

Umfahrung Bremgarten

Autor(en): **Lüscher, Hansruedi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bremgarter Neujahrsblätter**

Band (Jahr): - **(1994)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-965501>

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.

Umfahrung Bremgarten

VON HANSRUEDI LÜSCHER

Vorgeschichte

1930er Jahre

In der wirtschaftlichen Krisenzeit vor dem Zweiten Weltkrieg, tauchten die ersten Gedanken und Ideen auf für eine Verkehrssanierung Bremgarten. Ob dabei der Verkehr oder die Arbeitsbeschaffung im Vordergrund stand, ist mir nicht bekannt.

Der Zweite Weltkrieg drängte das Thema wieder in den Hintergrund. Aber gleich nach dem Krieg tauchte die Idee von einem zweiten Reussübergang wieder auf.

1945

Die Ortsplanung in Bremgarten war schon 1945 eine Zukunftsverpflichtung. Damals wie heute war der Motorfahrzeugverkehr das Hauptthema dieser Planung. Die Zielvorstellung war immer ein zweiter Reussübergang ohne Altstadtdurchfahrt. Schon 1946 zeigte eine Studie, wie der zweite Reussübergang, parallel der Bahnbrücke, den Obertorplatz mit einem Tunnel unterquerend und beim heutigen BDB-Bahnhof die Zürcherstrasse erreichend, aussehen konnte. Diese Lösung tauchte immer wieder auf. Letztmals 1980 als «Kerntangente Tief». Sie scheiterte fast immer an den kaum lösbaren Anschlussproblemen von der Zugerstrasse und der Altstadt.

1950er Jahre

In dieser Zeit wurden die Holzbrücke, die Bahn und Strasse im Bereich Obertorplatz bis Zufikonerstrasse (ganze Länge der

Zürcherstrasse) saniert. Es gab auch einen neuen Bahnhof an neuem Standort (heutige Station). Der alte Bahnhof stand auf dem Obertorplatz. Während dieser Realisierungsphase waren die Umfahrung und der zweite Reussübergang kein Thema.

1962

1962 gab es eine Planstudie vom Ing.-Büro Kronauer mit einer vierspurigen Strasse über die Reuss und über den Obertorplatz. Die Brücke mit Bahngleise hatte eine Planungsbreite von 28 m.

Die Verkehrsfrequenzen über die Holzbrücke wurde schon damals als «unhaltbar» beurteilt.

1964

1964 wurden Variantenstudien vorgelegt als «Nordumfahrung» (nördlich um die Fohlenweide) und als «Südumfahrung» (südlich um Zufikon). Zu dieser Zeit gab es auch ein kantonales Projekt mit einer vierspurigen linken Reusstalstrasse.

1969

Im Auftrag des Kantons studierte das Ing.-Büro Lüthi und Häfliger eine vierspurige Strassenverbindung von der Oberebene zum Obertorplatz. Sie führte ab der vierspurigen linken Reusstalstrasse nördlich am Bahnhof West vorbei und über eine Hochbrücke direkt auf den Obertorplatz.

1970er Jahre

Es begann ein Umdenken in der Verkehrsplanung. Der Zukunftsglaube an den motorisierten Verkehr begann sich zurückzubilden. Die gigantischen, unverhältnismässigen Strassenbauten wurden redimensioniert. Es musste auf Umwelt, Kosten, Natur, Lärm, Tier und Menschen Rücksicht genommen werden.

1975–1978 studierte die Planungskommission intensiv an

einer Tangentiallösung; d. h. der Lösungsansatz bot die vorerwähnte Lüthi-/Häfliger-Variante. Sie musste nun amputiert werden. Aus vier Spuren wurden zwei, und sie begann erst beim «Maulbeerbaum» (oberhalb Rest. Linde/Garten St. Josefsheim) statt in der Oberebene.

Rückblick

Es wurden keine anderen Möglichkeiten ernsthaft geprüft als ein zweiter Reussübergang bei der Bahnbrücke. Kommission und Stadtrat hielten auch drei Jahre lang Funkstille zu diesem Thema. Obwohl die Kommission regelmässig tagte und das Ing.-Büro Dietschwiler & Frey eine diesbezügliche Studie bearbeitete, wurde die Einwohnerschaft im Dunkeln gelassen.

Mai 1978

Stadtrat und Kommission traten an die Öffentlichkeit mit der Verkehrslösung Bremgarten. Das Stichwort hiess: «Kerntangente» mit folgender Beschreibung:

1. 1 Die Strasse folgt der Wohlerstrasse (K127) bis zum Waagplatz, führt dann über den unteren Teil der Luzernerstrasse, in einem Bogen durch das Areal des St. Josefsheims, überquert die Reuss auf der Höhe der BDB-Brücke und übernimmt beim Obertorplatz wieder die Linienführung der Zürcherstrasse (K127).

Gleichzeitig unterbreitete der Kanton eine Nordumfahrungs-Variante:

1. 7 Von Wohlen kommend, statt in die Galgenhaukurve führt die Strasse geradeaus in einen Geländeeinschnitt, fällt ab in die Unterführung unter der Fischbacherstrasse durch, auf einem Damm hinter dem heutigen Kugelfang vorbei, folgt dem Waldrand, durchquert den «Eichwald», führt auf einer Brücke über die Reuss, in einem grossen Bogen durch die

Kulturlandebene südlich Eggenwil und hinauf zum Anschluss Badenerstrasse (ca. 200 m unterhalb Rest. Frohburg).

Dazu gehörte auch der Ausbau der Badenerstrasse und die Anschlussbauwerke (Mutschellenstrasse und Itenhardstrasse) im Bibenlos.

Eine Mehrheit der damals zuständigen Gremien (Stadtrat und Kommissionen) glaubten daran, dass die Kerntangente sowie auch die Nordumfahrung mittelfristig gebaut würden. Sie konnten sich auch keine gravierenden Verkehrs-Einschränkungen in der Altstadt vorstellen.

Zum Verständnis der nachfolgenden Gedankengänge sind die damals wie heute gültigen Gesetze und Dekrete einzubeziehen. Sie sagen, dass die Innerortsstrecken regelmässig vom Kanton, im Einvernehmen mit der Gemeinde, festgelegt werden. Die Ausserortsstrecken der Kantonsstrassen gehen für Bau und Unterhalt vollständig zu Lasten des Kantons. An den Innerortsstrecken werden die Gemeinden mit einem dekretsgemässen Anteil belastet. Für Bremgarten sind es zur Zeit 51%.

Mit der Lösung «Kerntangente» sah der damalige Stadtrat den Vorteil: Bremgarten erhält für den Kostenanteil von 51% den zweiten Reussübergang, direkt beim Altstadteingang «Obertor/Spittel» und die «Nordumfahrung» wird vollständig durch den Kanton berappt für den Durchgangsverkehr Wohlen—Mutschellen.

Hinter vorgehaltener Hand konnte aber schon bei der Veröffentlichung der «Nordumfahrung» aus kompetentem Mund vernommen werden, dass diese wohl nie gebaut werde.

Der Kanton unterstützte die «Kerntangente», weil er nur mit 49% der Kosten belastet worden wäre. Damit hätte er für Bremgarten wieder etwas getan zum Thema «Verkehrsentlastung». Er verschwieg aber konsequent, dass die weiträumige «Nordumfahrung» bereits eine Planungsleiche war.

Juni 1978

Am 8. Juni hatte der Stadtrat zu einer Orientierungsversammlung eingeladen. Eine grosse Zahl von Interessierten und direkt Betroffenen versammelte sich im Casino. Die Opposition war erdrückend. Es hagelte Kritik gegen die Kerntangente, aber auch viele neue Ideen waren zu hören, und skizzierte Gegenvorschläge wurden präsentiert.

Die Vorlage der Gemeindeversammlung vom 15. Juni 1978 enthielt das Traktandum «Kerntangente», das der Stadtrat kurz vor der Versammlung absetzte. Es schien ihm besser, keinen Entscheid zu fällen, als mit der «Kerntangente» Schiffbruch zu erleiden.

Juli—Dezember 1978

Weil das offizielle «Kerntangentenprojekt» in keiner Weise zu überzeugen vermochte, brachte selbst die Planungskommission eine neue Variante ins Spiel. Die «Kerntangente Tief», als Neuauflage der Studie von 1946.

In der Folge zeigten sich die Repräsentanten des Kantons gesprächsbereit mit den inoffiziellen Projektverfassern. Der Kanton brachte die vorhandenen Lösungsvorschläge planerisch auf einen vergleichbaren Stand. Die Gemeinde Bremgarten liess die Kosten ermitteln und alle Projekte bewerten, was offensichtlich sehr subjektiv ausgefallen war.

Die nachfolgenden Projektbeschriebe sollen helfen nachzuvollziehen, wie die Projektverfasser die Verkehrssanierung lösen wollen.

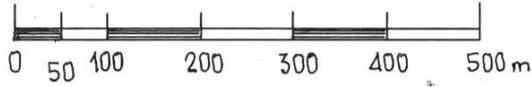
1. 1 «Kerntangente des Stadtrates bereits beschrieben
1. 2 «Kerntangente Tief» der Planungskommission

Die Strasse folgt der Wohlerstrasse bis zum Waagplatz, führt über den unteren Teil der Luzernerstrasse, in einem Bogen durch das Areal St. Josefsheim, überquert die Reuss auf der linksufrigen Höhe der BDB-Brücke, unterquert den Ober-

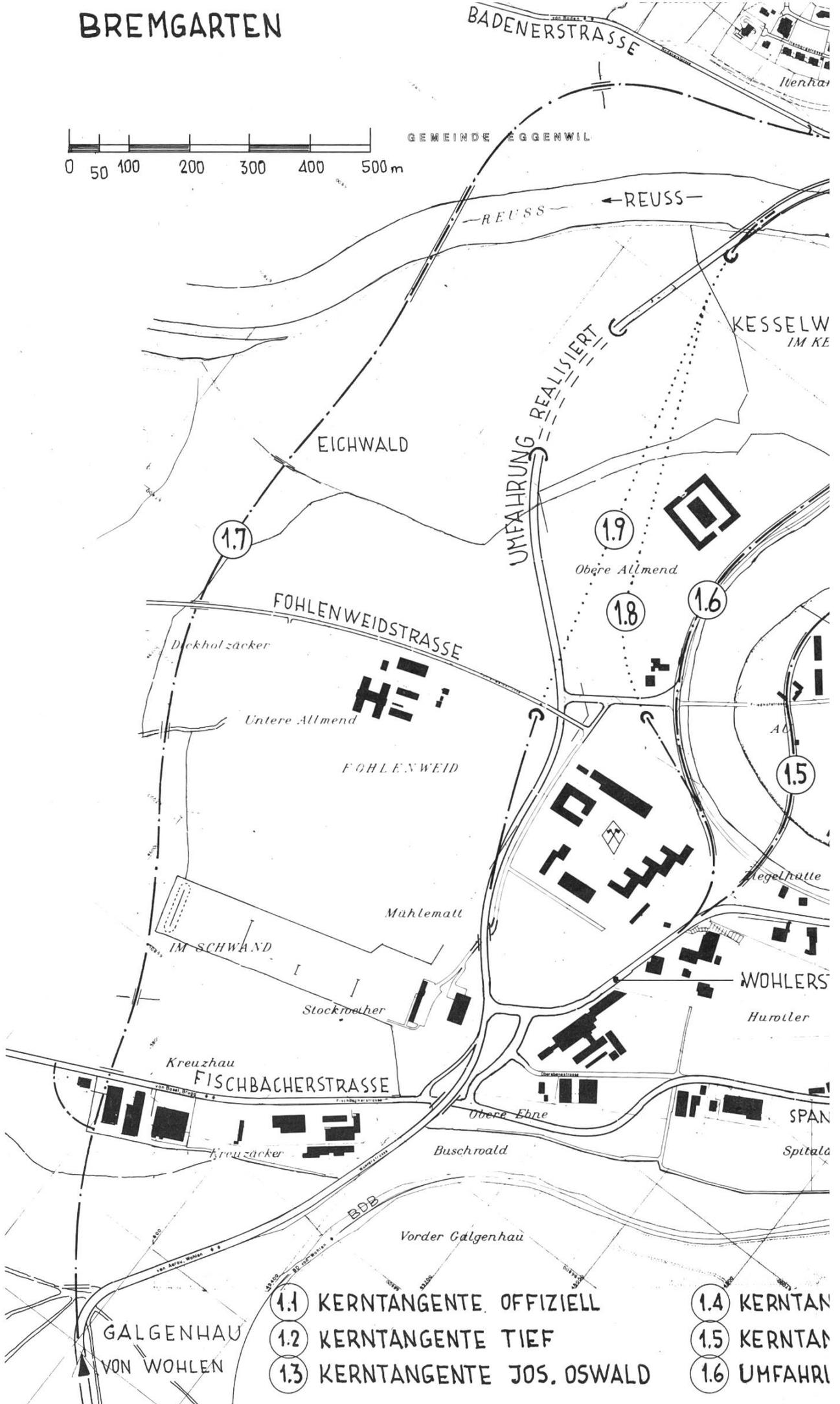
- torplatz in einem Tunnel und erreicht die Zürcherstrasse wieder beim BDB-Bahnhof.
1. 3 «Kerntangente Josef Oswald»
Die Strasse folgt der Wohlerstrasse bis zum Waagplatz, führt zwischen der Kapuziner-Kirche (Kirche St. Josefsheim) und dem Restaurant Reussbrücke hindurch, steigt auf einer Brücke über den hinteren Casinoplatz und über die Reuss zum Obertorplatz und folgt wieder der Zürcherstrasse.
 1. 4 «Kerntangente Faes + Stierli»
Die Strasse zweigt bei der Wällismühle (Schreinerei Borner/Golden Hen) von der Wohlerstrasse ab, überquert die Reuss, am Hexenturm vorbei, folgt dem Augrabem am Friedhof vorbei (entlang der Stadtmauer) zum Hermannsturm, steigt hinter den Häusern Schlossergasse und dem «Schlössli» den Risihang hinauf und erreicht die Zürcherstrasse bei der Metzgerei Staubli.
 1. 5 «Kerntangente Tino Comolli»
Von Wohlen kommend führt die Strasse bei der Kurve oberhalb Kieswerk Comolli gerade aus auf eine Hochbrücke über die Reuss und über dem Holzlager des EMD und erreicht das natürliche Niveau beim Zeltplatz «Bleiche», folgt dem Reussufer bis zum Hermannsturm, steigt hinter den Häusern Schlossergasse und dem Schlössli den Risihang hinauf und erreicht die Zürcherstrasse bei der Metzgerei Staubli.
 1. 6 «Umfahrung Hansruedi Lüscher»
Von Wohlen kommend führt die Strasse bei der Kurve oberhalb Kieswerk Comolli in eine grosse Linkskurve, fällt zum linken Reussufer, folgt diesem auf einer Stelzenbrücke bis zum Waldrand, durchquert den Kesselwald nördlich der Kläranlage, überquert die Reuss, unterquert die Badenerstrasse und erreicht die Mutschellenstrasse am Ende der Bibenloskurve.
 1. 7 «Nordumfahrung des Kantons»
bereits beschrieben

BREMgarten

BADENERSTRASSE



GEMEINDE EGGENWIL



1.1 KERNTANGENTE OFFIZIELL

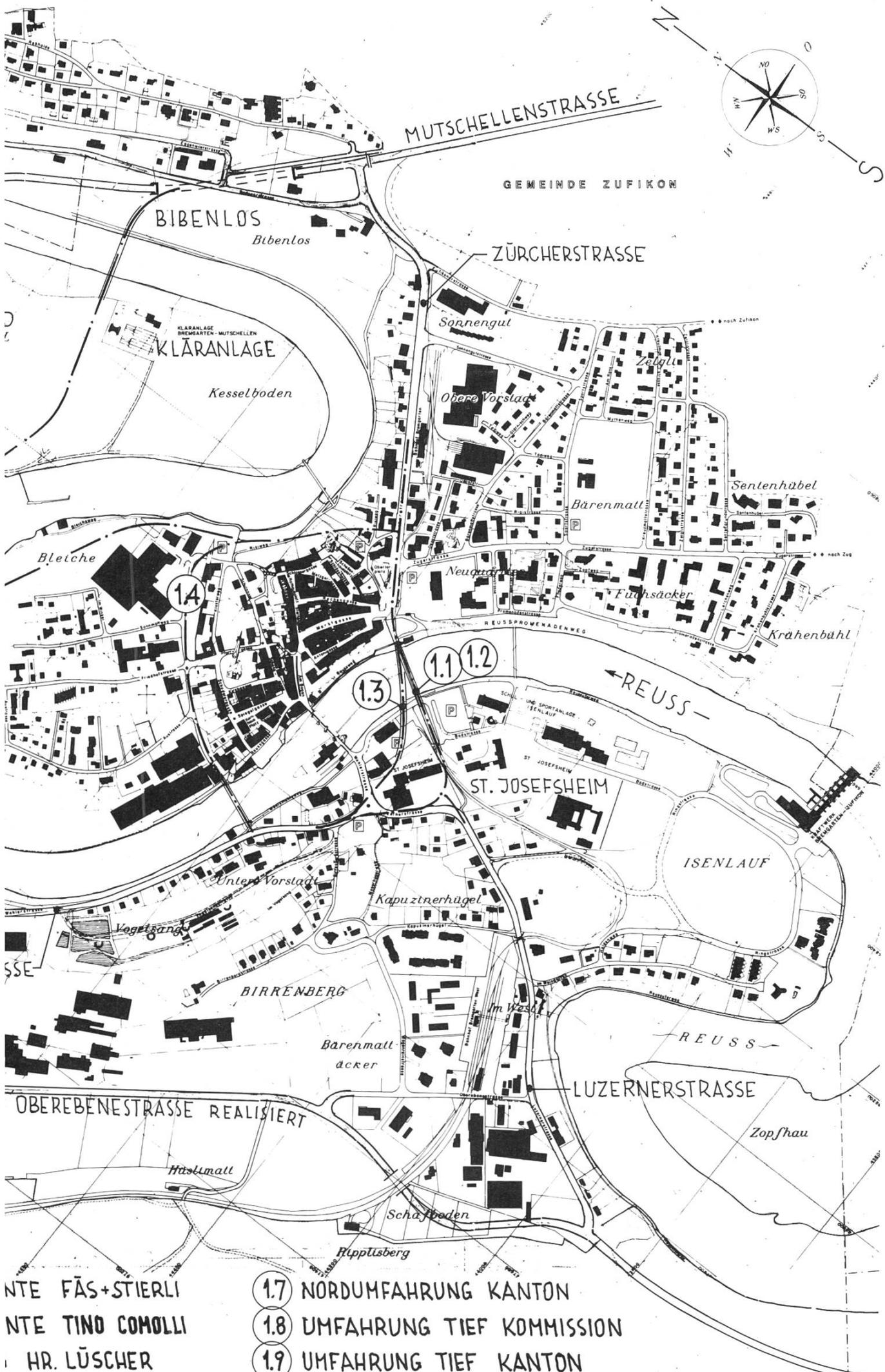
1.2 KERNTANGENTE TIEF

1.3 KERNTANGENTE JOS. OSWALD

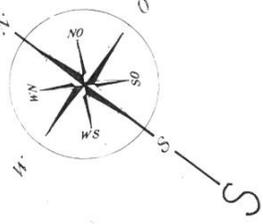
1.4 KERNTAN

1.5 KERNTAN

1.6 UMFABRI



GEMEINDE ZUFIKON



- 1.7 NORDUMFAHRUNG KANTON
- 1.8 UMFABHRUNG TIEF KOMMISSION
- 1.9 UMFABHRUNG TIEF KANTON

AUGUST 1993 *bc*

Die Gründe gegen eine Kerntangente waren vielschichtig und auch offensichtlich. Nachfolgend sind die Argumente gegen die offizielle Kerntangente 1. 1 beschrieben; die aber abgewandelt auch für alle anderen Tangentenlösungen gelten können:

1. Im Volk glaubte kaum jemand daran, dass die kantonale Nordumfahrung je gebaut würde. Damit war klar, dass die Kerntangente das ganze Verkehrsaufkommen übernehmen müsste; d. h. Bremgarten und seine Bewohner hätten die ganze Belastung aus dem Motorfahrzeugstrom, mit allen seinen Konsequenzen, ertragen müssen.
2. Die Zielsetzung der Tangentenbefürworter war nur die Entlastung der Holzbrücke, Bogen und Marktgasse, d. h. eine Strassenlänge von 350 m. Viele Bewohner fanden diese Zielsetzung ungenügend und kurzsichtig. Die Kosten und die baulichen Eingriffe in Altstadtnähe schienen unverhältnismässig.
3. Die Entlastung war nur eine scheinbare, weil im gleichen Masse andere Einwohner und Institutionen tangiert würden. Die Bewohner an der unteren Luzernerstrasse, das Behindertenheim und die Ausbildungsstätten des St. Josefsheimes, das Schulhaus Isenlauf, die nördlichen Erholungsräume von Isenlauf und Promenade und die Reussfront der Antonigasse wären in den «Genuss» der immer grösser werdenden Verkehrsimmissionen gekommen.
4. Der Verkehrsstrom über die Holzbrücke, in beiden Richtungen, wies 1976 10 900 Mfz./Tag auf und eine Stundenspitze von 1200 Motorfahrzeugen. Heute sind es 18 000 Mfz./Tag. Umgerechnet auf einen 20-Stunden-Tag bedeutet dies im Mittel alle vier Sekunden ein Motorfahrzeug in der einen oder anderen Richtung. Diese Motorenlawine hätte sich quer durch die ganze Gemeinde Bremgarten wälzen müssen, von der Fischbacherstrasse – Wohlerstrasse – Kerntangente – Obertorplatz – Zürcherstrasse bis zum Bibenlos. Die Mehrheit der Bremgarter konnte sich die Zukunft mit diesem Lärm,

den Abgasen, der Unfallgefahr, den Lichtsignalanlagen und den Fussgängerunterführungen nicht vorstellen.

5. Die Strassenbauten mit der überproportionalen Brücke zum Altstadtbild, den Verkehrsanlagen im Garten des St. Josefsheims und auf dem Obertorplatz hätten einen enormen Eingriff in das Ortsbild gebracht.

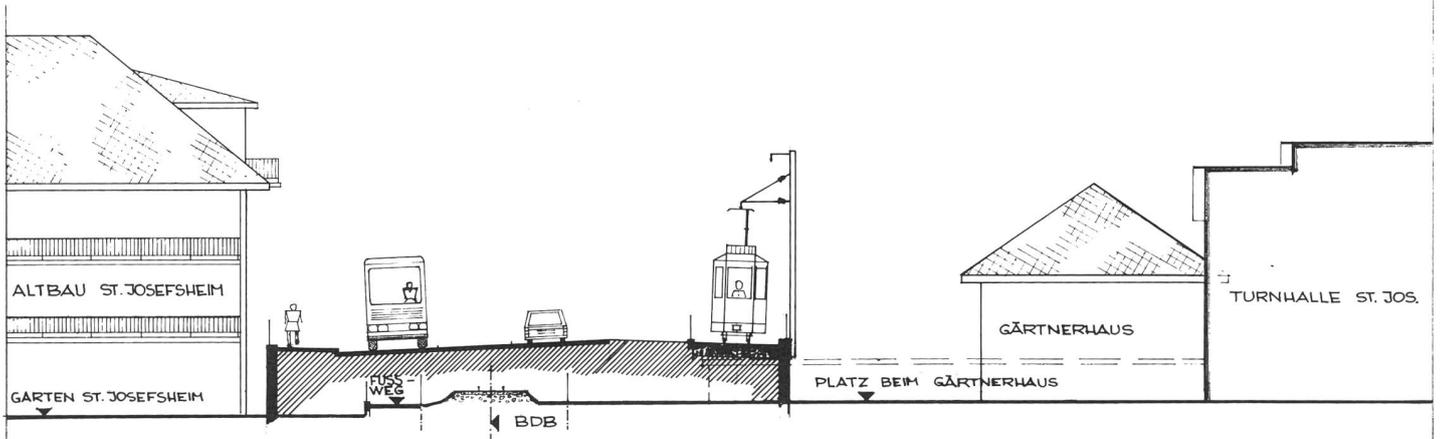
Die Strasse hätte sich zwischen dem «Rest. Linde» und dem «Klösterli» durchgezwängt. Im Areal des St. Josefsheims hätte sie ca. 2 m über dem Garten und ca. 2 m über dem Bahngleise gelegen; d. h. die Fahrbahn hätte auf der Höhe des 1. Obergeschosses der Altbauten vorbeigeführt, in einer Breite von 15–23 m (Trottoir, Strasse und Bahn). Der nördliche Brückenrand reichte bis an die Altbaufassade, und das Geleise rückte zehn Meter näher an das Gärtnerhaus und die Turnhalle (St. Josefsheim). Die Brücke über die Reuss benötigte eine Breite von fünfzehn Metern (inkl. Bahn). Die heutige Drei-Bogen-Eisenbahnbrücke hätte abgebrochen und der Katzenturm um sechs Meter gekappt werden müssen. Der südliche Brückenrand hätte bis an den historischen Bau des Café Bijou gereicht, und das Bijou wäre nicht mehr bewohnbar gewesen.

6. Die Kosten für die Kerntangente beliefen sich auf 24 Mio Franken (Preisstand 1982). Der Stadtrat gab 1979 eine Kostengrösse von 15,6 Mio Franken an (indexiert sind das 18,4 Mio). Diese Summe erkannte man damals schon als zu tief und unrealistisch. Von diesen Kosten hätte Bremgarten 12 Mio Franken (51%) übernehmen müssen.
7. Viele befürchteten auch einen sehr langen Weg für den Erwerb von Land, Liegenschaften und Abgeltungen, weil ein Durchkommen ohne Enteignung kaum denkbar war.

Januar 1979

Am 23. Januar 1979 führten Vertreter des Kantons und der Gemeinde mit jedem einzelnen Projektverfasser Gespräche über

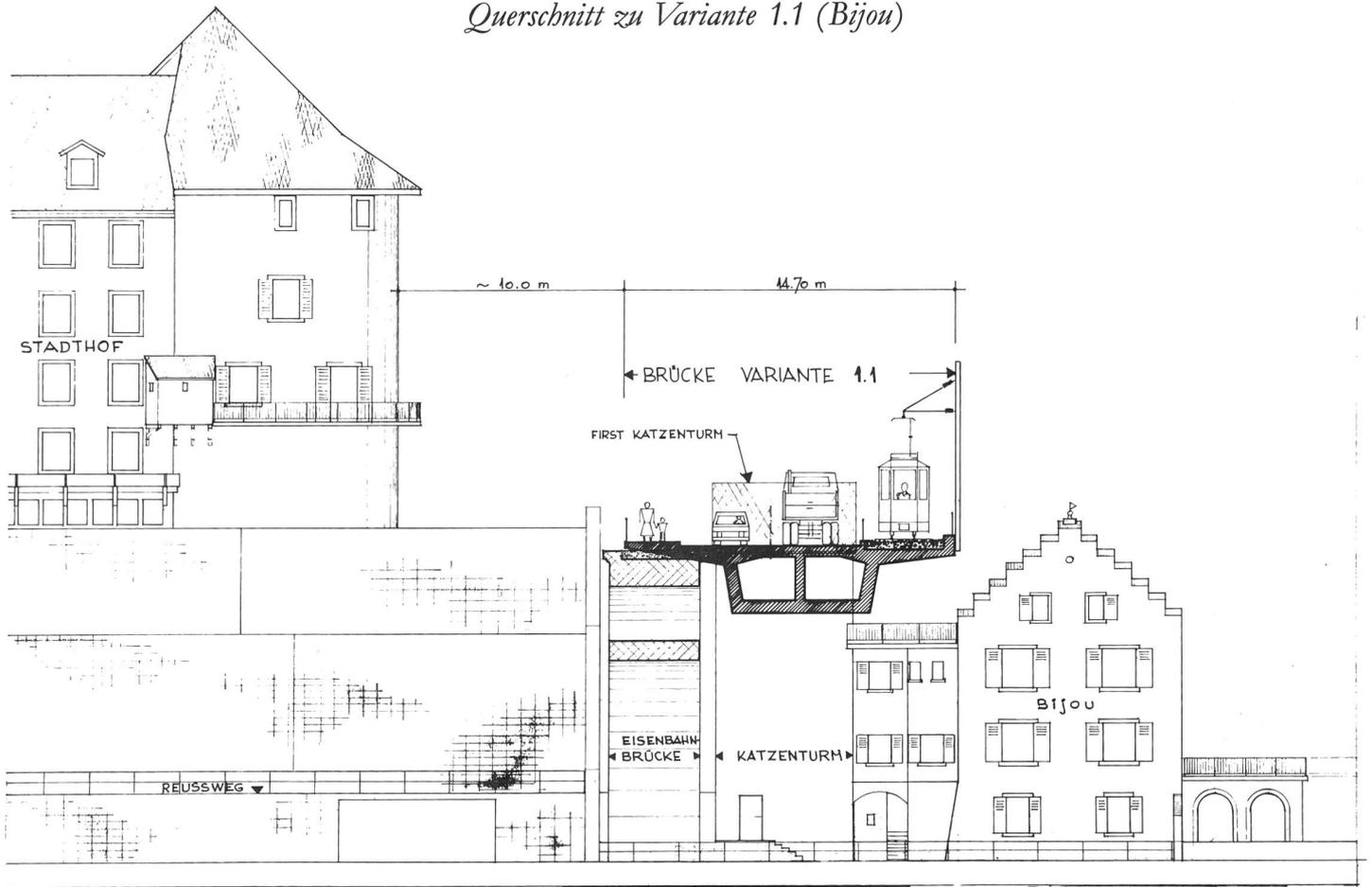
Querschnitt zu Variante 1.1 und 1.2 (Josefsheim)

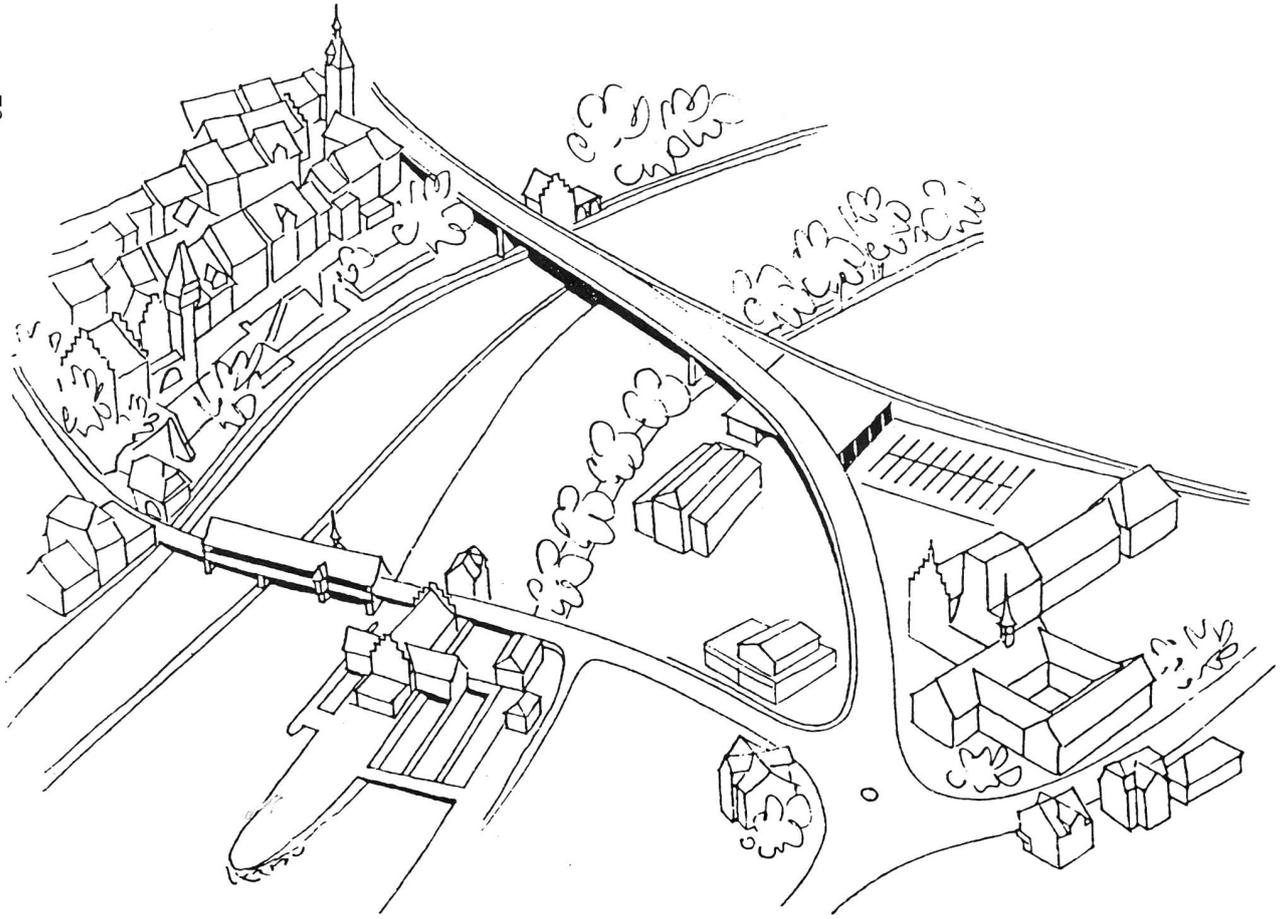


STRASSENQUERSCHNITT DER VARIANTEN 1.1 UND 1.2
ZWISCHEN ALTBAU + TURNHALLE ST. JOSEFSHEIM

AUGUST 1993 42

Querschnitt zu Variante 1.1 (Bijou)





Absichten und technische Abklärungen der jeweiligen Linienführung.

Die Aussage des Kantonsingenieurs: «Wenn die Bremgarter wissen, was sie wollen, so ist das Baudepartement offen für das weitere Vorgehen», war unmissverständlich und gab Anlass zu Hoffnung für die Umfahrung.

November 1979

Vom 26. November bis 8. Dezember 1979 wurden die aktuellen Projekte ausgestellt. Es standen fünf Kerntangenten zwei Umfahrungen gegenüber. Die Verkehrssanierung entwickelte sich zum Gesprächsthema Nr. 1 und mündete konsequent in die einfache Fragestellung: Kerntangente oder Umfahrung?

März 1980

Am 6. März 1980 war eine Orientierungsversammlung im Casino und am 27. März 1980 eine ausserordentliche Gemeindeversammlung. Das Haupttraktandum hiess «Verkehrssanierung mittels einer Kerntangente oder einer Umfahrung»?

Das Resultat der Abstimmung war eindeutig und überzeugte auch die Repräsentanten des Kantons. In geheimer Abstimmung wurde die Kerntangente mit 433 Nein zu 211 Ja abgelehnt und die Umfahrung mit 430 Ja zu 202 Nein angenommen. Damit war klar, was die Bremgarter wollten!

Juni 1980

Der politische Weg wird konkret

Die Tangentengegner und Umfahrungsbefürworter Alex Meyer, Erwin Wagenhofer und Hansruedi Lüscher (sie waren Sprecher und Antragsteller an der Gemeindeversammlung) zusammen mit Stadtammann Adolf Stierli, Vizeammann Paul Engetschwiler und Dr. Walter Benz. Der Planungsausschuss wurde zu einer Aussprache mit Regierungsrat Dr. Ursprung nach Aarau eingeladen. Dazu meine Besprechungsnotizen:

3. 6. 1980, 9.00 Uhr, Grossratsgebäude Aarau

Die Besprechung war unmittelbar vor dem Antritt des Regierungsrates im Parlament (Grosser Rat). Dr. Ursprung musste Interpellationen (zu diesem Thema) von den Grossräten Albert Seiler CVP, Jakob Klemm FDP und Jean Seiler SP beantworten.

Unsere Sitzung dauerte 30 Minuten und zusammengefasst lauteten die Ausführungen von Dr. Ursprung wie folgt:

– Durch die grossrätliche Kommission für Gemeindebauvorschriften, Strassen- und Flussbau wird ein Fünfjahres-Strassenrichtplan 1981–1985 erarbeitet.

Dieser Strassenrichtplan wird nach den Sommerferien im Grossen Rat behandelt und beschlossen.

– Bei dieser Strassenbaukommission muss die politische Arbeit angesetzt werden.

– Dr. Ursprung glaubt nicht, dass diese Umfahrung schon in den Plan 1981–1985 aufgenommen werden kann, weil die Vorarbeiten zu wenig fortgeschritten sind. Dieser Richtplan ist aber keine heilige Kuh. Modifizierungen sind laufend möglich.

– Der politische Entscheid liegt beim Grossen Rat und, wenn er diese Umfahrung beschliesst, wird auch der Regierungsrat dieses Geschäft zuverlässig erledigen.

– Opposition gegen die Umfahrung Lüscher ist durch den Naturschutz bereits angemeldet worden.

– Eine grossräumige Umfahrung, Variante 1. 7 Kanton, ist eine Utopie und wird in weiter Zukunft nicht gebaut.

Mein Eindruck aus den Gesprächen vor, in und nach der Sitzung:

– Der Regierungsrat hätte die Kerntangente begrüsst, aber nach dem klaren Gemeindeversammlungsentscheid lässt er mit sich reden über eine kleine Umfahrung.

– Stadtmann Stierli akzeptierte schweren Herzens den Volksentscheid.

- Vizeammann Engetschwiler kann sich nicht anfreunden mit der beschlossenen Umfahrung.
- Dr. Benz kann sich mit dem Versammlungsbeschluss nicht abfinden. Er will neu ansetzen für eine Kerntangente. Er bezeichnete diese Abstimmung als unverantwortlich.

In diesem Zusammenhang ist zu versuchen, in den nächsten Erneuerungswahlen Umfahrungsbefürworter in die Exekutive (Stadtrat) zu bringen! Weitere Besprechungen folgten im Büro für Verkehrsplanung und mit verschiedenen Politikern. In allen zuständigen Gremien wie Regierungsrat, Grosser Rat, Baudepartement und Verkehrsplanung wurde die kleine Umfahrung ernst genommen. Der Umfahrungsstein war ins Rollen gebracht! Die folgende Zeitungsmeldung zeigt, wie die Umfahrung Bremgarten in Aarau zum Thema wurde.

Muss Bremgarten noch lange warten?

Umfahrung: Zieht Aarau die Bremse an?

Im Grossen Rat wurden die Interpellationen Albert Seiler, Bremgarten, und Jean Seiler, Hägglingen, betr. der Sanierung der Verkehrsprobleme beantwortet. Der Regierungsrat beantragt dem Parlament, das Bauvorhaben «Bremgarten» nicht in das Mehrjahresprogramm 1980/85 aufzunehmen. Die Auswirkungen möglicher Umfahrungen seien vorerst gründlich abzuklären, und die Projektreife herzustellen. Muss Bremgarten noch lange warten? Es scheint so, dass zumindest für den Moment eine gewisse Klarstellung stattgefunden hat, und es wird sich zeigen, wie man nun in dieser Angelegenheit weiterkommt.

Baudirektor Dr. Jörg Ursprung erklärte in seiner Antwort auf die beiden Vorstösse, dass die Realisierbarkeit des Vorhabens mit einem gut bearbeiteten generellen Projekt inkl. Kostenschädigung nachgewiesen sein müsse. Mit dem Entscheid der kürzlichen Gemeindeversammlung Bremgarten sei aber die jahrelange Vorarbeit (Kerntangente) in Frage gestellt.

Für die Umfahrungsvarianten, welche schwerwiegende Eingriffe im Gebiet der Reusslandschaft verursachen, liegen noch keine ausgereiften generellen Projekte mit zuverlässigen Kostenschätzungen vor; sie befinden sich bestenfalls im Stadium einer Planungsstudie.

Das Kriterium der Projektreife ist damit für die Umfahrungsvarianten nicht erfüllt. Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Grossen Rat, das Bauvorhaben «Bremgarten» nicht in das Mehrjahresprogramm 1980/85 aufzunehmen. Die Auswirkungen möglicher Umfahrungen sind vorerst gründlich abzuklären, und die Projektreife herzustellen. Ferner ist nach Ursprung die ganze Problemstellung «Bremgarten» mit den heute kontroversen Auffassungen über die Leistungsmöglichkeiten «Kerntangente» bzw. «Umfahrung» sachlich zu überprüfen.

Wird der Waffenplatz Einwände erheben?

Mit den zuständigen Organen des Waffenplatzes Bremgarten wurden von Seiten des Kantons noch keine Verhandlungen über den Landerwerb für das Projekt Lüscher geführt. Diese müssen im Verlaufe der weiteren Studien abgewickelt werden. Es ist aber vorgesehen, dass der Waffenplatz ernsthaftige Einwände gegen die Variante Lüscher anmelden wird.

Erst in der zweiten Hälfte der 80er Jahre

Die Umfahrungsvarianten bieten beträchtliche Schwierigkeiten zur Realisierung bezüglich technischen Problemen, Landerwerb, Waldrodungen, Kosten sowie dem weiteren Entscheidungsablauf. Eine mögliche Ausführung kann deshalb erst in der zweiten Hälfte der 80er Jahre erfolgen. Auch könne die Kostenteilung Kanton/Gemeinde nicht ohne zuverlässiges Projekt und auf Kostenschätzung beurteilt und festgelegt werden. Es sei deshalb verfrüht, über diesen Punkt bezüglich des Umfahrungsprojektes Aussagen zu machen.

«Die ganze Angelegenheit keine nur lokale Frage»

In der Diskussion wies Grossrat Albert Seiler darauf hin, dass die ganze Angelegenheit keine nur lokale Frage mehr sei. Durch das starke und ständig steigende Verkehrsaufkommen komme der Querverbindung Bünzthal—Reusstal—Mutschellen und Richtung Zürich zunehmende Bedeutung und Aktualität zu. Ein weiterer stadtnaher und entsprechend leistungsfähiger Brückenübergang in Bremgarten müsse realisiert werden. Es gelte heute, unter Berücksichtigung der neuen Sachlage Mittel und Wege zu finden, um dennoch das Beste aus der heute etwas verfahrenen Situation zu machen. Seiler stellt sich auf den Standpunkt, dass die Behörde und die Stimmbürger von Bremgarten in dieser Frage nicht vom Fleck kommen, bevor die unmissverständlich ausgesprochene Forderung objektiv und hinreichend beantwortet ist, nämlich ist die Realisierung einer Umfahrungsvariante möglich, welche Konsequenzen sind damit für Kanton und Gemeinde verbunden und welches Kosten – Nutzen-Verhältnis ergibt sich daraus im Vergleich zur abgelehnten Kerntangenten-Variante? An diesem Grundsatzentscheid und den 430 Befürwortern einer Umfahrungsvariante kommen weder der Stadtrat noch die Regierung vorbei. Es scheint deshalb Grossrat Seiler unumgänglich, dass *die Karten offen auf den Tisch gelegt werden* und die beiden Projekte Tangente bzw. Umfahrung in einer objektiven Wertung einander gegenübergestellt werden. Zu diesem Zwecke wäre die Umfahrungsvariante ohne Verzug in ihren grundsätzlichen Aspekten zu überprüfen.

Baudirektor Ursprung hielt dazu fest: «Die Frage der Verkehrsführung und -sanierung ist für uns ein kantonales Anliegen, und wir werden selbstverständlich zu allen Massnahmen Hand bieten, die unter vertretbaren Aufwendungen Aussicht auf Erfolg haben. Die Frage der Aufnahme in ein Anschlussprogramm liegt auf Antrag des Regierungsrates im Entscheid des Grossen Rates. Ähnliche Fälle haben wir in den letzten Jahren verschiedene gehabt, ich erwähne dabei die

Brückensperre Stein-Säckingen und Kaiserstuhl. Es wird also davon abhängen, wie man in dieser Sache überhaupt weiterkommt, und sodann wird Schritt um Schritt neu zu bestimmen sein».

Welche Vorteile wird eine Umfahrung bringen gegenüber einer Kerntangente?

- Keine Teilung mehr der Gemeinde durch einen übermässigen Motorfahrzeugstrom, auf einer Länge von 2100 m.
- Eine sehr grosse Lärm- und Abgasentlastung entlang der Wohlerstrasse – Obertorplatz – Zürcherstrasse.
- Schulhäuser Isenlauf und St. Josefsheim kommen nicht in eine Lärmzone.
- Die Promenade bleibt eine echte Naherholungszone.
- Das Stadtschulhaus wird sehr stark vom Lärm entlastet.
- Die Reussfront (Häuser Antonigasse) fallen nicht in eine Lärmzone.
- Dass altbekannte Ortsbild «Reussfront» wird nicht entstellt.
- Während der ganzen Bauzeit von ca. 4 Jahren keine Immissionen durch Baulärm und Werkverkehr, keine Verkehrsbehinderung, kein belegter Schulhaus- und Casinoplatz durch Bauinstallationen und kein Verlust von Parkplätzen, bzw. Kundschaft in der Altstadt.
- Die Gestaltungsmöglichkeiten von Obertor-, Schulhaus- und Casinoplatz sind frei, weil keine Verkehrsachse das Gebiet durchquert.
- Der freie und offene Zugang zur Altstadt wird verbessert.
- Die Bremgarter Markt- und Festbetriebe werden nicht mehr behindert und gestört durch den Motorfahrzeugverkehr.
- Für den Verkehrsstrom Wohlen – Mutschellen resultiert eine kürzere Fahrstrecke von ca. 200 m.

Die Nachteile sind für einen kleinen Teil der Motorfahrzeuge einen längeren Weg und eine neue Strasse im grünen Gebiet, das aber längst vom Militär intensiv genutzt wird.

An der Juni-Gmeind stellte Grossrat Albert Seiler den

Antrag zur Bildung einer Umfahrungskommission, und der Stadtrat präsentierte einen Bericht zum Stand der Umfahrung.

Vom Stadtrat wurden in die Kommission gewählt:

Brüderlin	Rolf	Arch. ETH/SIA	
Füglistaler	Franz	Kaufmann	SP
Klemm	Jakob	Arch. HTL/SIA	Grossrat FDP
Koch	Alfred	Masch. Ing. HTL	Stadtrat
Lüscher	Hansruedi	Bau-Ing. HTL	
Meyer	Alex	Vicedirektor	
Meyer	Hans Ulrich	Dr. iur.	FDP
Oswald	Urs	Dr. iur.	CVP
Seiler-Utz	Albert	Direktor	Grossrat CVP
Wagenhofer	Erwin	Buchhalter	CVP

September 1980

Die Umfahrungskommission nimmt ihre Arbeit auf und liefert innert 7 Wochen eine modifizierte «Variante Lüscher» an den Stadtrat, der sie ohne Kommentar an den Kanton weiterleitete. Die bereits bekannten Kriterien von Natur- und Landschaftsschutz und vom Waffenplatz waren in dieser «Umfahrungsvariante Tief» weitgehend berücksichtigt. (Ist eine Weiterentwicklung von 1.?).

Beschreibung:

1.8 Von Wohlen kommend führt die Strasse, statt in eine Rechtskurve oberhalb Comolli, in eine Linkskurve und fällt ab in einen Tunnel von der Querung der Militärstrasse (beim Soldatenhaus). Der Tunnel unterquert die Militärstrasse, das Gelände zwischen der Reuss und der Kampfbahn und den Kesselboden. Die Strasse führt aus dem Tunnel auf die Brücke über die Reuss (am gleichen Standort wie die jetzt gebaute Brücke), steigt den rechtsufrigen Reusshang hinauf in südöstlicher Richtung, unterquert die Badenerstrasse und erreicht die Mutschellenstrasse nach der Bibenloskurve.

Februar – Mai 1981

Der Kanton organisierte Besprechungen zwischen folgenden Gremien und Amtsstellen: Regierungsrat, Stadtrat, EMD/Waffenplatz, Verkehrsplanung, Forstamt, Landwirtschaftsamt, Raumplanung, Amt für Natur- und Heimatschutz, Stiftung Reusstal, Aarg. Bund für Naturschutz und Kommission Umfahrung.

Im Mai 1981 präsentierte der Kanton eine eigene kleine Umfahrungsvariante, die viele Kriterien aus den Besprechungen berücksichtigte. – Dies war eine erfreuliche Feststellung, dass nach Worten auch Taten folgten! (Ist eine Weiterentwicklung von 1.8).

Variantenbeschreibung:

1.9 Von Wohlen kommend führt die Strasse bei der Fischbacherstrasse in eine grosse Linkskurve, verläuft nördlich der Militärstrasse Richtung Fohlenweide, führt in einen Tunnel von der Fohlenweidstrasse. Der Tunnel unterquert die Kampfbahn, läuft in die Linienführung der Variante 1.8 bis zum Anschluss Mutschellenstrasse.

Juni 1981

An der Juni-Gmeind versuchte der Stadtrat nochmals die Umfahrung zu torpedieren, indem er eine Vorlage mit dem Ausbau des Knotens Bibenlos (Verbindung Badenerstrasse – Mutschellenstrasse) ohne Umfahrung präsentiert. Der Kostenpunkt war 4,5 Mio. Franken (Preisstand 1982). Dieser Knoten passte in keiner Weise in eine Umfahrungsvariante. Auf meinen Antrag hin wurde der Kredit mit überwältigendem Mehr abgelehnt.

Für diese Gemeindeversammlung verfasste Grossrat Albert Seiler-Utz, im Auftrag der Umfahrungskommission, eine Orientierungsschrift zum gegenwärtigen Stand der Abklärungen «Umfahrung». Daraus sollen einige Stellen zitiert werden:

... Zu diesem Vorschlag (1.9) stellt sich nun aufgrund zuverlässiger Informationen das EMD weitgehend positiv, und die weiteren zur Vernehmlassung geladenen Institutionen äussern sich zwischen den Vorschlägen 1.8 und 1.9 überwiegend dahingehend, dass der Vorschlag 1.9 vorzuziehen sei.

Über alles gesehen lässt diese Abklärung den Schluss zu, dass mit dieser neuen Linienführung sich schon in diesem Stadium Perspektiven eröffnen, die eine Weiterbearbeitung im Einvernehmen und in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Instanzen rechtfertigt.

... Die Kommission Umfahrung ist der Auffassung, dass sich hier eine Projektierung aufdrängt und schlägt folgendes weitere Vorgehen vor:

1. Der Stadtrat richtet in den nächsten Tagen an das Baudepartement die formelle Anfrage ... für eine Projektstudie ...
2. ... das Baudepartement möge die Projektierungskosten ermitteln und dem Stadtrat bekanntgeben, mit welchem Kostenanteil sich die Gemeinde Bremgarten zu beteiligen habe.

Herbst 1981

Es ist Wahljahr. Auch für den Stadtrat ist eine Gesamterneuerungswahl fällig. Drei von fünf Magistraten hatten auf Ende 1981 demissioniert, nämlich Adolf Stierli, Paul Engetschwiler und Alfred Glarner. Es entstand ein turbulenter Wahlkampf mit dem Hauptthema «Umfahrung». Nicht weniger als zehn Kandidaten stellten sich der Wahl:

Koch Alfred	CVP	bisher	gewählt im 1. Wahlgang
Faes Erich		bisher	nicht gewählt
Seiler-Utz Albert	CVP		gewählt im 1. Wahlgang
Haller Marcel	SP		gewählt im 2. Wahlgang
Evangelatos Hanny	FDP		gewählt im 2. Wahlgang
Lüscher Hansruedi			gewählt im 2. Wahlgang
Widmer Markus	SVP		nicht gewählt

Bader Robert	FDP	nicht gewählt
Oswald Urs	CVP	nicht gewählt
Huber Hans	HGV	nicht gewählt

Gratulation an die Wähler und Gewählten

Rar sind solche Wahlkämpfe geworden, wie dieses Jahr in Bremgarten. Aber es ging um eine Sache, und diese Sache führte zu einer so grossen Wahlbeteiligung.

Am Ende der Wahl gilt es vorerst, den Wählern zu gratulieren, dass sie die Bedeutung der diesjährigen Wahl in einem kaum dagewesenen Masse erkannt haben, zur Urne gingen und auch im zweiten Wahlgang so eindeutig für die Umfahrung stimmten.

Wir freuen uns ausserordentlich, dass die beiden lancierten Umfahrungskandidaten im zweiten Wahlgang das Rennen machten und gratulieren Frau Evangelatos und unserem Hansruedi Lüscher zur glänzenden Wahl.

Wähler und Gewählte sind sich diesmal einig im Streben nach dem gemeinsamen Ziel: die Umfahrung von Bremgarten.

Diese Wahl ist ein wirklicher Erfolg des Volkes von Bremgarten und eine Bestätigung des Ergebnisses der Gemeindeversammlung vom 27. März 1980.

ApU/Aktion pro Umfahrung
«Die Befürworter der Umfahrung»
DDT
«Umfahrer»

Im August 1981 entschlössen sich Regierungsrat und Baudepartement ein generelles Umfahrungsprojekt, auf der Basis der Variante 1.9, ausarbeiten zu lassen. In Absprache mit dem Stadtrat und der Umfahrungskommission wurde der Projektierungsauftrag an das Ing.- und Planungsbüro TBF Hasler AG, Bremgarten, vergeben und gleichzeitig eine Arbeitsgruppe

gebildet mit Personen aus dem Baudepartement, der Verkehrsplanung, dem Stadtrat und der Umfahrunkskommission.

Mit dieser Wende übernahm der Kanton die Federführung, weil er auch Bauherr ist. Die Umfahrunkskommission konnte von der Umfahrunksstrasse entlastet werden. Die Kommission musste sich aber der Altstadt annehmen für ein Verkehrsregime nach der Umfahrunksöffnung. Eine Randbedingung war klar gegeben: Keine motorisierte Durchfahrt mehr über die Holzbrücke und durch die Altstadt.

In der Dezember-Gmeind 1981 bewilligte der Bremgarter Souverän mit grossem Mehr einen Projektierungskredit von 170 000 Franken. Der Anteil Bremgarten betrug ca. 85 000 Franken.

Juni 1982

Im Juni 1982 konnte bereits das Projekt der Umfahrung der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Auch für die in den vergangenen Monaten hinzugekommene Strasse «Spange Oberebene» lagen die Projektunterlagen bereit. Der Knoten Bibenlos wurde noch verdeutlicht mit einem Modell.

Herbst 1982

Im Oktober 1982 konnte das bereinigte Umfahrunkspaket dem Regierungsrat übergeben werden. Der dreiteilige Inhalt «Umfahrung», «Spange Oberebene» und «Altstadtkonzept», war vollständig dokumentiert mit Projektplänen, Kostenvorschlag, ausführlichem Bericht und dem Altstadtkonzept «Die neue Altstadt – Die heutige Altstadt» (Broschüre).

Die Geschäftsleute preisen ihre Waren auch vor dem Laden an. Der Freiraum wird belebt. Die nicht an der Marktgasse gelegenen Läden werden mehr besucht.



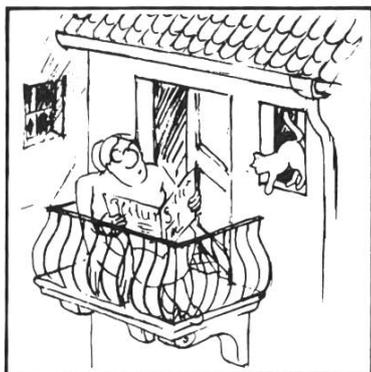
Gewerbetreibende und Kunden

Das grosse Parkplatzangebot und die fussgängerfreundliche Umgebung laden dazu ein, Einkäufe im «Einkaufszentrum Altstadt» zu tätigen und in der gelösten Atmosphäre zu verweilen.



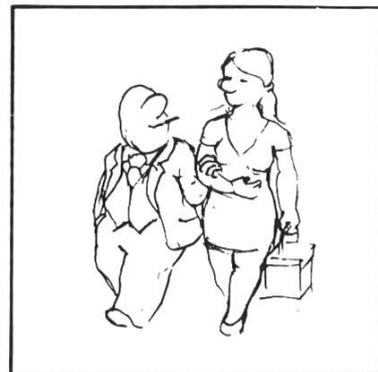
Fussgänger

In den Gassen der Stadt ist der Fussgänger wieder jemand.



Die Altstadtbewohner

Für sie ist es ruhiger geworden. Sie fühlen sich gesundheitlich besser, da sie täglich einen kleinen Fussmarsch zu ihrem Auto machen.



Am 18. November 1982 fand eine ausserordentliche Gemeindeversammlung statt mit der konkreten Projektvorlage wie folgt:

3.0 Verkehrsentlastung Bremgarten:

3.1 Genehmigung des generellen Projektes «Umfahrung» mit einem Kostenanteil Bremgarten von Fr. 7 582 000.—.

3.2 Genehmigung des generellen Projektes «Oberebene» mit einem Kostenanteil Bremgarten von Fr. 2 962 000.—.

3.3 Konzept «Verkehrsarme Altstadt»

Gesamtkosten

	Anteil Bremgarten	Anteil Kanton	Total
Umfahrung	7 582 000.—	27 333 000.—	34 915 000.—
Oberebene	2 962 600.—	5 355 400.—	8 318 400.—
Total	10 544 600.—	32 688 400.—	43 233 000.—

Kostenstand 1982

Dem Stimmbürger wurde mit nachfolgendem Text mit Hellraumprojektion und Kommentierung verdeutlicht, was das «Konzept verkehrsarme Altstadt» bedeutet.

Was heisst unser Beschluss zum Antrag 3:

Zustimmung zum «Konzept verkehrsfreie Altstadt»

1. dass sich Bremgarten in seinen verkehrsmässigen Überlegungen klar ist und sich dazu mit Gemeindeversammlungs-Beschlüssen äussert;
2. dass die Details der Linienführung aufgrund der generellen Projekte «Umfahrung/Oberebene» weitgehend klar und abgesprochen sind;
3. dass wir eine Leitidee und fassbare Zielvorstellungen zum Konzept «verkehrsarme Altstadt» haben und heute insbesondere feststellen:

- a) auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der «Umfahrung» sind geeignete Massnahmen zu treffen, die den Durchgangsverkehr durch die Altstadt unterbinden und ihn auf die Umfahrung verweisen;
 - b) Parkplätze auf öffentlichen Plätzen, Gassen und Strassen der Altstadt stehen langfristig nicht mehr zur Verfügung. Eine Aufhebung erfolgt aber in jedem Fall erst dann und in jedem Umfang, als gleichwertiger Ersatz (z. B. Parkhaus) in zumutbarer Entfernung angeboten und benützbar ist;
4. dass wir von den finanziellen Konsequenzen, wie sie sich auf der Basis des kant. Strassenbaudekretes und der Aufteilung «Innerorts- und Ausserorts-Anteile» für Bremgarten ergeben, Kenntnis nehmen und
 5. dass wir bereit sind, im Umfang von Fr. 7 582 000.— und Fr. 2 962 000.— Verpflichtungen einzugehen und diese in den Finanzplan aufzunehmen.

18. November 1982

Stadtrat Bremgarten

Es waren 870 Stimmberechtigte im Casino anwesend, und die drei Vorlagen wurden mit über 800 Stimmen angenommen. – Es gab keine Referendumsmöglichkeit. Der Beschluss war endgültig, weil die nötige Stimmenzahl von 20% (557 Stimmen) aller Stimmberechtigten weit überschritten wurde.

März 1983

Auf Einladung des Stadtrates (24. 12. 1982) fand am 18. März 1983 eine Aussprache mit dem Gesamtregierungsrat statt. In drei Stunden wurde alles auf den Tisch gebracht, was zum Umfahrungsthema nötig war. Der Vorsteher des Baudepartements, Dr. Jörg Ursprung, machte uns Hoffnung, dass der Regierungsrat das ganze Umfahrungspaket noch vor seinem Ausscheiden aus der Regierung, bis im Mai 1983 in positivem Sinne verabschieden werde.

Die Hoffnung hatte sich zerschlagen, weil der Gesamtratsrat diesen Entscheid nicht fällen wollte ohne den neuen Departementsvorsteher, der ihn auch vollziehen musste.

Der neue Departementsvorsteher hiess Dr. Ulrich Siegrist.

Juni 1983

Die Kantonsregierung fällt die Grundsatzentscheid für die Umfahrung Bremgarten am 27. Juni 1983, gemäss dem Antrag des Baudepartements. – Damit war der Weg frei zum Kantonsparlament! – Regierungsrat Dr. Siegrist liess sich aber Zeit für die Weiterführung der politischen Arbeit. Es herrschte Funkstille auf allen kantonalen Ebenen.

Februar 1984

Nach verschiedenen Interventionen des Stadtrates beim Baudepartement fand am 10. 2. 1984 eine Aussprache über das weitere Vorgehen, über das Altstadtkonzept und über den Zeitplan für Planung und Realisierung der Umfahrung statt.

Sommer 1984

Die Strassenbaukommission des Grossen Rates tagte am 26. Juni 1984 im Zeughaus Bremgarten. Unter anderem wurde die «Umfahrung», «Spange Oberebene» und das «Altstadtkonzept» beraten und einstimmig beschlossen. – Diese Kommission beantragt und vertritt das Geschäft im Grossen Rat.

Am 3. Juli 1984 beschloss der Grosse Rat die «Umfahrung» und die «Spange Oberebene» mit der Bedingung, dass das «Altstadtkonzept» bei der Umfahrungeröffnung verwirklicht ist. Das Stimmen-Verhältnis war 122 Ja zu 4 Nein.

Das politische Ziel «Umfahrung» war damit erreicht. Die Aufgabe für die Realisierung ging über den Regierungsrat an das Baudepartement zurück. Die nächsten Schritte waren:

1. Ausarbeiten des Allgemeinen Bauprojektes (relativ detailliert)

2. Kostenvoranschlag
3. Baubeschrieb
4. Landschaftsgestaltung
5. Lärm- und Verkehrsstudien
6. Umweltverträglichkeit
7. Öffentliche Ausschreibung (Auflageverfahren)

Sommer 1986

Der Regierungsrat genehmigte das «Allgemeine Bauprojekt» am 18. 8. 1986.

In der Zeitspanne vom Mai 1983 (Regierungsratswechsel) bis Oktober 1986 (Öffentliche Ausschreibung) waren mindestens 1½ Jahre verloren gegangen. Hier schlug das Sprichwort «Amtsmühlen mahlen langsam» voll durch. Hingegen war die Umfahrung auch in dieser Zeit in der Presse präsent. Dazu ein Gedicht von damals im Bremgarter Bezirks-Anzeiger.

Die ApU äussert sich zur Bremgarter Umfahrung:

Berichterstattung des BT in dieser Form nicht akzeptabel . . .

Die von Anfang an einseitige Berichterstattung des BT zum Thema Umfahrung von Bremgarten sowie die neuerdings in tendenziöser Aufmachung und teilweise sinnverfälschenden Redaktions-Titeln versehenen Veröffentlichungen von Stellungnahmen (ABN, Natur- und Heimatschutz, Stiftung Reusstal, VCS) veranlassen die ApU (Aktionskomitee pro Umfahrung), ein am 22. 10. 1982 im Bremgarter Bezirks-Anzeiger erschienenenes Gedichtchen in etwas geänderter Form neu aufzulegen:

*Es werden wieder alte Lieder gepfiffen,
Geklärte Fragen neu aufgegriffen.
Plötzlich gibt's wieder Tangenten-Fürsprecher,
Leute von nah und fern, riecht ihr den Pfeffer?*

*Die Opposition von «hoch-rechts von der Reuss»
Bringt uns beileibe gar nichts Neus.
Es ist leicht, sich am sonnigen Hang zu verstecken,
Soll doch das Städtchen da unten verrecken!*

*Wir wissen alle, worum es geht.
Dass ein Kostenpunkt daraus entsteht,
Ist nicht zu leugnen und ganz normal –
Vergleichen wir kurz die Tangente einmal:*

*«Projektreif» wurde sie laut proklamiert.
Hat man uns damals nicht angeschmiert?
Wer rechnet uns einmal die Kosten aus,
Die z. B. es braucht fürs Buchdrucker-Haus?*

*Dazu käme auch die Liegenschaft Meyer,
Die Garage Rauch, das Bijou nicht teuer,
Das Josefsheim noch, und einiges mehr,
Wo nähmen wir dazu die Gelder wohl her?*

*Gutachter aus Eggenwil, Muri und Bellikon,
Darunter auch Lehrer, es ist ein Hohn!
Wollen Schulhäuser mit neuem Lärm eindecken,
Das Josefsheim ganz im Gestank verstecken!*

*Den «Chessel», mit Gruben- und Militärverkehr,
Unterstellen sie jedoch dem Schutze sehr . . .
Militärdepot , ARA, Unterstände . . .
Wo? Im «nationalen Naturschutzgelände»!*

*Der Souverän hat die Umfahrung beschlossen
(äusserst geschlossen!)
Und die Tangente ganz klar abgeschossen.
Wir bleibens dabei, wir seins die Alten
Und wollen uns an das Beschlossene halten.*

*Dem wäre neu noch beizufügen:
Gutachten-Verfasser privater Instanzen
Üben sich im Gemeinschaftstanzten.
Ist das nun ihr persönliches Hobby,
Oder gehört man zur «Anti-Umfahrungs-Lobby»?*

*Das Badener Tagblatt, immer feste drufflos,
versetzt' der Umfahrung schon gar manchen Stoss.
Fehlt's an der Basis, am ganzen Verein?
Wie kann eine Zeitung so einseitig sein?*

*Nicht nur ein einspuriger «Texte-Schneider»
Bewirkt bei uns den Tagblatt-Verleider.
Auch «hr»s, Fundament sollte «Rech(t)steiner(n)» sein,
Denn faules Gemäuer bricht bald einmal ein . . .*

*Stimmt etwa gar jenes Gerücht, das kursiert,
S' gäb Gutachter und Schreiber, die seien geschmiert?
Dies trifft doch sicher beim BT nicht zu,
Sowenig wie bei der ApU.*

Herbst 1986

Die öffentliche Ausschreibung der «Umfahrung» und der «Spange Oberebene» erfolgte vom 6. Oktober bis 6. November 1986.

Die erwartete Einsprachenflut hielt sich in Grenzen und zeigte sich wie folgt:

29 Einsprecher mit
115 Einsprachen, davon waren 50 die erst im späteren Enteignungsverfahren (Entschädigungen, Abgeltungen) erledigt werden konnten, d. h. nach Abschluss des Auflageverfahrens.

65 Einsprachen verblieben für die Behandlung und Erledigung

59 Einsprachen konnten durch die kantonale Verwaltung zusammen mit dem Stadtrat erledigt werden (auf 1. Stufe).

6 Einsprachen konnten mit Verhandlungen beim Baudepartement, beim Regierungsrat oder beim Verwaltungsgericht bereinigt werden (auf 2. Stufe).

Kein einziger Gerichtsentscheid wurde nötig. Wenn auch zähe und aufwendige Verhandlungen nicht ausblieben, so war der Ausgang der Einsprachen doch eine unerwartete Überraschung.

1987 und 1988

Die Einspracheverhandlungen dauerten ein Jahr für den Umfahrungsteil links der Reuss und zwei Jahre für den Teil rechts der Reuss. Nach Abschluss des Auflageverfahrens erfolgte die definitive Projektgenehmigung durch den Regierungsrat. Für den Teil links der Reuss am 15. Februar 1988 und für den Teil rechts der Reuss am 17. November 1988. Damit waren die entsprechenden Enteignungsverfahren eingeleitet, die auch auf dem Verhandlungsweg gelöst werden konnten.

1989

Der Baubeginn stand vor der Tür. Mit der Rumi AG und Mitstreitern (Bibenloseigentümern) waren noch nicht alle Differenzen bereinigt. Sie plazierten beim Verwaltungsgericht eine Beschwerde mit «Aufschiebender Wirkung» für die ganze Umfahrung und Spange Oberebene. Damit wurde doch noch ein Gerichtsentscheid nötig. Für alle Bauten links der Reuss bis und mit Reussbrücke «Struss» wurde die «Aufschiebende Wirkung» durch das Verwaltungsgericht am 2. Mai 1989 entzogen. Am 21. Dezember 1989 wurde auch die ganze Verwaltungsgerichtsbeschwerde durch die Rumi AG zurückgezogen.

Die Realisierung

Wir feiern den Baubeginn unserer Umfahrung
Spatenstich, Freitag, 9. Juni 1989, 17.00 Uhr beim Forstmagazin
Oberebene

Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger
Eine klare Zielsetzung, der Schulterschluss der Bremgarter
Bevölkerung (Beschluss vom 18. 11. 1982), die Beharrlichkeit
und das Durchhaltevermögen von Rat, Behörden und Kommissi-
onen, sowie eine vorausschauende, gute Zusammenarbeit der
massgeblichen Beteiligten führten zu diesem Resultat.

Wir freuen uns und sind stolz darauf, den Baubeginn des
wohl umfangreichsten Bauwerkes einläuten zu können, das
Bremgarten in diesen Jahrzehnten in Angriff nimmt. Ein
Verkehrsweg, der unser Bremgarten entscheidend beeinflussen
und mitprägen wird, mehr wohl als alle bisherigen Massnahmen
in der Entwicklung unserer Stadt. Wir gehen mit Entschlossen-
heit und mit guter Zuversicht an diesen wichtigen Abschnitt
heran.

Ich danke hier ganz herzlich allen unseren Mitbürgerinnen
und Mitbürgern und speziell den vielen Direktbeteiligten, Stadt
und Kanton, die mit ihrem wertvollen Einsatz dieses Vorhaben
gefördert und unterstützt haben.

Vorerst sei Anlass und Grund genug, zu feiern, sich zu
freuen!

Wer immer also diesem Tag etwas abgewinnen kann und
ich hoffe, wir sind deren viele, sei herzlich eingeladen, am
Spatenstich, Freitag, 9. Juni 1989, 17.00 Uhr
unser Gast zu sein.

Hier unsere Programmübersicht

17.00 Uhr:

- feierlicher Spatenstich in Anwesenheit der Behördevertreter
von Kanton und Stadt, der Kommissionsdelegierten, Delega-

tion der Bremgarten–Dietikon-Bahn, Ingenieure, Planer usw.

- Musikalische Umrahmung durch die Bremgarter Dorfmusik
- Festwirtschaft mit 300–500 «Gut-Wetter-Plätzen», geführt von unseren rührigen Stadtvereinen, Fussballclub, Turnverein und Wassersportclub
- Spiessbraten, Burebrot
- Getränke nach Wahl
- Zum Dessert, den neuentwickelten «Umfahrungsgipfel»
- Parkiermöglichkeit auf dem Areal der Bremgarten–Dietikon-Bahn, Station Bremgarten-West
- Anreise mit der BD ab Bahnhof Stadt: 17.00, 17.28, 18.00, 18.14, 18.28, 19.00, 19.28, 20.00, 21.00 Uhr (Gratisfahrt)
- Weitere Detailinformationen vor Ort nach Ansage

Der Anlass ist es wert, darauf anzustossen und sich über das bisher Erreichte zu freuen. Seien Sie darum herzlich willkommen.

Bremgarten, 31. Mai 1989

Albert Seiler, Stadttammann

Das erste Bauwerk waren die drei Brücken im Schafboden über die neue Strasse. Über die erste Brücke führt der Weg in den Schafboden/Forstmagazin, über die zweite das BDB-Hauptgeleise und über die dritte das Industriegeleise.

Es wurde Monat für Monat mit neuen Bauabschnitten und Objekten begonnen. Bis zum Herbst 1990 war die ganze Strecke von der Luzernerstrasse – Schafboden – Oberebene – Fischbacherstrasse – Fohlenweide – Kesselwald bis Reussbrücke «Struss» zu einer einzigen Baustelle zusammengewachsen.

1990

Nach Abschluss aller Verhandlungen mit den in die Vernehmlassung einbezogenen Organisationen (Nachbargemeinden, Naturschutz, Heimatschutz, VCS etc.) und den Einsprechern wurden die Kosten neu ermittelt und bereinigt.

Preisstand 1986	Gesamtkosten		Anteil Kanton		Anteil Bremgarten	
	Innerorts Fr.	Ausserorts Fr.	Innerorts Fr.	Ausserorts Fr.	Innerorts Fr.	Ausserorts Fr.
– Umfahrung NK 127	13 653 000	29 990 000	6 689 970	29 990 000	6 953 030	–
– Spange Oberebene NK 260	6 253 000	3 572 000	3 063 970	3 572 000	3 189 030	–
	19 906 000	33 562 000	9 753 000	33 562 000	10 152 060	–
– Total Kosten	53 468 000		43 315 940		10 152 060	
– Der Bundesbeitrag aus den Brennstoffzöllen beträgt 26%	13 901 680		11 262 144		2 639 536	
Netto für Kanton und Gemeinde	39 566 320		32 053 796		7 512 524	
– Die Teuerung bis zum Bauabschluss 1994 dürfte bei ca. 18% liegen und damit werden sich die Total-Kosten erhöhen auf	~ 63 000 000					
	Anteil Bund 26%					
– Geschätzte Abrechnungs- Kosten	~ 16 000 000		~ 38 000 000		~ 9 000 000	

Zu diesen Kosten können zwei Feststellungen gemacht werden:

1. Die Kosten von 1982 bis 1994 werden sich von 43 Millionen auf 63 Millionen Franken erhöhen. Von diesen Mehrkosten 20 Millionen können ca. 13 Millionen der Teuerung zugeschrieben werden und ca. 7 Millionen den Projektverbesserungen. Vorallem waren es Verbesserungen für Natur, Landschaft und Lärmschutz; z. B. die Tunnel-Verlängerung im Kessel von 102 auf 240 m und die Tunnel-Verlängerung Bibenlos (Unterführung Badenerstrasse) von 90 auf 221 m.
2. Für Bremgarten wird die «Umfahrung» kostengünstiger als eine «Kerntangente». Die Kosten für die Kerntangente 1.1 wären 32 Mio/1994 (24 Mio/1982) und der Anteil Bremgarten wäre 51% oder 16 Mio Fr./1994. Demgegenüber belaufen sich die Umfahungskosten mit Oberebene «nur» auf 7,5 Mio Fr./1994 (ohne Bundessubvention auf 10 Mio Franken).

Es bleibt noch zu erwähnen, dass Bremgarten im Zusammenhang mit der Umfahrung auch Kredite von ca. 4,5 Mio Fr. sprechen musste. Es waren Kosten für die Anpassung und Ergänzung von Werkleitungen (Kanalisation, Wasser, Strassenbeleuchtung). Diese Werkleitungskosten waren nicht Gegenstand der Umfahungskredite, weil nach Gesetz alle Werkleitungseigentümer selbst kostenpflichtig sind für die Anpassung ihrer Leitungen an die neuen Gegebenheiten. Hingegen waren diese Aufwendungen schon 1982 Bestandteil des Finanzplanes der Stadt Bremgarten.

27. September 1991

Die «Spange Oberebene» konnte dem Verkehr übergeben werden.

September 1992

Baubeginn der Arbeiten auf der rechten Reuss-Seite, von Reussbrücke bis Mutschellenstrasse.

Ende Mai 1993

Das Teilstück Knoten Fischbacherstrasse bis Anschluss Waffenplatz/Unterstadt wurde dem Verkehr übergeben.

Oktober 1994

Nach Bauprogramm sollte die ganze Verkehrssanierung abgeschlossen und dem Verkehr übergeben werden.

Altstadt-Konzept

Im Sommer 1990 begann eine 17er-Kommission mit der Aufarbeitung des Altstadtkonzeptes. Die Rahmenbedingungen lieferten die Beschlüsse der Gemeindeversammlung vom 18. November 1982 und des Grossen Rates vom 3. Juli 1984.

In den Monaten August und September 1992 trat die Kommission mit dem Stadtrat an die Öffentlichkeit mit dem neuen Altstadtkonzept, das mit einem Faltprospekt und Strassenplakaten dokumentiert wurde.

Die beteiligten Personen waren:

Stadtrat:	1	Seiler Albert	Mitglied der Kommission
	2	Rüegsegger Reinhard	Mitglied der Kommission
		Evangelatos Hanny	
		Hard Georges	
		Troxler Walter	
17er-Kom.:	3	Doswald Fritz	Büro + Wohnung Altstadt
	4	Fink Wilfried	Dir. BD
	5	Fischer Erich	Chef Stadtpolizei
	6	Gottet Franz	Bauverwalter
	7	Henz Hansruedi	Ortsplaner
	8	Jäger Reto	Wohnung Altstadt
	9	Kuhn Toni	HGV, Geschäft Altstadt
	10	Leutwiler Ruedi	Wohnung Altstadt
	11	Lüthi Rolf	Dr. med., Praxis Altstadt
	12	Schaufelbühl Othmar	Besitzer Altstadthäuser
	13	Strebel-Marti Irene	Laden + Wohnung Altstadt
	14	Taverner Raymond	Besitzer Altstadthäuser

15	Walliser Ruedi	Wohnung Altstadt
16	Widmer Richard	Wohnung Altstadt
17	Wyrsh Ruedi	(HGV)
Verk.-Planer: Gruber Peter		Ing. ETH/SIA

Am 22. Oktober 1992 wurde in einer Orientierungsversammlung das Altstadtkonzept vorgestellt. Die relativ gutbesuchte Versammlung zeigt viel Interesse für das Thema. Wie nicht anders zu erwarten, war in der Diskussion aber vor allem Kritik angesagt.

Das Konzept konnte als gut bezeichnet werden. Die Rahmenbedingungen waren erfüllt, und nach meiner Vorstellung war die Zielsetzung auch richtig gesetzt. Es wäre vermessen, im Detail Einigkeit zu erwarten!

Der Stadtrat forderte die Bevölkerung auf, zum vorliegenden Konzept Stellung zu nehmen, Vorstellungen und Vorschläge bis Ende 1992 schriftlich einzureichen. Davon wurde reichlich Gebrauch gemacht mit vielen einzelnen Detailvorschlägen. Ein vollständiges Konzept über die ganze Altstadt wurde von der CVP eingereicht, das nur in Detailfragen vom offiziellen Vorschlag abwich. – Es gilt auch hier «der Teufel liegt im Detail».

Im September 1992 trat auch eine Oppositionsgruppe I.G.A.B. (Interessengemeinschaft zur Gestaltung des Bremgarter Marktstädtchens der Zukunft) an die Öffentlichkeit. Ihre Opposition richtete sich vor allem gegen die Rahmenbedingungen «die Holzbrücke und die Durchfahrt beim Adler bleiben für den Motorfahrzeugverkehr gesperrt». Sie organisierte auch eine Initiative für eine ausserordentliche Gemeindeversammlung mit dem Traktandum «Altstadtkonzept, Beratung und Beschlussfassung».

Mit der Forderung «die Holzbrücke muss für den Motorfahrzeugverkehr offen bleiben» bewegte sie sich bereits ausserhalb des Rahmens des Umfahrungsbeschlusses. Mit der Initiative waren sie neben dem Gesetz, weil Altstadtkonzept

(Verkehrsregelungen) unter die Polizeimassnahmen fallen; d. h. die Kompetenz liegt beim Stadtrat (Exekutive) und nicht bei der Gemeindeversammlung (Legislative). Die zustandekomene Initiative wurde vom Stadtrat mit Recht abgelehnt und auf die Forderung für beschränkten Durchgangsverkehr konnte er nicht eintreten (Umfahrungsbeschluss).

Am Rande sei noch vermerkt, dass auf den Initiativbogen einige Unterschriften offensichtlich gefälscht waren, was aber keinen Einfluss hatte auf das Zustandekommen. Weil aber Wahlbetrug ein Offizialdelikt ist, musste das Bezirksamt und der Staatsanwalt tätig werden. In Aarau liegen z. Z. zwei Verfahren, die von der I.G.A.B. ausgelöst wurden:

1. Eine Beschwerde gegen den Stadtrat wegen der Ablehnung der Initiative.
2. Wahlbetrug auf Initiativbogen.

Anfangs Jahr 1993 überarbeitete die 17er-Kommission das Altstadtkonzept aufgrund der vielen Eingaben aus der Bevölkerung. Am 2. März 1993 wurde die modifizierte Altstadtregelung öffentlich vorgestellt. An der gut besuchten Versammlung kam wenig Opposition zum Ausdruck, weil sehr viel der eingegangenen Vorschläge bereits in das neue Konzept eingeflossen waren. Es schien auch, dass eine grosse Mehrheit die nötige Toleranz und das Verständnis für die Einschränkungen aufbrachte oder zumindest akzeptieren konnte.

Für die Kantonsstrasse durch die Altstadt wurde am 26. April 1993 die Verkehrsbeschränkung (Durchfahrt gesperrt für Motorfahrzeuge) durch den Kanton ausgeschrieben. Einsprachen gegen diese Beschränkung erfolgten von der I.G.A.B., um ihrer Zielsetzung treu zu bleiben und von der PTT (Postauto) vorsorglich, weil der Routenwechsel nur mit dem Fahrplanwechsel erfolgen kann.

Der Stand der vorbeschriebenen Verfahren/Beschwerden am 1. September 1993 ist folgender:

1. Die Beschwerde gegen den Stadtrat wegen der Ablehnung der

Initiative wurde in erster Instanz vollumfänglich abgewiesen.
Der Stadtrat handelte richtig!

2. Wahlbetrug auf den Initiativbogen!

Die Staatsanwaltschaft konnte die vermeintlichen Fälschungen nicht beweisen. Das Verfahren wurde eingestellt und die vier betroffenen Personen entlastet.

3. Die Einprache gegen das Durchfahrverbot durch die Altstadt wurde in erster Instanz vollumfänglich abgewiesen. Das Durchfahrverbot ist somit verfahrens- und gesetzeskonform!

Gemäss Pressebericht will die I.G.A.B. die Verfahren 1 und 3 an die zweite Instanz (Regierungsrat) weiterziehen.

*Warum war der Umfahrung Erfolg beschieden?
(Eine subjektive Beurteilung)*

Die Ausgangslage schien 1978 aussichtslos für eine Umfahrlösung. Die politische Prominenz, der Stadtrat mit Kommissionen und Ortsplaner hatten sich hundertprozentig auf die Kerntangente eingeschossen, selbstverständlich mit voller Unterstützung des Regierungsrates mit seinem Baudepartement.

Mir schien diese Kerntangente keine Lösung für die Verkehrssanierung in Bremgarten zu sein. Dass ich nicht der einzige war mit dieser Meinung, zeigten die vielen Varianten, die nicht nur am Biertisch, sondern auch in der Presse und mit Planunterlagen geboten wurden. Ich konnte mir auch nicht vorstellen, dass informierte Leute aus Politik, Verwaltung und Fachkreisen diese Tangentenlösung, ohne Hintergedanken als gut bezeichnen konnten.

In vielen Stunden und Wochenenden habe ich mir die nötigen Informationen hergeholt und verarbeitet. Beim Thema Verkehrssanierung und den politischen Möglichkeiten war ich bald ein sehr gut informierter Bürger. – Das schuf Vertrauen.

Ich schrieb meinen ersten Zeitungsartikel zu diesem Brem-

garter-Problem, der den Stadtrat und die Planungskommission sichtlich nervös machte. Am Abend des Erscheinungstages (16. 6. 1978) meines Artikels tauchte Altregierungsrat und Planungskommissions-Mitglied Dr. Paul Hausherr in meinem Büro auf.

Aufgrund meiner damaligen Notizen fand ein Gespräch mit folgendem Inhalt statt: Dr. Hausherr wollte von mir wissen, gegen wen mein Zeitungsartikel gerichtet sei. Klar konnte ich ihm antworten, dass mein Zielobjekt die Kerntangente sei und keine Personen, wie er vermute. Es störte ihn vehement, dass ich die negativen Argumente der Kerntangente so präzise herausgestrichen hätte und er fragte nach dem «Warum?». Ich konnte ihm erklären, dass bis jetzt nur die positiven und zum Teil falschen Argumente der Kerntangente die Öffentlichkeit erreicht hätten und ich wollte die Verantwortung wahrnehmen, die Kehrseite der Münze allen Bremgartern auch zu zeigen. Unsere Demokratie fragt ja auch immer nach des Bürgers Meinung und diese, meine Meinung hätte ich im Zeitungsartikel kundgetan, was ich auch weiterhin tun werde.

Dr. Hausherr gestand auch ein, dass meine Variante die einzige diskutabile Lösung sei, gegenüber dem behördlichen Vorschlag. Er meinte aber, dass die Umfahrungsvariante in den nächsten fünf bis zehn Jahren nicht erreichbar sei, weil sie in den kantonalen Richtplan müsse und sie eine ernste Gefahr der kantonalen Brückenvariante (Kerntangente) darstelle. Ich erklärte ihm, dass die Worte «Umweltschutz», «bessere Lebensqualität» und «besseren Lebensraum» in Taten umgesetzt werden müssten und dazu eigne sich die Kerntangente nicht. Dazu meinte Dr. Hausherr, dass dies zum Teil schon stimme, aber eine Umfahrungsvariante sei in den nächsten zehn Jahren einfach nicht erreichbar. Ich argumentierte: Die Behörden sollten doch eine Lösung anstreben, die von der Mehrheit mitgetragen werde und dann mit diesem Rückhalt könnte in Aarau vorgesprochen werden. Meine Überzeugung sei, dass auf diesem Weg eine gute

Lösung verwirklicht werden könnte. Mein Vorschlag entlockte ihm die Aussage: «Früher haben die Behörden einen Vorschlag oder eine Lösung ausgearbeitet, dem Volke vorgelegt und es wurde zugestimmt. Heute ist das leider nicht mehr so». Und er ergänzte: «Der Bürger weiss ja nicht alles!» Dazu bemerkte ich, dass man dem Bürger eben alles sagen müsse.

Aus diesem Gespräch konnte die Unsicherheit der offiziellen Stellen herausgespürt werden.

Bald darauf spalteten sich Stadtrat und Kommission in zwei Meinungslager, in die offizielle Kerntangente «Hoch» und in die Kerntangente «Tief». Damit war die Unsicherheit bereits zutage getreten.

Die Vorteile einer Kerntangente schmolzen immer mehr zusammen. Das Volk sah keine Zukunft in der Kerntangente. Es hatte Angst vor dem Moloch Verkehr der Zukunft.

Von offizieller Seite wurde abgetastet, ob es mir ernst sei mit dieser Umfahrung und ob es mir um die Sache gehe und nicht um Personen. Sie suchten auch nach Hintermännern, die mich mit diesem Projekt vorschieben wollten. Sie mussten aber einsehen, dass ich Einzelkämpfer war und mir die Verkehrssanierung sehr am Herzen lag. Mehr und mehr erhielt ich Schützenhilfe, die sehr gekonnt, witzig und effizient war. Ich liess mich aber nicht in eine Organisation integrieren. Es machte mir viel Spass, und das Thema wurde für viele Jahre zu meinem Hobby. Ich war mir aber auch bewusst, dass ich mich auf ein Langzeitverfahren einliess.

Kurz zusammengefasst:

Der Umfahrung war Erfolg beschieden,

- weil die Kerntangente ein untaugliches Mittel für eine Verkehrssanierung war;
- weil mein Sach- und Fachwissen mit Beharrlichkeit in Worten, Schriften und Plänen präsentiert wurde;
- weil im kantonalen Baudepartement dank besserer Argumente auf die Umfahrung eingegangen wurde;

- weil der neugewählte Stadtrat ab 1982 eine einheitliche und geschlossene Meinung für die Umfahrung vertrat;
- weil unsere Grossräte sich die Volksmeinung der Mehrheit zu eigen machte;
- weil die Umfahrung die einzige vernünftige Alternative war zur Kerntangente.

Ich bin überzeugt, dass die Umfahrung nicht nur für Heute, sondern auch für die weite Zukunft die richtige Lösung bleiben wird.

Im August 1993

Hansruedi Lüscher