

Zeitschrift: Lenzburger Neujahrsblätter
Herausgeber: Ortsbürger-Kulturkommission Lenzburg
Band: 88 (2017)

Artikel: Der grosse Irrtum um die Umfahrung : 10 Jahre Kerntangente - Rück- und Ausblick
Autor: Steiner, Ruth
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-917977>

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: 11.02.2026

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



Ruth Steiner

Der grosse Irrtum um die Umfahrung: 10 Jahre Kerntangente – Rück- und Ausblick

Bitterkalt ist es am Freitag, 2. Dezember 2005. Heiss dampft die Festmahlzeit «Ghackets mit Hörnli» auf den Tellern der Gäste. Festplatz ist der nigelnagelneue Angerain-Tunnel. Ganz Lenzburg ist auf den Beinen und feiert die Eröffnung der Kerntangente – die direkte Verbindung vom Knoten Bleiche zum Knoten Freiämterplatz. Sie soll den Altstadt kern nun vom Durchgangsverkehr entlasten.

«Endlich können wir aufatmen», sagte der damalige Stadtammann Rolf Bachmann in seiner Eröffnungsrede. Vorbei sind die Zeiten, als dauernder Benzingeruch über der Altstadt schwebte und sich Autoschlangen unablässig durch die enge Kirchgasse zwängten. Und das sind nicht wenige: 19 000 Fahrzeuge rollen im Schnitt pro Tag über die Kerntangente, zeigt eine Erhebung des Departements für Bau, Verkehr und Umwelt ein Jahr nach der Eröffnung. Sicher nicht alle, aber viele davon, werden zuvor die Altstadt frequentiert haben.

Unter der honorigen Gästeschar, angeführt vom damaligen Baudirektor Peter Beyeler,

weilt an den Eröffnungsfeierlichkeiten auch Max Werder. Dieser war von 1990 bis 2001 im Stadtrat zuständig für das Ressort Bau. Auch er atmet auf. Während seiner gesamten Amtszeit, also elf Jahre lang, hat er die Planungs- und Projektierungsarbeiten für das «Jahrhundertprojekt», wie die Aargauer Zeitung die Kerntangente in ihrer Berichterstattung über die Eröffnung bezeichnete, forsch vorangetrieben. Und er weiss auch um die zahlreichen weiteren Projekte, welche die Umfahrung des Ortskerns nach sich gezogen hat. So zum Beispiel die Hochwasserentlastung des Aabachs, Kanalisations- und Werkleitungsprojekte in den betroffenen Strassengebieten sowie die Überbauungen Seetalplatz und Freiämterplatz.

An der Eröffnungsfeier steht Max Werder nicht mehr an vorderster Front. Es sind andere, welche nun das blau-weiße Band durchschneiden und die neue Strecke den Automobilisten übergeben. Der Startschuss für die Bauarbeiten zur Tangente war mit dem Rücktritt Werders aus dem Stadtrat zusammengefallen. Das Zepter für



Flankiert von Stadtammann Rolf Bachmann (links) und Stadtrat Hans Huber, schneidet Regierungsrat Peter Beyeler das Band zur Eröffnung der Kerntangente durch. Foto Toni Widmer

die Realisation der Innenstadtentlastung ging an den neuen Bauminister und späteren Stadtammann Hans Huber.

Zehn Jahre später

2. Dezember 2015: Heute jährt sich der Eröffnungsakt der Innenstadtentlastung zum zehnten Mal: Bei Max Werder sind die Erinnerungen an die Anfänge des riesigen Lenzburger Tiefbauprojekts noch hellwach. «In den Spitzenzeiten hat mich das Geschäft zwischen 30 bis 50 Prozent absorbiert», erinnert er sich schmunzelnd. Der nun pensionierte, ehemalige selbstständige Gewerbler war also gleich doppelt gefordert. Konnte Lenzburg tatsächlich aufatmen, wie es Stadtammann Bachmann bei der Eröffnung formulierte? Oder ist die Kerntangente, aus heutiger Sicht beurteilt, ein Fiasko? Werder widerspricht und weist auf die Zielsetzung der Altstadtentlastung hin. «Es ging darum, den Durchgangsverkehr aus der Innenstadt zu entfernen, um den historischen Kern nicht länger den schädlichen Erschütterungen und Abgasen des Verkehrs auszusetzen.»

Trotzdem: In Lenzburg waren damals längst nicht alle begeistert vom Vorhaben. Mit der Tangente quer durch die Stadt wer-

de «die Lebensader Bahnhofstrasse durchschnitten», wehrten sich im Januar 1996 939 Lenzburger Stimmberechtigte mit einer Petition dagegen. Auch nach zehn Jahren Erfahrung vermag die Lösung nicht restlos zu überzeugen. Das weiss auch Max Werder. Die Strecke sei vielfach überlastet. Deshalb werde sie in gewissen Kreisen als Fehlplanung bezeichnet. Zu Unrecht, betont er. Und er ruft den Interessenskonflikt in Erinnerung, der damals zwischen dem ruhenden und rollenden Verkehr im Stadtkern geherrscht habe. «Es galt diesen zu entflechten», sagt Werder. Das Konzept, die Altstadt für Fussgänger und Velofahrer auszubauen und mit Begegnungszonen zu beleben und dabei für die Automobilisten in unmittelbarer Nähe zur Altstadt Parkmöglichkeiten zu schaffen, erachtet der Tangenten-Planungs-Minister heute noch als richtigen Weg.

Steiniger Weg

17 Jahre – von 1988 bis 2005 – dauerte das Vorhaben vom generellen Projekt bis zur Eröffnung. Auf dem Weg zur Realisation der Entlastungsachse hat man einige unangenehme Hürden nehmen müssen. Dazu schreibt das Departement für Bau, Verkehr und Umwelt in seinem Schlussbericht vom Oktober 2012: «Während die meisten Auseinandersetzungen zu optimalen Lösungen geführt haben, hat sich um den Erwerb des Trassees der stillgelegten Seetalbahn mit der UFA AG und der Genossenschaft Fenaco ein langwieriger Streit entwickelt, der vor Bundesgericht endete.» (Vergleiche den Artikel «Von der blauen Kugel zur Kerntangente: Die Geschichte der Umfahrung von Lenzburg» von Christian U. Brenner im *Neujahrsblatt* 2008).

«Für den Stadtverkehr reicht's»

Die Kerntangente genügt für das innerstädtische Verkehrsaufkommen, sagt der

damalige für die Projekt-Realisation zuständige Bauvorsteher Hans Huber heute. Der Transitverkehr hingegen verlange eine andere Lösung. Auf die Frage: Welches ist das grösste Missverständnis um die Kerntangente? betont Huber: «In der Öffentlichkeit wird oft von einer Umfahrung der Stadt gesprochen. Das führt auch heute noch zu Verwirrungen. Tatsächlich ist es eine Umfahrung des Kerns, also eine Entlastung der Innenstadt. So wurde das Projekt von offizieller Seite immer betitelt.»

Das Bauprojekt hat 45 Millionen Franken gekostet. Ist es seinen Preis wert? Ja, ist Huber überzeugt: «Die Lebensqualität in der Altstadt hat sich mit der Entlastungsmassnahme stark verbessert. Es ist unvorstellbar, dass sich all die Autos noch heute durch die engen Gassen zwängen müssten.» Tatsache ist indes, dass sich der Verkehr jetzt einfach auf der Tangente staut. Hans Huber meint dazu: «Die Frage müssen wir differenzierter betrachten. Die Verkehrsbelastung kann nicht rein an den Stosszeiten gemessen werden. Zum einen war die Verkehrsentwicklung in dieser Form nicht absehbar. Die Kerntangente ist nämlich nicht für den Transitverkehr gedacht, der die Achse jetzt morgens und abends regelmässig überlastet. Hingegen bin ich überzeugt, dass die Kapazität der Tangente reicht, um die Innenstadt vom Verkehr zu entlasten. Dafür wurde sie auch gebaut.» Mit andern Worten: «Der Entscheid für den Bau der Kerntangente war richtig; nachdem das Volk die grossräumige Umfahrung über die Ringstrasse Nord abgelehnt hatte, war keine Alternative mehr da.»

Lenzburg hat mit der Entlastung der Innenstadt gewonnen. Hans Huber stellt fest, dass die Altstadt «eine ganz andere Bedeutung erhalten hat: Sie ist heute

Treffpunkt und Begegnungszone. Viele Liegenschaften wurden saniert, das hat die Altstadt zusätzlich aufgewertet. Und dank diversen Kurzzeit-Parkplätzen können die Innenstadtgeschäfte auch heute noch mit dem Auto erreicht werden». Trotzdem würde der ehemalige Bauvorsteher und Stadtammann heute das Problem etwas anders lösen: «Mit dem heutigen Wissensstand müsste man eine durchgehende Untertunnelung in Erwägung ziehen. Damals kam diese aus Kostengründen nicht zustande. Zudem hätte man das idyllische Klein-Venedig dafür opfern müssen. Und das wäre politisch nicht durchsetzbar gewesen.» Seiner Meinung nach muss der Transitverkehr vor der Stadt und nicht erst in der Stadt abgeleitet werden. Der Schnellverkehr sei über grössere Verkehrswege mit direktem Zubringer zu den Autobahnauffahrten Aarau Ost und Lenzburg zu führen, hält Hans Huber abschliessend fest.

«Die Stadtentwicklung muss sich richten»

Stadtplanerin Helen Bisang hat die Kerntangente bei ihrem Amtsantritt im April 2014 als betonierte Vorgabe für die weitere Stadtentwicklung angetroffen. Sie stellt dazu fest: «Die Kerntangente stellt eine städtebauliche Zäsur dar.» Beim Bleicherain zum Beispiel führt sie fast bedrückend knapp an den Liegenschaften am Aabach vorbei. Sie werden vom Strassenraum abgetrennt durch monumentale Lärmschutzwände, die sehr nahe stehen. Städtebaulich betrachtet, wirkt die Kerntangente grösstenteils als Infrastrukturbau, das heisst als Strasse. Doch vom Freiämterplatz aus mit dem Eingang zum Erlengut-Tunnel sieht sie im Stadtbild eher wie ein Objekt aus.

Inwiefern behindert die Kerntangente die weitere Stadtentwicklung? Bisang möchte nicht von Behinderung sprechen: «Fakt ist:

Die Kerntangente ist da und die weitere Stadtentwicklung wird sich nach ihr richten müssen.» Durch das Wachstum in der Region und das steigende Verkehrsaufkommen ist sie zur Transitstrecke geworden. Das werde sich zuspitzen, je mehr die Agglomeration Lenzburg und die Region wachsen.

Im Stadtbild stört vor allem die Querung der Bahnhofstrasse. Die Kerntangente trennt das westliche Stadtgebiet und die Kernstadt. Das ist nicht nur für die Autofahrer so, sondern vor allem auch für die Fussgänger. Die Unterführung beim Müli-Märt unterbricht den direkten Weg in die Altstadt. Durch den Höhenunterschied nimmt er die Strecke aus psychologischer Sicht eher als mühsam wahr. Könnte diese harte Unterbrechung der Bahnhofstrasse mit irgendwelchen Massnahmen aufgeweicht werden? Bisang lacht: «Es gibt immer Möglichkeiten, doch bleibt die Frage zu beantworten, ob die Massnahmen auch finanzierbar sind.» Mit Visionen und viel Geld ist vieles möglich. Mit der Netzstrategie Unteres Seetal zeige der Kanton auf, wie er den Verkehr bewältigen will. Und zwar in dem Sinne, dass der Verkehr via Seon und Schafisheim direkt auf die Autobahn geführt wird. Als Übergangslösung wird ein Verkehrsmanagement eingeführt. Die Stadtplanerin will die Kerntangente nicht als Fiasko bezeichnen: «Bei der Zielsetzung wollte man mit den zur Verfügung stehenden Finanzen sehr viel erreichen. So war man bestrebt, dass Läden und Einkauf gut funktionieren und die Altstadt dabei nicht ausstirbt. Man wollte auch einen zügigen Verkehrsfluss zur Autobahn und eine Beruhigung für das Wohnumfeld. Doch wenn auf diesem Zubringer dann auch noch Abzweiger sind, die zu Parkhäusern (Müli-Märt und Seetalplatz) führen, dann wird die Situation sehr schwierig.»

Und es gibt durchaus auch positive Seiten. «Man kann die Kerntangente nicht verdammen, nur weil sie Trennwirkung hat und ästhetisch nicht befriedigt. Tatsächlich darf man bei allem Übel die Vorteile nicht vergessen: «Die Umfahrung hat eine autofreie Innenstadt erst möglich gemacht», betont Bisang. «Dadurch, dass sie so nah an der Altstadt vorbeiführt, sind Automobilisten schnell im Parkhaus. Nahe gelegene Parkmöglichkeiten und eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist für die Läden in der Altstadt überlebenswichtig.» Weiter positiv vermerkt die Stadtplanerin die Aufwertung, welche das Marktmatten-Quartier durch den Lärmschutz des Erlengut-Tunnels erfahren hat. Dadurch wurde die Wohnqualität massiv verbessert und das Quartier blieb vor einer sozialen Abwärtsspirale bewahrt.

Die Parkhäuser Sandweg/Eisengasse und die öffentlichen Parkplätze im Viehmarktareal sind unternutzt, oberirdisch sind Park-Kapazitäten knapp. Für Helen Bisang ist «nicht klar, weshalb manche Menschen Mühe bekunden, ihr Auto unterirdisch zu parkieren. Ich bin sicher, dass es nicht daran liegt, dass die Parkmöglichkeiten nicht bekannt sind.»

Was die Verkehrsbelastung anbelangt, hat die Stadt verschiedene heikle Stellen. Als Lösungen nennt die Stadtplanerin die Ergänzung des innerstädtischen Verkehrssystems, indem die Ringstrasse Nord bis zur Niederlenzerstrasse vervollständigt und die Sägestrasse zurückgebaut wird. An dieser Stelle ist die Situation heute schon sehr gefährlich, und sie wird sich mit dem zunehmenden Verkehr aus dem Areal «Im Lenz» zuspitzen. Für die Verlängerung der Ringstrasse Nord, die Sanierung des Kreissels Ringstrasse/Hardstrasse und der Sägestrasse sind im Investitionsplan ab 2019

4,9 Mio. Franken eingestellt. Auch auf der Agenda stehen der Ausbau des Knotens Neuhof und die Spange Süd.

Wo steht die Einkaufsmeile Altstadt?

Im Dezember 2004 war dem Lenzburger Gewerbe gar nicht nach Weihnachten zumute. Hinter den hellen Lichterketten der Adventsbeleuchtung in der Innenstadt wetterleuchtete es in allen Farben. «Das Gewerbe wird ermordet.» In den Debatten im Einwohnerrat zu der Kerntangente waren markige Worte zu hören. Die Gewerbetreibenden würden von den unzähligen Baustellen, welche die Projekte rund um die Kerntangente in der Altstadt auslösten, buchstäblich erdrosselt, hiess es.

Ging es den Läden tatsächlich «ans Läbige»? Die Not während der Bauzeit machte erfinderisch, wie das Foto zeigt: Mit Werbetafeln wurden die Automobilisten elegant um die Baustellen-Barrikaden her-

umnavigiert. Doch täuscht nichts darüber hinweg, dass Gewerbetreibende und Läden in der struben Bauphase nichts zu lachen hatten. Jeder versuchte auf seine Weise über die Runden zu kommen. Gab es nach der Durststrecke eine Erholung? Auf jeden Fall machte die Gemeinschaft der Centrums-Geschäfte einen Sondereffort zur Wiederbelebung der Altstadt als Einkaufsmeile. Die finanziellen Kräfte wurden gebündelt und der Fernsehspot «z' Länzburg stoppe und go shoppe» realisiert.

Ob die Schuld tatsächlich der autofreien Innenstadt zugeschrieben werden muss, wenn ein Geschäft in der Zwischenzeit seine Türen geschlossen hat, bezweifelt Optiker Thomas Schneider. «Es haben viele Wechsel stattgefunden», sagt er. Doch will er deswegen nicht den Teufel an die Wand malen. Praktisch überall sei bisher eine Nachfolgelösung gefunden worden. Der Optiker wertet dies als positives Zeichen.



Das Lenzburger Gewerbe fühlte sich von den Baustellen der Kerntangente beengt, die Not machte jedoch erfinderisch. Foto HH.

Tatsächlich ist bei den angefragten Lädern ein gesundes Mass an Zukunftsglauben vorhanden. Beispielsweise bei Roland Frey. Er hat das Uhren- und Bijouterie-Geschäft in der Rathausgasse vor acht Jahren von seinem Vorgänger übernommen und positive Erfahrungen gemacht. «Lenzburg hat ein gutes Einzugsgebiet, welches mit einem entsprechenden Engagement zu Erfolg führt», sagt er. Erst jüngst haben zwei junge Frauen den Weg in die Selbstständigkeit gewagt: «Fräulein Rosarot» mit ihrer Schal- und Taschenboutique und die Leckereien-Boutique «Kleines Feines».

Auch für Erich Renfer, den Präsidenten des Gewerbevereins Lenzburg und Umgebung, präsentiert sich die Fragestellung nach den Auswirkungen der autofreien Innenstadt auf die Geschäfte vielschichtig. «Dem Gewerbe wurde durch die Tangente, wie sie sich jetzt präsentiert, sicher etwas die Luft entzogen – aber nicht ausschliesslich deswegen.» Ein guter Geschäfte-Mix sei nötig, um Kunden anzuziehen. Und diesen ortet er als zunehmend einseitiger und problematischer. Neue Geschäftsmodelle wie Internetverkauf würden den Detaillisten das Leben zunehmend schwerer machen.

Mit der Schaffung von Kurzzeitparkplätzen und dem neuen Parkhaus Sandweg/Eisen-gasse wollte man ein zweites Brugg mit einer menschenleeren Altstadt vermeiden. Ist das gelungen? Teilweise, das Parkhaus wie auch die öffentlichen Plätze im Viehmarkt-Parkhaus vis-à-vis der Seifi sind bisher wenig bekannt. Hier wäre ein Parkleitsystem hilfreich, sagen die Altstadt-Lädeler. Glücklicherweise nicht im befürchteten Ausmass hat sich der Schleichverkehr entwickelt. Man habe sich deswegen im Voraus schon etwas gesorgt, erinnert sich Tangenten-Projektierer René JeanRichard. Zum Glück sei jedoch die Idee, das Brättligäu mit Sper-

ren für den Durchgangsverkehr zu blockieren – die Rede war von Pollern – verworfen worden. Was den Schleichverkehr anbelangt, winkt auch die Regionalpolizei ab. Dieser konzentrierte sich vor allem auf die Rushhour, wenn sich Automobilisten den kürzesten Weg durch die Quartiere suchten. Doch sei das schon vor der Kern-tangente so gewesen. Die berühmt-berühmten Poller als «automatische Polizisten» sind aber auf dem Hypi-Platz doch noch zum Einsatz gekommen.

Markus Roth, bis Ende 2015 Hirschen-Wirt, wertet positiv: «Seitdem die Innenstadt autofrei ist, hat sich die Lebensqualität hier massiv verbessert. Die Altstadt ist zum Begegnungsort geworden. Dieser Umstand hat jedoch nicht zwangsläufig auch zu einem Mehrumsatz im Restaurant geführt.» Sonja Willener-Meier vom Textilfachgeschäft an der Rathausgasse ist ebenfalls zufrieden: «Das Geschäft gibt es seit 80 Jahren. Wir haben eine grosse Stammkundschaft, doch hat die Kundenfrequenz abgenommen. Ob das nur auf die Kerntangente zurückzuführen ist? Wir sind froh, dass Auto-Abgase und -Schmutz weg sind.»

Keine Kritik übt auch Optiker Thomas Schneider, Augentreff in der Kirchgasse: «Die autofreie Innenstadt hat sich auf unsere Geschäftstätigkeit nicht gross ausgewirkt. 2011 habe ich das Geschäft von der Rathausgasse in die Kirchgasse verlegt und erweitert. Die Kurzzeit-Parkplätze am Rand der Altstadt sind wichtig.» Und Christian Ryser, Bürotechnik/Papeterie, ist überzeugt: «Die Bauphase mit der versperrten Zufahrt hatte Einfluss auf die Umsätze der Lädeler. Das hat sich geändert. Ohne Kerntangente wäre heute ein permanenter Verkehrsstau in der Altstadt und Lenzburg wäre zum Einkaufen wenig attraktiv.»