

**Zeitschrift:** Badener Neujahrsblätter  
**Herausgeber:** Literarische Gesellschaft Baden; Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden  
**Band:** 77 (2002)  
  
**Artikel:** "Tut um Gottes willen etwas Tapferes" : der erfolglose Kampf gegen den Neuenhofer Autobahnanschluss  
**Autor:** Egloff, Viktor  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-324721>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 25.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# «Tut um Gottes willen etwas Tapferes»

## Der erfolglose Kampf gegen den Neuenhofer Autobahnanschluss

Viktor Egloff

Mitte Mai 1956 erhielt der im Militärdienst weilende Gemeindeammann von Neuenhof, Traugott Suter, eilige Feldpost. Die Baudirektion lud zu einer Orientierung über die Autobahnführung von Hunzenschwil nach Spreitenbach. Suter und seine Gemeinderatskollegen eilten – und dürften ob der Veränderungen, die von diesem gewaltigen Bauwerk für Neuenhof zu erwarten waren, mächtig gestaunt haben. Vorerst galt es jedoch zuzuwarten, bis das generelle Projekt ausgearbeitet war. Dieses wurde den Räten von Neuenhof, Wettingen und Würenlos erstmals Ende 1959 im neuen Rathaus Wettingen im Massstab 1:5000 vorgestellt. Neben der Autobahn beinhaltete das Projekt auch eine neue Limmatbrücke nach Wettingen mit Anschluss an die bereits erstellte Schwimmbadstrasse. Damit sollte die beschwerliche und oft verstopfte Verbindung über die einspurige Holzbrücke nach Wettingen abgelöst und ein alter Wunsch Neuenhofs erfüllt werden. Das im unteren Pappriech geplante Auffahrwerk war zudem mit der im Bau befindlichen neuen Ausfallstrasse nach Baden verbunden. Diese wurde auf dem alten Trasse der Spanischbrötlibahn errichtet und löste 1963 die aufgrund der Höhendifferenzen sehr mühsame Verbindung über die Klosterrüti und den Liebenfels als Kantonsstrasse ab.

Am 6. Mai 1960 erklärte sich der Neuenhofer Gemeinderat mit der Linienführung grundsätzlich einverstanden, wenn auch die Zeit zum Studium etwas kurz gewesen sei. Tatsächlich wurde den Räten für ihren Entscheid mit Verweis auf das nachfolgende, zeitaufwändige Genehmigungsverfahren lediglich eine Frist von einer Woche zugestanden. Entsprechend dem Tenor der Orientierungsversammlung vom 4. Mai 1960, an welcher der Kantonsingenieur Erwin Hunziker über das Projekt orientierte und die offenbar vor allem aufgrund des energischen Drängens eines Einwohners zustande kam, erklärte der Gemeinderat, dass die vorgesehene Anschlussstelle die Bevölkerung wenig befriedige. Es sei ihm daher gedient, wenn über die Gestaltung des Anschlusswerks noch unterhandelt werden könne.

## **Erster Widerstand**

An der darauf folgenden Gemeindeversammlung vom 23. Juni 1960 kam die projektierte Autobahn erneut zur Sprache. Dabei betonte der Gemeinderat die Bedeutung des Bauwerks, dank welchem die Gemeinde endlich und billig zu der Hochbrücke nach Wettingen komme. Schliesslich beschloss die Gemeindeversammlung, der Gemeinderat solle sich um eine möglichst schonende Linienführung der Autobahn durch das Gemeindegebiet bemühen und sich um eine weitere Verlegung des Anschlusswerks in nordwestlicher Richtung und um dessen Wegfall im unteren Papprich bemühen. Der Antrag eines Stimmbürgers, die Autobahn sei an den unbewohnten Südhang des Heitersbergs zu verlegen, wo weniger Kunstbauten erforderlich seien, vereinigte nur vereinzelte Stimmen auf sich.

Im Lauf der Folgejahre nahm das Projekt immer grössere Formen an. So orientierte die Baudirektion im Mai 1962, dass die Autobahn von Dättwil bis Spreitenbach sechs- anstatt wie ursprünglich vorgesehen vierspurig geführt werde, wodurch zusätzliche Liegenschaften weichen mussten. Erstmals wurde auch der Ausbau der Landstrasse (heute: Zürcherstrasse) auf zweimal zwei Spuren mit richtungstrennendem Grünstreifen ins Auge gefasst. Dieser sei indes erst nach abgeschlossener Überbauung Neuenhofs notwendig; die Sachverständigen gingen hierbei davon aus, Neuenhof werde dereinst gegen 15 000 Einwohner umfassen.

## **Umfahrungsstrasse**

Diesem radikalen Umbau der Neuenhofer Verkehrsverhältnisse erwuchs in der Bevölkerung, vor allem aus Gewerbekreisen, immer mehr Opposition. Man befürchtete eine Zerschneidung des Dorfs, worunter insbesondere das kulturelle Leben leiden werde. Mit Gründung einer Ortsplanungskommission im Herbst 1962 gab der Gemeinderat einer breiteren Bevölkerung Gelegenheit, sich zur Planung zu äussern. Zu ihrem Präsidenten wurde Grossrat Paul Koller gewählt. Bereits an der ersten Versammlung dieser 38 Mitglieder umfassenden Kommission wurde um Alternativen zur geplanten Expressstrasse gerungen und der Vorschlag einer Umfahrungsstrasse ins Spiel gebracht. Ein erstes, aus den Reihen der Kommissionsmitglieder stammendes Projekt (Variante II) sah eine Umfahrungsstrasse durch das Hard dorfseitig der Eisenbahnlinie unter Beibehaltung des geplanten Auffahrwerks vor, nachdem eine Führung entlang des Taltrassees aufgrund der fortgeschrittenen Überbauung bereits früher ausgeschieden war. Zahlreiche Kommissionsmitglieder hätten indes mit Vorliebe auf das Anschlusswerk ganz verzichtet und lediglich vom Kreuzstein aus den Anschluss einerseits nach Baden und andererseits nach Wettingen und zum dortigen Anschluss Tägerhard ausgebaut.

Im Auftrag der Ortsplanungskommission überarbeiteten die Ingenieure Oehrli und Brechtbühl aus Zürich das im Groben vorgeschlagene Projekt. Sie kamen zum Schluss, die Auffahrt Neuenhof sei in das unüberbaute Hardgebiet (heutiges Sportplatzareal) zu verlegen und die drei- oder vierspurig zu konzipierende Umfahrungsstrasse sei limmatseitig entlang des Bahntrassees zu führen und anschliessend im Bereich des Friedhofs über die Bahn und entlang den Blockbauten an der Glärnischstrasse in die Zürcherstrasse einzumünden. Es müsse jedoch mit erheblichen Schwierigkeiten gerechnet werden, zumal das Bauverbot entlang der Bahnlinie bereits früher aufgehoben worden sei. Zudem eilte die Zeit, war doch die neue Strasse nach Baden schon im Endausbau und hatten die Arbeiten am Baregg Tunnel bereits begonnen. Für die weitere Ausarbeitung des auf breite Zustimmung stossenden Projektes (Variante III) bewilligten die Stimmbürger an der Gemeindeversammlung vom 22. März 1963 einen Projektierungskredit. Gleichzeitig und auf Antrag des Präsidenten der Ortsplanungskommission befürwortete die Gemeindeversammlung die vorgesehene Umfahrungsstrasse und erteilte dem vom Kanton vorgesehenen Ausbau der Landstrasse eine Abfuhr. Um allfällige spätere Veränderungen nicht zu verunmöglichen, sollten jedoch die Bauabstände an der Hauptstrasse, die bereits seit 1955 auf einen vierspurigen Ausbau ausgerichtet waren, vorerst beibehalten werden.

Die detaillierte Weiterbearbeitung des Projekts stiess auf etwelche Schwierigkeiten. So waren seitens des Kantons lange keine Unterlagen erhältlich zu machen. Hierfür dürfte auch das gespannte Verhältnis zwischen dem forschenden Präsidenten der Ortsplanungskommission und dem dadurch in seiner beruflichen Ehre angegriffenen Kantonsingenieur verantwortlich sein, das im Frühling 1963 mittels Leserbriefen auch Niederschlag in der aargauischen Presse und in der Neuen Zürcher Zeitung fand. Nach eingehender Prüfung durch den Kanton meldete dieser Ende 1963 auch im technischen Bereich Bedenken an. Insbesondere befürchtete man, die Bewilligung des Bundes nicht zu erhalten, da die Ausfahrt «Tägerhard» und jene Neuenhofs zu nahe beieinander liegen würden und durch die Einführung der Umfahrungsstrasse in die Autobahn enorme Schwierigkeiten entstünden. Zudem prognostizierte man für die Variante III Mehrkosten in Höhe von 13,4 Millionen Franken.

### **Die Lösung: Halbanschluss Neuwiesen**

In dieser Patt-Situation brachte Kantonsingenieur Hunziker anlässlich einer Besprechung bei der Motor-Columbus AG in Baden am 7. Februar 1964 eine neue Idee in die Diskussion ein. Die Entlastung Neuenhofs könne doch auch durch die Autobahn selbst erfolgen, indem im Gebiet Neuwiesen der Gemeinde Würenlos

(etwa zwischen der heutigen Autobahnraststätte und dem Anschluss «Tägerhard») ein Halbanschluss Richtung Baden und eine zusätzliche Limmatbrücke mit Anschluss an die Hauptstrasse Neuenhof–Spreitenbach geschaffen würde. Die Idee war bestechend, konnte sie doch die beiden Projekte miteinander vereinen. Auch die Ortsplanungskommission war hierdurch befriedigt, doch verlangte sie ultimativ, der Halbanschluss und die Querstrasse müssten zeitgleich mit der Autobahn erstellt werden. Schliesslich liess sich am 3. Juli 1964 auch die Gemeindeversammlung überzeugen. Die Differenzen mit dem Kanton waren somit bereinigt, die Welt schien wieder in Ordnung.

### **Einsprachen und Antritt beim Bundesrat**

Anlässlich der öffentlichen Auflage des Ausführungsprojekts im Juni 1966 kam dann das böse Erwachen: Das Projekt beinhaltete zwar den Ausbau der Landstrasse auf vier Spuren, jedoch keinen Halbanschluss. An Orientierungsversammlungen und in zahlreichen Leserbriefen fand dieses «treuwidrige» Vorgehen der kantonalen und eidgenössischen Stellen harte Worte. Wenn schon Neuenhof für Baden und Wettingen alle Unannehmlichkeiten auf sich zu nehmen habe, müsse mit dem Anschluss «Neuwiesen» zumindest ein gewisser Ausgleich geschaffen werden. Ein Leserbriefschreiber appellierte an Gemeinderat und Einwohnerrat: «Tut um Gottes Willen etwas Tapferes. Auf eurer Seite stehen neben der grossen Mehrheit der Bevölkerung auch der gesunde Menschenverstand und – auch dieses muss erwähnt werden – die Sorge um unsere Kinder, welche nicht in einem entzweigeschnittenen Dorf leben wollen.»

Mit Einsprache vom 5. Juli 1966 beehrte der Neuenhofer Gemeinderat zusammen mit zwölf anderen Einsprechern, der Autobahnanschluss Neuenhof sei zu streichen oder zumindest auf das Allernotwendigste zu beschränken. Ferner sei der Halbanschluss «Neuwiesen» in das Ausführungsprojekt zu übernehmen, die Landstrasse wie diejenige der Ausfallstrasse Baden–Neuenhof auszubauen und der Baregg tunnel erst dann dem Verkehr zu übergeben, wenn das Autobahnstück Neuenhof inklusive Autobahnbrücke nach Wettingen fertig gestellt seien. Die Einspracheverhandlung fand am 10. August 1966 beim Eidgenössischen Amt für Strassen- und Flussbau in Bern statt. Seitens des Bundesamts wurde erklärt, «Neuwiesen» könne vorerst nur durch Baulinien gesichert werden, da der Anschluss «Silbern» in Dietikon wichtiger sei. Ausserdem könne man die grossen Investitionen in den Baregg tunnel nicht brach liegen lassen. Die Verhandlung endete ergebnislos, ebenso wie die Ende September 1966 zustande gekommene Aussprache der Gemeinderäte von Neuenhof, Baden und Wettingen mit einer Delegation des Regierungsrats.

Am 10. November 1966 wies der Regierungsrat die Einsprache des Neuenhofer Gemeinderats in den Hauptpunkten ab. Der Regierungsrat führte aus, andere Lösungen seien mit gravierenderen Einschränkungen für Neuenhof und die umliegenden Gemeinden verbunden. Zudem werde die Gemeinde nur am Rand tangiert. Den erwarteten Steuerausfällen wegen des Wegzugs von Einwohnern stehe eine Belebung des Geschäftsganges des Neuenhofer Gewerbes gegenüber. Ferner hätten Abklärungen beim Eidgenössischen Amt für Strassen- und Flussbau ergeben, dass sich der Bund einem Antrag des Kantons auf Ausführung des Halbanschlusses nicht widersetzen würde, sofern die Verkehrsverhältnisse dies erforderten.

Der Gemeinderat war von dieser Entscheidung sehr enttäuscht. Mit einem Wiedererwägungsgesuch gelangte man im Dezember 1966 an den Bundesrat und rief die allmähliche Erweiterung des Anschlussbauwerks in Erinnerung, welche zum Abbruch von zirka 40 Liegenschaften (darunter das damalige Gemeindehaus) und zu gewaltigen finanziellen Konsequenzen für das eh schon gebeutelte Dorf führen würde. In Anbetracht der Bedeutung des Anschlusses für die Agglomeration wies der Bundesrat das Gesuch im März 1967 aber ab. Zumindest wies man das zuständige Bundesamt an, «angesichts der besonderen Schwere des nationalstrassenbedingten Eingriffs die kausal bedingten Anpassungsarbeiten in wohlwollender Auslegung der Nationalstrassen-Gesetzgebung» festzulegen. Auch eine spätere persönliche Unterredung des vollständig angetretenen Gemeinderats mit Hans-Peter Tschudi, dem Vorsteher des Eidgenössischen Departements des Innern, im April 1967 vermochte am Grundsatzentscheid nichts mehr zu ändern.

Am 7. Oktober 1970 wurde die Autobahn zwischen Lenzburg und Neuenhof eröffnet und der Baregg-tunnel in Betrieb genommen. Die Weiterführung der Autobahn Richtung Zürich wurde am 15. Oktober 1971 dem Verkehr übergeben. Heute fahren in Spitzenzeiten gegen 100 000 Fahrzeuge durch Neuenhof hindurch.

### **Späte Heilung**

Lange Jahre hatte Neuenhof nun sowohl unter dem Autobahn- als auch unter dem Landstrassenverkehr zu leiden. Erst 1989 gab man mit der Verabschiedung eines eigenen Verkehrskonzepts, das Massnahmen zur Verkehrsberuhigung aufzeigte, wirksam Gegensteuer. In der Folge wurden die lichtsignalgesteuerten Knoten durch Kreisel ersetzt und die Quartiere durch zusätzliche Fussgängerstreifen wieder verbunden.

In Sachen Halbanschluss Spreitenbach – dieser wurde aus Kostengründen und wegen des Miteinbezugs von Killwangen einem Anschluss «Neuwiesen» vorgezogen – lief lange gar nichts. Erst nach einer gemeinsamen Eingabe der FDP-Orts-

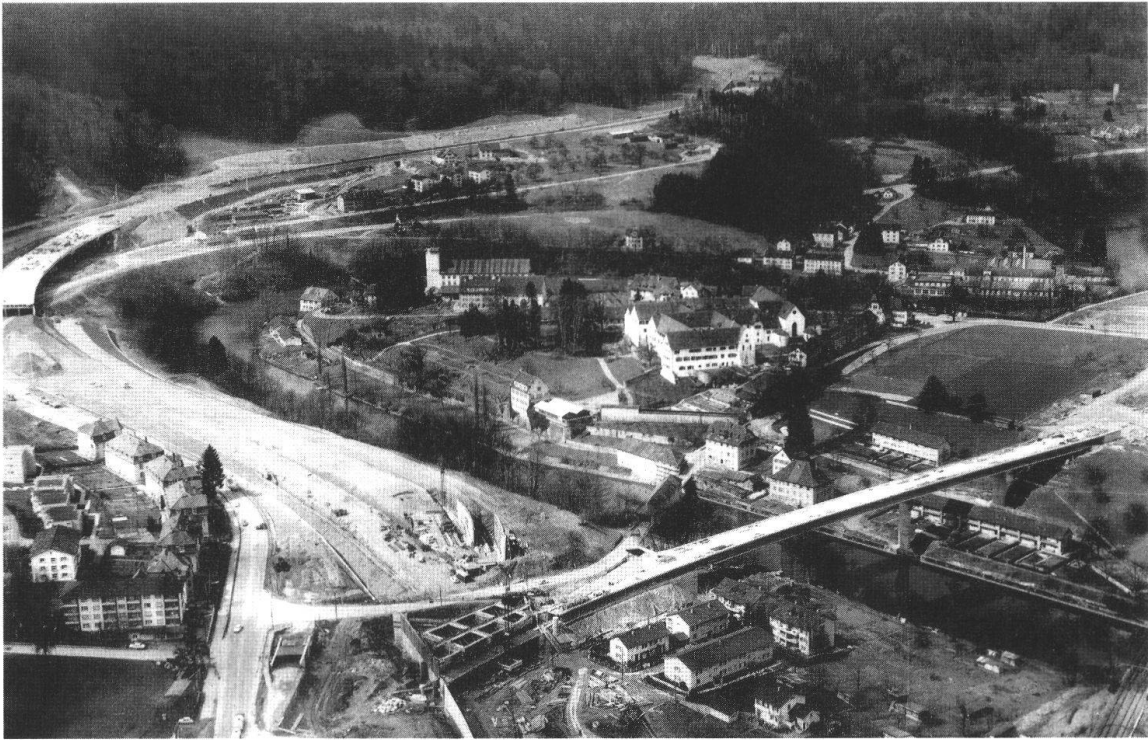


Bild oben:  
Gleichzeitig mit dem Bau  
der Autobahn wurde die Hoch-  
brücke nach Wettingen rea-  
lisiert, welche die ungenügen-

de Verbindung über die Holz-  
brücke ersetzte. Das Foto  
stammt aus dem Jahr 1969.  
(Gemeindearchiv Neuenhof)

Bild unten:  
Das durchschnitene Kreuz-  
steingebiet im Jahr 1970.  
(Gemeindearchiv Neuenhof)

parteien des Limmattals wurde der Halbanschluss 1982 wieder zum Politikum. Vereint suchten nunmehr die Gemeinderäte von Neuenhof, Killwangen, Spreitenbach und Würenlos den Kontakt zur aargauischen Baudirektion und zum Bund. Doch erst in den 90er-Jahren konnten Fortschritte erzielt werden. So wurde 1997 eine Zweckmässigkeitsprüfung erstellt und dem Bund eingereicht. Diese kam zum Schluss, dass mit einem Halbanschluss rund 40 Prozent des täglichen Verkehrs von etwa 10 000 Fahrzeugen von der Kantonsstrasse auf die Autobahn verlagert werden könnten. In der Folge erteilte der Bund den Auftrag, ein generelles Projekt auszuarbeiten. Sofern alle weiteren Entscheidungsträger zustimmen und auch die Finanzierung gesichert ist, könnte der Halbanschluss in den Jahren 2004/05 Tatsache werden.

### **Die Überdeckung der A1**

Zusammen mit dem Ausbau des Baregg隧nels erhielt Neuenhof mit einer teilweisen Überdeckung der Autobahn die einzigartige Chance für eine grundlegende Quartierreparatur. Im östlichen Teil, zwischen Bahnüberführung und Hochbrücke nach Wettingen, ist eine vollständige Überdeckung mit einer durchgehenden Trennwand zwischen den Fahrbahnen vorgesehen. Auf dem dadurch wieder benutzbaren Neuenhofer Boden ist gegen die Eisenbahn hin ein Quartierpark mit Kinderspielflächen vorgesehen. Westlich der Hardstrasse sollen zwei Sandplätze und ein Asphaltplatz mit Streetballkörben realisiert werden. Im westlichen Teil der Überdeckung ab Hochbrücke Richtung Baregg wird lediglich die Fahrspur Bern–Zürich überdeckt; diese Fahrspur erhält zudem eine Richtung Wettingen offene Galerie. Die Kosten der Überdeckung in Höhe von 64 Millionen Franken werden zu 84 Prozent vom Bund finanziert. Der Gemeinde werden die Kosten der Oberflächengestaltung (etwa 1 Million Franken inklusive Projektierungskosten) belastet. Ferner muss sie für die Nutzung des Autobahndeckels in den nächsten 99 Jahren eine einmalige Nutzungsentschädigung von 100 000 Franken entrichten. Die Bauarbeiten sollen im Jahr 2002 abgeschlossen sein.

Modell der Autobahnüberdeckung. Blick ostwärts Richtung Tägerhard, ab Hauptstrasse nach Baden und Wettingen bis zur Eisenbahnbrücke: vorne die neuen Sportplätze, hinten der geplante Quartierpark, darunter gegen 100 000 Fahrzeuge im Tag.

