

Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal
Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal
Band: 67 (2010)

Artikel: Ohne Wiggertalstrasse geht's nicht : was seit über 40 Jahren diskutiert wird, nähert sich langsam einem Ende
Autor: Blum, Kurt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-718811>

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: 22.05.2025

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



Blick von der Unteren Brühlstrasse in Zofingen in Richtung KVA in Oftringen.

Ohne Wiggertalstrasse geht's nicht

Was seit über 40 Jahren diskutiert wird, nähert sich langsam einem Ende • Kurt Blum

Politiker sind gekommen, Politiker sind gegangen. Seit über 40 Jahren ist die Wiggertalstrasse im Aargauer Wiggertal ein aktuelles Thema. So schrieben die Verkehrsingenieure Seiler und Barbe (Zürich) 1967 in ihrer «Verkehrsplanung Zofingen»: «Der wichtigste Träger des Regionalverkehrs im Raum Zofingen ist die neue Anlage der Wiggertalstrasse.»

Mit der Bezeichnung «Ein historischer Tag» soll vorsichtig und zurückhaltend umgegangen werden, doch in diesem Fall war es, lokal- und regionalhistorisch gesehen, tatsächlich «Ein historischer Tag». Am Samstag, 31. Oktober 2009, 10 Uhr, wurde ein bedeutendes Teilstück der Wiggertalstrasse dem Verkehr übergeben. Die Spange Bleichi Zofingen bis KVA Oftringen wird mit-helfen, offene Verkehrsfragen im Untern Wiggertal positiv zu beantworten. Wobei allerdings vorerst keine Wunder erwartet werden dürfen. Diese werden, wenn überhaupt, erst eintreten, wenn einerseits die Wirtshüsli-Kreuzung zu einem Kreisel geworden ist und die Wiggertalstrasse ihre Fortsetzung zumindest bis in die Bernstrasse (Kantonsstrasse Oftringen-Rothrist) gefunden hat.

Zum Wirtshüsli-Kreisel: Wenn alles nach dem aktuellen Programm verläuft, also keine politischen oder rechtlichen Pannen dazwischenkommen, sollte im

Frühling kommenden Jahres Bau-beginn sein. Die sehr anspruchsvollen Arbeiten werden voraussichtlich ein volles Jahr beschlagen.

Zur Fortsetzung der Wiggertalstrasse: Gegenwärtig ist man an der Ausarbeitung des generellen Projekts für den Abschnitt KVA bis Bernstrasse. Wenn es auch hier wie vorgesehen läuft, sollte im nächsten Frühling die Vernehm-lassung durchgeführt werden können.

Der wichtigste Verkehrsträger

Verkehrsprobleme sind nicht erst heute Probleme, sondern beschäftigten auch vorangegangene Generationen immer wieder. Ein klassisches Beispiel dafür ist der Ruf nach einer Wiggertalstrasse. 1967 veröffentlichten die Zürcher Verkehrsingenieure Seiler und Barbe die «Verkehrsplanung Zofingen», die sich umfassend und vertieft nicht nur mit den lokalen, sondern auch mit den regionalen Verkehrsfragen auseinandersetzte – und Lösungsvorschläge aufzeichnete.

Zufallslösungen vermeiden

Da im Untern Wiggertal fünf Gemein-den (Zofingen, Oftringen, Aarburg, Rothrist und Strengelbach) zu einem neuen städtischen Gebilde zusammen-wachsen würden, müssten viele gemeinsame Anliegen, unter anderem



Die neue Wiggerbrücke im Aeschwubr.

die Verkehrsnetzgestaltung, auf gemeinschaftlicher Basis im Rahmen einer Regionalplanung gelöst werden, schrieben die Fachleute. Nur so könnten die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden, dass im Verlauf der Zeit kohärente Systeme und nicht eine Reihe von Zufallslösungen zur Ausführung gelangen.

Die im Raum der Region Zofingen-Wiggertal liegenden Nationalstrassenabschnitte N1 und N2 (heute A1 und A2) könnten nicht zum innerregionalen Strassennetz gezählt werden. Sie beeinflussten jedoch durch die Lage der Anschlusspunkte den Aufbau der regionalen Hauptstrassen. Da die Planung des Nationalstrassennetzes der Regionalplanung zuvorgekommen sei, hätten

die Gegebenheiten der neuen regionalen Strassennetzkonzeption nicht mehr berücksichtigt werden können. Die Anschlusspunkte seien entsprechend auf das bestehende Netz ausgerichtet worden, und die im regionalen Rahmen ausgearbeiteten Vorschläge stellten zum Teil Kompromisse zwischen den tatsächlichen Verhältnissen und dem wünschbaren Zustand der Zukunft dar.

Parallel der Wigger

Der wichtigste Träger des Regionalverkehrs im Raum Zofingen-Wiggertal sei die Anlage einer – beziehungsweise der – Wiggertalstrasse. Sie verlaufe parallel der Wigger, traversiere das Industriegebiet von Zofingen und schaffe in



Die neue Tychbrücke im Aeschwubr.

Zukunft für das ganze Untere Wiggertal die Verbindung nach Olten. Ein direkter Anschluss an die Autobahn könne nicht vorgesehen werden, da dieser an der bestehenden Kantonsstrasse zwischen Oftringen und Zofingen schon gebaut sei. Dieser Umstand falle jedoch für die fernere Zukunft weniger ins Gewicht, da dereinst die Zürichstrasse in Oftringen ab «Wegweiser» entlang der Autobahn über «Wirtshüsli» bis zur Wiggertalstrasse umgelegt werden soll und damit der Autobahnanschluss in die Nähe einer Regionalstrasse rücke.

Hochleistungsstrasse mit separaten Radwegen

Bei der Wiggertalstrasse handle es sich – so die «Verkehrsplanung Zofingen

1967» – um eine richtungsgetrennte Anlage mit absoluter Anbaufreiheit und absolutem Parkverbot, deren Benützung nur für Motorfahrzeuge zulässig sei und deren Zufahrt auf einzelne Niveaunknoten konzentriert werde. Velofahrer würden auf separaten Radwegen geführt. Sie übernehme vor allem den Durchgangs- beziehungsweise den Zubringerverkehr. Die gemeindeinternen Zufahrten seien entsprechend grosszügig und attraktiv auszubilden, sodass die grosse Verkehrskapazität dieser zukünftigen Hochleistungsstrasse voll ausgenützt werden könne. Die bestehende Kantonsstrasse müsse ebenfalls als Hochleistungsstrasse betrachtet werden, indem sie bis zur Erstellung der Wiggertalstrasse den gesammelten Verkehr zu bewältigen



Vorläufiges Ende der Wiggertalstrasse im Raum KVA/Nigglishüser.

habe und auch in einem späteren Zeitpunkt als Hauptverkehrsader für die Siedlungsgebiete zur Verfügung stehen müsse.

Sie umfährt die wesentlichen Siedlungskonzentrationen

Zusammenfassend hielten die Verkehrsingenieure Seiler und Barbe fest, dass die Nationalstrasse N2 (heute Autobahn A2) zur Lösung der regionalen Verkehrsprobleme wenig beitrage. Die Führung einer regionalen Sammelachse zur Verbindung der zukünftigen «Stadtgemeinden» und damit der Wohn- und Industriegebiete, die Wiggertalstrasse, sei daher notwendig. Sie umfahre die wesentlichen Siedlungskonzentrationen wie Zofingen, Oftrin-

gen und Aarburg, durchquere grösstenteils noch unüberbautes Gebiet und könne darum im Normalprofil zweckentsprechend dimensioniert werden.

Es sollte gelingen, eine leistungsfähige und attraktive Anlage zu schaffen. Die Strasse sei als vierspurige Anlage mit Niveaunknoten konzipiert, wobei die Knotenabstände innerhalb der Ortschaften enger und im übrigen Bereich weiter gestaffelt seien. Die Knotenpunkte seien so ausgelegt, dass im gegebenen Zeitpunkt Lichtsignalanlagen zu einer «Grünen Welle» zusammengeschaltet werden könnten.

N2: Nicht nur Nachteile

Vier Jahre vor der «Verkehrsplanung Zofingen 1967» schrieb der mit Zofin-



Von der KVA (links) soll die Wiggertalstrasse in Richtung Norden zur Bernstrasse weitergeben (später bis nach Aarburg über die Aare in Richtung Kanton Solothurn).

gen und der Region Wiggertal eng verbundene Zürcher Architekt und Planer Hans Marti, dass die Autobahn N2, die das Untere Wiggertal auf der ganzen Länge zerschneide, nicht nur Nachteile mit sich bringe. Sie werde die Dörfer und Städte vom lästigen Durchgangsverkehr befreien, und die alten Landstrassen, die in den Ferienzeiten stark überlastet seien, würden ihrem ursprünglichen Zweck zurückgeführt.

Heute sei es an vielen Tagen kaum mehr möglich, die Strasse zu überqueren und sie mit landwirtschaftlichen Fuhrwerken zu benutzen. Der dichte und schnelle Automobilverkehr behindere das Leben und die bäuerliche Arbeit ausserordentlich stark. Gelingen es, die Autobahn organisch in die Landschaft einzufügen, so würden sich für

die Bewohnerinnen und Bewohner des Tals sehr viel bessere Verhältnisse ergeben. Voraussetzung sei aber, dass man die Anliegen der Bauern und Dorfbewohner bei der Detailplanung der Autobahn gebührend berücksichtige.

Adresse des Autors und Fotografen:
 Kurt Blum
 Redaktor BR
 Zofinger Tagblatt AG
 Henzmannstrasse 20
 4800 Zofingen