Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 17 (1960)

Heft: 3

Artikel: Verkehrsprobleme in der Region Aarau

Autor: Hunziker, E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-782739

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: 11.08.2025

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

Verkehrsprobleme in der Region Aarau

Von E. Hunziker, Kantonsingenieur, Aarau

Ich möchte Ihnen — besonders für die ausländischen Gäste — kurz ein Bild der Region Aarau vermitteln.

Aarau liegt an der Aare (Bild 1). Die engere Region besteht aus der Stadt, den Gemeinden nördlich der Aare, Biberstein, Küttigen und Erlinsbach, dann südlich der Aare im Suhrental, Unter- und Oberentfelden, Suhr, Buchs und Rohr. Im weiteren Rahmen bestehen Beziehungen über die Kantonsgrenze hinaus gegen Schönenwerd, dann ins Suhrental hinüber bis

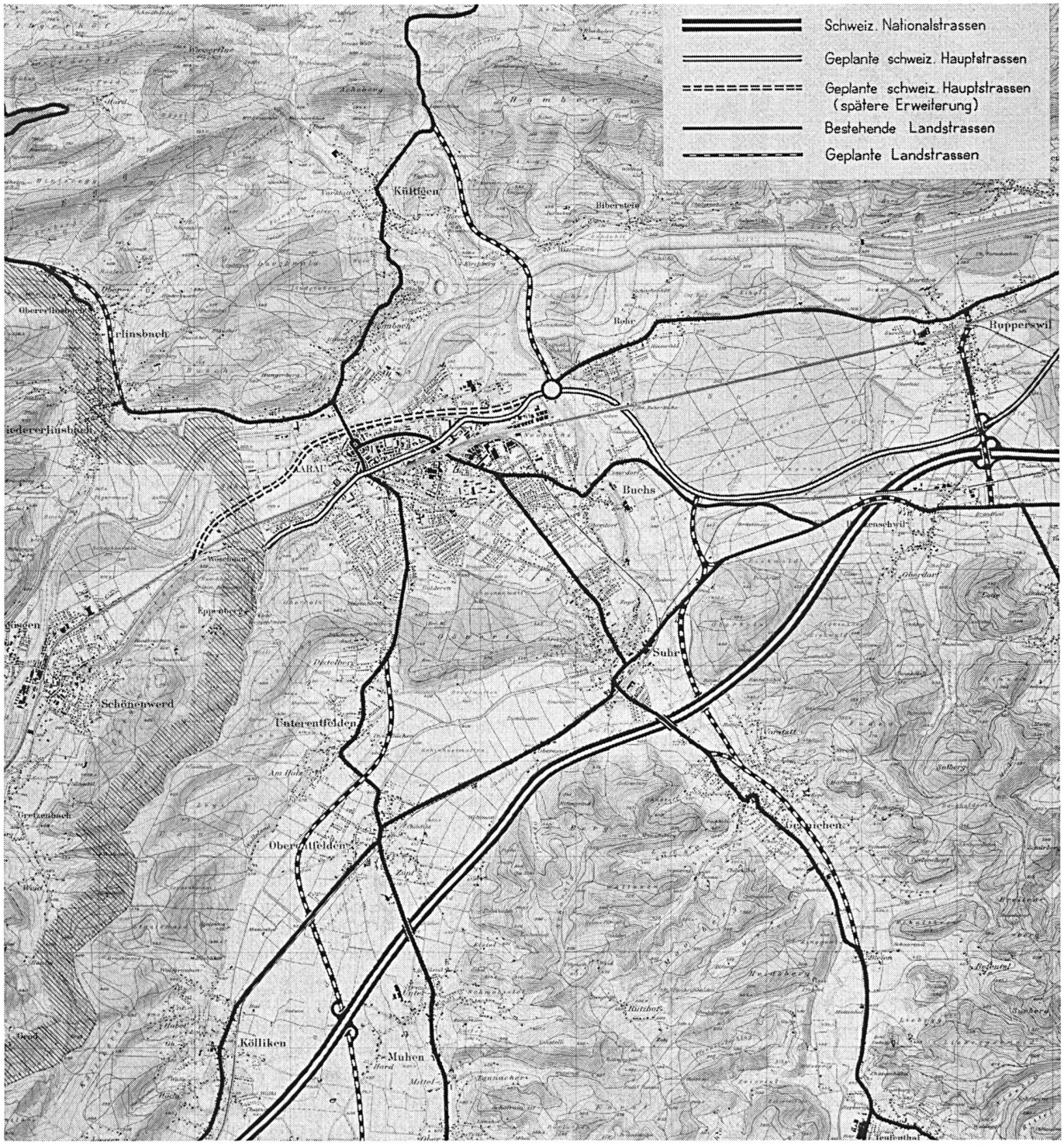

Abb. 1. Das Strassennetz der Region Aarau.

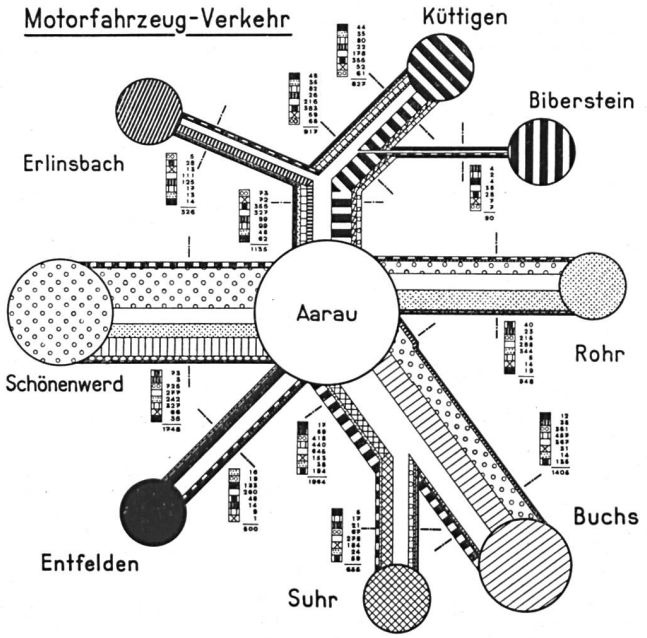

Abb. 2. Ergebnis der Verkehrsanalyse 1950.

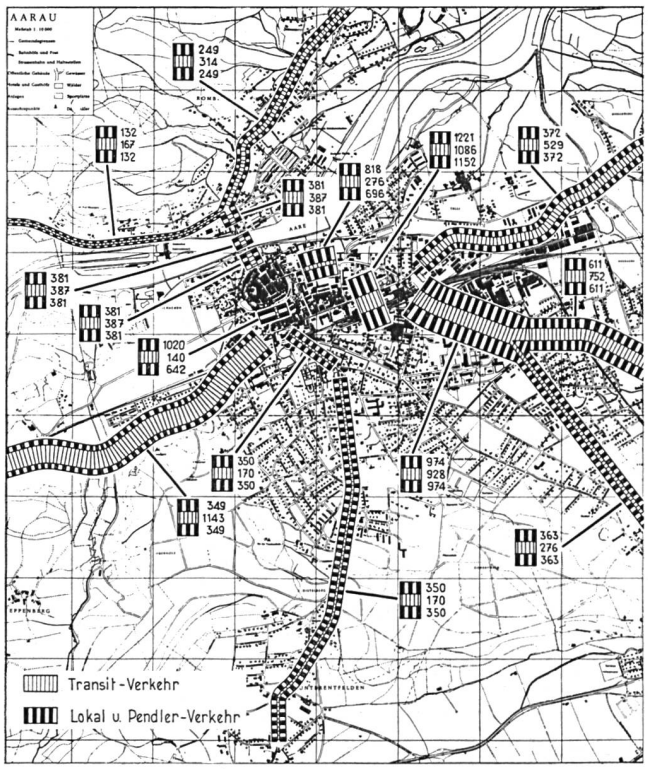

Abb. 3. Verkehr auf den bestehenden Strassen 1950.

Kölliken, Muhen, Schöftland, ferner nach Gränichen und hinüber nach Rupperswil und Hunzenschwil. Die ganze Region ist eingerahmt von den Jurahöhen, den Hügelzügen zwischen Aare- und Suhrental, zwischen diesem und dem Wynental und östlich der Wyna.

An Verkehrslinien erkennen Sie die Hauptstrasse von Zürich über Lenzburg—Suhr, Richtung Bern, die heutige Hauptstrasse Nr. 1. Davon zweigt eine Linie in Hunzenschwil ab nach Aarau und dem Jurafuss entlang Richtung Olten—Biel. Ferner die Aaretalstrasse von Wildegg über Rupperswil nach Aarau und die Querverbindungen über die Staffelegg und die Saalhöfe. Ueber Suhr und den Distelberg führen die Querverbindungen in die südlichen Täler. Alle diese Strassen genügen kaum mehr den heutigen Anforderungen, geschweige den künftigen.

Aarau liegt an der Hauptlinie der Bundesbahnen zwischen Zürich und Olten, weitere Linien führen über Lenzburg Richtung Gotthard, dann über Suhr nach Zofingen und nach Wettingen. Die beiden Talbahnen im Wynen- und Suhrental befinden sich in unbefriedigendem Zustande. Die Wynentalbahn schliesst südlich des Bahnhofes in Aarau an, verläuft zum Teil auf der Strasse, zum Teil auf eigenem Trasse durch die Gemeinden Buchs, Suhr und Gränichen; die Suhrentalbahn führt vom Bahnhofplatz nördlich des Bahnhofes noch ungünstiger durch die Strassen im eng überbauten Stadtgebiet und die Gemeinden im Suhrental bis Schöftland.

Buslinien bestehen nach Buchs, dann nordwärts in die Juragemeinden Biberstein, Küttigen—Staffelegg und nach Erlinsbach.

Ich möchte mich wegen der vorgerückten Zeit auf eine Bemerkung zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, namentlich zu den zwei Talbahnen, beschränken. Beschlossen ist der Zusammenschluss der Wynen- und der Suhrentalbahn auf der Südseite des Bahnhofes Aarau und somit die Entlastung der Bahnhofstrasse. Gegenwärtig steht auch das Projekt der weiteren Eigentrassierung in den Tälern und die Verlängerung der Suhrentalbahn bis Sursee im Vordergrund. Die Politik ist kräftig am Werk, um dieses Projekt zur Ausführung zu bringen, und die Techniker sind davon entlastet, die Frage zu prüfen, ob ein moderner Busbetrieb mit geringerem Aufwand die Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen vermag.

Eine Hauptaufgabe war die Planung des Strassennetzes, wobei gegeben ist das heutige Strassennetz, die Linienführung der projektierten Autobahn mit den Anschlüssen im Suhrental und in der Gegend von Hunzenschwil, und gesucht ist das übrige regionale Strassennetz, das die vorhandenen und kommenden Bedürfnisse möglichst gut befriedigt.

Die Verkehrszählungen 1955 bestätigen die grosse Belastung der durch die Region führenden Hauptstrassen. Nach der Gabelung bei Hunzenschwil führt die eine über Suhr in Richtung Bern und die andere über Aarau und dem Jurafuss entlang in Richtung Biel. Auch wenn man mit der Entlastung rechnet, die durch die Autobahn eintreten wird, so bleibt es doch so, dass die beiden Hauptstrassen in keiner Weise den zukünftigen Bedürfnissen zu genügen vermögen. Wir müssen für das Jahr 1980 mit einer zweieinhalbfachen Verkehrsdichte des Jahres 1955 rechnen.

Die wichtigste Grundlage für die Planung des Strassennetzes bildet eine sorgfältige Untersuchung des Verkehrs. Das Bild 2 zeigt Ihnen das Ergebnis

der Analyse in der Region Aarau im Jahre 1950. Die Verkehrsströme sind in verschiedenen Signaturen dargestellt. Wir wissen also, wo der Verkehr herkommt und wo er hingeht. Bei der Zählung sind die Motorfahrzeuge angehalten und die Führer gefragt worden, woher sie kommen und wohin sie gehen. Das scheint etwas umständlich zu sein, aber es geht verhältnismässig einfach.

Im Bild 3 sind der Transitverkehr und der Lokalverkehr auf dem heutigen Strassennetz getrennt dargestellt. Am meisten belastet sind die Buchser-, die Bahnhof- und die Schönenwerderstrasse.

Eine Entlastungsstrasse Süd müsste, wenn man möglichst viel Verkehr auf sie anziehen wollte, noch durch überbautes Gebiet geführt werden (Bild 4). Eine solche Linienführung stösst darum auf Schwierigkeiten. Aus dem Bild ist auch ersichtlich, dass der bestehende Hauptstrassenzug auf diese Weise vom Durchgangsverkehr nicht ganz entlastet werden kann.

Auch die andere Variante auf der Nordseite der Stadt ist nicht ganz einfach zu verwirklichen (Bild 5). Die Entlastung des ganzen Stadtgebietes ist aber viel besser; es verbleibt weniger Transitverkehr auf dem heutigen Strassennetz. Es ist möglich, im Bereich der Stadt am nördlichen Rand einer Terrasse eine Entlastungsstrasse einzulegen, welche durch noch wenig überbautes Gebiet und dann westwärts zwischen den Reit- und Schiessanlagen und dem freien Schachen hindurch Richtung Schönenwerd führt und an die Landstrasse Richtung Olten anschliesst.

Wenn man erkannt hat, dass diese Variante eine wesentlich bessere Wirkung verspricht, so ist der wichtigste Entscheid für die künftige Gestaltung des Hauptstrassennetzes in der Region Aarau gefallen. Die weiteren Verbindungen ergeben sich mehr oder weniger zwangsläufig, wobei die Erweiterung der Baugebiete bis an die Hügelzüge und an die Wälder bestimmend sind.

Das Bild 1 gibt eine Uebersicht über das zukünftige Hauptstrassennetz. Der Anschluss an die Autobahn bei Hunzenschwil wird mit dem Knotenpunkt «Suhrebrücke» zwischen Aarau und Rohr verbunden. Diese neue Strasse liegt zum grössten Teil ausserhalb der Baugebiete und folgt zwischen Buchs und Rohr im grossen und ganzen der Gemeindegrenze. Weil das untere Aaretal auch in Hunzenschwil an die Autobahn angeschlossen wird, ergibt sich eine neue Verbindung Aarau — Hunzenschwil — Wildegg — Brugg, durch die die Ortsdurchfahrten in Rohr und Rupperswil entlastet werden. Die neue Strasse wird auch den Verkehr von Rupperswil ins geplante Industriegebiet im Wynenfeld aufnehmen, und die seit langem geplante neue Wynentalstrasse kann südwestlich Buchs daran angeschlossen werden. Der Knotenpunkt «Suhrenbrücke» wird einer der wichtigsten in der Region werden. Die über den Jura führende Staffeleggstrasse kann später daran angeschlossen werden. Von ihm aus ist das Zentrum der Stadt Aarau auf kürzestem Weg erreichbar. Die Zufahrt in die Stadt und die Durch-

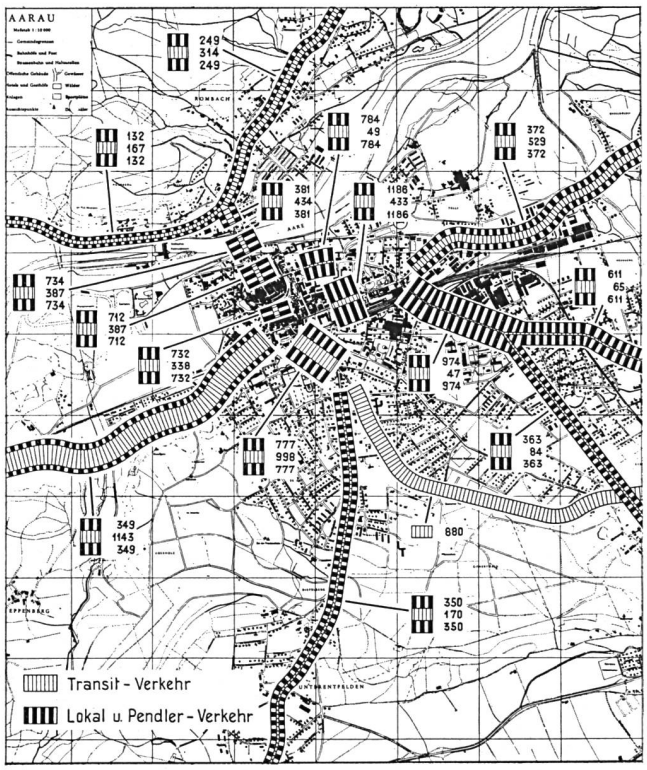

Abb. 4. Die Umlegung des Verkehrs auf eine Entlastungsstrasse Süd bringt keine befriedigende Lösung.

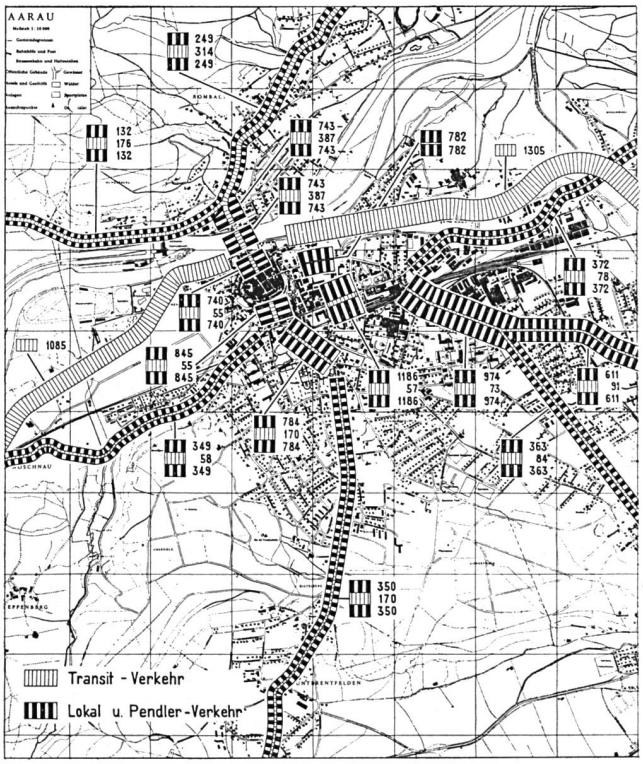

Abb. 5. Die Umlegung des Verkehrs auf die Entlastungsstrasse Nord zeitigt ein bedeutend besseres Ergebnis.

fahrt wird weiter ausgebaut. Die Entlastungsstrasse längs der Aare (Variante Nord) lässt sich ebensogut an diesen Knotenpunkt anschliessen. Bei der bestehenden Aarebrücke wird ein Anschluss an die Entlastungsstrasse entstehen, was zur Folge haben wird, dass auch der Nord-Süd-Verkehr über die Aare, soweit es sich um Durchgangsverkehr handelt, die Altstadt nicht mehr durchfahren muss.

Der Anschluss der Region Aarau an die Autobahn nach Westen liegt im Suhrental. Als Anschlusstrasse kann die bestehende durch die Dörfer führende Strasse auch dann nicht genügen, wenn die Suhrentalbahn später daraus entfernt werden sollte. Die seit langem geplante neue Suhrentalstrasse wird dagegen den Bedürfnissen auf weite Sicht entsprechen.

Das Bild 6 zeigt, wie sich der Verkehr auf das neue Strassennetz verteilen wird. Alle wichtigen Verkehrsströme, die nicht an das Baugebiet gebunden sind, werden aus demselben herausgenommen. Das übrige Strassennetz wird damit wirksam entlastet.

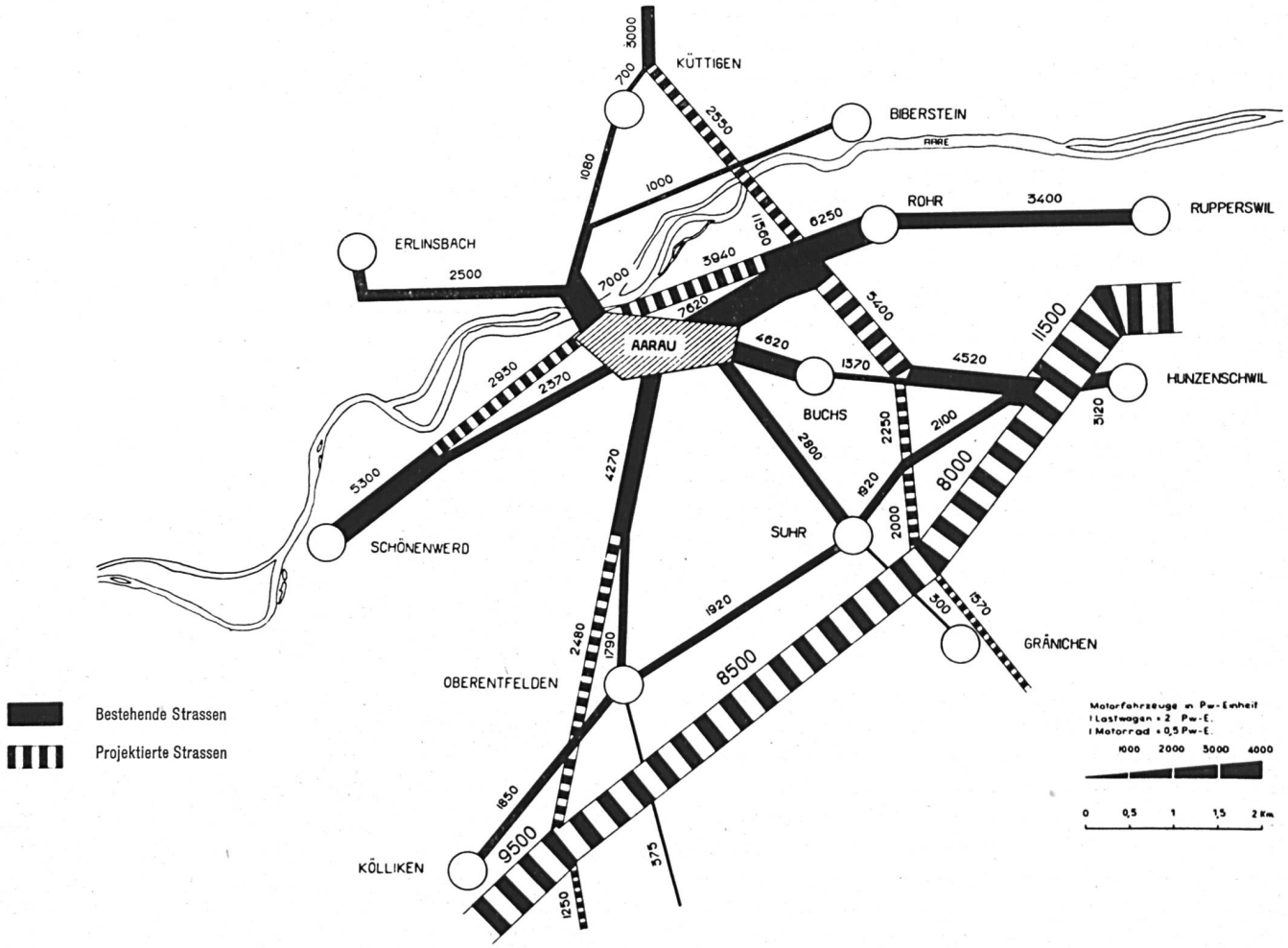

Abb. 6. Verkehrsprognose.