

Aarburg kämpfte um seinen Lebensraum

Autor(en): **Byland, Max**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarburger Neujahrsblatt**

Band (Jahr): - **(1979)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-787905>

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.

Aarburg kämpfte um seinen Lebensraum

Stadt am Verkehrskreuz

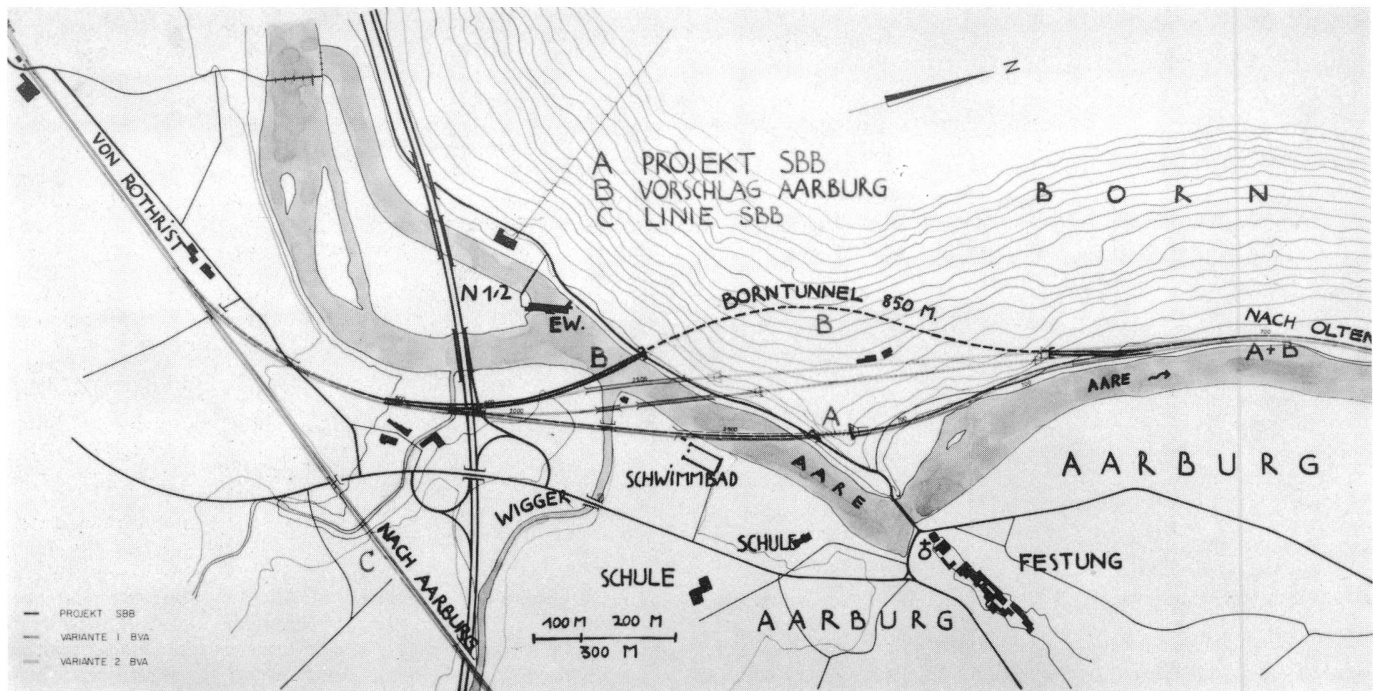
Ziehen wir auf der Schweizerkarte eine Gerade von Schaffhausen nach Genf, eine andere von Basel nach Luzern, so liegt der Schnittpunkt der beiden Geraden im unteren Wiggertal, nicht weit von der Stelle weg, wo sich die Nationalstrassen I und II Richtung Ostschweiz und Richtung Gotthard gabeln. Es ist verständlich, dass das Interesse der Strategen und Verkehrsplaner immer wieder auf diese Region gelenkt wurde. Die Natur selbst tat das Ihrige dazu,

indem die Urwigger im Laufe der jüngeren Erdgeschichte einen Einschnitt durch die vorderste Jurakette Born-Engelberg schuf, nämlich die Klus zwischen Aarburg und Olten. Dieses Quertal bildete die natürliche Fortsetzung des Jurapassüberganges des Unteren Hauensteins. Schon die im frühen Mittelalter im Raume Basel/Sursee herrschenden Grafen von Froburg erachteten es als geboten, den Engpass von Aarburg militärisch zu sichern. So entstand im 12. Jahrhundert die erste Burganlage auf dem Felsriegel, der sich am südlichen Ein-

gang der Klus bis an die Aare heranschiebt. Die Burg wurde in den Jahren 1659 bis 1673 durch die bernischen Landesherren zur imposanten Festung ausgebaut, zu deren Füssen sich zwischen Aare und Felsriegel die beiden Häuserreihen des Städtchens drängen. Als Einzigartig und als von nationaler Bedeutung eingestuft, gilt das Aarburger Ortsbild, das sich rund um die Aarewaage gruppiert und aufbaut, wobei diese letztere selbst wiederum mit ihren kreisenden Wassermassen ein faszinierendes Naturschauspiel darstellt!



Mit ungebrochener Kraft strömt die Aare direkt auf den Beschauer auf der Kirchenterrasse zu. Gemäss generellem Projekt 1966 hätte die Eisenbahnbrücke den Fluss in spitzwinkliger Diagonale, vom Hintergrund links auf dem Bild, bis zum bewaldeten Steilufer rechts im Vordergrund, zerschnitten. Nach der vom Bundesrat genehmigten Tunnelvariante wird die Brücke verkürzt und aus dem unmittelbaren Weichbild von Städtchen und Festung bedeutend stromaufwärts verschoben. Dennoch wird der freie Blick auf die Aare der Vergangenheit angehören!



Die Planskizze aus dem Jahr 1967 zeigt:
 A Variante Projekt 66, B Vorschlag Aarburg Variante Nord. Die ausgeführte Variante entspricht der unteren, nahezu gestreckten Linie mit einem ca. 800 Meter messenden Höflitunnel.

Bedrohtes Ortsbild

Dass Bevölkerung und Behörden von Aarburg eifersüchtig über die Erhaltung und Intaktheit ihres Stadtbildes wachen, und empfindlich reagieren, wenn Gefahr droht, zeigte sich ein erstes Mal, als in den fünfziger Jahren das Projekt eines Kraftwerkes Neubonungen von sich reden machte. Dieses Projekt hätte eine Absenkung der Aarewaage und deren Umwandlung in einen stagnierenden Tümpel gebracht. Dagegen erhob sich die gesamte Bevölkerung wie ein Mann bis zur schliesslichen, hoffentlich endgültigen Schubladisierung jenes zerstörerischen Projektes!

Doch sollte die Ruhe von kurzer Dauer sein: Waren es erst die Kraftwerkplaner, so sollten nunmehr die Planer für die Modernisierung unseres schweizerischen Schienennetzes uns Aarburgern aufs Lebendige rücken! Im Jahre 1966 gelangten die Schweizerischen Bundesbahnen mit einem generellen Projekt für den Bau einer direkten Doppelspurlinie Olten – Rothrist an die Öffentlichkeit.

Warum eine neue Bahnlinie?

Als vor mehr als hundert Jahren unser Eisenbahnnetz geschaffen wurde, stellte sich die Frage, ob Olten oder Aarburg zum Eisenbahnknotenpunkt werden sollte. Die Wahl fiel auf Olten. Der Weitsicht und Grosszügigkeit, mit welchen unsere Vorfahren die wichtigsten Eisenbahnlinien erbauten, gebührt noch heute unser Respekt. Ein volles Jahrhundert lang vermochten unsere Bahnen den Anforderungen zu genügen. Erst seit der sprunghaften Zu-

nahme der Transportmengen im Laufe der beiden letzten Jahrzehnte zeigten sich auch im Schienenverkehr unliebsame Engpässe. Einer derselben ist der Knotenpunkt Olten, dessen Anlagen kaum je eine nennenswerte Erweiterung erfahren hatten. Vor allem war es die niveaugleiche Kreuzung der Linien Zürich – Bern und Basel – Luzern, welche einer Steigerung der Leistungskapazität unüberwindliche Grenzen setzte. Abhilfe konnte nur die kreuzungsfreie Führung der beiden Hauptschienenstränge und deren völlige Entflechtung bringen. Dies soll zunächst durch ein Überführungsbauwerk am östlichen Geleisekopf des Bahnhofes Olten erreicht werden. Zu dieser Entflechtung gehört nun aber auch die getrennte Führung der Linien Olten – Luzern und Olten – Bern bereits ab Bahnhof Olten und nicht erst, wie bisher, ab Bahnhof Aarburg. In Zukunft werden also auf der bestehenden Linie Olten – Aarburg nur noch die Züge nach und von Luzern rollen, während die Linie Olten – Bern bis Rothrist neu zu erstellen ist. Die SBB haben verschiedene Varianten geprüft. Die nächstliegende wäre ein Ausbau der Teilstrecke Olten – Aarburg auf vier Spuren gewesen. Dem stand jedoch die Unmöglichkeit einer Erweiterung des Bahnhofes Aarburg entgegen, vor allem aber viel zu enge Kurvenradien beim Tunnel und in der sogenannten Bernerkurve. Die SBB entschieden sich daher zu einer radikalen Lösung, nämlich zum Bau einer direkten Linie Olten – Rothrist. Ein Blick auf die Karte zeigt, dass sich die Führung dieser neuen Doppelspur dem linken Aareufer entlang durch das Ruttigergebiet aufdrängte. Es wird dadurch eine Verkürzung

der Strecke von rund einem Kilometer erreicht. Bei minimalen Kurvenradien von 1000 m kann mit der Höchstgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern gefahren werden.

Projekt unannehmbar!

Gegen diese Linienführung erhob sich indes Protest zunächst seitens der Stadt Olten. Das sogenannte Ruttigertälchen zwischen Bornhang und Aare zählt nämlich zu den Naherholungsgebieten Oltens. Von Oltnerseite wurde ein Gegenvorschlag unterbreitet, der eine Führung der neuen Linie parallel zur bestehenden Linie bis zur «Höhe» in Aarburg, dann durch einen Tunnel unter dem Spiegelberg hindurch ausholend, in einer Schleife über Oftringer Gebiet in die bestehende Linie Aarburg – Rothrist einmündend, vorsah. Diese Variante hatte jedoch, weil zu aufwendig und mit andern Nachteilen behaftet, keine Chance.

Aber auch in Aarburg war man mit dem Projekt keineswegs einverstanden. Die vorgesehene Brücke bei der Badeanstalt hätte, mit einer Länge von 280 Metern in einer spitzen Diagonale die Aare überquert, dann in einem 95 Meter langen Tunnel den Höflisporn ungefähr gegenüber dem «Bädli» wenig oberhalb der Waage durchstossen, um hierauf gegenüber dem Städtchen dem linken Aareufer Richtung Olten zu folgen. In Anbetracht der zu erwartenden Lärmimmissionen, vor allem aber mit Rücksicht auf die Verschandelung des Fluss- und Stadtbildes durch die monströse Brücke, erachtete man das Projekt als völlig unannehmbar. Aarburg entschloss sich, einmal mehr, zum Kampf anzutreten!

Aarburg wehrt sich

Am 5. Juli 1966 konstituierte sich ein Aktionskomitee, in welchem sämtliche politischen Parteien und interessierten Kreise vertreten waren. Das Komitee, unter dem Vorsitz von Dr. Manfred Frey, schlug eine abgeänderte Variante vor mit einer aareaufwärts verschobenen und ungefähr auf die halbe Länge verkürzten Brücke, sowie einem ca. 800 Meter langem Tunnel

unter dem Höfli hindurch. Wegen der damals auf 10 Mio. Franken geschätzten Mehrkosten waren jedoch die SBB mit diesem Aarburger Vorschlag nicht einverstanden. Im Zuge des Plangenehmigungsverfahrens erfolgten Vernehmlassungen der Regierungen der Kantone Aargau und Solothurn, die aus Gründen des Natur- und Heimatschutzes das vorliegende Projekt der SBB ebenfalls ablehnten. Die Aargauer Regierung vertrat dabei auch die Interessen

der betroffenen Gemeinden Aarburg und Rothrist. Nachhaltige Unterstützung erfolgte durch die Eidgenössische Kommission für Natur- und Heimatschutz (ENHK), die am 9. Juni 1967 einen ersten Augenschein an Ort und Stelle vornahm. Auch die Regionalplanungsgruppe Unteres Wigertal schloss sich der Abwehrfront an!

Unnachgiebiges EVED

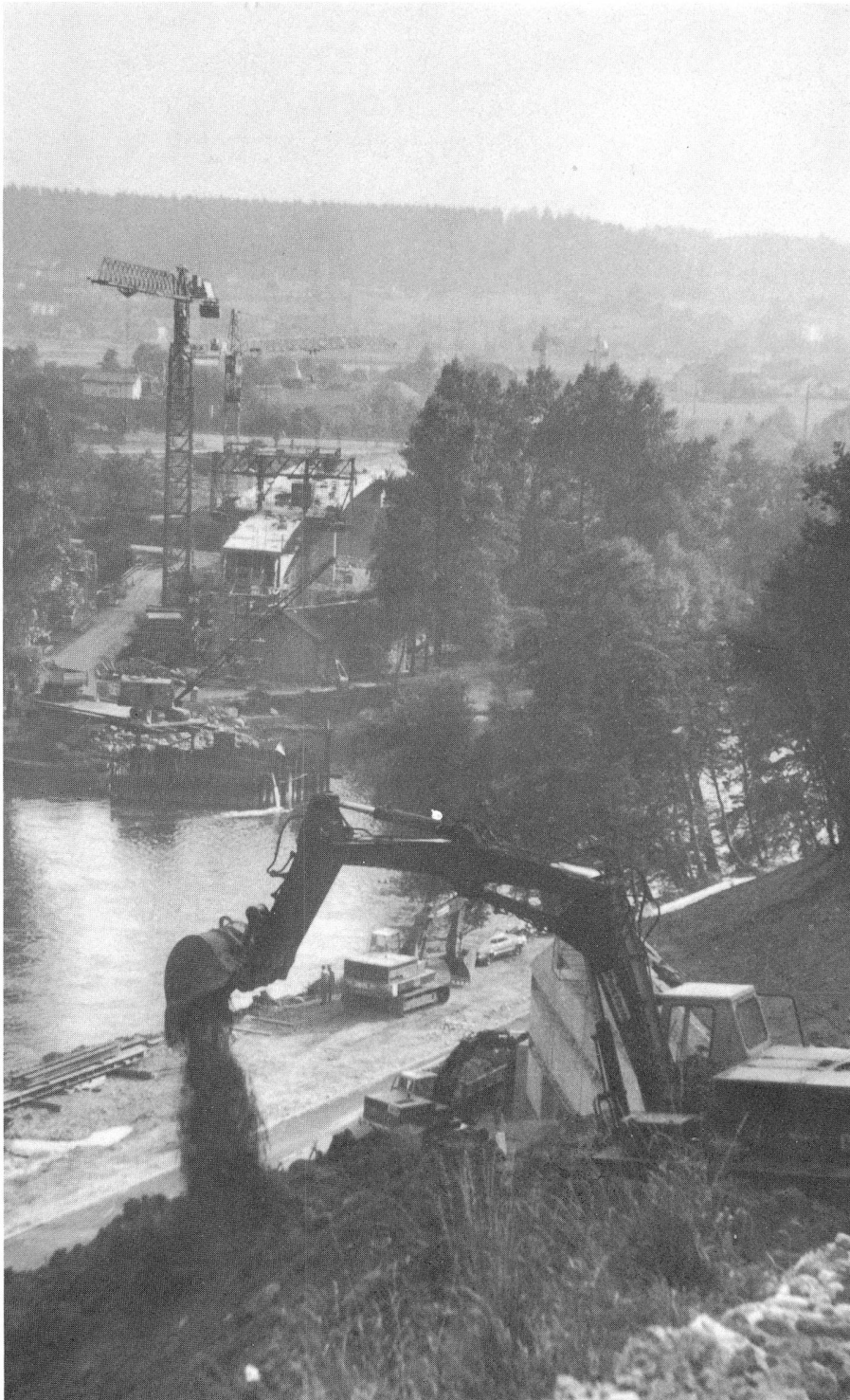
Doch, ungeachtet dieser geschlossenen Kampfansage verfügte das Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) am 18. April 1968 die Plangenehmigung für das Projekt 66 der SBB! Damit trat der Kampf der Aarburger Bevölkerung in seine dramatische Phase ein: Schon am 17. Mai 1968 wandte sich der Gemeinderat von Aarburg, gestützt auf die Art. 2 und 3 des Bundesgesetzes über Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966, direkt an den Gesamtbundesrat. Der Gemeinderat folgte dabei einer einstimmig gefassten Resolution der Gemeindeversammlung! Das Aktionskomitee intensivierte seine publizistische Aktivität in Presse und Massenmedien, und das Echo in der schweizerischen Öffentlichkeit war überaus positiv! Man erkannte, dass Aarburg zum ersten Testfall für die Wirksamkeit des eben erst aus der Taufe gehobenen Natur- und Heimatschutzgesetzes des Bundes wurde! Dieser Erkenntnis konnten sich offenbar auch unsere Landesväter in Bern nicht verschliessen!

Der Bundesrat entscheidet

Am 5. Dezember 1969 kam es zu einem Augenschein durch eine bundesrätliche Delegation, angeführt durch den Vorsteher des EJPD, Bundesrat von Moos. Obwohl sich an diesem neblig kalten Tag Aare, Waage und Festung bei winterlichem Niederwasserstand nicht eben vorteilhaft präsentierten, liess sich der hohe Gast dennoch beeindrucken, nicht zuletzt vielleicht auch angesichts des weissen Bandes, das an der Stelle der projektierten Mammutbrücke die Aare überspannte! — Dreieinhalb Jahre danach entschied sich der Bundesrat zugunsten der von Aarburg vorgeschlagenen Variante Höflitunnel. Die Mehrkosten wurden mit 17 Mio. veranschlagt. Dazu der Bundesrat in seiner Verfügung vom 28. Mai 1973: «Immerhin darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass es sich bei den 17 Mio. Franken um einen einmaligen, abtragbaren Aufwand für eine Dauerlösung handelt, die sich im Interesse... der betreffenden Kantone, Gemeinden und Anwohner und ganz allgemein im öffentlichen Interesse rechtfertigen lässt. Das Interesse an einem wirksamen Schutz eines charakteristischen und schönen Orts- und Landschaftsbildes, an der Erhaltung eines wertvollen Erholungsraumes, an der Verminderung lästiger Immissionen und an einer in jeder Hinsicht optimalen Raumplanung verdient gegenüber dem Interesse an der Einsparung von Bau- und Unterhaltskosten den Vorrang.»

Im Spätherbst 1976 erfolgte ohne viel Aufhebens der erste Spatenstich für die neue Bahnlinie. Am 1. Februar 1978 fand der Durchstich des Höflitunnels statt. Auf den Mai 1981 rechnet man mit der Inbetriebnahme der neuen Linie.

Max Byland



Blick auf die Baustelle am Südportal des Höflitunnels. Im Hintergrund erkennt man den Viadukt über die Wigger, davor das Bootshaus des Nautischen Clubs und einen im Bau begriffenen Brückenpfeiler, im Vordergrund Aushubarbeiten am Tunnelportal.



Rosen
Ziergehölze
Koniferen
Obstbäume
Beerenobst
Blütenstauden

aus dem Fachgeschäft mit der grossen Auswahl

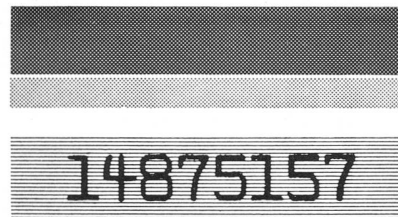


Baumschulen

Aarburg

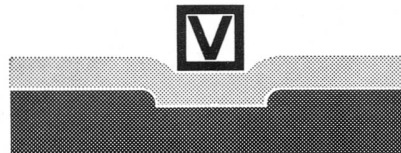
Telefon 062 41 16 51

Post 4665 Oftringen



**Bei der
Schweizerischen
Volksbank
ist nur die
Kontonummer
unpersönlich!**

SCHWEIZERISCHE VOLKSBANK
Das steht fest



**WEBER
TEXTIL
WERKE**

**... ein
modernes,
leistungs-
fähiges
Unternehmen.**

Wir produzieren Textilien: Garne,
Stoffe und modische Bettwäsche
für die verschiedensten Ansprüche.
Und zwar unter einem Dach — von
der Rohfaser bis zum fertig
konfektionierten Endprodukt.

Unsere Bedeutung für die Region
Aarburg/Zofingen verpflichtet uns
zu ständiger Leistungssteigerung,
aber auch zu einer sicheren
Gestaltung der Arbeitsplätze
unserer Mitarbeiter.

Weber & Cie AG
Baumwollspinnerei, Weberei und
Bettwäsche-Konfektion
4663 Aarburg
Telefon 062/41 32 22