagt. Schon damals wurde diese Umgehungsstrasse heftig diskutiert. In der Lenzburger Zeitung vom 21. März 1935 erschien einerseits ein kritischer, eingesandter Artikel, andererseits

Siegerprojekt
Wettbewerb
Bebauungsplan
Lenzburg.

Bodenfeld
Im Moos
Ältere Villme
Wildenstein
Kantonale Strafanstalt
Lülisbuch
Bargfeld
Chalbegärten
Blockhütte
Eichlisgarten
Seuhof
Gorrenberg
Bannhalde
Steinln
Munimatt
Platz

wurden Diskussionsversammlungen angekündigt. Der freisinnige Einwohnerverein Lenzburg lud am 25. März ins Restaurant Central zur Diskussion, und ein Aktionskomitee aus Anstössern und Interessenten organisierte am 21. März eine Protestversammlung im Restaurant Feldschlösschen. Die Anlässe zeigten Wirkung. An der Gemeindeversammlung wurde der Antrag wuchtig verworfen. Im Bebauungsplan beschränkte man sich nun darauf, den Ost-West-Verkehr mit einfachen Massnahmen (Einbahn-Verkehr) besser zu führen. Am 20. Dezember 1935 genehmigte die Gemeindeversammlung nun den Bebauungsplan. Im April 1936 teilte die Baudirektion dem Stadtrat mit, dass sie gegen den Bebauungsplan nichts einzuwenden habe, jedoch den Plan nur nach Aufnahme einer Umgehungsstrasse gutheissen könne. Am 13. Oktober 1936 kündigte die Baudirektion dem Stadtrat an, dass der Bebauungsplan nicht durch den Grossen Rat genehmigt werden müsse. Hingegen wurde erneut die Aufnahme der Umgehungsstrasse in den Übersichtsplan verlangt.

Die Wirtschaftskrise (Deflation), welche im September 1936 mit der Abwertung des Schweizer Frankens den Tiefpunkt überwunden hatte, die beginnende Aufrüstung (Wehranleihe 1936) und der Ausbruch des zweiten Weltkrieges im Jahre 1939 liessen die Umfahrungspläne fast vergessen. Im Jahre 1940 tauchte unerwartet die Lenzburger Umfahrungsstrasse in der Botschaft des Regierungsrates an den Grossen Rat vom 30. August 1940 über Massnahmen zur Arbeitsbeschaffung auf. Unter der Rubrik «Umgehungsstrassen» wurde Lenzburg an zweiter Stelle erwähnt. In der Lenzburger Zeitung vom 5. Oktober erschien aus diesem Grund ein kritischer Artikel. Im März 1944 erschien die Umfahrungsstrasse von Lenzburg im Bericht des Delegierten für Arbeitsbeschaffung. Die Kosten für die Strasse wurden in diesem Bericht auf Fr. 970 000.– geschätzt.



Visualisierung Viadukt über die Bahnhofstrasse, Blick Richtung Schloss, 1935.

Die Autobahn führt nach Lenzburg

Die Jahre nach dem Krieg waren geprägt vom wirtschaftlichen Aufschwung. Die Motorisierung nahm laufend zu. Wiederum wurden die Strassen stellenweise dem zunehmenden Verkehr angepasst. Der Sandweg, der im Einbahnverkehr den ganzen Durchgangs-Verkehr von Ost nach West aufnahm, wurde 1949 verbreitert. Um Platz für einen Gehweg zu schaffen, erhielt das Försterhaus eine Laube. Die staubigen Schotterstrassen erhielten nach und nach eine Oberflächenteerung. In der Lenzburger Zeitung vom 17. Juni 1952 beklagte sich Leser M. über den «Moloch Verkehr» in der Stadt, der die Fussgänger gefährdet. Er forderte, dass die Umfahrung als einzig wirksame Massnahme gebaut werden müsse. An der Gemeindeversammlung tags zuvor rügte Herr Meher den schlechten Zustand der Hendschikerstrasse. Stadtammann Hirt erklärte darauf hin, dass die Baukommission und der Stadtrat ein Projekt für die Verbreiterung der Hendschiker- und Schützenmattstrasse ausgearbeitet haben.

1954 bis 1956 wurde die «Innere Aavorstadt» (Altes Landgericht bis KV-Schulhaus) ausgebaut. Damit der Verkehr nach Niederlenz nicht die Schützenmattstrasse und den Sandweg passieren musste, wurde 1954 das erste Projekt für die Verbindung der Landstrasse N (Hendschikerstrasse) mit der Landstrasse U (Niederlenzerstrasse) ausgearbeitet. Erst rund 10 Jahre später wurde dann dieses Projekt in Angriff genommen.

Ausgehend von den Autobahnbauten in Deutschland wurde auch der Ausbau der Strassen in der Schweiz diskutiert. Der Schweizerische Autostrassenverein S.A.V. vertrat bereits vor dem 2. Weltkrieg die Auffassung, dass in der Schweiz die Nord-Süd-Achse und die Ost-West-Achse für den Autoverkehr ausgebaut werden sollten. Im Bericht an das Eidg. Departement des Innern, erstattet von der Fachkommission des Ober-Bauinspektorates, wurde 1942 der Bau einer 9 m breiten Fernverkehrsstrasse West-Ost über Hunzenschwil–Lenzburg vorgeschlagen. Bei den Berechnungen gingen die Experten noch davon aus, dass auf einen Personenwagen rund 20 Einwohner kommen.

Nationalstrassenbau im Gebiet von Niederlenz (links) – Lenzburg (rechts). Im Bild oben die 360 m lange Brücke über das Aabachtal und das Anschlussbauwerk Lenzburg (vorläufiges Ende der Autobahn Richtung Zürich).

In den 50er-Jahren wurde auf Bundes- und Kantonsebene mit der Planung der Natio-

nalstrassen begonnen. Dem Stadtrat wurde im September 1957 durch die Aarg. Baudirektion die geplante Linienführung der N1 zur Stellungnahme bekannt gegeben. Der Schlussbericht zur Planung des schweizerischen Nationalstrassennetzes wurde im Februar 1960 veröffentlicht, und bereits Ende 1961 wurden die Projektpläne für die Nationalstrasse im Bereich Lenzburg öffentlich aufgelegt.
Anhand der Verkehrsplanung für die Autobahnanschlüsse stellte die Baudirektion des Kantons Aargau fest, dass trotz Entlastung durch die Nationalstrasse die Kantonsstrasse stark belastet bleiben wird. Mit der Zustellung des verkehrstechnischen Berichtes an den Stadtrat am 12. Januar 1961 wurde die Diskussion um die Umfahrung des Stadtkernes erneut angefacht. Ein erstes Projekt wurde im Auftrag der Baudirektion des Kantons Aargau durch den Ingenieur Willy Hediger aus Rupperswil erarbeitet. 1963 wurde dieses Projekt dem Stadtrat zur Stellungnahme eingereicht. Das Projekt sah eine 4-spurige Hauptverkehrsstrasse vor, welche von Westen her die Seetalbahn mit einem Tunnel unterquerte und bei der Kreuzung Bleiche den Aabach Richtung Tennisplätze (Müli Märt) überquerte. Die Bahnhofstrasse wurde unterquert und der Strassenzug mündete in den Malagarain. Der Entwurf Hediger wurde durch Stadtrat, Stadtbauamt und Baukommission besprochen und es wurden Verbesserungen und Varianten angeregt. Treibende Kraft war jedoch nur der Kanton. Noch immer glaubte man in Lenzburg an die entlastende Wirkung der künftigen Nationalstrasse.

Ende 1966 gab nun der Stadtrat seinerseits dem Planungsbüro Klaus Scheifele aus Spreitenbach den Auftrag, die Verkehrsprobleme unter Berücksichtigung der Stadtplanung zu lösen. Für die verkehrstechnischen Fragen wurde das Büro Seiler, Niederhauser, Barbe (später SNZ) aus Zürich beigezogen. Scheifeles Lösung, welche er im Frühjahr 1967 vorstellte, sah eine Entwicklung in zwei Etappen vor. Mit der ersten Etappe sollten die Aarauerstrasse und die Seonerstrasse zusammen mit der Bachstrasse und dem Malagarain zu einem zweispurigen, durchgehenden Strassenzug verbunden werden. Dies bezeichnete man als «Kleine Umfahrung». Erst später sollte dann eine vierspurige Strasse auf dem Trassee der Seetalbahn die Aarauerstrasse und den Freiämterplatz verbinden. Bahnhofstrasse und Angelrainstrasse sollten unterquert werden.

Im Juni 1966 wurde die Autobahn bis zur Ausfahrt Lenzburg eröffnet. Man hoffte noch immer, dass die Autobahn als Umfahrung diene und die Stadt massgeblich vom Durchgangsverkehr entlastet. Darum beauftragte der Stadtrat das Planungsbüro Metron unmittelbar vor (16.6.1966) und nach der Eröffnung (23.6.1966) den Verkehr in Lenzburg zu zählen. Leider erfüllte sich die Hoffnung von Lenzburg nicht. Die Reduktion des Verkehrs in Lenzburg betrug aufgrund der Zählung nur rund 30%. Man erkannte nun das erste Mal, dass der Durchgangsverkehr von Ost nach West nur einen Teil des Verkehrsaufkommens in Lenzburg ausmacht.

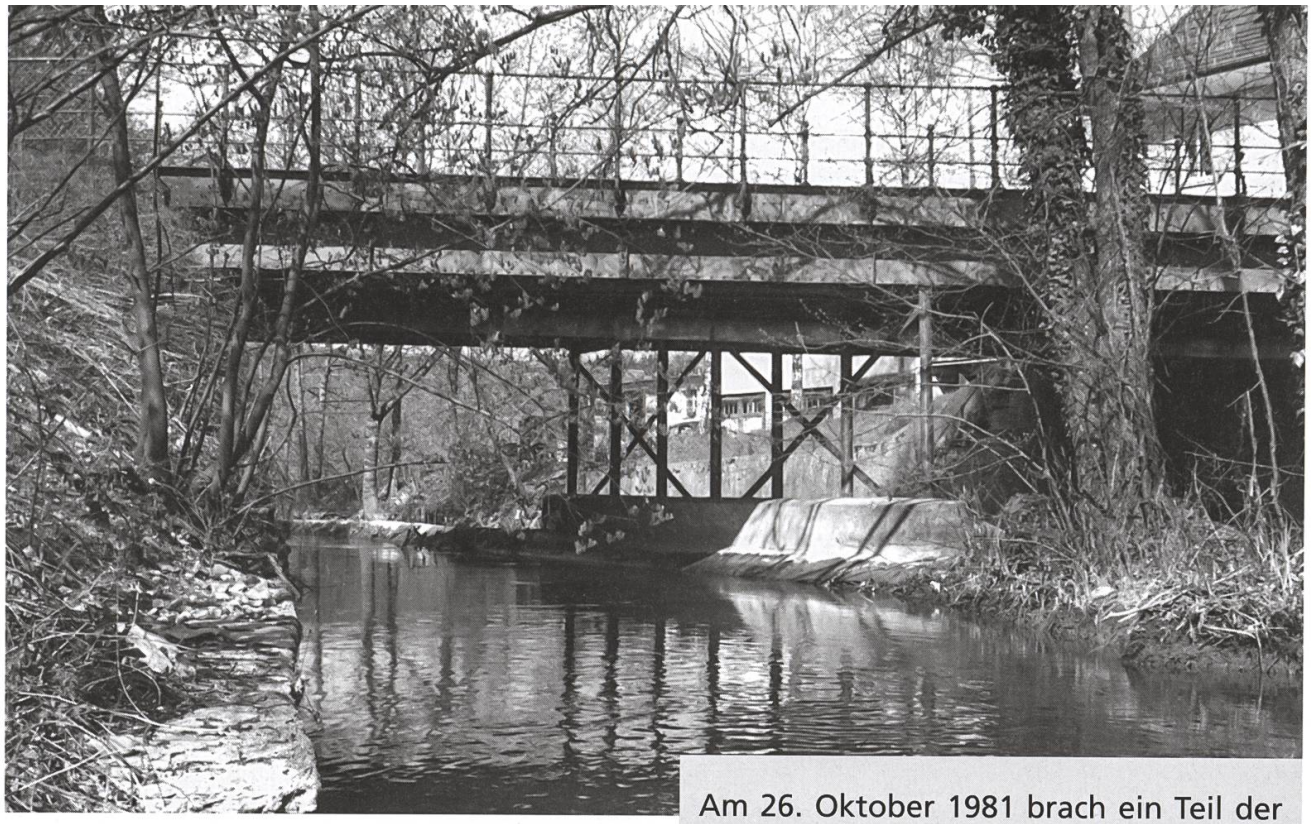
Einkaufszentrum Müli Märt

Architekt Louis Bannwart aus Aarau meldete sich im Februar 1967 im Auftrag der Landbesitzer zwischen Bachstrasse und Aavorstadt, die dieses zentrumsnahe Gebiet entwickeln wollten, beim Stadtrat. Im Schreiben befürwortete er einen etappierten Ausbau mit der am Westrand des Aabaches liegenden, zweispurigen «Kleinen Umfahrung». Jedoch sollte die vierspurige Strasse im Endausbau auf einem Viadukt zu liegen

Das Einkaufszentrum Müli Märt, wie es sich heute präsentiert. Foto: HH.

kommen. Bauverwalter Th. Bertschinger stellte diese Lösung dem Stadtrat vor. Der Vorschlag wurde danach der Baudirektion unterbreitet. Kantonsingenieur Erne teilte am 19. Oktober 1970 dem Stadtrat mit, dass er dem Vorschlag des Stadtrates für die geplante Führung der Kantonsstrasse zustimmen könne. Er machte jedoch bereits auf die Probleme mit der tangierten Seetalbahn aufmerksam.

Da die Ideen für ein Einkaufszentrum konkreter wurden, und dessen Erschliessung geplant werden musste, gab der Stadtrat am 17. Oktober 1973 der Ingenieurgemeinschaft Rothpletz Lienhard und R. Bertschinger den Auftrag, den Ausbau der Bachstrasse und deren Verbindung mit der Aarauerstrasse, der Bahnhofstrasse und dem Malagarain zu planen. Diese Strasse sollte dann später als Umfahrungsstrasse («Kleine Umfahrung») dienen. Da mit dem Bau der «kleinen Umfahrung» erst in ca. 10 Jahren gerechnet wurde, entwarfen die Ingenieure eine provisorische Erschliessung des Müli Märts. Für die Anlieferung mit Lastwagen wurde die Bachstrasse vorgesehen und die Einfahrt ins Parkhaus erfolgte via Bahnhofstrasse. Die Planung wurde wiederum durch das Verkehrsingenieurbüro SNZ begleitet. Ein Jahr später war das Projekt fertig und der Stadtrat erklärte sich damit am 9. Oktober 1974 einverstanden. Wiederum folgten Gespräche mit dem Kanton. Am 13. Oktober 1975 befasste sich die Baukommission mit dem Ausbau der Bachstrasse bzw. der späteren «Kleinen Umfahrungsstrasse». Die Idee überzeugte die Mitglieder nicht und mit deutlicher Mehrheit sprach sie sich für eine «gestreckte» Umfahrungsstrasse vom Malagarain, über den Mattenweg zur Aarauerstrasse aus. Im Bereich des Schulhauses sollte die Strasse überdeckt werden. Man war wieder am gleichen Punkt wie Jahre zuvor. Deshalb stoppte man die Projektierungsarbeiten. Das Baugesuch für den Bau des Müli Märts wurde am 10. November 1976 mit der provisorischen Erschliessung über die Bachstrasse und die Bahnhofstrasse bewilligt und am 15. Juni 1978 wurde mit dem Bau begonnen.



Am 26. Oktober 1981 brach ein Teil der Fahrbahn der Bahnhofstrassenbrücke ein. Die Brücke wurde sofort gesperrt. Die alte, aus der Zeit des Eisenbahnbaus stammende Brücke hielt den Verkehrsbelastungen nicht mehr stand. Man hatte angenommen, dass die Brücke noch bis zum Bau der Umfahrung halten würde. Am 9. November 1981 wurde mit dem Bau einer provisorischen DIN-Stahlträgerbrücke mit Holzbohlenbelag begonnen. Niemand dachte daran, dass dieses Provisorium weitere 20 Jahre halten musste.

Um den interessierten Einwohnern die vielen bisherigen Pläne und Ideen zur Umfahrung zu zeigen, organisierte Bauverwalter Thomas Bertschinger im Stadtbauamt eine «Jubiläumsausstellung» zum Thema «50 Jahre Suche nach Umfahrung».
Während den nächsten drei Jahren ruhten dann die Planungen für eine Umfahrungsstrasse. Einzig mit dem Besitzer des Areals «Prodecor» wurde über einen Verkauf an die Stadt verhandelt. Ende 1979 wurde mit dem Baudirektor sogar über die Aufhebung des Seetalbahn-Teilstückes Lenzburg–Wildegg und den Erwerb der Mühle Remund gesprochen.

Das generelle Projekt Umfahrungsstrasse

Zaghaft wagte sich die Bauverwaltung im Dezember 1978 wieder an das Thema Umfahrungsstrasse. Intern und unter Leitung des Tiefbauadjunktes René Brogli wurden verschiedene Varianten erarbeitet und aufgezeichnet.
Im Oktober 1980 reichten die Einwohnerräte Martin Brauen, Heidi Huber und Ruedi Eichenberger beim Stadtrat eine Motion ein. Stadtrat und Stadtbauamt wurden aufgefordert, verbindliche Aussagen zum Verkehrskonzept im Stadtkern zu machen. Die Motionäre forderten hiermit den Stadtrat auf, rasch für die Verwirklichung der Kernumfahrung einzutreten, Verkehrsmassnahmen in der Altstadt und im Kernbereich zu planen und Sofortmassnahmen umzusetzen. Da sich der Stadtrat nicht mit einem Bericht schriftlich festlegen wollte bzw. konnte, behandelte er die Motion als Anfrage, die vor dem Rat nur mündlich beantwortet werden musste. Die Motionäre waren nicht zufrieden, jedoch erhöhte sich der Druck auf den Stadtrat.

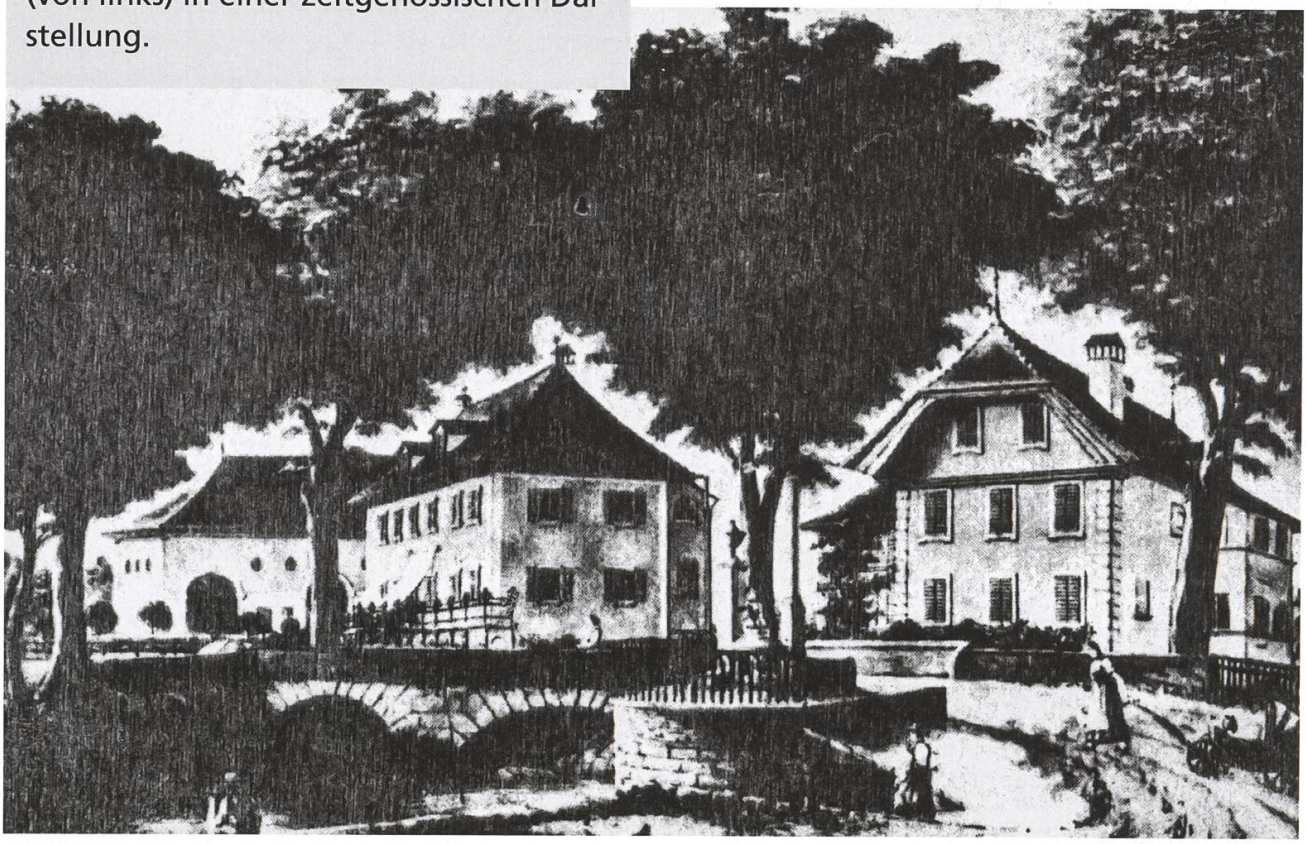
Bereits im März 1981 wurde mit der Abteilung Tiefbau des Baudepartementes ein Gespräch geführt und die Entwürfe des Stadtbauamtes für eine Kernumfahrung übergeben. Im September nahm dann die Unterabteilung Verkehrsplanung zu den Entwürfen Stellung und bot an, die offenen Fragen zu diskutieren. Gleichzeitig wurde zusammen mit der Abteilung Liegenschaftsdienst des Baudepartementes mit verschiedenen Landeigentümern über einen vorsorglichen Landerwerb verhandelt.
Der weiter zunehmende Verkehr belastete die vorhandenen Strassenanlagen weiter sehr stark. Der Belag im Bereich des Freiämterplatzes war stark deformiert und die ungesteuerten Lichtsignalanlagen produzierten grosse Staus. Mit einem Spurausbau, einer gesteuerten Lichtsignalanlage und dem verbesserten Anschluss an den Malagarain wollte man die Leistungsfähigkeit des Knotens verbessern. Zusammmen mit der Baukreditvorlage für den Freiämterplatz wollte man auch einen Projektierungskredit für die Planung der Aabachkorrektion und der Landschaftsgestaltung im Bereich der geplanten Umfahrung beantragen. Die Planungen für die eigentliche Strasse sollten durch das Baudepartement bezahlt werden.
Der Kredit für den Ausbau des Freiämterplatzes wurde durch den Einwohnerrat am 9. September 1982 bewilligt. Die Vorlage für den Projektierungskredit hingegen wurde auf Antrag der Geschäftsprüfungs- und Finanzkommission äusserst knapp, mit 16 zu 15 Stimmen, an den Stadtrat zurückgewiesen. Obwohl die Projektierungskredite an sich unbestritten waren, wollte der Rat zur vorgesehenen Linienführung der Kernumfahrung Stellung nehmen. Im Oktober 1982 wurde mit dem Baudepartement über das weitere Vorgehen beraten. Mit einer Anfrage, welche an der Einwohnerratssitzung vom 30. September 1982 eingereicht wurde, hielten die Einwohnerräte Heinz Waser und Rolf Furter den Druck auf Stadtrat, Bauamt und Kanton aufrecht. Der Stadtrat beschloss darauf hin am 15. November 1982, dass dem Einwohnerrat für die Aabachsanierung und die Landschaftsplanung derselbe Inhalt zur Beschlussfassung unterbreitet werde. Zusätzlich beabsichtigte man mit einer weiteren Vorlage den Einwohnerrat über das Vorgehen bei der Planung der Kernumfahrung zu orientieren. Da der Kanton die Projektierung finanzierte, wollte man diese Vorlage dem Einwohnerrat nur zur Kenntnisnahme unterbreiten. Der Kantonsingenieur eröffnete daraufhin offiziell das generelle Projekt «Kerntangente».

Mit der Vorlage 48 wurde der Bericht zur Projektierung der Kernumfahrungsstrasse dem Einwohnerrat unterbreitet. Am 16. Juni 1983 wurde zusammen mit dieser Vorlage gleichzeitig auch die Vorlage 49 zur Projektierung der Aabachkorrektion, sowie für die Landschaftsgestaltung im Bereich der Aabachkorrektion und der Kernumfahrung behandelt. Nach langer Diskussion wurde der Bericht zur Projektierung der Kernumfahrung zu Kenntnis genommen und mit 32 Ja-Stimmen bei vier Enthaltungen der Kredit in der Höhe von 262 000 Franken für die Projektierung der Aabachkorrektion und Landschaftsgestaltung angenommen.

Das Baudepartement erteilte daraufhin am 31. August 1983 den Auftrag für die Erarbeitung des generellen Projektes. Am 24. Oktober 1983 traf sich die Arbeitsgruppe zur ersten Sitzung im Stadtbauamt Lenzburg. In der Arbeitsgruppe waren die folgenden Herren vertreten: Alfred Erne, Kantonsingenieur; Peter G. Schütz, Abt. Verkehrsplanung; U. Aeschlimannn, Abt. Verkehrsplanung; W. Stetefeld, Abt. Gewässer; R. Klauenbösch, Stadtrat; Th. Bertschinger, Bauverwalter; R. Brogli, Adjunkt Tiefbau;

R. JeanRichard, Ingenieurbüro Eichenberger; R. Wernli, Ingenieurbüro Wernli; H. D. Koeppel, Metron; J. Kleiner, Metron.

Die ehemalige Müllerhaus-Scheune (heute Kino Urban), das 1999 abgebrochene Clavadetscher-Haus und die Liegenschaft Halder am Bleicherain mit Aabachbrücke (von links) in einer zeitgenössischen Darstellung.



Von Zeit zu Zeit wurde der Stadtrat über die laufenden Planungen orientiert. Alle Aspekte der Projekte wurden untersucht. Man wollte Fragen zu Verkehr, Wasserbau, Lärm, Landschaftsschutz, Kosten, Umweltverträglichkeit usw. möglichst korrekt beantworten können. Nach 13 Sitzungen der Arbeitsgruppe und vielen Arbeitsstunden der Planer konnten am 16. September 1986 im Ausstellungsraum der Städtischen Werke Lenzburg ein Zwischenbericht und Pläne dem Stadtrat und den Kommissionen vorgestellt werden. Am 19. September wurde die Presse informiert. Das Stadtmodell 1:200 wurde Richtung Ost bis zur Schulanlage Angelrain erweitert, um die geplanten Bauprojekte darzustellen. Dieses Stadtmodell wurde dann an der Lenzburger Gewerbeausstellung (LEGA) zur Information der Bevölkerung vom 25. bis 28. September 1986 ausgestellt.

Hochwasserentlastung statt Abbruch von «Klein Venedig»

Am 13. November 1986 wurde dann der Einwohnerrat an einer ausserordentlichen Sitzung über den Zwischenbericht informiert. Kommissionen und Fraktionen wurden von Stadtrat R. Klauenbösch aufgefordert, bis Mitte Januar 1987 zu den Projektvarianten Stellung zu nehmen. Kantonsingenieur A. Erne und Ingenieur R. JeanRichard stellten dem Einwohnerrat an dieser ausserordentlichen Sitzung drei Varianten zur Aabachkorrektur und zwei Varianten zur Kernumfahrung vor. Die Projektvariante A

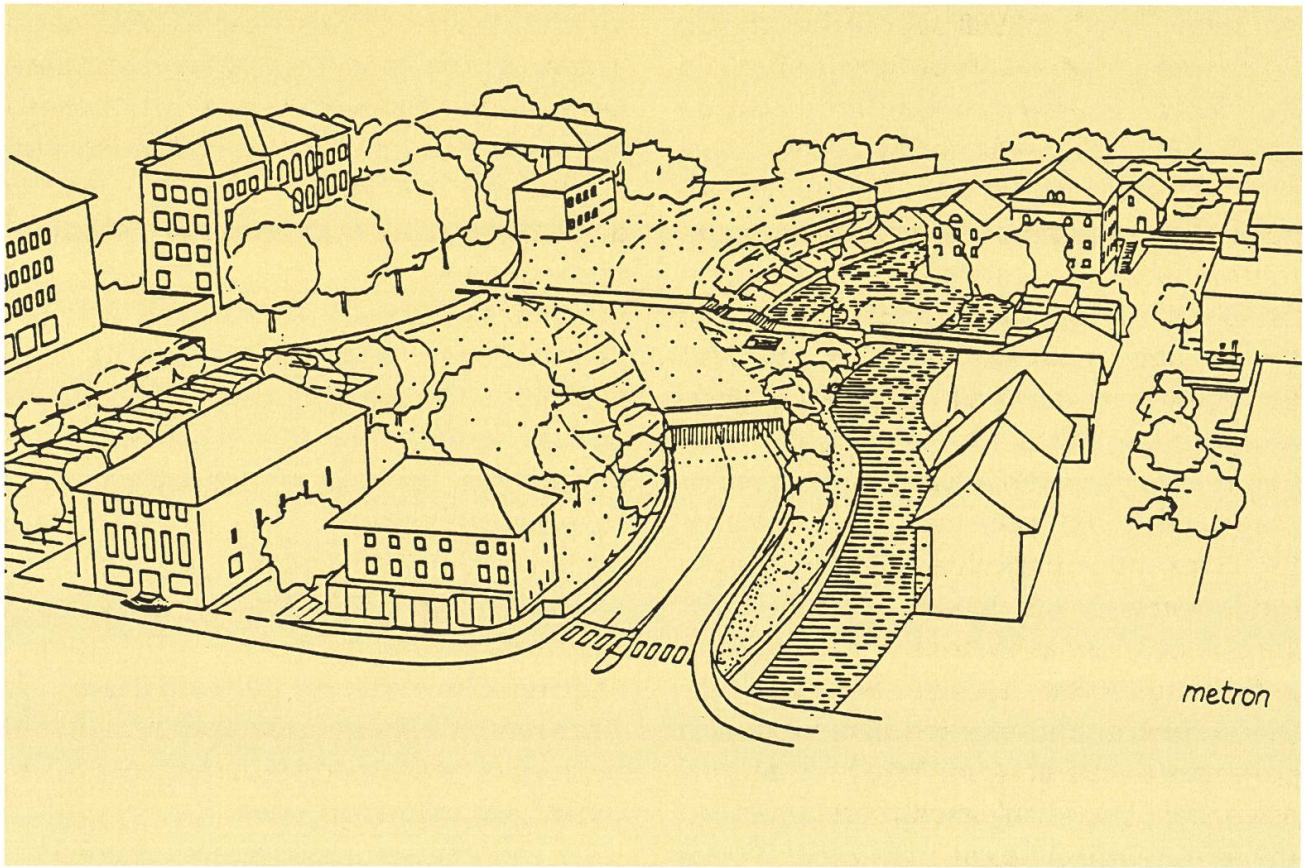
der Aabachsanierung sah den Abbruch von «Klein Venedig» vor, damit der Aabach in westlicher Richtung erweitert werden konnte. Zusätzlich war ein Ortsbetonentlastungskanal vorgesehen, welcher vom Tommasini bis unterhalb des Schulhausweges führte. Bei der Projektvariante B wurde das bestehende Aabachgerinne belassen und ein grösserer Hochwasserentlastungskanal vorgesehen. Keine dieser Lösungen überzeugte die Arbeitsgruppe. Der den Wasserbau projektierende Ingenieur R. Wernli, Aarau, hatte dann die Idee zur sogenannten «Gesamtlösung». Die Gesamtlösung (= Hochwasserentlastung) sah einen Pressvortrieb vom Tommasini bis zum Hochwasserentlastungsstollen von Niederlenz vor.
Die Projektvariante A der Kernumfahrung korrespondierte mit der Projektvariante A der Aabachkorrektur und sah ebenfalls den Abriss des linksufrigen Teils von «Klein Venedig» vor. Die Liegenschaft Clavadetscher östlich des Kinos konnte so erhalten werden.

Bei der Projektvariante B wurde das Clavadetscherhaus abgebrochen, so dass das Ensemble «Klein Venedig» erhalten blieb. Das Haus Halder wurde jedoch stark von der Strasse bedrängt. Beide Projektvarianten sahen den Erhalt der mächtigen Platane und der grossen Rotbuche am Bleicherain vor. Bei beiden Varianten wurde die Strasse im Bereich des Schulhauses Angelrain überdeckt.

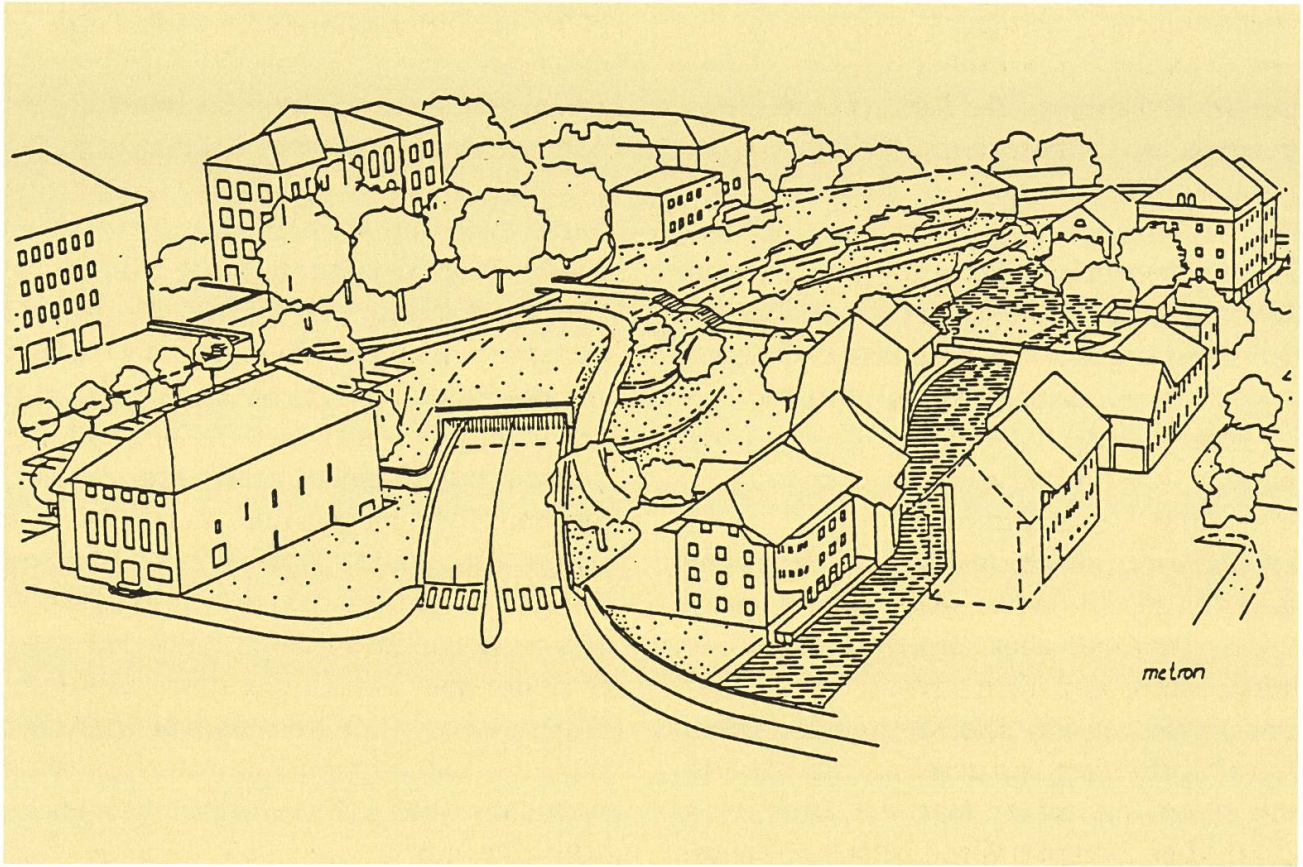
Im Weiteren sah die Variante A eine Überdeckung des Malagarains vor. Die Variante B verzichtete auf diese Überdeckung. Es war vorgesehen, den Lärmschutz mit Wänden und verglasten Balkonen zu gewährleisten. Der Chrottenweg wurde bei dieser Variante mit einer Passarelle über die Strasse geführt. Der Bereich der Poststrasse wurde ebenfalls unterschiedlich behandelt. In der Variante A waren Poststrasse und Bahnhofstrasse (Abschnitt Seetalplatz bis Poststrasse) weiterhin für den Individualverkehr befahrbar. In der Variante B waren Poststrasse und der östliche Teil der Bahnhofstrasse nur für den Bus sowie für Fussgänger und Velofahrer bestimmt.
Die Stellungnahmen der Parteien und der Kommissionen wurden im Bericht vom 5. März 1987 zusammengefasst und ausgewertet. Stadtrat und Planungsteam konnten aus den Stellungnahmen verschiedene Folgerungen ziehen:

- Alle Parteien und die befragten Kommissionen waren der Auffassung, dass eine Kernumfahrung nötig sei.
- Einstimmig wurde die Variante B der Kernumfahrung gefordert.
- Unbestritten war ausserdem, dass möglichst viel überdeckt wird.
- Die Verkehrsberuhigungsmassnahmen in der Poststrasse wurden von allen begrüsst.
- Alle Beteiligten wünschten mehr Parkraum.
- Die sogenannte «Gesamtlösung» für die Sanierung des Aabaches überzeugte.

Dieses Vorgehen passte nicht allen. Am 23. Januar reichte eine Gruppe «Kritisches Lenzburg, Code 1648» eine Beschwerde bei der Staatsanwaltschaft ein. Behauptet wurde, dass der Einwohnerrat seine Kompetenzen überschritten habe und der Stimmbürger nicht über die Projektierungskredite abstimmen könne. Zudem wurde bemängelt, dass der Geschäftsleiter des projektierenden Ingenieurbüros, R. JeanRichard, im Einwohnerrat bei den Diskussionen über den Zwischenbericht nicht in den Ausstand getreten ist. Die Staatsanwaltschaft verfolgte diese Beschwerde nicht.



Zwischenbericht generelles Projekt Kernumfahrung Lenzburg, Visualisierung Variante A.



Zwischenbericht generelles Projekt Kernumfahrung Lenzburg, Visualisierung Variante B.

Ab dem 2. März 1988 wurden auch die Städtischen Werke Lenzburg (SWL) in die Planung miteinbezogen, da natürlich auch viele Werkleitungen beim Bau der Kernumfahrung angepasst werden müssen. Im Mai 1988 wurde das generelle Projekt der Kernumfahrung fertiggestellt. Der Regierungsrat des Kantons Aargau genehmigte das Projekt am 22. August 1988. An der LEGA 88 wurde wiederum das Stadtmodell ausgestellt.
Bereits am 2. Juni 1984 fuhr der letzte fahrplanmässige Personenzug nach Wildegg. Die Bahnlinie Spitzkehre–Wildegg diente dann nur noch als Industriegleis. Da das Trassee der Kernumfahrung auf die Bahnanlagen zu liegen kam, und die SBB die Industriebetriebe weiterhin bedienen wollte, begann man im April 1988 mit der Planung der Gleiserschliessung des Industriegebietes nördlich des Bahndammes. Dieses Projekt wurde am 20. Juni 1988 mit Vertretern der SBB, des Kantons, der Gemeinde Niederlenz und Lenzburg besprochen. Das weitere Vorgehen wurde festgelegt, so dass das Vorprojekt und der Bericht zum Industriegleis im August fertiggestellt werden konnte.

Am 21. Dezember 1988 wurden durch Stadtschreiber Christoph Moser die folgenden Vorlagen an den Einwohnerrat überwiesen:
- Nr. 88/83 Gleiserschliessung Industriegebiet Aabach
- Nr. 88/84 Hochwasserentlastung Aabach
- Nr. 88/85 Kernumfahrung

Die Spezialkommission des Einwohnerrates, welches die Projekte genauer unter die Lupe nahm und dem Einwohnerrat Antrag stellen musste, traf sich am 4. Januar 1989 zur ersten Sitzung. Die Spezialkommission wurde präsidiert von Josef Erni. Die weiteren Mitglieder waren Martin Brauen, Hans Dössegger, Matthias Gloor, Felix Hamburger, Herbert Hauri, Paul Meyer, Erika Schödler und Kurt Wernli. Die Spezialkommission arbeitete sich durch die Akten und Pläne des generellen Projektes. An den Sitzungen mussten dann die Fachplaner Red und Antwort stehen. Die Kommission war sich über die Vorlagen zur Hochwasserentlastung und zum Industriegleis schnell einig. Sie beantragte dem Stadtrat, die Vorlagen bereits an der Einwohnerratssitzung vom 16. März 1989 zu behandeln, was auch so geschah.
Der Bericht zur «Verkehrssanierung Lenzburg mit Kerntangente» wurde am 23. März 1989 fertig gestellt und von der Kommission mit Anträgen verabschiedet. Die Anträge zielen auf eine Verbesserung der Fuss- und Radwegverbindungen. Insbesondere wurde ein durchgehender Radweg vom Angelrain bis zur Bahnhofstrasse gefordert und Velospuren auf dem Seetalplatz.

Klare Zustimmung von Rat und Volk

Am 27. April 1989 behandelte der Einwohnerrat die Vorlage zur Kernumfahrung. Die Sitzung dauerte rund drei Stunden. Mit 28 Ja-Stimmen zu fünf Nein-Stimmen verabschiedete der Einwohnerrat die Vorlage des Stadtrates mit den Änderungsanträgen der Spezialkommission.
Im Mai 1989 wurden die Unterlagen zur Volksabstimmung der Post zum Versand übergeben. Das Ringen um die Zustimmung des Volkes begann. Einwohnerrat Martin Brauen begann am 11. Mai 1989 mit der Suche nach Mitgliedern für das Pro-Komitee. Der Stadtrat führte am 17. Mai 1989 eine ausführliche Pressekonferenz durch. Am 23. Mai folgte eine Informationsveranstaltung im Alten Gemeindesaal. Mit Flugblättern, Anzeigen und Leserbriefen versuchten Befürworter und Gegner die Meinung des Volkes zu beeinflussen. Am 4. Juni 1989 wurde die «Verkehrssanierung Lenzburg mit Kerntangente» mit 1341 Ja gegen 618 Nein vom Volk angenommen. Gleichzeitig

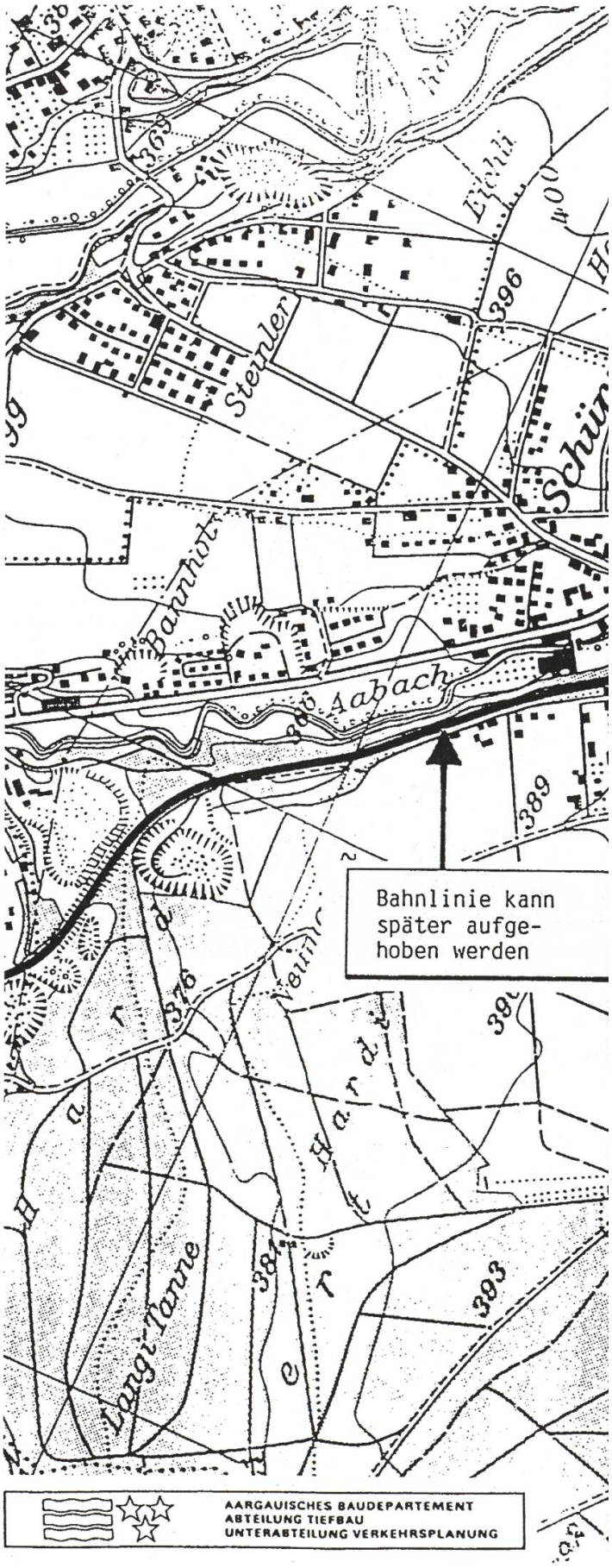
stimmte das Volk mit 1305 Ja gegen 634 Nein dem Bau der Hochwasserentlastung zu. Im Januar 1990 delegierte der Stadtrat die Herren Max Werder (Stadtrat) Thomas Bertschinger (Bauverwalter) und René Brogli (Adjunkt Tiefbau) in die Arbeitsgruppe des Baudepartementes. Der Stadtrat wünschte als Projektleiter Kurt Baumgartner, der bereits den Ausbau des Freiämterplatzes betreut hatte. Am 4. September 1990 genehmigte der Grosse Rat die Kredite für die Kernumfahrung und die Hochwasserentlastung. Am 11. Dezember 1990 fand dann im Stadtbauamt unter Leitung von Kurt Baumgartner die erste Sitzung der neuen Arbeitsgruppe statt.

Die Planung im Detail

Die Aufgabe der Arbeitsgruppe bestand darin, das generelle Projekt vom Mai 1988 zu einem Bauprojekt weiterzuentwickeln, mit dem man die Projektauflage bestreiten konnte. Diese umfangreiche Arbeit konnte die Arbeitsgruppe natürlich nicht selber erledigen. Bevor hierfür Ingenieure und Planer beauftragt werden konnten, mussten Pflichtenhefte, Projektgrenzen und die Projektbestandteile bestimmt werden.

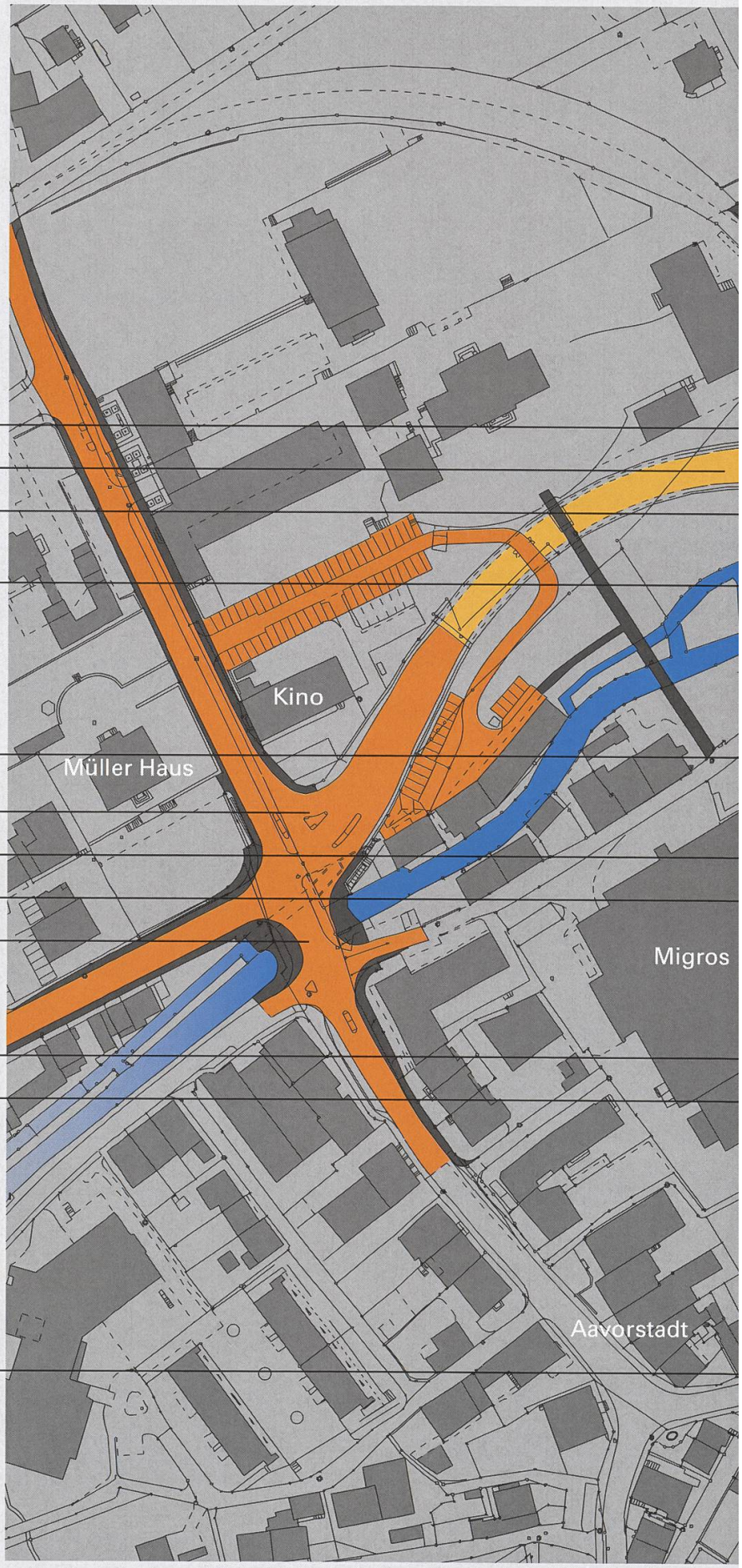
Anschliessend konnten bei Ingenieuren und Planern Offerten für die verschiedenen Arbeiten eingeholt werden. Am 13. Mai 1991 beantragte Kurt Baumgartner beim Regierungsrat einen Projektierungskredit von total Fr. 1560 000.–. Am 8. Juli 1991 bewilligte der Regierungsrat diesen Kredit und vergab die folgenden Projektierungsarbeiten:

- Bauprojekt Kernumfahrung (Ingenieurbüro Eichenberger AG, Lenzburg)
- Landschaftspflegerische Begleitplanung (Metron AG, Brugg)
- Geologische Baugrunduntersuchungen (Dr. Jäckli, Baden)
- Lärm- und lufttechnische Untersuchungen (Grolimund & Petermann, Bern)



Linienführung geplantes Industriegleis.

bestehendes Streckengleis wird Stammgleis
Bahnlinie kann später aufgehoben werden
Neues Stammgleis "HERO"
Niederlenz
Lenzburg
Altfeld
Lindfeld
Böli
Horner



Brücke Bahnhofstrasse

Überdeckung Angelrain

Brücke Kernumfahrung

Knoten und
Personenunterführung Seetalplatz

Unterführung Bahnhofstrasse

Knoten Bleiche

Überdeckung Erlengut

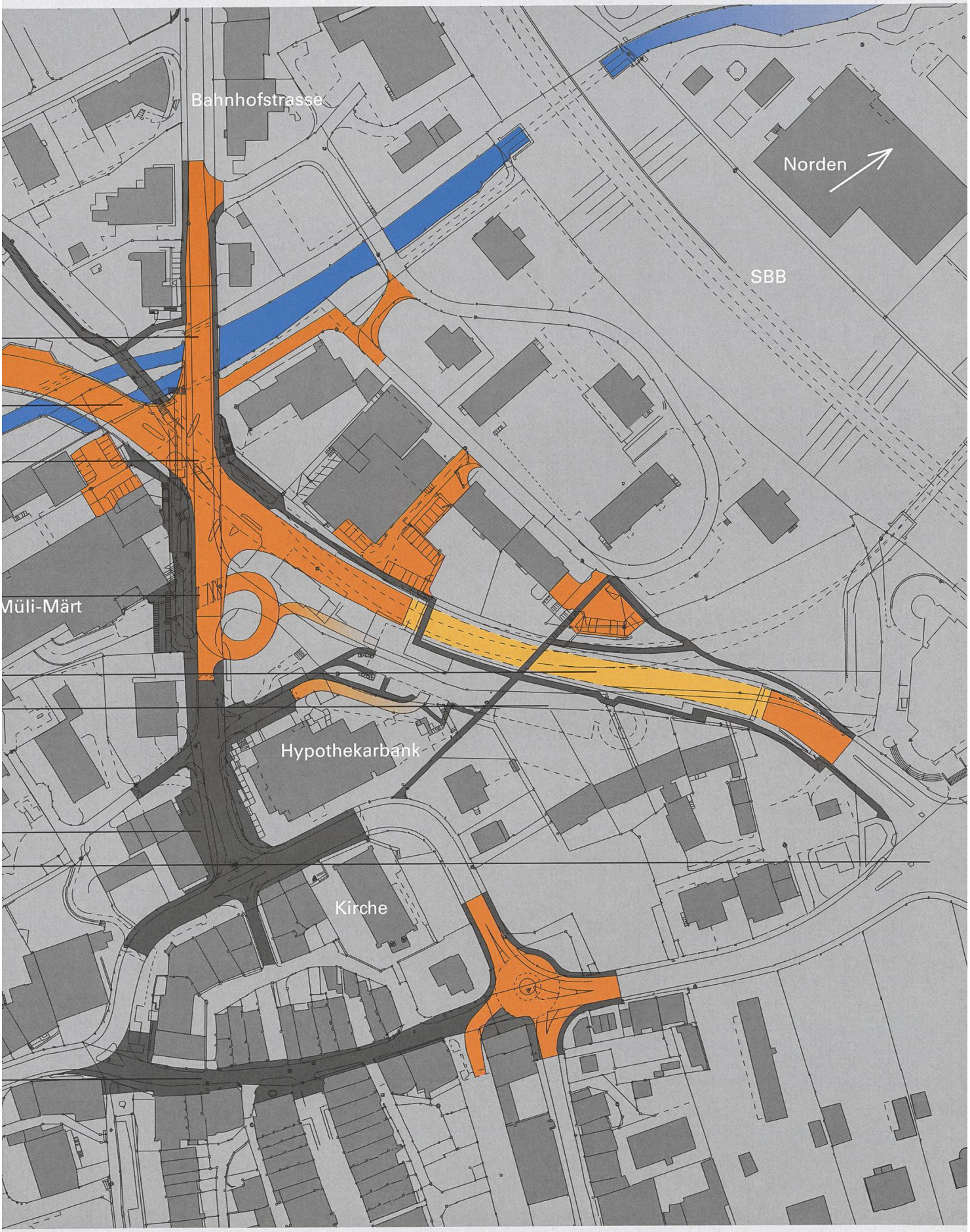
Parkhaus Seetalplatz

Aabachbrücke Aavorstadt

Postplatz

Knoten Freiämterplatz

Kirchgasse


Bahnhofstrasse
Norden
SBB
Müli-Märt
Hypothekarbank
Kirche

- Verkehrsuntersuchungen (Seiler Niederhauser Zuberbühler, Zürich)
- Kunstbauten Objekte B-579, B-7543, B-7544 (Ingenieurbüro Eichenberger AG, Lenzburg)
- Kunstbauten Objekte B-578, B-582, B-583, B-7540, B-7541, B-7542 (Ingenieurgemeinschaft Schmidt+Läuchli, Lenzburg; Bänziger+Bacchetta, Baden)

Begleitet von der Arbeitsgruppe des Kantons und der Stadt arbeiteten die Ingenieure und Planer drei Jahre lang intensiv am Bauprojekt. Neben dem Erarbeiten von Plänen mussten Vermessungsarbeiten und Baugrunduntersuchungen durchgeführt werden. Für die Projektauflage mussten verkehrstechnische Grundlagen, Landerwerbstabellen und ein Lärmgutachten erarbeitet werden. Zudem musste der Umweltverträglichkeitsbericht zusammengestellt werden. Der Kostenvoranschlag wurde aktualisiert und auf die Preisbasis 1994 gebracht. Die Teuerung seit dem generellen Projekt betrug damals gemäss Kostenindex rund 30%. Die Gesamtkosten betrugen neu nun Fr. 38 590 000.–. Nach Abzug der Bundesbeiträge wurde der Anteil der Stadt Lenzburg auf Fr. 13 707 000.– berechnet. Vereinzelt wurden auch bereits mit Grundeigentümern Gespräche geführt, ansonsten verlief die Planungsarbeit im Stillen und weitgehend unbemerkt.

Am 9. August 1994 überwies das Baudepartement dem Stadtrat offiziell das Projektdossier. Der Stadtrat liess sich die umfangreichen Unterlagen am 24. August durch Kurt Baumgartner und Ingenieur René Jean-Richard vorstellen. Anschliessend stimmte er dem Bauprojekt zu und nahm den Kostenvoranschlag zur Kenntnis. Zwei Monate später, am 26. Oktober 1994, befasste sich der Regierungsrat mit der Kernumfahrung. Er genehmigte das Projekt und den Kostenvoranschlag. Zudem ermächtigte er das Baudepartement, die Projektauflage durchzuführen und den Landerwerb einzuleiten.

Nur fünf Tage später, am 31. Oktober 1994, wurde mit der Profilierung im Gelände begonnen. Im Amtsblatt und im Lenzburger Bezirksanzeiger wurde die Auflage, welche vom 21. November bis zum 20. Dezember dauerte, publiziert. An zwei Informationsveranstaltungen im November informierten Stadtammann Rolf Bachmann und Stadtrat Max Werder die betroffenen Grundeigentümer über das Projekt. Nach Ablauf der Auflagefrist waren gerade nur zwölf Einsprachen eingegangen. Neben direkt betroffenen Grundeigentümern reichten die SBB, der VCS und sogar die Einwohnergemeinde Lenzburg eine Einsprache ein.

Petition der Opposition

Am 15. Februar 1995 trafen sich rund 20 Bürger, welche kritisch zur Kernumfahrung eingestellt waren. Die Zusammenkunft wurde von Hans Amrein, Hans K. Gloor, Hans Stoller und Peter Buri einberufen. Sie gründeten das Komitee «Ja zu Lenzburg, Nein zur Kernumfahrung» und kündigten an, im März eine Unterschriftensammlung zu starten. Das Komitee kritisierte die Kostensteigerung, die Zerschneidung der Stadt, die Durchtrennung der Bahnhofstrasse und die Gefährdung von «Klein Venedig». Das Komitee verhielt sich fair und orientierte den Stadtrat über die Zusammenkunft.

Die Mitglieder des Stadtrates waren sich rasch einig, dass den Schlagwörtern des Komitees entgegen zu treten sei. Zusammen mit dem Baudepartement arbeitete man eine ausführliche Stellungnahme zur beabsichtigten Petition aus. Man erklärte nochmals den Sinn der Kernumfahrung und erläuterte die durch die Teuerung gestiegenen Kosten. Vorallem kritisierte der Stadtrat, dass das Komitee keine Alternative zur Kernumfahrung vorgeschlagen hatte. Die Initianten liessen sich nicht beirren und organisierten am 23. März im Hotel Haller eine Versammlung zur Lancierung der Un-

terschriftensammlung. Die Unterschriftenbögen waren gedruckt und Maja Urech führte die Geschäftsstelle.
Unterdessen hatte man die Einsprachen ausgewertet und der Stadtrat konnte ebenfalls dazu Stellung nehmen. Die SBB verlangten, dass ein rechtskräftiger Beschluss des Bundes über die Stillegung der Strecke Wildegg–Lenzburg vorliegen müsse, um auf das Projekt einzutreten. Der VCS verlangte die Umprojektierung des Knotens Seetalplatz. Insbesondere machte er sich für eine Fussgängerquerung à niveau stark. Der Stadtrat als Vertreter der Einwohnergemeinde verlangte die Ausdehnung des Projektes bis zum Bahnübergang Seetalbahn und eine Fussgängerschutzinsel im Bereich des Schulhauses Angelrain.
Im September 1995 meldete sich das Komitee mit einer Pressemitteilung erneut zu Wort. Man machte darauf aufmerksam, dass die UFA AG grosse Investitionen tätigte und auf den Gleisanschluss angewiesen sei. Das Komitee verlangte den sofortigen Stopp der Planungsarbeiten. Der Stadtrat antwortete im Dezember anlässlich des «ersten Spatenstiches» zur Hochwasserentlastung mit einem Pressecommuniqué. Am 19. Januar 1996 überreichten die Initianten Gloor, Buri, Stoller und Urech dem Stadtschreiber Christoph Moser die Petition mit rund 1000 Unterschriften.
Die Prüfung der Petition ergab, dass in den zehn Monaten 939 gültige Unterschriften gesammelt wurden. Der Stadtrat nahm die Petition zur Kenntnis und bereitete eine weitere Stellungnahme vor, welche am 3. Juli 1996 veröffentlicht wurde. Man gab sich versöhnlich und lud die Petitionäre zu einem Gespräch ein, um die Lenzburger Verkehrsprobleme zu diskutieren.

Probleme mit Industriegleis

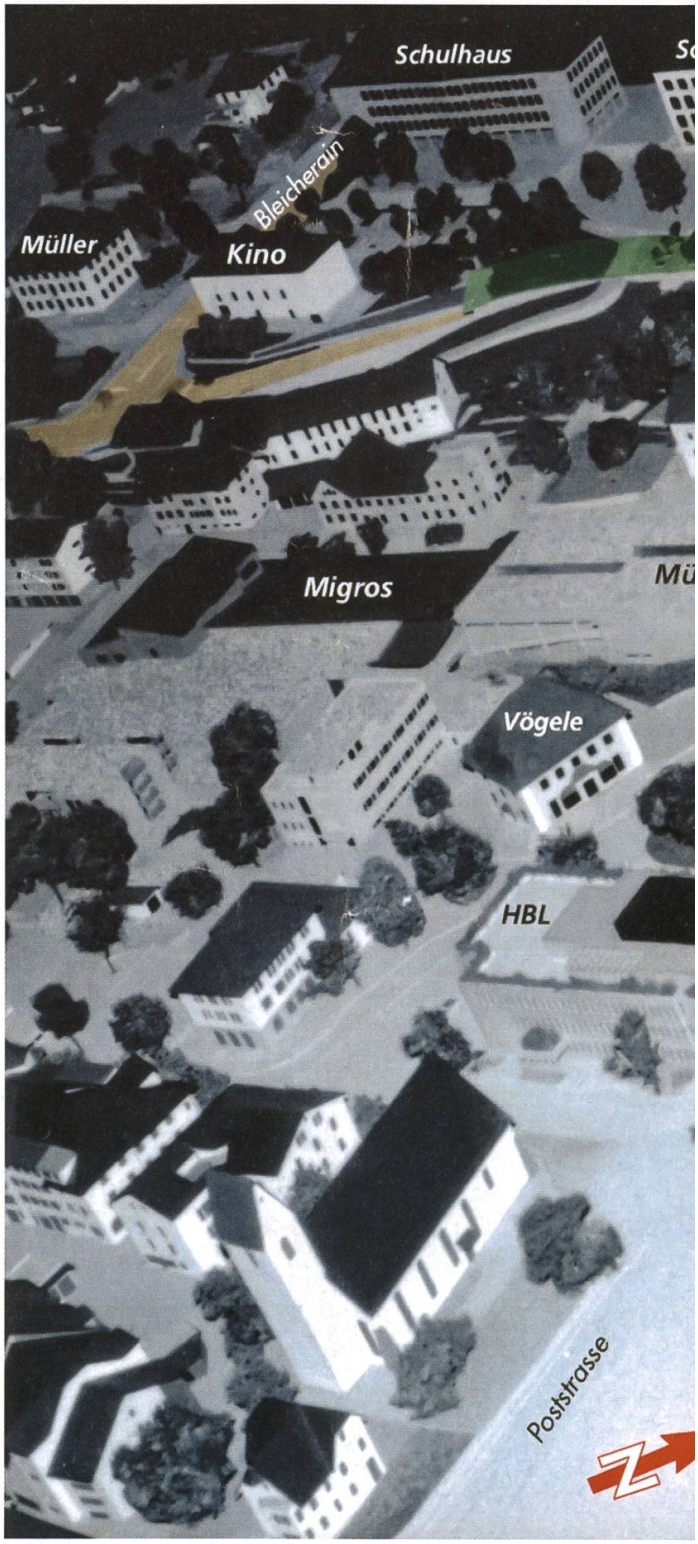
Es mussten aber noch andere Aufgaben gelöst werden. Einerseits mussten die Einsprachen der Grundeigentümer und Anwohner abgehandelt werden und andererseits musste mit den SBB eine Lösung zur Aufhebung des Seetalbahnteilstückes Lenzburg–Wildegg gefunden werden. Die Erschliessung der Firma UFA AG mit einem neuen Gleis über das Areal der Hero und der Einwohnergemeinde in der Hammermatte konnte nicht erfüllt werden, weil die ursprünglich zugesicherten Bundesbeiträge gestrichen wurden und die Nutzung der Gleisanlagen durch weitere Firmen nicht zugesichert wurde. Die SBB wollten das Gleis, welches in einem sehr schlechten Zustand war, in ein Industriegleis umwandeln. Bauverwalter Th. Bertschinger machte sich zudem über den sehr schlechten Zustand der Aabachbrücken Sorgen. Freude machte hingegen der Baufortschritt der Hochwasserentlastung.
Während den folgenden Monaten wurde in kleinen Schritten der Baubeginn der Kernumfahrung vorbereitet. Am 14. Januar 1998 fand die erste Projektsitzung zur Realisierung statt. Projektierungsprogramme, Dokumentenflusspläne, Verkehrsführungspläne, Bauloseinteilungen, Richtbauprogramme und Submissionsprogramme wurden besprochen und vorbereitet. Im August begann zudem das geotechnische Büro R. Baumann mit Rissaufnahmen in Liegenschaften entlang der Kernumfahrung. Die Kommunikation mit Anstössern und der Bevölkerung wollte man verbessern. Eine der ersten Arbeiten von Christian Brenner, des neuen Leiters Tiefbau des Stadtbauamtes, war die Erstellung eines Informationskonzeptes. Brenner löste den Adjunkt Tiefbau René Brogli ab, der am Kernumfahrungsprojekt seit den 70er-Jahren mit grossem Engagement mitgearbeitet hatte.
Nach Erledigung der Einsprachen genehmigte der Regierungsrat an seiner Sitzung vom 18. November 1998 die Kernumfahrung und erteilte das Enteignungsrecht. In einer

Medienmitteilung kritisierte das Komitee «Ja zu Lenzburg, Nein zur Kernumfahrung» diesen Entscheid heftig. H. K. Gloor, Mitglied des Komitees bezeichnete in seinem Leserbrief vom 1. Dezember 1998 die Kernumfahrung sogar als «Luftschloss». Im Jahr 1999 wurden im Raum Bachstrasse der regionale Abwassersammelkanal und die Kanalisation erneuert und damit die Voraussetzungen für den Bau der Bahnhofstrassenbrücke geschaffen. Damit während dem Bau der Leitungen die Zufahrt zum Müli Märt und dem Geschäftshaus der Firma Remund aufrecht erhalten werden konnte, wurde die alte Schulhauswegbrücke durch einen mit genügender Tragfähigkeit ausgestatteten Neubau ersetzt. 1999 wurde zudem das baufällig gewordene Clavadetscherhaus abgebrochen. Im November 1999 wurde schliesslich mit Regierungsrat Thomas Pfisterer der Spatenstich vereinbart.

Brücken, Überdeckungen, Unterführungen, Strassen und Plätze

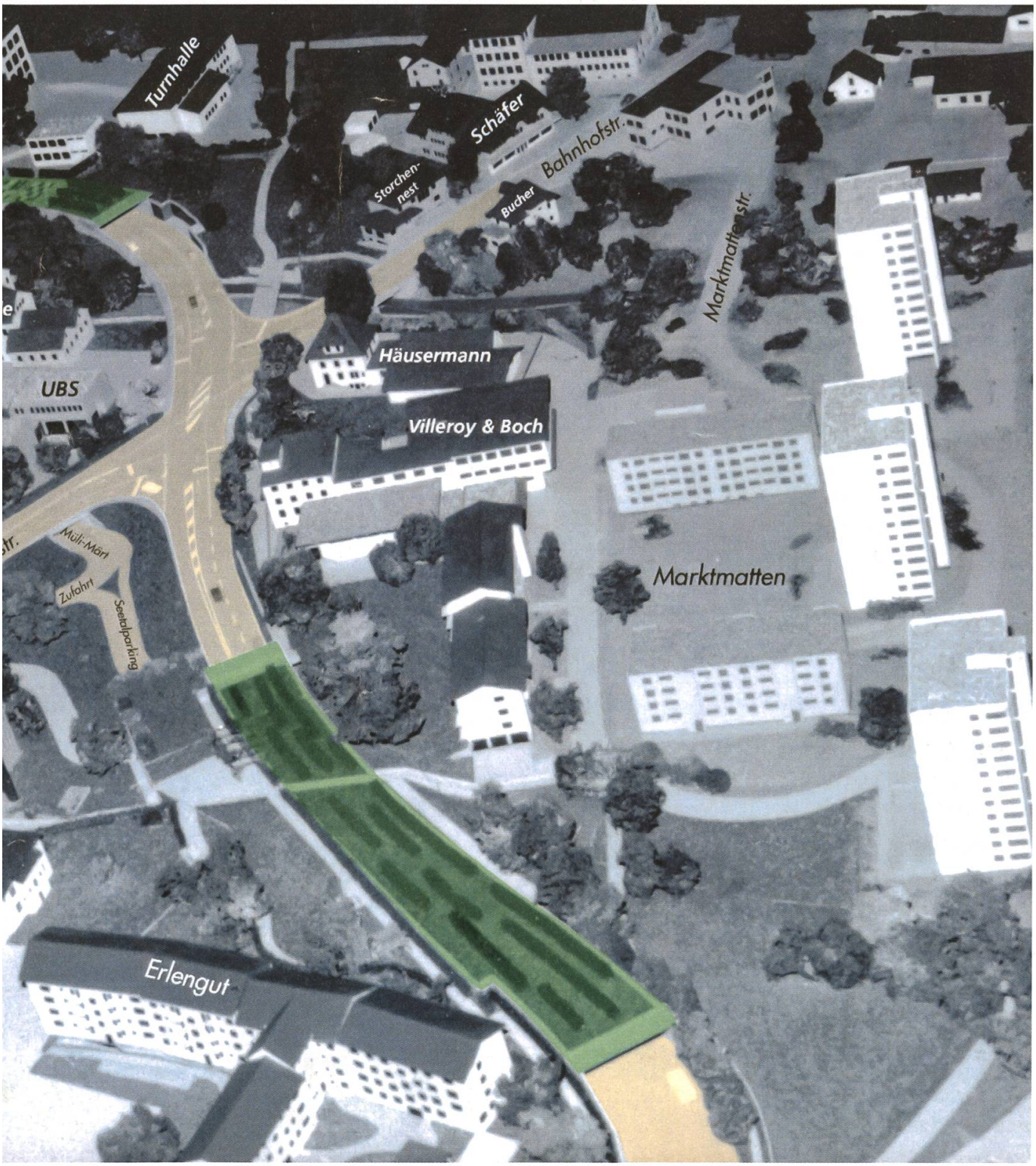
Die Bahnhofstrassenbrücke über den Aabach war in einem derart schlechten Zustand, dass ein Ersatz sehr dringend geworden war. Seit längerer Zeit musste sogar das zulässige Fahrzeuggewicht auf 16 Tonnen reduziert werden. Auf Initiative des Stadtrates beschloss das Baudepartement die neue Brücke, welche Bestandteil der Kernumfahrung ist, zu realisieren. Weil es sich somit um das erste Bauwerk der Kernumfahrung handelte, wurde am 1. Februar 2000 der offizielle «Spatenstich» durchgeführt. Regierungsrat und Baudirektor Thomas Pfisterer und Stadtammann Rolf Bachmann leerten einen Krankübel voll Beton in den vorbereiteten Bohrpfahl.

Regierungsrat Pfisterer bezeichnete in seiner Rede die Kernumfahrung bereits als Geschenk zur Stadtrechtsfeier im Jahre 2006. Im Mai wurde die neue Bahnhofstrassenbrücke dem Verkehr übergeben. Da die Seetalbahn noch immer die Bahnhofstrassenbrücke querte und zwischen den Schienen und der neuen Brücke ein rechter Absatz überwunden werden musste, mussten sich die Buspassagiere gut festhalten.



Bearbeitetes Modellfoto der Kernumfahrung.

Da der weitere Ablauf der Kernumfahrung für nicht direkt Involvierte alles weitere als klar war, reichte im März Martin Steinmann im Einwohnerrat eine Anfrage ein und verlangte Auskunft über Kosten und Landerwerb in Sachen Kernumfahrung. Im Mai gab der Stadtrat Auskunft und bestätigte, dass die Aufhebung der Seetalbahn in den Kosten des Projektes enthalten sei.



Bis Ende 2000 wurden dann die Werkleitungen und der Sammelkanal in der Bachstrasse in Richtung Aavorstadt fertiggestellt. Mit dem Bau dieser Leitungen konnten die technischen Rahmenbedingungen für den Bau der Kernumfahrung geschaffen werden.

Jugendfestspruch 2000:
S' isch also doch kei Zitigsente:
si wird jetz bout, die Kerntangente.

Das Bauprogramm sah die Realisierung in folgenden Schritten vor: 2001 Überdeckung Angelrain und Knoten Bleiche; 2002 Überdeckung Erlengut und Parkhaus Seetalplatz; 2002/2003 Neubau Aabachbrücke Kernumfahrung und Personenunterführung Seetalplatz; 2003/2004 Aabachbrücke Aavorstadt und Sanierung Aavorstadt; 2005/2006 Umbau Altstadt. Dieses Bauprogramm war darauf ausgelegt, dass die Kernumfahrung weitgehend ohne Verkehrsbehinderungen gebaut würde. Nach der Inbetriebnahme hätte die Sanierung der Aavorstadt und der Umbau der Altstadt mit wenig Verkehr erfolgen können.

Betonpumpe beim Betonieren des Nordportals des Angelraintunnels. Foto: Bre.

Im Februar 2001 wurde also mit dem Bau der Überdeckung Angelrain begonnen. Zuerst musste die Fläche westlich des Kinos Urban gerodet werden. Neben Bauinstallationen und einer Zufahrt wurde hier der neue Infopavillon errichtet. Er diente einerseits für Bausitzungen, andererseits für Infoveranstaltungen und Führungen.

Um die Information von Anwohnern und Betroffenen zu verbessern, wurde eine Begleitkommission gebildet. Sie setzte sich aus Vertretern des Gewerbes, der Anwohner und Kommissionsmitgliedern zusammen. Die Kommission wurde durch den Leiter Tiefbau der Stadt Lenzburg, Christian Brenner, über die laufenden und geplanten Bauarbeiten informiert. Umgekehrt konnten die Mitglieder ihre Anliegen frühzeitig deponieren.

Damit für die Zufahrt zur Bleiche zwischen dem Kino Urban und der Bezirksschule das Gelände abgesenkt werden konnte, musste zuerst die bestehende Stützmauer mit Ankern zurückgehalten werden. Bei den Ankerarbeiten musste vor allem Rücksicht auf die bestehenden Lindenbäume genommen werden. Anschliessend wurde eine neue Stützmauer mit tieferem Fundament vorbetoniert. Im Mai wurde dann mit den Arbeiten am Angelraintunnel begonnen. Für diese interessante Arbeit bewarben sich 29 Baufirmen. Die Firma Arnet erhielt schliesslich den Zuschlag. Der Tagbautunnel Angelrain ist eine rund 120 Meter lange, 12

Meter breite und rund 6.5 Meter hohe viereckige Rahmenkonstruktion aus Beton. Um sie im Boden zu versenken, musste vorgängig ein Aushub von 10 000 Kubikmetern Erde vorgenommen werden. Gleichzeitig mussten die Stützmauern ums Angelrain-Schulhaus mit einer Nagelwand gesichert werden. Der Tagbautunnel ist mit Erde überdeckt und das neue Terrain liegt 1.5 Meter unter dem Pausenplatz. Die gebogene Röhre besteht aus 10 polygonal angeordneten Segmenten.

Nach dem Jugendfest 2001 wurde auch mit den Arbeiten am Bleicherain begonnen. Vorgesehen waren der Bau von Werkleitungen und Kanalisationen. Die Strasse musste wegen dem geplanten Einspurstreifen und der Fussgängerschutzinsel verbreitert werden. Hierfür musste der alte Velokeller beim Bezirksschulhaus weichen. Ausserdem musste man die alte Natursteinmauer beim Müllerhaus versetzen. Damit die Verkehrsbeziehungen ins Stadtzentrum aufrecht erhalten werden konnten, wurde ein Einbahnverkehr eingerichtet. Die Fahrt stadtauswärts erfolgte via Bahnhofstrasse und Augustin-Keller-Strasse. Während den Herbstferien vom 1. bis zum 22. Oktober 2001 wurde für den Bau der Leitungen und den Belagseinbau die Kreuzung Bleiche vollständig gesperrt. Da die Vollsperrung der Bahnhofstrasse während dem Bau der Bahnhofstrassenbrücke grosse Probleme und Unmut bei den Gewerbetreibenden auslöste, wollte man es nun besser machen. Die Signalisation erfolgte weiträumig und mit über 50 Wegweisern. Im Juli 2001 konnte programmgemäss das Nordportal des Angelraintunnels betoniert werden. Das gute Sommerwetter begünstigte die Arbeiten.
Da der Platz auf der bestehenden Aabachbrücke während den Bauarbeiten unter Verkehr äusserst knapp war, wurde nördlich ein provisorischer Fussgängersteg erstellt.

Die über 200 Jahre alte riesige Platane und die mächtige Blutbuche wurden während den Strassenbauarbeiten von Baumspezialist Andreas Schmocker überwacht und betreut. Es musste dafür gesorgt werden, dass die Wasserversorgung während dem Bau und der Zeit danach gewährleistet ist.
Ab Mitte Dezember 2001 konnte der Bleicherain wieder zweispurig befahren werden. Im Mai 2002 wurde der Schulhausweg wieder eröffnet und im Sommer 2002 war der Tunnel Angelrain vollständig überdeckt und gestaltet.

Die Mauer beim Müllerhaus wurde seinerzeit ohne Fundament erstellt und geriet dadurch in Schieflage. Die mächtigen Steinquader der Mauer wurden daher sorgfältig beschriftet und abgetragen. Die Inschrift auf einer Platte am Mauerwerk lautet: «Rest vom Gemäuer dess 3ten Jahrhundert / Ausgegraben beym Lind AO 1805». Bei diesen schweren Quadern handelt es sich vermutlich um Reste des römischen Vicus Lenzburg. Nach der Restauration der Quader durch den Steinhauer Andreas Aeschbacher wurde die Mauer auf einem neuen Fundament Stein um Stein wieder errichtet.

Foto: Bre.

Da sich mit der Aufhebung des alten Seetalbahngeleises von der Spitzkehre bis zum Bahndamm rechtliche Probleme ergaben, konnte nicht wie geplant mit dem Bau des Erlengut-Tunnels begonnen werden. Das Bauprogramm musste ein erstes mal umgestellt werden.

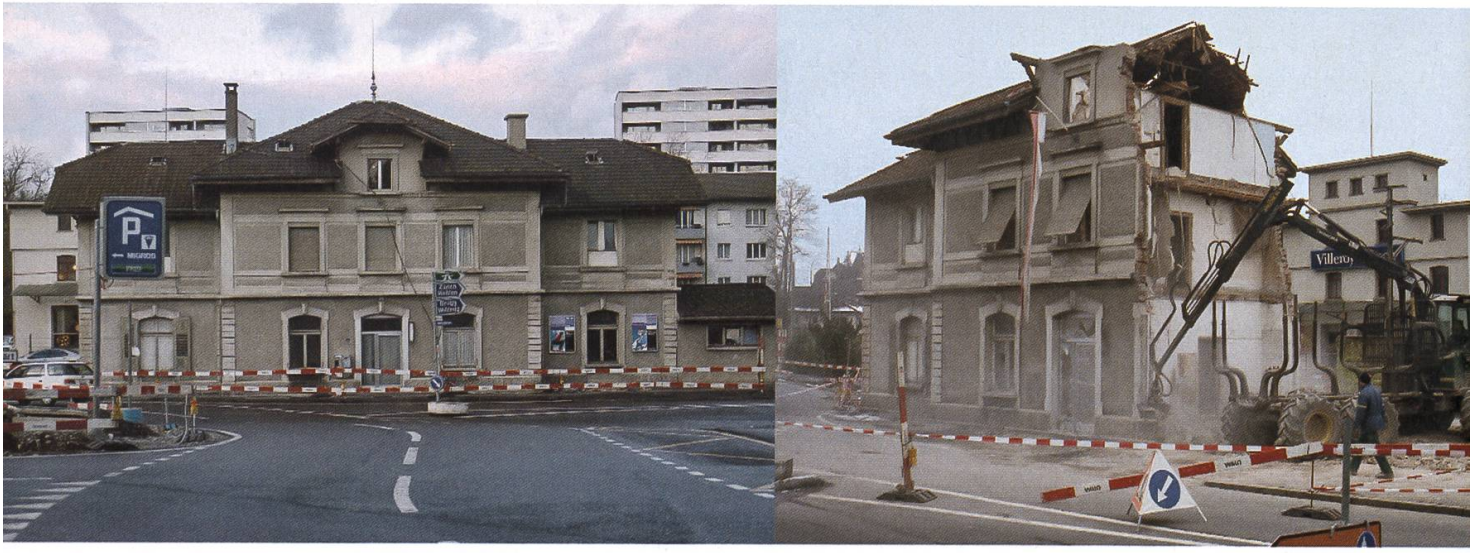
Nach den Sommerferien 2002 wurde also nun mit den Arbeiten im Bereich der Bahnhofstrasse begonnen. Wiederum mussten zuerst die Werkleitungen und die Kanalisation erstellt werden. Schwerpunkt war jedoch die Erstellung der neuen Erschliessung des Müli-Märt-Parkhauses mir zugehöriger Unterführung. Diese neue Erschliessung dient der Entflechtung der bestehenden Verkehrsbeziehungen auf der Bahnhofstrasse und gleichzeitig der Erschliessung des neuen Parkhauses.

Am 22. Oktober organisierte die SVP einen Informationsabend zum Kerntangentenbau. An dem gut besuchten Anlass konnte über das Bauprogramm und die geplanten Umgestaltungen im Stadtkern orientiert werden. Die Einrichtung einer Begegnungszone analog Burgdorf wurde nicht negativ beurteilt. Trotz aller Umstände konnte man einen gewissen Stolz über die Kernumfahrung wahrnehmen. Sogar die Guggenmusik Schlossgeischt-Schränzer wählten das Bauwerk als Fasnachts-Plaketten-Sujet.

Am 3. Februar 2003 wurde mit dem Abbruch des alten Stadtbahnhofes begonnen. Die Schliessung des am Malagarain gelegenen Kioskes und der Abbruch des altehrwürdigen Gebäudes weckte viele wehmütige Erinnerungen. Nach dem Abbruch wurde der Malagarain auf das Areal des Stadtbahnhofes verlegt, um die Werkleitungen zu erneuern. Ebenfalls im Februar wurde im Bereich der neuen Aabachbrücke gerodet und der Aabach in grosse Röhren geleitet. Da der Abbruch des bestehenden Gleises durch eine Beschwerde blockiert wurde, musste das Bauprogramm ein zweites mal angepasst werden. Hans K. Gloor, Mitglied des Komitees «Ja zu Lenzburg – Nein zur Kernumfahrung» verlangte, dass die Politiker hierfür zur Verantwortung gezogen werden müssten.

Ende April 2003 konnten dann Stadtrat Hans Huber und Migros Marktleiter Heinz Locher die neue Zufahrt zum Müli Märt eröffnen. Nachdem das Bauprogramm angepasst und die Etappierung der Bauwerke geplant waren, wurde am 18. August 2003 mit dem Bau der Aabachbrücke begonnen. Die Brücke wurde technisch so unterteilt, dass das alte

Der alte Stadtbahnhof wurde Anfangs 2003 abgebrochen. Fotos: Bre.



Baustelle Kernumfahrung Aabachbrücke.
Foto: Bre.

Seetalbahngleis und die dazugehörige Stahlbrücke vorerst bestehen bleiben konnten. Die Brücke weist eine Länge von 61 m auf und überquert den Aabach zwei bis drei Meter über dem Wasserspiegel vom Tunnelportal Angelrain bis zur Bahnhofstrasse auf 11 Pfeilern. Im Bereich der Bahnhofstrasse ist die Brücke rund 15 m breit. Den Auftrag für die Baumeisterarbeiten erhielt die in Laufenburg ansässige Baufirma Erne AG.

Die «Schnecke» als Zufahrt zum Müli Märt.

Da ein Verkehrsunfall und ein Brand im Tunnel für die Feuerwehr von Lenzburg zu einem neuen Szenario geworden waren, wurde am Abend des 3. September 2003 eine gross angelegte Einsatzübung durchgeführt. Die aus der Übung gewonnenen Erkenntnisse flossen dann auch in die Einsatzpläne ein.

Da man immer noch am Bauende 2006 festhielt, wurde am 15. September 2003 mit dem Bau der Überdeckung Erlengut begonnen. Da für den Abbruch des Geleises nun der Entscheid des Bundesgerichtes abgewartet werden musste, erarbeiteten das Baudepartement, das Stadtbauamt und die Bauleitung ein Bauprogramm, das verschiedene Szenarien zuliess.
Die Überdeckung Erlengut wurde analog der Überdeckung Angelrain gestaltet. Sie ist 153 Meter lang, zwischen 11 und 15 Meter breit und 5.6 Meter hoch. Wie die Überdeckung Angelrain wurde sie in zehn Segmente unterteilt.
Am 3. März 2004 erfolgte bei der Kerntangentenbrücke der offizielle Brückenschlag. Ein «Brückenschlag» ist dasselbe wie die «Aufrichte» für Hochbauer. Bauführer Peter Frei und Polier Jörg Stäuble der Firma Erne AG stellten dem Stadtrat und der Projektleitung die im Rohbau fertige Brücke vor.
Am 24. Juni 2004 orientierte Stadtrat Hans Huber den Einwohnerrat, dass die Probleme mit dem Gleisabbruch nicht gelöst sind. Er kündigte zugleich die Umstellung des Bauprogramms an, damit die Arbeiten weiter

Luftbild des Bauplatzes Parkhaus Seetalplatz (links) und Überdachung Erlengut. Foto: Erne AG.

fortgeführt werden können und damit die Kernumfahrung bis zum Stadtfest fertiggestellt werden kann. Im «Blick» vom 28. Juli 2004 wurde dies mit der Schlagzeile «so wird gepfuscht in der Schweiz» betitelt.

Am 19. August 2004 gründeten die Stadt, die Hypothekarbank Lenzburg und die Doninelli AG die Parkhaus Seetalplatz AG. Dieses privatrechtliche Unternehmen begann im September 2004 mit dem Bau des Parkhauses entlang des Tunnels Erlengut.

Der ursprünglich am Schluss geplante Bau der Aabachbrücke Bleicherain wurde auch vorgezogen, ebenso der Ersatz der Kanalisation in der Aavorstadt. Die neue Verkehrsführung stellte sicher, dass während des Kanalisationsbaues die Stadt einspurig erreichbar blieb. Der Tunnel Angelrain wurde zur Entlastung der Situation ebenfalls vorzeitig in Betrieb genommen. Nach Erstellung der Kanalisation in der Aavorstadt war von Januar bis Mai 2005 der Bau der Aabachbrücke vorgesehen. In dieser Zeit musste die Aavorstadt zwangsläufig ganz vom Durchgangsverkehr gesperrt werden. Um den Verkehr einigermassen flüssig durch die Stadt zu bringen, wurden nun beide Spuren des Angelraintunnels befahren. Zudem wurde am 27. Januar 2005 die Lichtsignalanlage auf der Kreuzung Bleiche provisorisch in Betrieb genommen. Damit die Aabachbrücke schneller erstellt werden konnte, wurden die Pläne umgezeichnet und für die Vorfabrikation angepasst. Aus der breiten, bogenförmigen Brücke entstanden so zwei gerade Fussgängerstege

und eine Brücke für den Strassenverkehr. Das Gewerbe an der Aavorstadt war jedoch nur schlecht erreichbar und die Geschäftsinhaber beklagten sich über massive Umsatzeinbussen.
Am 10. Februar 2005 wurde der letzte Bogen der Aabachbrücke abgebrochen. Da unterdessen dem Abbruch des Geleises infolge des Bundesgerichtsurteils nichts mehr im Weg stand, versprach Stadtrat Hans Huber, dass Ende 2005 die Kernumfahrung in Betrieb gehe und dass die neu gestaltete Altstadt bis zum Stadtfest fertiggestellt sei. Dieses Versprechen wollte die Projektleitung einhalten und setzte darum alles daran, das ambitiöse Bauprogramm umzusetzen.
Parallel zu den laufenden Arbeiten musste zudem auch das Verkehrsregime der Altstadt mit Begegnungszone entworfen werden.

Ende März fuhr der letzte Güterzug zur UFA AG und bereits am 1. April 2005 wurde mit dem Rückbau der letzen Geleise begonnen. Am 2. Mai 2005 wurden die vorgefertigten 18 bis 22 Tonnen schweren Brückenelemente der Aabachbrücke Aavorstadt mit einem grossen Pneukran versetzt. Damit die Brücke wie angekündigt am 9. Juni eröffnet werden konnte, wurde auch sonntags gearbeitet. Der sonntägliche Belagseinbau am 6. Juni 2005 wurde von vielen Schaulustigen beobachtet. Stadtrat Hans Huber und Baudirektor Peter C. Beyeler durchschnitten am 9. Juni auf der Brücke das blauweisse Band und die Aavorstadt konnte wieder problemlos vom motorisierten Verkehr befahren werden.
Auf den anderen Bauplätzen herrschte ebenfalls Hochbetrieb. Der Brückenschlag für die Fuss- und Radwegbrücke neben der Kernumfahrungsbrücke erfolgte am 16. August 2005. Ein mobiler Kran der Firma Senn AG setzte die zwei Brückenteile von je 40 Tonnen Gewicht, 22 m Länge und 2.8 m Breite mit grosser Präzision auf die vorbereiteten Widerlager. Kurze Zeit später, am 1. September 2005, konnte auch das Parkhaus Seetalplatz in Betrieb genommen werden.

Jugendfestsprüche 2006:

Bsetzistei, so schön und neu,
So schön zum druf laufe!
Doch wenn das richtig gnüsse wotsch,
darfsch kei Highheels chauffe!

Chum, mir göhnd go wandere,
vo eim Signal zum andere.

S neu Verkehrskonzept verhebt:
Freischare händ sich verfahre!

D Umfahrig stoht – de Verkehr au!

Wenns rägnet, seit Chindsgitante,
näme mer d Tunnel-Variante!

Am 2. Dezember 2005, bei 2 Grad Kälte war es dann soweit. In einem von der Dampfwalze «Mathilda» der Firma Walo Bertschinger AG gezogenen Bauwagen wurden der gesamte Stadtrat und Regierungsrat Peter C. Beyeler durch den Angelrain- und Erlenguttunnel gefahren. Am Ende des Tunnels durchschnitten Regierungsrat Peter C. Beyeler, Stadtammann Rolf Bachmann und Stadtrat Hans Huber wiederum ein blauweisses Band. Die über 400 Schaulustigen wurden im Tunnel mit Hörnli, Gehacktem und Apfelmus verköstigt. Ab 14 Uhr wurde der Tunnel dem Verkehr übergeben.

Im Januar 2006 wurde mit den Umgestaltungsarbeiten im Stadtkern begonnen. Bis Mitte Februar verliefen die Arbeiten planmässig. Leider durchkreuzten das schlechte Wetter und der erneute Wintereinbruch das

Bauprogramm. Um die verlorene Zeit einzuholen, wurde wo immer möglich an allen Stellen zugleich gearbeitet. Der westliche Teil der Altstadt wurde zu einer einzigen Baustelle. Nach dem Bau von Werkleitungen wurden Steinrinnen versetzt, die Strassen gepflästert und Bäume gepflanzt. Am 22. Juni wurde durch Stadtammann Hans Huber der Schlussstein der Pflästerung in der Kirchgasse vor dem Moritzbrunnen versetzt. Die neu gestalteten Plätze und Strassen bewährten sich dann zum ersten mal am Vorabend und am Jugendfest vom 14. Juli 2006.

Die Schwierigkeiten mit dem Gleis

Am 2. Juni 1984 fuhr der letzte fahrplanmässige Personenzug von Wildegg nach Lenzburg. Der öffentliche Personenverkehr erfolgte von diesem Zeitpunkt an per Bus und die Gleise wurden nur noch für die Erschliessung von wenigen Industriebetrieben benötigt. Damit die Kernumfahrung ohne Rücksichtnahme auf das bestehende Gleis projektiert werden konnte, suchte man nach Alternativen. Am 15. April 1987 stimmte der Stadtrat dem generellen Projekt «Gleiserschliessung Industriegebiet» zu und man begann mit der Erarbeitung des Bauprojektes. Am 8. Juni 1988 legte das Bundesamt für Verkehr (BAV) einen Beitrag von Fr. 8 050 000.– gemäss Anschlussgeleise-Beitragsverordnung fest. Nach Verhandlungen mit dem Baudepartement, den SBB und der Gemeinde Niederlenz bewilligte der Regierungsrat des Kantons Aargau einen Kostenanteil von Fr. 1 390 000.–. Der Einwohnerrat von Lenzburg bewilligte einen Verpflichtungskredit von Fr. 1 795 000.– und an der Gemeindeversammlung von Niederlenz wurde ein Anteil von Fr. 300 000.– bewilligt. Die SBB beteiligten sich mit Fr. 500 000.–.
Für den baulichen Teil erteilte der Stadtrat dem Ingenieurbüro Härdi + Fritschi AG den Auftrag zur Erstellung des Projektes und der Firma Walo Bertschinger AG den Auftrag zur Projektierung der bahntechnischen Anlagen. Vom 15. März 1991 bis zum 4. April 1991 erfolgte die Projektauflage im Bauamt Lenzburg und auf der Gemeindekanzlei in Niederlenz. SBB und Kanton bewilligten das Projekt und der Stadtrat erteilte anschliessend die Baubewilligung.

Soweit verlief alles planmässig. Doch nun haperte es mit der definitiven Beitragszusicherung des BAV. Auf Wunsch des BAV

Brückenschlag an der Aavorstadt.
Foto: to.

Brückenschlag Fuss- und Radweg Mühlematt.
Foto: Bre.

Inbetriebnahme der Kerntangente mit Banddurchschnitt von Stadtammann Rolf Bachmann, Regierungsrat Peter C. Beyeler und Stadtrat Hans Huber. Foto: to.

mussten SBB und Kanton die Güterzustellung ab Wildegg prüfen und Stellung dazu nehmen. Regierungsrat Thomas Pfisterer schrieb nun seinerseits an das BAV, um die Projektgenehmigung mit Beitragsverfügung zu erhalten. Mit Beitragsverfügung vom 28. August 1992 reduzierte das Bundesamt für Verkehr den Bundesbeitrag aufgrund der geringen Bedeutung des Geleises auf nunmehr Fr. 2 400 000.–.

Dampfwalze Mathilda im Tunnel Erlengut. Foto: to.

Stadtammann Hans Huber (roter Helm) setzt den Schlussstein in der neu gestalteten Kirchgasse. Foto: HH.

Gegen diese Verfügung erhob der Stadtrat Beschwerde, denn unter diesen Voraussetzungen konnte man das Industriestammgleis nicht finanzieren und man befürchtete, dass die Kernumfahrung nicht gebaut werden könne. In den nächsten Monaten folgten Vernehmlassungen, Einigungsverhandlungen und Stellungnahmen. Auch die UFA AG äusserte sich nicht klar. Im Mai 1994 gingen die Verantwortlichen von einer Abnahme der Bedeutung des Werkes Lenzburg und von einer Umnutzung oder Schliessung aus. Im Dezember 1994 wurde geäussert, dass das Werk ohne Gleisanschluss geschlossen werden muss. Da die Zukunft des Seetalbahngeleises unklar blieb, erhob die SBB Einsprache zum Bauprojekt der Kernumfahrung.

Die Einsprache der SBB wurde am 27. März 1996 abgeschrieben. Man einigte sich darauf, dass die SBB mit dem Kanton Aargau einen Vertrag bezüglich Inanspruchnahme des Gleisareales abschliesse, der bis zum Aufhebungsbeschluss der Strecke Spitzkehre bis Wildegg vorliegen werde.

Trotz der unsicheren Zukunft investierte die UFA AG (Tochterfirma der Fenaco) in ihre Futtermühle. In die bauliche und betriebliche Erneuerung wurden sehr hohe Beträge gesteckt.

Da die Stadt Lenzburg Ende 1999 aufgrund des schlechten Zustandes mit dem Bau der Bahnhofstrassenbrücke beginnen wollte und die Umstrukturierung der SBB weitgehend beendet war, nahm man im Juni 1999 die Gespräche mit Kanton und SBB wieder auf. Die Stadt übertrug ein erstes Verhandlungsmandat an W. Gloor von der Realit Treuhand AG. Die UFA AG ihrerseits beauftragte Rechtsanwalt H.P. Geissmann mit der Wahrung ihrer Interessen. An den folgenden Verhandlungen forderte die UFA AG eine Entschädigung von 8 bis 9 Millionen Franken, falls das Werk im Jahre 2003 geschlossen werden müsste. Die Stadt und der Kanton betonten an den Verhandlungen, dass

Gleisabbruch beim ehemaligen Stadtbahnhof. Foto: Bre.

sie keine direkte Beziehung zur UFA AG haben, sondern eigentlich nur zum Landbesitzer SBB. Die SBB stellte zudem klar, dass ein Anschlussgleisvertrag besteht und dass dieser auf 12 Monate kündbar sei. Da die Verhandlungen zu keinem Ergebnis führten, beantragte das Baudepartement im Oktober 2001 bei der kantonalen Schätzungskommission die Einleitung des Enteignungsverfahrens. Ende 2001 stellte die SBB das Begehren, die Enteignung über das Kernumfahrungsprojekt hinaus auszudehnen. Da nun das Enteignungsverfahren lief, musste die SBB der UFA AG bzw. der Fenaco den Anschlussgleisvertrag per 31.12.2002 kündigen. Die UFA AG bzw. die Fenaco verlangten nun beim BAV die Beurteilung der Kündigung dieses Vertrages.
Im Mai 2002 fand dann mit dem Präsident der Schätzungskommission vor Ort eine Präsidialverhandlung bezüglich der Enteignung und vorzeitigen Besitzeseinweisung statt.

Im Juli 2002 beantragte das BAV, dank den intensiven Bemühungen von Ständerat Thomas Pfisterer, dem Bundesrat die Stilllegung der Strecke Wildegg–Lenzburg Spitzkehre. Am 6. November teilte dann das UVEK überraschend mit, dass der Bundesrat beschlossen habe, die Strecke stillzulegen. Nach weiteren Bemühungen von mehreren Seiten fällte nun auch das BAV einen Monat später den Entscheid bezüglich Kündigung Anschlussgleisvertrag. Das Begehren der UFA AG/Fenaco wurde abgewiesen.
Doch die UFA AG/Fenaco reichte gegen den Entscheid beim UVEK, der vorgesetzten Behörde des BAV, im Januar 2003 Beschwerde ein. Während das UVEK die Vernehmlassung durchführte und sich ein Urteil bildete, fanden hinter verschlossenen Türen Verhandlungen zwischen den SBB, dem Baudepartement und der UFA AG/Fenaco statt, welche jedoch zu keinem Ergebnis führten.
Am 16. September 2003 wies das UVEK die Beschwerde bezüglich Kündigung des An-

Das ehemalige UFA-Areal mit Silos und Mühlengebäude wird umgenutzt. Foto: HH.

schlussgleisvertrages ab. Die UFA AG/Fenaco schlug nun das Angebot zu weiteren Verhandlungen aus und beschritt den Rechtsweg weiter. Am 17. Oktober 2003 reichte sie beim Bundesgericht eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde ein. Wiederum mussten umfangreiche Unterlagen zusammengestellt und Vernehmlassungen geschrieben werden. Am 12. März 2004 führte das Bundesgericht unter der Leitung von Bundesrichter Betschart eine Instruktionsverhandlung mit Augenschein vor Ort durch.
Die UFA AG/Fenaco stellte zudem im März 2003 beim Bundesrat ein Wiedererwägungsgesuch bezüglich der Stilllegung der Bahnlinie. Der Bundesrat antwortete am 20. Oktober 2004, dass er keine Veranlassung sehe, auf das Gesuch zurückzukommen. Endlich, am 29. November 2004, entschied das Bundesgericht, dass die Verwaltungsgerichtsbeschwerde der UFA AG/Fenaco abgewiesen werde. Die SBB liessen die UFA AG/Fenaco nun wissen, dass am 31. März 2005 der letzte Güterwagen abgeholt werde.
Am 29. März 2005 fällte auch die kantonale Schätzungskommission ihren Entscheid.
An einer kurzfristig einberufenen Medienkonferenz kündigte Eugen Brühlmeier, Verwaltungsratspräsident der UFA AG an, dass das Futterwerk per 30. Juni 2005 schliessen werde. Am 1. April 2005 war es dann soweit. Unter den Augen von Vertretern der SBB, des Stadtrates, des Baudepartementes und dem Stadtbauamt wurde bei sonnigem Wetter mit dem Abbruch der Gleisanlagen begonnen.

Begegnungszone und Poller in der Altstadt
Um die Altstadt dauerhaft vom Durchgangsverkehr zu befreien, sah das Auflageprojekt der Kernumfahrung die vollständige Sperrung der Kirchgasse und die Sperrung des Knotens Poststrasse/Bahnhofstrasse vor. Die Kirchgasse sollte wie die Rathausgasse nur für Fussgänger und Velos zugänglich sein. Die Poststrasse sollte im Bereich der Kreuzung Bahnhofstrasse/Poststrasse für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden.
Die geplante Umgestaltung der Kirchgasse und deren Sperrung für den motorisierten Verkehr wurde von der Bevölkerung und dem Gewerbe akzeptiert und verstanden. Die Sperrung des Knotens Poststrasse/Bahnhofstrasse hingegen erzeugte viel Unmut und wurde nicht verstanden. Aus diesem Grund liess die Projektleitung eine Alternative zur Sperrung des Knotens ausarbeiten. Zusammen mit der Metron Verkehrsplanung AG, Brugg, entwickelte man ein Verkehrsregime für die gesamte Altstadt. Für die Kirchgasse und Poststrasse wurde gleichzeitig ein Gestaltungskonzept erarbeitet.
Primäres Ziel beim Erarbeiten des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes war die Vermeidung der Sperrung des Knotens Poststrasse/Bahnhofstrasse. Zudem wollte man die folgenden weiteren Ziele erreichen:
- Erreichbarkeit der Altstadt erhalten und gleichzeitig Durchgangsverkehr vermeiden
- Attraktive Strassen und Gassen für Besucher, Einkauf und Aufenthalt
- Lebensqualität durch weniger Lärm, bessere Luft und Koexistenz aller Anliegen.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept beruht auf den folgenden Prinzipien: Von aussen nach innen soll das Tempo reduziert werden. Von den umliegenden Kantonsstrassen gelangt man zuerst in die Tempo-30-Zone und erreicht dann die Begegnungszone. Der Fussgänger- und Velobereich im Zentrum des Altstadtkernes bildet die Zone mit dem geringsten Tempo. Der bereits bestehende Fussgängerbereich in der Rathausgasse wurde auf die Kirchgasse ausgedehnt. In dem mit zeitlich limitiertem Fahrverbot belegten Fussgängerbereich gelten im Weiteren die Verkehrsregeln der Begegnungszone. Die bestehende Tempo-30-Zone

Vorfahrt für Fussgänger und Velos

Wer mitten in der Aavorstadt Richtung Altstadt schlendert, den Freischarenplatz überquert und im Zickzack durch die Poststrasse wandert, verhält sich durchaus regelkonform. In der Begegnungszone, welche schon beim «Alten Landgericht» beginnt und sich bis zum Anfang der Niederlenzerstrasse beim Getrud-Villiger-Platz hinzieht, gelten besondere «Spielregeln». Fussgänger und Velofahrer geniessen «Vorfahrt», die Automobilisten werden auf 20 km/h gebremst und es gilt der Rechtsvortritt. Weil alle Verkehrsteilnehmer gleich sind, wird auf Leitlinien und Fussgängerstreifen verzichtet. Eine durchaus gewöhnungsbedürftige Verkehrssituation für alle, weil die damit gewonnene Bewegungs-Freiheit der einen die massive Einschränkung der andern bedingt, Rücksicht und Vorsicht von allen verlangt, damit die Sicherheit trotzdem gewährleistet wird.

Die in der Begegnungszone vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit Schritttempo wurde in den ersten Tagen des «Ernstfalls» für viele Automobilisten denn auch prompt zur Bussenfalle, die Regionalpolizei für ihren (Über)Eifer zum Sündenbock, die Wellen der Empörung schlugen wieder einmal hoch. Schliesslich sah sich der Stadtrat genötigt, die Toleranzphase zu verlängern. Und an die hundert Bussen wurden annuliert.

Die Erweiterung der bisher autofreien Rathausgasse mit dem bundesweit noch neuen Begriff «Begegnungszone» ist der Gewinn, welcher mit der Kerntangente erkauft wird. Er besteht in der Aufwertung der Altstadt als Wohn- und Lebensraum, Begegnungs- und Geschäftszentrum, dient als Schutz historischer Bauten und der Lärmsanierung. Es brauchte von den Bauleuten einen gewaltigen Endspurt, bis es so weit war. «Die Altstadt ist eine einzige Baustelle», wurde in der Lokalpresse beklagt, und das durch den Zugang beeinträchtigte Gewerbe reagierte ausgesprochen sauer auf die durch Schlechtwetter zusätzlich verlängerte Bauzeit; die Umsätze brachen bei den auf Passanten angewiesenen Läden dramatisch zusammen. Der Druck auf den Stadtrat bewirkte auch in diesem Fall eine Reaktion aus dem Rathaus: Den Geschäften im Zentrum wurde eine finanzielle Beihilfe für die Werbung darnach gewährt. Just auf das Jugendfest 2006 hin war das Gröbste gemacht, Lenzburg konnte sich und das Stadtrechtsjubiläum ungehindert geniessen. HH.

am Rande der Altstadt wurde in das Verkehrsregime integriert.
Die Altstadt soll allseitig vom angrenzenden Kantonsstrassennetz gut erreichbar sein. Mit der Öffnung der Poststrasse für den Gegenverkehr wurde dieses Ziel erreicht. Da dank der Begegnungszone diese Route für den reinen Durchgangsverkehr uninteressant ist, kann auf die ursprünglich geplante Sperrung des Knotens Poststrasse/ Bahnhofstrasse verzichtet werden. Das bewährte Einbahnregime in der Rathausgasse und in den Seitengassen wird beibehalten. Grundsätzlich ist das Velofahren in allen Gassen gestattet.
Die Umgestaltung der oben genannten Strassen, Gassen und Plätze erfolgte im Hinblick auf das neue Verkehrsregime als Mischverkehrsflächen. Die Trottoirs wurden aufgehoben, die Verkehrsflächen wurden mittels einfachen baulichen Elementen wie Rinne, Bäume, Buskanten, Parkfelder neu organisiert.

Die wichtigsten Massnahmen des neuen Verkehrsregimes sind:
- Zonensignalisation mit gut erkennbaren Zoneneingängen
- Zone für Parkieren mit Parkscheibe, maximal 30 Minuten Parkdauer für das Gebiet Poststrasse – Aavorstadt
- Sperrung Kirchgasse, ausgenommen Velo/Mofa mit Pfosten und Erweiterung des Fussgängerbereichs
- Ersatz Fahrverbote in Torgasse und Grabenweg durch Teilfahrverbot ausgenommen Velo/Mofa
- Diagonalsperre obere Bahnhofstrasse mit versenkbaren Pollern für Busbetrieb

Nach dem Stadtrechtsjubiläum im August 2006 wurde die Begegnungszone definitiv in Betrieb genommen. Die Erfahrungen fallen mehrheitlich positiv aus. Leider haben sich noch nicht alle Automobilisten an Tempo 20 km/h gewöhnt. Das Schild «Begegnungszone» ist auch längst nicht allen Lenker/innen geläufig. Mit Geschwindigkeitsanzeigegeräten, Plakaten und mit polizeilichen Kontrollen versuchen nun die Behörden das Geschwindigkeitsniveau zu senken.
Sehbehinderte Personen finden sich im umgestalteten Strassenraum nur schlecht zurecht. Durch die teilweise fehlenden Randabschlüsse und die niedrige Geschwindigkeit der Fahrzeuge (geringer Geräuschpegel) kann sich diese Personengruppe schlecht orientieren. In Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Blindenbund wird zurzeit das Anbringen von taktilen Markierungen geprüft.
Bewusst verzichtete man auf die «Möblierung» der umgestalteten Strassen und Plätze. Die Plätze und der Strassenraum werden daher von der Bevölkerung noch als leer und unbelebt empfunden.
Die Diagonalsperre der oberen Bahnhofstrasse ist momentan noch ein Problem. Trotz der eindeutigen Signalisation missachten immer noch Automobilisten das Fahrverbot und kollidieren mit den sich automatisch hebenden Pollern.
Das Stadtbauamt hofft, dass Gewerbetreibende, Anwohner, Velofahrer und Fussgänger die Begegnungszone noch mehr in «Besitz» nehmen und beleben.
Es ist vorgesehen, mit gezielt angeordneter Möblierung die kritisierte Leere des Strassenraumes zu verringern. Es wird sogar eine Ausdehnung der Begegnungszone auf den Bereich südlich der Altstadt in Erwägung gezogen.

Aufsteiger des Jahres

Was in diesen dunklen Tagen wie eine neue, gediegene Weihnachtsbeleuchtung in der Lenzburger Altstadt wirkt, ist in Wahrheit eine knallharte Verkehrsschikane. Die Poller sind eine Strassensperre zwischen Begegnungszone Hypiplatz und Bahnhofstrasse. Die «automatischen Polizisten» lassen nur den Bus passieren, indem sie im Boden versinken. Prescht ein Personenwagen hinterher, fährt er am Prellbock unweigerlich auf; sein Aufstieg ist eben schnell. Seit sie Anfang November 2006 in Betrieb genommen wurde, haben die Irrungen und Wirrungen mit der neuen, aber keineswegs einzigartigen Anlage schon viel zu diskutieren gegeben. Denn nur gerade nach einem halben Tag hing schon das erste Opfer fest. Und trotz zusätzlich angebrachten Signaltafeln und Bodenmalereien vergeht kein Monat ohne einige Vorfälle, vorwiegend mit Autos. Von Velofahrern liegen keine Anzeigen vor, hingegen stolperte sogar ein Fussgänger in die «Falle». Immerhin steigen die silber glänzenden eleganten Metallpfosten mit der roten Beleuchtung täglich 350 mal auf und ab. Durch die Karambolagen werden die Steuerzahler notabene nicht belastet, unvorsichtige Automobilisten oder ihre Versicherungen zahlen das Lehrgeld.
Im Jahresrückblick der Aargauer Zeitung vom 30.12.2006 kam die Lenzburger Errungenschaft zu besonderen Ehren: «Der Aufsteiger des Jahres heisst Poller. Ein Polizist, aber ein automatischer. Und zum technischen Wunderwerk im Dienste der Verkehrsregelung gehört auch das periodische Abtauchen. Also ist der Poller auch der ‹Absteiger des Jahres›. Das Stehaufmännchen in der Lenzburger Begegnungszone beim Hypiplatz hat es dank seiner Tüchtigkeit schon bald zur regionalen Berühmtheit gebracht. Politiker, Polizei, Bauamt, Bevölkerung und Presse befassten sich mit dem Phänomen. Doch tut der Poller ja schliesslich nur seine Pflicht, wenn er sich mannhaft den Personenwagen entgegenstellt, deren Lenker dem Gewohnheitstrieb folgend unter Missachtung aller Verkehrsvorschriften dem Bus nachpreschen und prompt bei der Strassensperre an den Poller prallen. Während der wenigen Wochen seiner Amtstätigkeit weist der Poller eine positive Bilanz auf. Dreimal wehrte er den Angriff ab; dass auch der Bus eine Blessur davontrug, ist bloss Künstlerpech.» HH. Foto: to.

Chronologie Kernumfahrung Lenzburg

	Ausbau der Landstrassen
1749	Pflästerung der Rathausgasse
1769 bis 1772	Ausbau der Landstrasse von Suhr über Lenzburg nach Othmarsingen
1822/1823	Oberer Torturm wird geschleift
1830	Der nördliche Graben wird eingeebnet und zur Promenade
1838	Die Ortsbürgerversammlung beschliesst den Abbruch des unteren Torturmes, nachdem sich 1837 zwei Passagiere des Eilpostkutschenwagens verletzt haben
10. Mai 1841	Beginn Abbruch des unteren Torturmes
1851 bis 1853	Ausbau der Hauptstrasse von Lenzburg nach Beinwil
1856	Tieferlegung Rathausgasse
1859	Bau der Strasse entlang des Aabaches von der Bahnstation Wildegg nach Lenzburg Erweiterung der Kirchgasse (Abbruch von vier Häusern) Richtung Niederlenz, damit die Strasse in die Stadt geführt werden konnte
	Bahnbauzeitalter
Winter 1872/1873	Baubeginn Südbahn
15. Juni 1874	Eröffnung der Südbahn von Rupperswil bis Wohlen
4. September 1877	Eröffnung der Nationalbahnlinie Winterthur-Zofingen
15. Oktober 1983	Offizielle Eröffnung der Seetalbahn Emmenbrücke-Lenzburg
1894	Bau der Seetalbahnstrecke Lenzburg–Wildegg
	Motorisierung
29. April 1905	Erste «Nationale Automobil- und Fahrradausstellung» in Genf wird eröffnet. (Heute: Internationaler Automobilsalon)
1. Juni 1906	Erste fahrplanmässige Postautolinie der Schweiz zwischen Bern und Detligen
1913	Beginn der Fliessbandproduktion bei Ford
1923	Erster LKW mit Dieselmotor
	«Blaue Kugel»
8. April 1926	Erster Plan einer Umgehungsstrasse, erstellt durch das Stadtbauamt Lenzburg
29. Juli 1927	Gründung des Schweizerischen Autogewerbeverbandes
September 1927	Plan mit drei Varianten einer Umgehungsstrasse in Lenzburg, erstellt durch das Stadtbauamt Lenzburg
9. November 1927	Der Stadtrat von Lenzburg erlässt die «Verkehrsordnung der Gemeinde Lenzburg», welche am 1. März 1928 in Kraft tritt.

9. Juli 1928	An der Einwohnergemeindeversammlung verliest der Stadtrat einen Bericht zur Planung einer Autoumgehungsstrasse und erwirkt einen grundsätzlichen Beschluss.
1928/1929	Erste gesamtschweizerische Verkehrszählungen. Danach 1936/1937 und 1948/1949. Seit 1955 in Abständen von fünf Jahren.
1931	Ausbau Bleicherain und Verbreiterung Aabachbrücke Aavorstadt
27. Februar 1935	Bericht mit Antrag an die Einwohnergemeinde Lenzburg über die Festlegung des Tracés einer Durchgangsstrasse Ost-West und Aufnahme derselben in den Bebauungsplan
30. August 1940	Botschaft des Regierungsrates an den Grossen Rat über Massnahmen zur Arbeitsbeschaffung. Unter der Rubrik «Umgehungsstrassen» mit einem Budget von 13 Mio. wird an zweiter Stelle Lenzburg erwähnt.

Nationalstrassenbau

1948	Bau eines Trottoirs beim neuen Kino Urban
1949	Ausbau Sandweg
1954	Projekt für die Verbindung von Hendschikerstrasse (Landstrasse N) und Niederlenzerstrasse (Landstrasse U)
1954 bis 1956	Ausbau «Innere Aavorstadt» (Landgericht bis KV-Schulhaus)
19. Dezember 1958	Strassenverkehrsgesetz (StVG) tritt in Kraft
1964	Bau der Verbindung Niederlenzerstrasse-Hendschikerstrassse. Die Rathausgasse wird vom Durchgangsverkehr entlastet.
1966	Die N1 bei Lenzburg wird dem Betrieb übergeben.
1967	Fertigstellung der Verbindung von Hendschikerstrasse und Niederlenzerstrasse
1971	Die Autobahn N1 führt bis nach Zürich.
1972	Der Regionalbus Lenzburg-Seengen wird eingeführt
1975	Die Bahnlinie Heiterberg wird eröffnet
1978	Stützmauer bei Restaurant Landgericht
1982	Der Taktfahrplan wird eingeführt
2. Juni 1984	Letzter fahrplanmässiger Personenzug von Wildegg nach Lenzburg. Umstellung auf Busbetrieb.
1985	Ausbau Kreuzung Freiämterplatz und Malagarain

Knoten Seetalplatz mit Personenunterführung und Lichtsignalanlage. Foto: HH.

	Kernumfahrung
4. Juni 1989	Volksabstimmung der Stadt Lenzburg über die Verkehrssanierung Lenzburg mit Kernumfahrung
10. September 1990	Kreditbewilligung durch den Grossen Rat
18. November 1998	Gutheissung des Kernumfahrungsprojektes durch den Regierungsrat
28. Juni 1999	Beginn Abbruch «Clavadetscherhaus» am Bleicherain
1. Februar 2000	Spatenstich und offizieller Baubeginn der Kernumfahrung Lenzburg
29. Januar 2001	Wiederaufnahme der Arbeiten nach Winterpause
3. Dezember 2001	Die SBB kündigen den Anschlussgleisvertrag mit der Fenaco/UfA per 31.12.2002
21. Januar 2002	Wiederaufnahme der Arbeiten nach Winterpause
6. November 2002	Der Bundesrat legt offiziell die Bahnstrecke Lenzburg–Spitzkehre bis Wildegg still.
23. Januar 2003	Abbruch Kiosk Stadtbahnhof
3. Februar 2003	Beginn Abbruch Güterschuppen Stadtbahnhof
17. Februar 2003	Abnahme Unterführung Bahnhofstrasse
26. Februar 2003	Fällarbeiten im Bereich der Aabachbrücke Kernumfahrung
17. März 2003	Provisorium Malagarain
18. August 2003	Beginn Bau Aabachbrücke Kernumfahrung
15. September 2003	Baubeginn Tunnel Erlengut
3. März 2004	Brückenschlag Aabachbrücke Kernumfahrung
29. November 2004	Entscheid Bundesgericht
27. Januar 2005	Inbetriebnahme Lichtsignalanlage Bleicherain
10. Februar 2005	Abbruch Aabachbrücke Aavorstadt
1. April 2005	Abbruch der restlichen Gleisanlagen
2. Mai 2005	Brückenschlag Aabachbrücke Aavorstadt
9. Juni 2005	Eröffnung Aabachbrücke Aavorstadt
16. August 2005	Brückenschlag Fuss- und Radwegbrücke Seetalplatz
2. Dezember 2005	Inbetriebnahme Kernumfahrung
22. Juni 2006	Schlusssteinlegung Pflästerung Kirchgasse

Zahlenspiegel der Kernumfahrung Lenzburg

Kiessand	40 000 m³	Konstruktionsbeton	12 000 m³
Belag	15 000 Tonnen	Bewehrungsstahl	1000 Tonnen
Leitungen	40 Kilometer	Bearbeitete Grünflächen	20 000 m²
Markierungen	5 Kilometer	Projektsitzungen (PGS + PLS)	100
Neue Bäume	100 Stück		
Pflästerungen	2500 m²		
Verbundsteine	1500 m²		
Bausitzungen	300		
Anzahl Pläne	600		
Anzahl Firmen	100		

Fazit aus verkehrsplanerischer Sicht
Das Ziel der Kernumfahrung, nämlich die Befreiung der Altstadt von Lenzburg vom Durchgangsverkehr, wurde erreicht. Auch die Umgestaltung der Kirchgasse und der Poststrasse ist gelungen und die «Inbesitznahme» durch das Gewerbe und Passanten erfolgt. Nach und nach gewöhnt sich das Auge an die Strassen und Tunnelbauten und man erinnert sich kaum mehr, wie es vor dem Bau aussah. Die massive Verkehrszunahme von jährlich über 1% konnte mit dem Projekt von 1989 bewältigt werden. Da jedoch der Verkehr weiter zunimmt, sind die Verkehrsbauten in Lenzburg nicht abgeschlossen. Vorallem auf den stark belasteten Kantonsstrassen werden in Zukunft Massnahmen notwendig sein.

Was die Kerntangente kostet
In der Vorlage zur Volksabstimmung über die Verkehrssanierung Lenzburg mit Kerntangente vom 4. Juni 1989 ging man von Gesamtkosten (Stand 1988) von geschätzten 29,310 Millionen aus. Eingeschlossen wurden die Aufwendungen «für die zwingenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den von der Kernumfahrung entlasteten Strassenabschnitten», nicht aber etwa das neue Parkhaus Erlengut. Die Baupflicht für das Bauvorhaben liegt gemäss den gesetzlichen Bestimmungen beim Staat, die Stadt Lenzburg hat im Rahmen des Kantonsstrassendekretes einen Beitrag zu leisten. Der Bund stellte für «Massnahmen des Ortsbildschutzes» einen Beitrag von 26 Prozent (7,620 Mio.) in Aussicht. Die verbleibende Summe wurde zwischen dem Kanton (52 Prozent, 11,279 Mio.) und der Gemeinde (48 Prozent, 10,411 Mio.) aufgeteilt. Nach Abzug des bereits erfolgten Landerwerbs und Addierung für vom Einwohnerrat beschlossene Projektergänzungen verblieben der Stadt Lenzburg noch 8,923 Mio. zu berappen. Entsprechend lautete der von Einwohnerrat und Volk genehmigte Verpflichtungskredit.

Heute, nach bald 20 Jahren Planungs- und Bauzeit, sehen die Zahlen etwas anders aus. Die Schlussabrechnungsprognose des kantonalen Baudepartementes als Bauherr führt beim Kostenvoranschlag inklusive Teuerung und Mehrwertsteuer nun Gesamtkosten von 43 358 228 Franken auf. Der Bundesbeitrag beziffert sich damit auf 9 314 561 Franken, der Anteil von Kanton und Gemeinde auf zusammen 34 043 667 Franken, wobei der Kanton 17 446 690 Franken und die Stadt Lenzburg exakt Fr. 16 596 976.84 zu übernehmen haben. Wenn Teuerung und Mehrwertsteuer berücksichtigt werden, liegt man in der Schlussabrechnung im Rahmen des damaligen Kostenvoranschlages. Dieses aufwändige Prozedere (beim Baudepartement fanden unterdessen zwei Systemwechsel in der Buchhaltung statt) steht in der Schlussphase. Die vom Kanton erstellte Schlussabrechnung wird von der kantonalen Rechnungsprüfungskommission geprüft, die Stadt nimmt davon Kenntnis. Zu erwähnen bleibt, dass die Aufwendungen der Stadt Lenzburg zum grössten Teil bereits bezahlt sind; im Finanzplan sind diesbezüglich jedenfalls keine weiteren Positionen enthalten. (HH.)

Quellen: Stadtgeschichte (Neuenschwander); Akten Stadtbauamt; Zeitungsartikel.