Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 25 (1982)

Artikel: Umfahrungen von Wangen und Wiedlisbach : Verkehrsbauten im Gefolge der Nationalstrasse N1

Autor: Meyer-Usteri, Konrad

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1071781

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: 04.10.2025

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

UMFAHRUNGEN VON WANGEN UND WIEDLISBACH

Verkehrs bauten im Gefolge der Nationalstrasse N1

KONRAD MEYER-USTERI

Der Verkehr in Wangens Geschichte

Strassenverkehr und Flussschiffahrt spielten in der Geschichte von Wangen a.d.A. seit Alters her eine wichtige Rolle. Man darf wohl behaupten, dass Wangen als befestigter Platz an einem *Flussübergang* seine Entstehung überhaupt dem Verkehr verdankt. Die römische Jurafussstrasse zwischen Olten und Solothurn dürfte allerdings nördlich von Wangen verlaufen sein. Von dieser Strasse ist heute noch ein Zeuge vorhanden: im Lapidarium der Jesuitenkirche in Solothurn berichtet ein römischer Meilenstein mit gut lesbarer Inschrift über die Taten des Kaisers Marc Aurel und gibt die Distanz zur damaligen Hauptstadt, d.h. nach Aventicum (Avenches) an. – Von *Schiffahrt und Flösserei* auf der Aare zeugen in Wangen Salzmagazine und Zollhaus aus dem 16. bis 18. Jahrhundert. Die direkte Strasse des damals mächtigen Bern führte nach Basel über Wangen und über den oberen Hauenstein. Bereits 1367 wird in einer Urkunde des Grafen von Neuenburg-Nidau erstmals eine Aarebrücke erwähnt. 1408–1798 ist Wangen befestigter Platz der bernischen Landvögte. Nicht ganz selbstverständlich ist es, dass die kleine Stadt ihre Bedeutung als Amtssitz bis in die heutige Zeit zu bewahren vermochte. Von den historischen Bauten sind erhalten und in Funktion geblieben: das vor wenigen Jahren renovierte Amtshaus für die Bezirksverwaltung, die 100 Meter lange, hölzerne Aarebrücke, die eben restaurierte Kirche, die erwähnten Lagerhäuser an der Aare und Teile der alten Stadtbefestigung nebst einigen weitern sehenswerten Bauten. – Im vergangenen Jahrhundert wurde ein neues Verkehrsmittel entdeckt, welches sowohl der Flussschiffahrt als auch vor allem dem damaligen Strassenverkehr bezüglich Schnelligkeit und Beförderungskapazität bei weitem überlegen war: die *Eisenbahn*. 1876 wurde die Bahnlinie Olten–Solothurn über Wangen und nicht etwa über das Nachbarstädtchen Wiedlisbach gelegt. Dass die Wangener seinerzeit, vor etwas mehr

als 100 Jahren, ähnliche Anstrengungen unternommen haben, um einen Bahnhof zu erhalten, wie sie dies für ihre Umfahrungsstrasse getan haben, ist im Oberaargauer Jahrbuch 1976 nachzulesen.

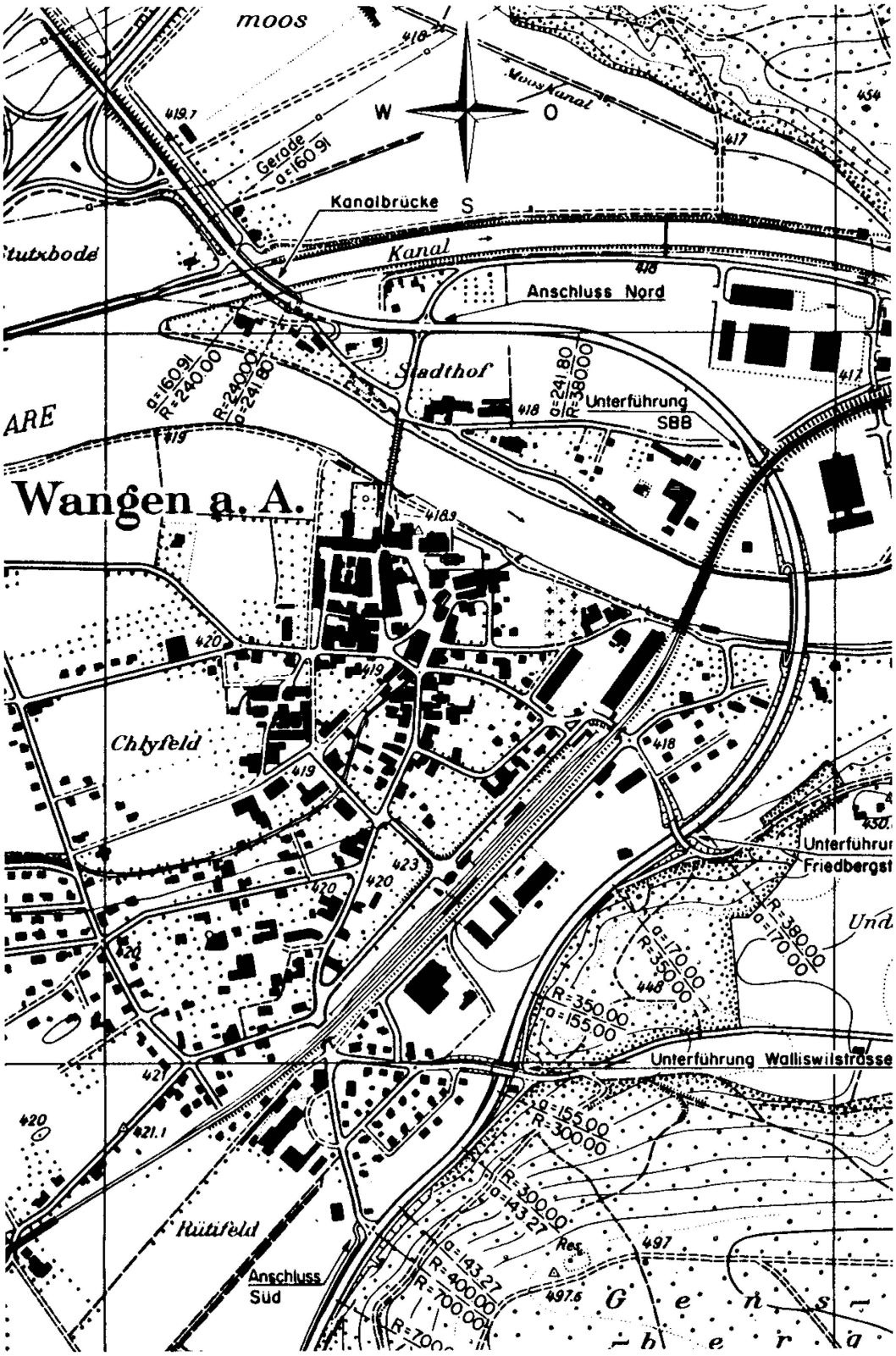
Verschont blieb Wangen glücklicherweise von den Abbruchbaumeistern des vergangenen Jahrhunderts, die in fast allen Schweizer Städten Wunden hinterlassen haben. Die an einer absoluten Erhaltung der staatseigenen *Holzbrücke* sehr interessierten Wangener Gemeindebehörden sind ohne gesetzliche Verpflichtung massgebend an Planung und Realisierung der Umfahrungsstrasse zusammen mit der kantonalen Baudirektion beteiligt. Der damalige Gemeindepräsident, Carl Flatt (1912–1976), hat es verstanden, nicht nur die Strassenplanung in der Ortsplanung zu integrieren, sondern vor allem hat er um 1960 die entscheidenden Vorarbeiten für den Landerwerb getätigt. In diesem Zusammenhang darf ruhig einmal gesagt sein, dass der überwiegende Anteil an Grundfläche für öffentliche Werke, insbesondere für Strassen, freihändig erworben wird. Wohl sind die gesetzlichen Grundlagen für die Expropriation vorhanden, doch wird diese gerade von den Gemeinden höchst selten angewendet. Der vom Bürger entferntere Bund mag sich ihrer wohl etwas mehr bedienen. Wir dürfen mit einer gewissen Befriedigung doch feststellen, dass dank der fruchtbaren Zusammenarbeit mit den Wangener Gemeindebehörden der Landerwerb für die Umfahrungsstrasse überhaupt ohne Expropriationen durch den Staat getätigt werden konnte.

Viel wird über die wirtschaftsstimulierende Wirkung von Verkehrsbauten argumentiert. Üppig wuchern die Lagerhausbauten rund um den benachbarten N1-Anschluss Egerkingen in der solothurnischen Nachbarschaft. Die *Kasernenbauten* neben dem Anschluss Wangen sind nicht gerade ein Ausdruck wirtschaftlicher Aktivität; notwendig sind sie aber trotzdem. Wenn wir uns vergegenwärtigen, welche Anstrengungen der Bund heute unternehmen muss, der Armee die unentbehrlichen Übungsplätze zu schaffen und zu erhalten, dürfen wir den Wangenern dankbar sein, dass sie dem Ausbau zum Waffenplatz trotz aller damit verbundenen Unannehmlichkeiten positiv gegenüberstanden.

Wir sind wahrscheinlich mit einer Mehrheit von Schweizern der Auffassung, dass eine *Aareschiffahrt* in die Juraseen nicht mehr notwendig sein

---

Umfahrung Wangen, ca. 1:10 000. Bewilligung Eidg. Vermessungsdirektion vom 1.11.1982.

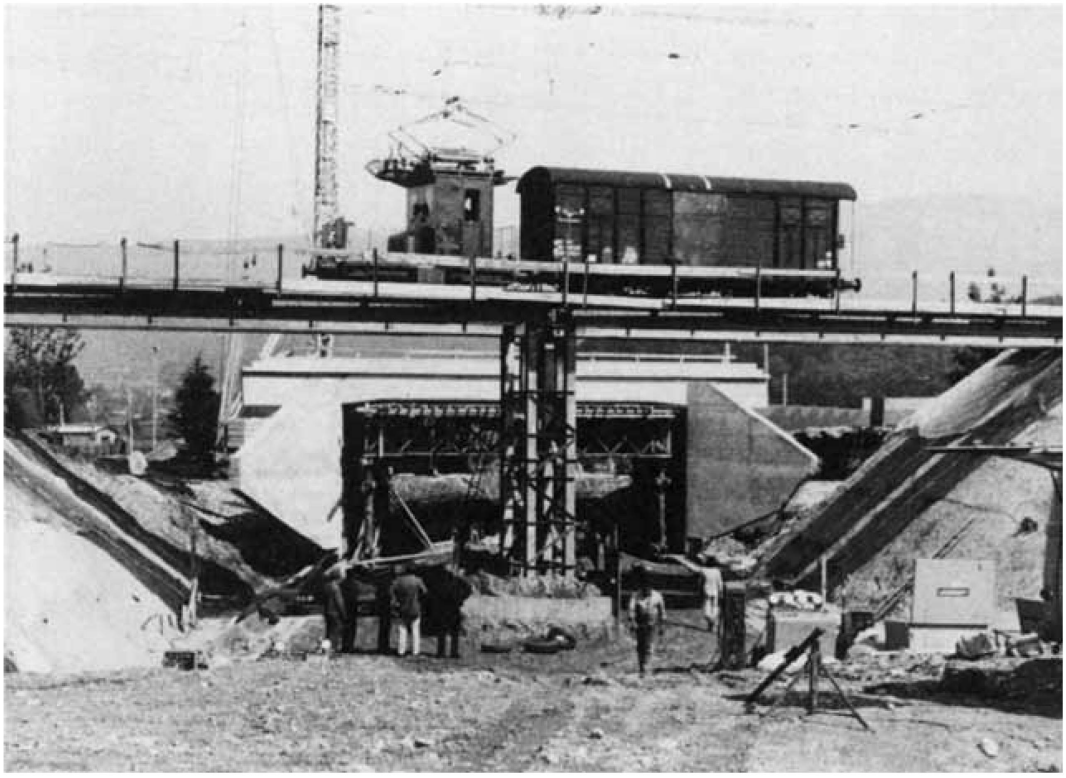

moos
W
O
S
Gerade
a=160.91
Kanalbrücke
Kanal
Anschluss Nord
Stadthof
a=160.91
R=240.00
R=240.00
a=241.80
a=241.80
R=380.00
Unterführung
SBB
ARE
Wangen a. A.
Chlyfeld
Unterführung
Friedbergst
R=380.00
a=170.00
a=170.00
R=350.00
R=350.00
a=155.00
Unterführung Walliswilstrasse
a=155.00
R=300.00
R=300.00
a=143.27
a=143.27
R=400.00
R=700.00
Rütifeld
Anschluss
Süd
Res.

sollte. Dafür müssen wir erwähnen, dass diese Aareschiffahrt in Wangen bereits Spuren hinterlassen hat. Vielleicht ist es dem einen oder andern Leser aufgefallen, dass die neue Kanalbrücke mit ihren 57 m Länge den Eindruck erweckt, sie sei zu lang geraten. Diese Brücke ist nicht etwa falsch projektiert, wie es den nicht Eingeweihten scheinen mag, sondern zeigt die künftige Breite eines schiffbaren Aarekanals an, mit welchem die historische Holzbrücke umfahren werden sollte. Die Fundation auf Pfählen würde eine Hebung dieser Strassenbrücke auf 6,00 m lichte Höhe über dem Wasserspiegel ermöglichen. Man darf allerdings nicht fragen, ob und wie eine analoge Hebung der Bahnbrücke südlich des Bahnhofes Olten über die Aare für die neue SBB-Linie möglich sein soll. Eingeweihte wissen, dass es eben die Bahn fertiggebracht hat, eine kaum hebbare Barriere über die Aare zu legen!

Weshalb überhaupt eine Umfahrungsstrasse?

Die Hauptstrasse Nr. 22 von Herzogenbuchsee nach Wangen dient als Autobahnzubringer aus der ganzen Region. Über 3000 Motorfahrzeuge benützen diese Strasse täglich. Die seinerzeitige Breite von 6,00 m vermag den nun bereits 2,50 m breiten Lastenzügen und Sattelschleppern nicht mehr zu genügen. Wollen wir auch die immer gefährdeten Velofahrer nicht vergessen und vermeiden, dass sie in kritischen Momenten einfach über den Fahrbahnrand hinausgedrückt werden, ist eine Strassenbreite von 7,50 m unbedingt notwendig. In diesem Sinne wird gerade dieses Jahr zwischen Wanzwil und Röthenbach der letzte Abschnitt der erwähnten Hauptstrasse Nr. 22 den heutigen Verkehrsbedürfnissen entsprechend verbreitert und mit Gehwegen versehen. Der Ausbau zwischen *Wanzwil* und Herzogenbuchsee, der Steigung wegen auf 8,00 m Breite, wurde bereits vor einigen Jahren abgeschlossen. Der gefährliche Engpass nördlich von *Röthenbach*, wo sich die Staatsstrasse in einer berüchtigten S-Kurve zwischen den Häusern hindurchzwängte, konnte letztes Jahr mit einer kurzen, lokalen Umfahrung eliminiert werden.

In Wangen haben weitsichtige Köpfe diese Entwicklung bereits anfangs der sechziger Jahre vorausgesehen und eine realistische Planung in die Wege geleitet. Eine Umfahrungsstrasse sollte den Fortbestand der historisch wertvollen Bauten von Wangen gewährleisten: Holzbrücke, Stadttore und andere Gebäude. Die Lebensqualität kann durch Reduktion der Verkehrsimmissionen wesentlich verbessert werden. Die Sicherheit der meistgefährdeten jun-



Die Unterführung für die Umfahrung Wangen steht bereit zum Einschub unter die Geleise der SBB, 1977.

gen und alten Strassenbenützer steigt durch den Wegfall der Transittransporte. Der noch verbliebene Ziel- und Quellverkehr nach und von Wangen zeigt an, dass das historische Städtchen auch im 20. Jahrhundert seinen rund 2000 Einwohnern Heim und auch Existenz bietet und der Region zahlreiche zentralörtliche Dienste vermittelt.

Das Strassenprojekt

1963 durchgeführte erste Studien für die Umfahrung enthielten noch autobahnähnliche, niveaufreie Anschlüsse im Norden und Süden von Wangen an die 2,7 km lange Strecke. Ein solcher Ausbau wäre selbst für eine künftige Verkehrszunahme übertrieben gewesen und wurde daher in Absprache zwischen Gemeindebehörden und Oberingenieur Kreis IV fallen gelassen. In der Steigung von 6% verfügt die Anschlussstrecke Richtung Herzogenbuchsee im Gensbergwald über eine Kriechspur, die Staatsstrasse ist also dort drei-

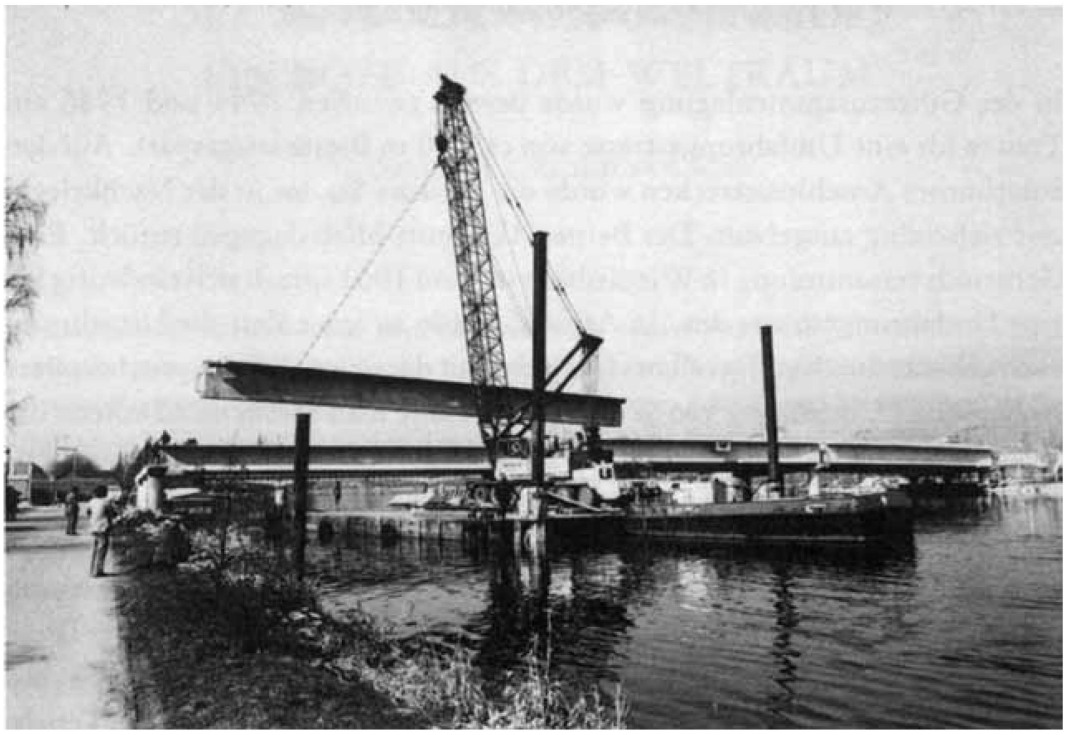
spurig angelegt. Eine dreispurige Anlage über die Aarebrücke und durch die Unterführung unter den SBB-Geleisen wäre möglich. Wir hoffen aber, dass der Verkehr nicht derart zunehmen wird, dass eine solche Erweiterung nötig würde. Die ganze Umfahrung liegt in Kurven von 300 bis 380 m Radius und ist daher für Überholmanöver von Personenwagen nicht geeignet. Bisher haben sich daraus aber kaum je Unzulänglichkeiten ergeben.

Schwierigkeiten hat dagegen der Baugrund im Abschnitt der Überführung für die Walliswilstrasse bereitet. Torf ist dort in teilweise mehr als 2 m mächtigen Schichten zutage getreten. Die Überführung musste daher auf vier kräftigen Bohrpfählen abgestellt werden. Verschiedene Spezialbauverfahren mussten bis gegen die Aare hin Anwendung finden, um auch unter Verkehr eine ebene, wellenfreie Fahrbahnoberfläche zu gewährleisten.

Velofahrer sollen in ihrem eigenen Interesse die Umfahrungsstrasse nicht benützen. Eine Unterführung unter dem Anschluss Süd hindurch erlaubt den aus Richtung Herzogenbuchsee anfahrenden Velofahrern, kreuzungsfrei nach Wangen einzufahren. Eine Unterführung für Fussgänger, unmittelbar südlich der Kanalbrücke gelegen, bietet diesen eine sichere Querung des Autobahnzubringers an. Die Ergänzungsbauten im Interesse der Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer kosteten knapp Fr. 400 000.–. Diese Aufwendungen für Fussgänger und Radfahrer sind immerhin noch ein bescheidener Betrag gegenüber den 7,7 Mio Franken Gesamtkosten für Bau und Landerwerb einschliesslich drei grösseren und zwei kleineren Brücken für die 1978 vollendete Umfahrungsstrasse.

Neue Brücken

Das augenfälligste Bauwerk ist die *neue Aarebrücke* mit einer Gesamtlänge von 103,2 m und drei mittleren Flussöffnungen. Dazu gesellen sich zwei Seitenöffnungen für die Uferstrassen mit je 9,5 m Spannweite. Nach sorgfältiger Überprüfung der Ästhetik durch die kantonale Kommission für Ortsbild- und Landschaftsschutz konnte eine Brücke erbaut werden, welche in ihren hauptsächlichsten Bauteilen modernsten Brückenbau verkörpert. Jedes Brückenjoch stützt sich ab auf drei Pfähle bis zu 16,3 m unterhalb der Aaresohle. Der Durchmesser beträgt 120 cm. Die Querträger sind bereits zwischen den Längsträgern versteckt. Als Längsträger kamen pro Öffnung je sechs vorfabrizierte und vorgespannte Stahlbetonbalken zum Einbau. Die Fahrbahn-



Aarebrücke Wangen, erbaut 1976. Foto Ingenieurbüro Th. Müller, Solothurn.

platte wurde an Ort betoniert. Damit vermied man jegliche Fugen, welche später zu Schäden infolge Eindringens von Salzwasser führen könnten. Die vorfabrizierten Träger wurden am Autokran hängend auf einem Ponton eingeschwommen, was eine nicht gerade alltägliche Bauweise darstellt.

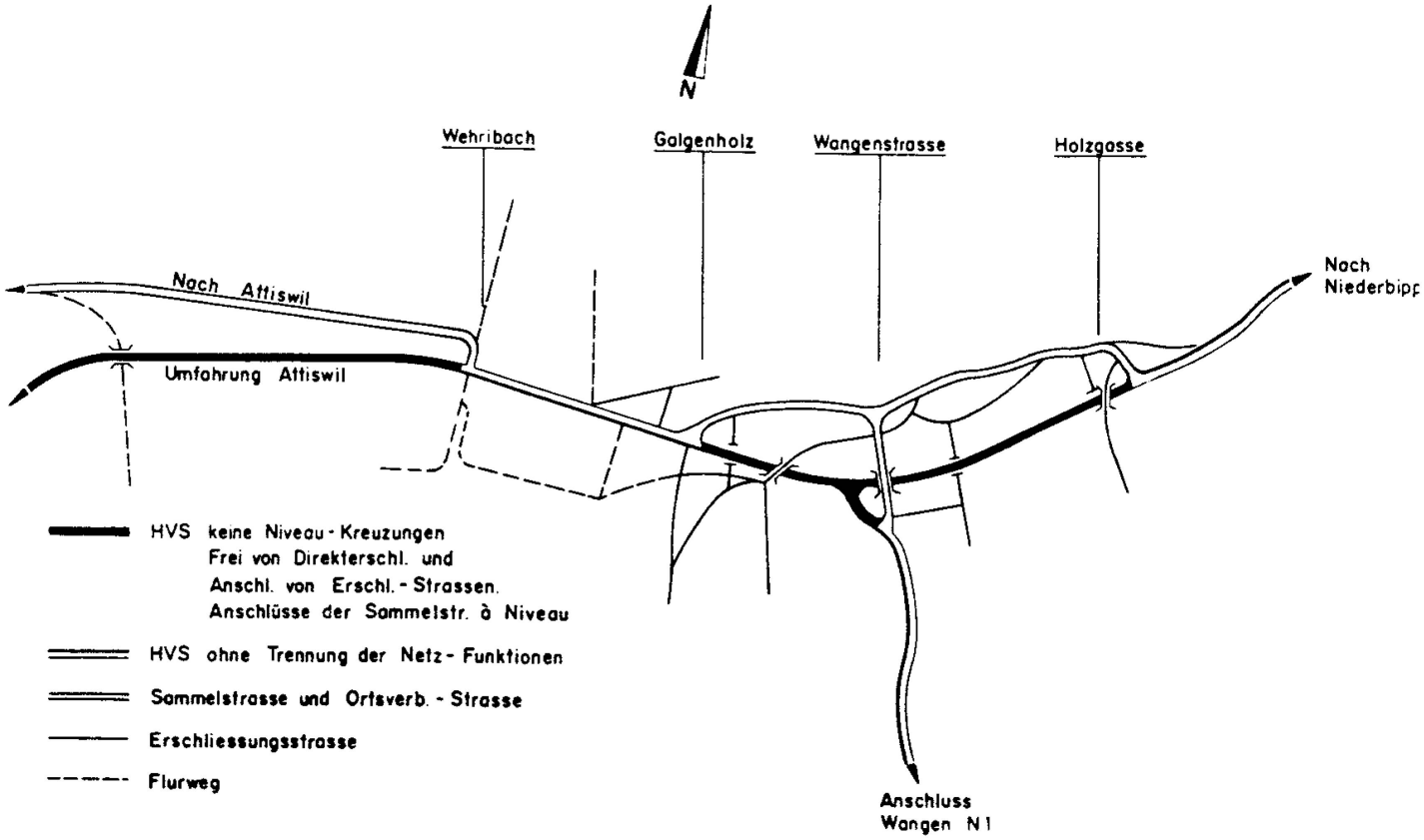
Die lichte Fahrbahnbreite zwischen den beiden kräftigen, gegen Absturz sichernden Brüstungsmauern beträgt 10,50 m. 20 cm beanspruchte die den Fussgänger schützende Leitplanke und 1,80 m Breite dienen als Gehweg. Die gesamten Erstellungskosten der Brücke betrugen 1,21 Mio Franken, entsprechend einem Preis von ca. Fr. 900.– pro m^2 Brückenfläche.

Die Besonderheit der ebenfalls im Grundriss gekrümmten *Kanalbrücke* als Hohlkastenträger-Konstruktion haben wir bereits im ersten Abschnitt erwähnt.– Auch bei der *Unterführung* unter der SBB-Linie Olten–Solothurn hat der Projektverfasser eine technische Knacknuss elegant gelöst: damit die Zeit der Langsamfahrt für die Züge über die Baustelle möglichst kurz gehalten werden konnte, wurde die ganze Unterführung neben dem Bahndamm fertig betoniert und erst anschliessend in die bereits gegrabene Lücke eingeschoben. Diese Bauweise bedeutete nicht nur Verkürzung des Risikos für den Bahnverkehr, sondern verhalf auch zu erheblichen Kosteneinsparungen.

Die Umfahrungsstrasse für Wiedlisbach

In der Güterzusammenlegung wurde bereits zwischen 1944 und 1946 ein Trassee für eine Umfahrungsstrasse von ca. 7,0 m Breite ausgespart. Auf den Solothurner Anschlussstrecken wurde die Jurafuss-Strasse in der Nachkriegszeit zielstrebig ausgebaut. Der Berner Abschnitt blieb dagegen zurück. Eine Gemeindeversammlung in Wiedlisbach im Juni 1961 sprach sich eindeutig für eine Umfahrungsstrasse aus. In *Attiswil* wurde zu jener Zeit die Umfahrung auch gebaut, durch völlig offenes Gelände. Für die wesentlich anspruchsvollere Anlage einer Umfahrung von Wiedlisbach wollte man anscheinend vorerst die Wirkung der N1 und den daraus resultierenden Verkehrsrückgang abwarten. Dieser Verkehrsrückgang entsprach bei weitem nicht den Erwartungen, so dass im Juni 1969 die Umfahrung von Wiedlisbach öffentlich aufgelegt wurde, worauf 29 Einsprachen eingingen. Die damit in Gang gesetzte Diskussion führte zu mehreren Projektüberarbeitungen, ja zu Variantenstudien. Diese Studien erhärteten die seinerzeitige Absicht hinsichtlich Linienführung und zeigten, dass das damals in der Güterzusammenlegung ausgeschiedene Trassee nach wie vor das optimalste ist. Die Funktion als Autobahnzubringer würde eigentlich einen Zusammenschluss der Umfahrung von Attiswil und Wiedlisbach verlangen. Rücksicht-

Aarebrücke Wangen, Trägereinbau mit Autokran ab Ponton. Foto Ingenieurbüro Th. Müller, Solothurn.



Umfahrung Wiedlisbach: Schemaskizze der Netzfunktionen.

nahme hinsichtlich Landerwerb und zumutbaren Umwegen für die Einwohner im Westteil von Wiedlisbach führten zu einer Trennung der beiden Umfahrungen.

Seit 1979 wurden erneut und vehement Stimmen in Wiedlisbach laut, die auf eine rasche Realisierung der Umfahrungsstrasse drängten. Das Projekt 1980 wurde nochmals überarbeitet. Die kreuzungsfreie Anlage wird eine vollständige Trennung des Transit- vom Ortsverkehr erlauben. Das Städtchen Wiedlisbach, ein Baudenkmal von nationaler Bedeutung, wird wesentlich vom Verkehr entlastet werden können. Grosses Gewicht wird dem Immissionsschutz beigemessen. Tiefenlage der Umfahrung und, wo dies nicht möglich ist, bepflanzte und gestaltete Wälle werden Lärmimmissionen von der Umfahrungsstrasse her weitgehend eliminieren. Das vorgesehene Schutzkonzept gelangt in dieser Art erstmals im Kanton zur öffentlichen Planauflage, welche im September 1982 stattfinden soll. Der finanzielle Aufwand für eine immissionsarme Strassenanlage ist hoch. Das Berner Volk wird sich voraussichtlich im Rahmen einer Kreditabstimmung über die Umfahrungsstrasse Wiedlisbach auszusprechen haben.

Literatur

Im Jahrbuch des Oberaargaus sind folgende Arbeiten zum Regionalverkehr in Vergangenheit und Gegenwart erschienen:

Bachmann Gottfried, Die Autobahn im Bipperamt (1962).

Dietrich Max, 60 Jahre Oberaargauische Automobilkurse AG (1971).

Flatt Karl H., Die oberaargauischen Zölle im 18. Jahrhundert (1964).

Flatt Karl H., Korpssammelplatz und Waffenplatz Wangen a.d.A. (über Lagerhäuser an der Aare) (1973).

Flatt Karl H., Altstadt und Durchgangsverkehr im 19. Jahrhundert (1976).

Flatt Karl H., 100 Jahre Gäubahn 1. Teil (1976).

Mathys Johann, 50 Jahre Solothurn-Niederbipp-Bahn (1968).

Meyer-Usteri Konrad, Die Aarebrücke von Wangen (1967).

Stauffer Ernst, Autobahnanschluss Wangen/Wiedlisbach (1974).

Studer Ernst, N1, Genf–Romanshorn: Teilstück Bipperamt (1966).

Zu vergleichen sind ferner:

Flatt Karl H., Handel und Verkehr der Stadt Wangen im 14./15. Jahrhundert. Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde (1957).

Flatt Karl H., Die oberaargauischen Zölle zur Zeit des Ancien Régime (ebendort, 1962).

Flatt Karl H., Die Aarebrücke – Bindeglied zwischen Wangen und dem Bipperamt. Wiedlisbacher Kurier Nr. 2 (1955).

Flatt Karl H., Oberaargauer Verkehrswege in Vergangenheit und Zukunft (ebendort Nr. 4, 1961).