

Zeitschrift: Badener Neujaarsblätter
Herausgeber: Literarische Gesellschaft Baden; Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden
Band: 81 (2006)

Artikel: ...und sie hält doch an : Umwege zur Haltestelle Mellingen Heitersberg
Autor: Hauri, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-324868>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.05.2025

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

... und sie hält doch an

Umwege zur Haltestelle Mellingen Heitersberg

Hans Hauri

Die Pioniere

Ein kühner Plan vor rund vierzig Jahren, während der Autobahnbau boomt: Die Bahnlinie Zürich–Aarau–Bern soll um acht Kilometer kürzer werden, ein Tunnel durch den Heitersberg den Umweg über Baden–Brugg abschneiden. Während der Planung dieser Linie wittern helle Köpfe die Möglichkeit, ihrer engeren Heimat, der bahnmässig schlecht erschlossenen Region Mellingen, endlich einen kurzen, schnellen Bahnanschluss ins obere Limmattal und nach Zürich zu verschaffen. 1967 fordern Interpellationen der beiden Grossräte und Gemeindeschreiber Josef Vock, Mägenwil, und Adolf Fuchs, Mellingen, eine Haltestelle Mellingen an der Heitersberglinie. Die SBB winken ab. Nun machen die Reusstaler Gemeinden politischen Druck, der Regierungsrat reicht Beschwerde ein und lässt gleichzeitig den Leiter der Sektion Öffentlicher Verkehr im Baudepartement, Josef Beeler, mit den SBB verhandeln. Beeler erreicht sein Ziel: eine Station wird zugesagt. Die Regionalzüge würden dann durch den Heitersberg statt über Wettingen fahren.

Bereits als im Sommer 1975 die Heitersberglinie eröffnet wird und die Fahrzeit der Strecke Zürich–Aarau um 10 Minuten verkürzt, sind beidseits der Geleise die Bahnsteigkanten von 320 Metern Länge vorbereitet.

Auf eure Plätze ...

Ab 1977 leistet eine Arbeitsgruppe Öffentlicher Verkehr der Regionalen Planungsgruppe (Repla) Rohrdorferberg-Reusstal unter Grossrat Adolf Fuchs, später unter Grossrat Louis Leimgruber Vor- und Aufbauarbeit und legt das «Neue Verkehrskonzept Reusstal-Baden» vor: Der regionale Bahnverkehr soll von der Strecke Mellingen–Wettingen auf die Heitersberglinie umgelegt werden und ab Killwangen Verbindungen Richtung Baden beziehungsweise Zürich bieten. Eine Option sind umsteigefreie Verbindungen Aarau–Zürich im 30-Minuten-Takt, sobald die Infrastruktur genügt. Zugleich soll das Busnetz im Raum Baden-Reusstal-Rohrdorferberg ausgebaut werden, einerseits als Ersatz für die «Nationalbahn»-Linie



Mellingen–Dättwil–Baden, andererseits zur sternförmigen Erschliessung der sehr abgelegenen neuen Sammelhaltestelle Mellingen Heitersberg.

An der Vernehmlassung von 1979 über das neue Verkehrskonzept nehmen insgesamt 96 Gemeinderäte, Organisationen und Private teil. Neuenhof, Niederlenz und Wettingen, die Repla Baden-Wettingen, die vereinigten Zuckerrübenverlader und das Zentrum Wohlen lehnen das Konzept ab, die Übrigen beurteilen es im Grundsatz positiv.

... bereit ...

Einzelne Einwohner Mellingsens befürchten durch das Konzept mehr schweren Strassenverkehr und fordern den baldigen Bau einer Umfahrungsstrasse. Andere behaupten, die Busse würden zwischen den Hauptverkehrszeiten leer herumstehen.¹ Wettinger Einwohnerräte und ökologisch Orientierte wehren sich gegen die Aufhebung der Nationalbahn. Wegen des Umwegs über Brugg würde sich dann samt Umsteigen die Reisezeit Baden–Lenzburg gemäss Taktfahrplan-Entwurf von 20 auf 40 Minuten verdoppeln. (Noch 34 Prozent Verlängerung, ohne Umsteigen, werden in der Grossratssitzung vom März 1981 genannt. Neuster Fahrplanwechsel: 20 Minuten für Baden-Oberstadt–Lenzburg bis zum 12. Dezember 2004, seither umsteigefreie 25 Minuten ab Baden Hauptbahnhof über Brugg.)

In Mellingen bewilligt am 30. Mai 1980 die Gemeindeversammlung trotzdem mit 318 Ja- gegen 16 Nein-Stimmen den Beitrag von 500 000 Franken an den Bau der unbedienten Haltestelle an der Heitersberglinie. Die Stimmbürgerschaft bestätigt die Zustimmung in der Referendumsabstimmung vom 17. August 1980.

Zwischen Mellinger «Gmeind» und Referendumsabstimmung bildet sich im Juni 1980 das überparteiliche «Aktionskomitee Pro Nationalbahn». Erster Präsident ist Silvio Bircher, Aarau, Vizepräsidenten sind ebenso prominente Politiker wie Karl Trottmann, Baden, Willi Loretan, Zofingen, Lothar Hess, Wettingen; Sekretär ist Fritz Fischer, Geschäftsleiter der RVBW. Das Komitee bemängelt namentlich, für die bestehenden Bahn- und Buslinien fehlten zuverlässige Zahlen über die Benützung; ein Weiterbetrieb der Nationalbahnlinie sei nicht ernsthaft geprüft worden; weder Berechnungen über Betriebskosten der neuen Bahn- und Busverbindungen noch Schätzungen von Frequenzen und Ertrag lägen vor; das Bedürfnis für die Haltestelle Mellingen Heitersberg sei nicht nachgewiesen; nur die Mehrkosten des Kantons, nicht diejenigen des Bundes bei PTT und SBB seien erwähnt.² Das vorliegende Verkehrskonzept sei deshalb im Sinn der Kritik vollständig zu überarbeiten, wobei S-Bahn-Bedienung für den Kanton vorauszusetzen sei. Am 11. März 1981 zählt das Komitee 1100 Mitglieder, Ende April 1300, im Juni 1400. Es ist auch am Gespräch vom 20. Februar 1981 in Mellingen vertreten, zu



dem die Grossratskommission die betroffenen Gemeinden und Regionalplanungsgruppen einlädt.

... stopp! – Eine hitzige Grossratssitzung

In der Grossratssitzung vom 24. März 1981 über das «Neue Verkehrskonzept» betont Kommissionpräsident Clavadetscher, Lenzburg: «Das Reusstal leidet seit 103 Jahren an der ungenügenden öffentlichen Verkehrsverbindung.» Trotzdem beantragt die Kommissionsmehrheit mit 12 zu 2 Stimmen Rückweisung der Vorlage zur Überarbeitung. Dazu trägt bei, dass die SBB für den neuen Taktfahrplan ab 1982 anstelle der bisherigen Nationalbahn-Verbindung Baden–Lenzburg keinen guten Ersatz über Brugg verbindlich zusichern können. Zustimmung zum «Neuen Verkehrskonzept» beantragt Louis Leimgruber, Stetten. Er will durch Zusatzanträge vermeiden, dass die Tarife der Strecke Wettingen/Baden–Lenzburg steigen und die Station Dättwil den Güterverkehr verliert. Die SBB hätten zugestimmt, dass «der Stückgutverkehr von der Station Dättwil weiterhin besorgt» werde. Für Rückweisung sprechen sich die CVP, EVP, FDP und SP aus, für Eintreten die SVP.

Rudolf Wassmer, Bahnhofinspektor in Aarau, weist auf verschiedene Mängel, Ungereimtheiten und Fehler in den Unterlagen für den Grossen Rat hin.³ Die Aussage von Hans Huser, Niederrohrdorf: «Weil die Nationalbahn viel zu weit von den Dörfern weg ist, ist sie nicht attraktiv und kann nie rentieren», wird relativiert durch Hans Ulrich Salm: «Die Nationalbahnlinie weist gegenüber andern Regionallinien einen überdurchschnittlichen Kostendeckungsgrad auf.»

Das Publikum auf der Tribüne reagiert auf mehrere Voten emotional mit Beifall oder Ablehnung, bis der Ratsvorsitzende droht, die Tribüne räumen zu lassen.

Der Rückweisungsantrag der Kommission obsiegt mit 79 gegen 58 Stimmen über den Antrag Leimgruber. Der Regierungsrat soll also zum Verkehrskonzept weitere Abklärungen vornehmen, mit den SBB verhandeln und provisorisch bessere Busverbindungen zwischen Tägerig, Wohlenschwil und Baden inklusive Kantonsspital sowie zwischen Künten und Stetten verwirklichen. Bewusst wird das Postulat von Heinz Aerni, Fislisbach, vom 16. Dezember 1980 nicht abgeschrieben, damit die neue Vorlage «die Region Mellingen förderlichst in eine verkehrsmässig bessere Beziehung zum Kantonsspital und zu den übergeordneten Regionalzentren Baden und Zürich» bringe. Auf Fahrplanwechsel 1982 schafft der Regierungsrat die Postautolinien (Bremgarten–)Mellingen–Baden und Wohlenschwil–Mellingen SBB. Wegen der Parallelführung von Bus und Bahn von Mellingen nach Baden verweigert der Bund einen finanziellen Beitrag. Der Kanton Aargau trägt bis 2004 die gesamten Kosten des Busbetriebs.

Alternativen für Mellingen–Zürich?

Schon in der Grossratssitzung vom 24. März 1981 hatte Lothar Hess betont: Dem Aktionskomitee «geht es nicht darum, den Mitbürgern im Reusstal und am Rohrdorferberg bessere Verbindungen nach Baden und Wettingen oder nach Zürich zu verwehren. [...] Wir sind überzeugt, dass eine Lösung gefunden werden kann, bei der die Nationalbahn bestehen kann und bei der die Leute im Reusstal zu besseren Verbindungen kommen werden.» Wenn Fahrgäste nach Zürich in Killwangen umsteigen müssten, sei das unattraktiv. Am 29. April 1981 erklärt das Aktionskomitee Pro Nationalbahn in einer Pressemitteilung: «Die [...] Lösung für die Zukunft heisst Ausbau des Busbetriebes in Kombination mit einer Verbesserung der SBB-Nationalbahnlinie.»

Drei Dättwiler Einwohnerräte aus FDP, SP und SVP und ein Naturwissenschaftler aus Rütihof unterbreiten im Dezember 1991 dem Badener Stadtammann Josef Bürge, Präsident der Repla Baden-Wettingen, den Vorschlag, in Spitzenzeiten die mehrteilige S12, die automatische Kupplungen hat, in Wettingen zu trennen und einen der «Flügelzüge» nach Brugg, den andern nach Mellingen fahren zu lassen. Auf der Rückfahrt nach Zürich würden sie in Wettingen wieder vereinigt. Noch im gleichen Monat von der Repla an ihren Fachmann für öffentlichen Verkehr weitergeleitet, droht die Anregung unterzugehen, wird aber mehrmals aufgegriffen, zuletzt in einem überparteilichen Postulat von FDP-, SP- und SVP-Einwohnerräten im März 1993. Diesem wird nach einem negativen Bericht der SBB im Oktober die Überweisung verweigert.

Weil auf der Heitersberglinie für den Fall zusätzlicher S3-Züge und -Halte Kapazitätsprobleme drohen, regt die Metron-Verkehrsplanung im Mai 1993 unter dem Titel «S3: Gibt es eine Alternative zum Heitersberg?» eine Linienführung über Dättwil an. Diese Strecke ist 5,4 km länger als die Heitersberglinie und weist mehr Haltepunkte auf. Vorgeschlagen wird deshalb, zwischen Mägenwil und Dietikon nur Dättwil und Wettingen zu bedienen. Die Fahrzeitverlängerung gegenüber der Heitersberg-Variante beträgt so nur sechs statt elf Minuten. Von den Bussen vom Rohrdorferberg und von Mellingen würde in Dättwil auf die S3 umgestiegen; die gesamte Fahrzeit Reusstal–Zürich wäre dabei gleich lang, wie wenn in Baden auf den Schnellzug gewechselt wird. Bestehen bliebe die direkte Verbindung Lenzburg–Wettingen und (mit Bus ab Dättwil) nach Baden-Zentrum.

Erneuter Anlauf

Am 1. Juli 1986 reicht Grossrat Paul Friedli, Wohlenschwil, ein Postulat betreffend S-Bahn-Linie Heitersberg–Mellingen–Lenzburg ein. Zunächst ohne Folge, kann es erst am 22. Oktober 2002 als erledigt abgeschrieben werden.

Unter dem Präsidium der damaligen Mellinger Stadträtin Christine Egerszegi, heute Nationalrätin, greift die Repla Rohrdorferberg-Reusstal das Projekt der Haltestelle in den 90er-Jahren zielstrebig wieder auf. Christoph Meiler, Gemeindeammann von Niederrohrdorf, präsidiert die Arbeitsgruppe Verkehr.

Im Herbst 2000 wird die Projektierung für die 3. Teilergänzung zur S-Bahn Zürich von Zürcher Verkehrsverbund, SBB und Kanton Aargau aufgelegt, schon im Dezember 2000 von SBB und Kanton Aargau auch das Vorprojekt für die neue Haltestelle Mellingen Heitersberg. Der Verlängerung der S-Bahn-Linie S3 durch den Heitersberg nach Aarau stimmen die SBB im November 2001 zu. Der Kanton kann dies umso entschiedener fordern, als Lenzburg den Halt des Jurasüdfuss-Schnellzugs wegen Fahrzeitverkürzung für die Anschlusspinnen Biel und Lausanne verliert.

Vom 10. April bis zum 17. Mai 2002 läuft das Mitwirkungsverfahren zur Haltestelle. Die «Aargauer Zeitung»/«Badener Zeitung» zeigt am 13. April eine farbige Computerzeichnung der Haltestelle mit Strassenkreisel und Busperrons, dazu die Umlegung der erforderlichen Gemeindebeiträge von insgesamt 4,8 Millionen Franken auf die 14 Gemeinden zwischen Baden und Wohlenschwil, Birmenstorf und Fischbach-Göslikon. «Busgemeinden», durch eine Buslinie mit der Haltestelle verbunden, müssen durchwegs sechstellige Frankenbeträge beisteuern (Fislisbach über eine Million), «P+R-Gemeinden» fünfstellige.

Orientierungsversammlungen im April 2002 bringen der Bevölkerung das neue Konzept näher. Bereits klar ist: Wegen Kapazitätsengpässen wird die S3 nur im Stundentakt nach Aarau fahren.

Als erste der vierzehn Gemeinden bewilligt am 21. Mai Baden seinen Anteil von 702 000 Franken. Weniger Verkehrsstau und bessere Erreichbarkeit der Innenstadt sollen die Verkleinerung des Kundenkreises um täglich rund 1200 Pendler wettmachen. Dass ausser Rütihof auch Dättwil «eine bessere Anbindung an die Zentren Zürich und Aarau» erhalten soll, wie mehrere Einwohnerratsfraktionen kolportieren, bleibt allerdings bisher blosser Verheissung.

An einem «schönen Sommerabend» Ende Juni treffen sich zur Mellinger Gemeindeversammlung 129 von 2494 Stimmberechtigten, also ein Zwanzigstel. 1981 waren es deren 340 von bloss 1384 gewesen: ein knappes Viertel. In diesen zwanzig Jahren ist die Mellinger Bevölkerung also kräftig gewachsen – wohl auch dank den 1982 eingeführten Postautolinien –, aber auch politisch uninteressierter geworden.

Am 28. Juni sind alle 14 Gemeindebeiträge bewilligt. Erstmals sei eine derartige Einigkeit in der Region spürbar, stellt Mellingens Gemeindeammann Paul Zürcher fest. «Die Presse hat viel Öffentlichkeitsarbeit geleistet.»⁴

Auf der Zielgeraden

Am 22. Oktober 2002 behandelt der Grosse Rat die beiden Konzepte «Regionalverkehr Heitersberg» und «Regio-Express Wettingen–Baden–Aarau–Olten». Zu beiden und zu den Kantonsbeiträgen beantragt die Verkehrskommission «in seltener Einmütigkeit» Zustimmung.

Im Ratsplenum stimmen alle Fraktionen zu: den beiden Konzepten; den Kantonsbeiträgen von insgesamt 13,06 Millionen Franken für die S3-Infrastruktur, für den Bau der Haltestelle Mellingen Heitersberg, die Anpassung der Kantonsstrasse und den Bushof bei der Bahnhaltestelle; den zusätzlichen jährlichen Abgeltungen von 1,78 Millionen Franken für die neuen Betriebskonzepte; der Festsetzung der Haltestelle Mellingen Heitersberg im Richtplan.

Was brachte den Umschwung gegenüber 1981? Im Konzept «Bahn und Bus 2000» winkt eine Verlängerung der S3 durch den Heitersberg nach Aarau. Ohne Umsteigen fährt man so von Aarau, Lenzburg und Mellingen nach Zürich. Auch ist – wie oben dargestellt – die Bevölkerung der ganzen Region frühzeitig mobilisiert, der Grosse Rat durch die Zustimmung von 14 Gemeinden sanft unter Druck gesetzt und dazu ein süsses Päckchen geschnürt worden: Für Baden und Wettingen wird der Regio-Express im Osten bis Wettingen, im Westen bis Olten verlängert. Die Nationalbahn steht noch schlechter da als zwanzig Jahre zuvor: Die Station Dättwil ist seit dem 1. Juli 1991 unbesetzt, der Güterverkehr eingestellt. Die Züge fahren gerade in den morgendlichen Stosszeiten wegen Kapazitätsengpässen zum Teil nicht im Takt; in Wettingen ist der Anschluss auf die S12 nach Zürich bald gut (sechs Minuten), bald schlecht (fünfzehn Minuten), auf die S6 nach Oerlikon mal zehn, mal neunzehn Minuten. Immerhin hat die Linie für ihre letzten Monate ein schmuckes Totenhemd in Form modernster Stadler-Leichttriebwagen gekriegt: ein letztes Aufbäumen vor der Fahrt aufs Abstellgleis ...

Im Endsprint zur Haltestelle an der S3

Bis zum Jahrhundert-Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 sind es noch gut 25 Monate. Tempo ist angesagt: Im September 2003 Plangenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr, im Oktober 2003 Bewilligung der Ausbauten.

Der Bericht der «Mittelland-Zeitung» über den Spatenstich vom Vortag steht am 27. September 2003 unter dem Titel: «Eine Region im S-Bahn-Fieber». «Es geht ein Traum in Erfüllung», jubelt der Titel in der «Badener Zeitung» mit den Worten des Mellinger Stadtammanns Paul Zürcher.

Ähnlich euphorisch war 125 Jahre zuvor die Nationalbahn gefeiert worden – nur hatte diese die Kurve nicht gekriegt und war mit Volldampf in den Konkurs gefahren. Für das SBB-Netz hatte sie immerhin wichtige Teilstücke beigesteuert,

zwangsfinanziert durch Nationalbahn-Gemeinden wie Winterthur, Baden und Mellingen.

Der Kreditantrag an den Grossen Rat hatte aus Zeitgründen nur auf einem Vorprojekt mit Kostenschätzung basiert, ohne detaillierten Kostenvoranschlag.⁵ Verschiedene Umstände, nicht zuletzt die verlangte Eile, verteuern die Bauarbeiten. Nur Weniges kann zum Ausgleich gestrichen werden, zum Beispiel der Lift im Park + Ride-Gebäude. Trotzdem liegt – verglichen mit andern Projekten – die Kreditüberschreitung im Rahmen: Statt der 14 Millionen Franken kostet der Bau 16 Millionen, plus rund 200 000 Franken Bauteuerung. Gewagt war die Zahlenspielerlei von Baudirektor Peter C. Beyeler anlässlich der pünktlichen Inbetriebnahme am 12. Dezember 2004: «14 Monate für 14 Millionen».⁶ Von den Mehrkosten entfallen auf den Kanton Aargau lediglich 682 000 Franken.

Die Kürze der Bauzeit ist rekordverdächtig; nur bei der Kleinhaltestelle Rümikon lag 1995 zwischen Spatenstich und Inbetriebnahme ein einziger Monat.⁷ Verständlich, dass einiges noch verbesserungsbedürftig ist.

Die offizielle Einweihung geht am 3. bis 5. Juni 2005 mit einem Festspiel von Klaus Merz über die Bühne. Die 14 Fallschirmspringer am reichhaltigen Gleis-14-Fest bringen die 14 Fahnen der 14 zahlenden Gemeinden zur Erde, spielen also nicht auf die 14 Millionen Franken an – höchstens auf die 14 Prozent Kostenüberschreitung. Mindestens 315 km weit (nicht zweimal 7 km, sondern 45-mal!) gelangt die Kunde vom Fest nach Deutschland hinein: Bis Grainau fliegt der Ballon von Stefan Lüthi aus Fislisbach.⁸

Bilanz nach fünf Betriebsmonaten

Statt der 1981 versprochenen 18 Zugspare bedienen sogar deren 23 die neue Haltestelle. Trotzdem: Gewohnheiten ändern sich langsam, auch bei der Wahl des Verkehrsmittels für den Arbeitsweg.

Die Zählungen von Postauto Region Nordschweiz zeigen im März 2005 folgende Veränderungen gegenüber März 2004:

	Einsteigende pro Tag	Aussteigende pro Tag
Mellingen Heitersberg (neu)	+ 750	+ 820
Busbahnhof Baden	– 600	– 800

Das Aargauische Baudepartement zählt am Dienstag, 3. Mai 2005, die Bahnpassagiere. Die PTT-Busse sind weniger besetzt als gewohnt. Ist die bevorstehende Auffahrt Anlass für einige freie Tage? Weniger schwer wiegen wohl beim Pendlerverkehr Erwachsener die Schulferien im Kanton Zürich. Trotzdem lassen sich die Fahrgastzahlen sehen:

		Einsteigende		Aussteigende
Total aller Züge am 3. Mai 2005		864		867
Richtung: Aarau/Wohlen–Zürich		624		269
davon grösste Anzahl im Zug	07:01 Uhr	120	17:33 Uhr	60
Richtung: Zürich–Aarau/Wohlen		240		598
davon grösste Anzahl im Zug	07:24 Uhr	70	16:57 Uhr	79

Bis zu den 2350–3300 Ein- und Aussteigenden, die im Juli 2002 auf Grund von Studien erwartet wurden,⁹ fehlen an diesem Tag noch 620–1570 Fahrgäste.

Wo besteht noch Verbesserungsbedarf? Dättwil, der Rohrdorferberg und Fislisbach haben keine ganztägige gute Verbindung via Mellingen nach Lenzburg und Aarau; eine denkbare Optimierung des Busfahrplans regt ein Leserbrief von Viktor Hug im «Reussboten» vom 18. Januar 2005 an.

Das Nationalbahn-Trasse zwischen Mellingen und Wettingen wird nur für Güterzüge genutzt, obschon 2002 mehrere Badener Einwohnerratsfraktionen ein Normalspurtram gefordert hatten. Aber eine Studie der Firma Metron, die der VCS Aargau ausarbeiten liess, zeigt, dass die Nutzungsdichte im bahnnahen Korridor vorläufig zu klein ist, um dem Linientorso Mellingen–Wettingen genug Fahrgäste zu verschaffen. Hätte man einst nur schon das Kantonsspital auf die Dättwiler Galgenzelg gestellt ...

Dreissig Jahre zuvor löste die Heitersberglinie durch Halbierung der Fahrzeit nach Zürich in der Region Lenzburg einen weitaus grösseren Entwicklungsschub aus als die vorangehende Fertigstellung der A1.¹⁰ Ob die in der Region Mellingen jetzt gewonnenen Fahrminuten ebenso «einer ganzen Region Auftrieb verleihen»,¹¹ wie man beim Spatenstich hoffte?

Dank

Viele direkt Beteiligte haben zuvorkommend Auskünfte erteilt. Besonderen Dank schulde ich den Herren Josef Beeler, ehemals Sektionsleiter Öffentlicher Verkehr im Baudepartement; Silvio

Bircher, alt Regierungsrat; Jürg Bitterli, Sektion öffentlicher Verkehr, Aarg. Baudepartement; Viktor Hug, Fislisbach; Peter Spuhler, Postauto Region Nordschweiz.

Anmerkungen

¹ Aargauer Tagblatt, Juni 1980.

² Badener Tagblatt (BT), 11. 7. 1980.

³ Grossratsprotokoll, Seiten 2908–2910.

⁴ Aargauer Zeitung (AZ), 28. 6. 2002.

⁵ Mittelland-Zeitung (MZ), 2. 7. 2005.

⁶ MZ 2. 7. 2005.

⁷ AZ 24. 5. 2005.

⁸ AZ 15. 7. 2005.

⁹ MZ 3. 7. 2003.

¹⁰ Albin Härdi, Stadtmann von Lenzburg, laut AZ 10. 8. 2000, 12.

¹¹ MZ 27. 9. 2003.

Weitere Quellen: Protokolle des Grossen Rates des Kantons Aargau über die Sitzungen vom 24. 3. 1981 und 22. 10. 2002; Täfer-Album (Dättwiler Dokumente I, Chronikgruppe Dättwil 1994); www.infahrt.ch.