

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 33 (2020)
Heft: [4]: Am Kreuz der Autobahnen

Artikel: Stadtraum statt Verkehrsachse
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-913527>

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: 17.03.2025

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

Stadtraum statt Verkehrsachse

Aus einer viel befahrenen, schnurgeraden Autostrasse soll ein städtischer Raum werden. Für Velos ist eine Vorzugsroute geplant, und entlang der Basler- und Luzernerstrasse soll ein Stadtraum entstehen.

Der «Kommunale Gesamtplan Verkehr» fasst zusammen: «Oftringen steht vor der anspruchsvollen Aufgabe, im Umfeld eines überlasteten Strassennetzes weiter zu wachsen.» Die Dorf- und Quartierstrassen, vor fünfzig Jahren teils noch ohne harten Belag, sind heute komfortabel ausgebaut, nahtlos sind Aus- und Einfahrten in Parkplätze und -garagen eingefügt. Mit 615 Autos auf 1000 Bewohnerinnen und Bewohner ist klar, wem hier Tribut gezollt wird – die Stadt Zürich bringt es gerade mal auf die Hälfte. Für die Menschen, die laufen, spazieren, hinken oder schlendern, fehlt ein gleich komfortables Netz wie fürs Auto. Auch im neuen Bau- und Nutzungsplan sind Worte wie «Langsamverkehr» oder «Fussgängerin» spärlich. Natürlich gibt es Fusswege, auch Trottoirs, und die Gemeinde führt Tempo 30 pragmatisch ein, da ein Stück, dann dort eines, denn flächendeckende Pläne würden scheitern, wie andersorts im Autoland «Aareland».

Die Velovorzugsroute

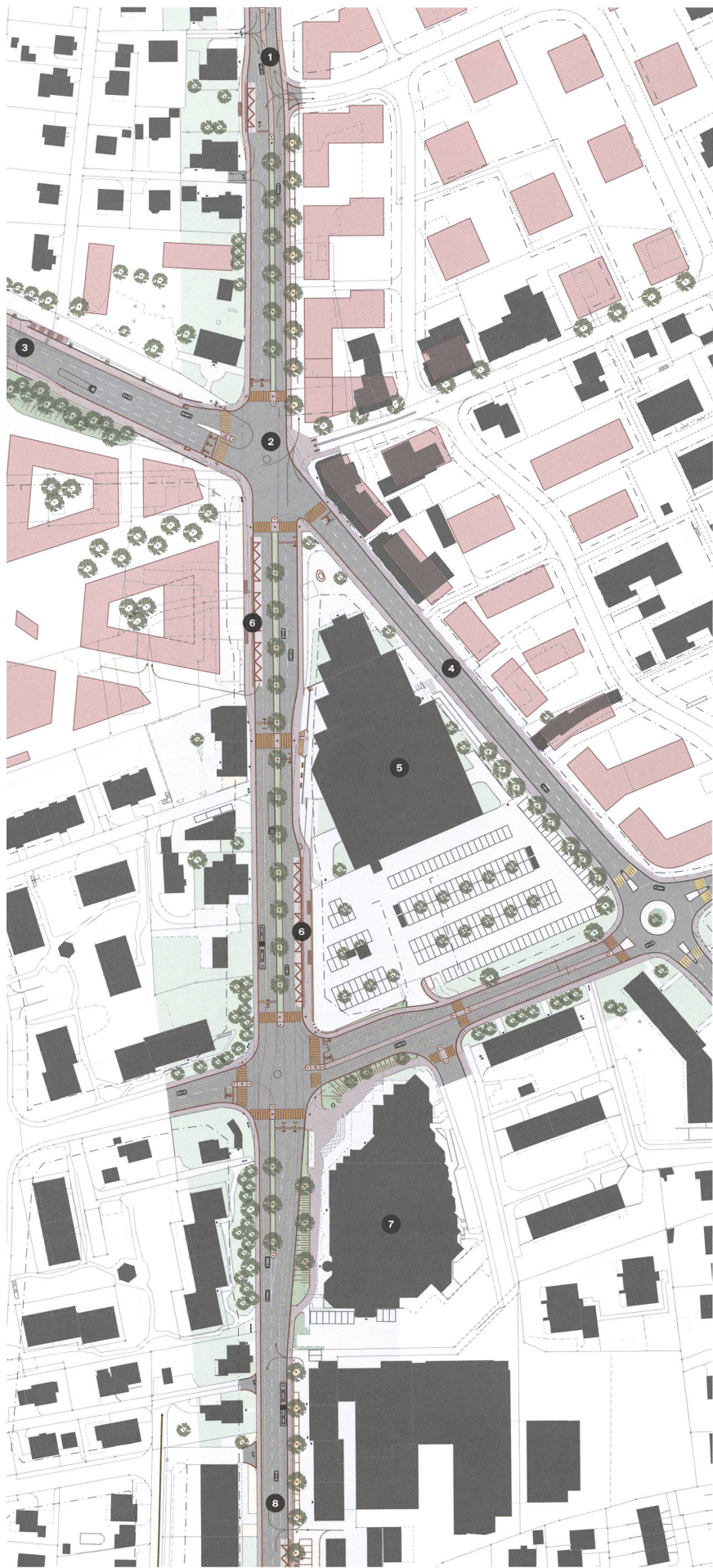
Für das Velo wollen Kanton und Gemeinden die «Velovorzugsroute Raum Zofingen» bauen. Peter Göldi, Leiter Bauen Planen Umwelt der Gemeinde: «In Oftringen besteht bereits heute ein gut ausgebautes Netz an kommunalen und kantonalen Radrouten. Die Velovorzugsroute ist ein neuartiges Premiumprodukt für den Veloverkehr, welches sich vor allem für das Pendeln über längere Distanzen von fünf bis zwanzig Kilometer eignet.» Diese Route verbindet die Schulhäuser, Sport- und Freizeitanlagen mit den Wohngebieten, schliesst an den Gemeindegrenzen an die bestehenden Bahnhöfe an und führt über diese hinaus in die Nachbargemeinden. Sie dient in erster Linie den Bewohnerinnen und Bewohnern der Region und muss auch für Kinder gut geeignet sein. Für die Pendler werden an den Bahnhöfen Zofingen und Aarburg-Oftringen Veloabstellanlagen erstellt. Auf dieser Route werden Velos wo immer möglich vom Autoverkehr getrennt und kreuzungsfrei geführt, was mancherorts nur mit Kunstbauten geht. «Das gute Gefühl einer sicheren, vortrittsberechtigten und raschen Verbindung», so Peter Göldi, «wird auch Autofahrer ermuntern, auf das Zweirad umzusteigen und damit das verstopfte Strassennetz zu entlasten.» Kosten werde das Vorhaben gut 30 Millionen Franken, realisiert werden sollen die Routen abschnittsweise. Und der Gemeindekassier kann zuversichtlich sein: «Der Kanton strebt an, dass die Velovorzugsrouten zu hundert Prozent durch den Kanton finanziert werden.»

Die Stadtstrasse

Energisch arbeitet die Gemeinde auch am Umbau der zwei Kantonsstrassen, die den Kreuzplatz bestimmen. Bereits erweitert ist die Bernstrasse, die das Zentrum mit dem Industrie- und Gewerbegebiet verbindet. Eine neue Brücke führt über die Eisenbahn, sodass der Strang heute mehr Autos erträgt und die Busse und Velos bevorzugt fahren lässt. Ein grosser Brocken sind die Basler- und Luzernerstrasse, die zusammen als 2,8 Kilometer lange, schnurgerade Achse quer durch Oftringen die Nachbarstädte Aarburg und Zofingen miteinander verbinden. Auf dieser Achse sollen täglich bis zu 15000 Autos mit weniger Verstopfungen durchfahren können. Und sie soll tauglicher werden für den Bus, die Velofahrer und die Fussgängerinnen. Der Plan ist ehrgeizig: Gemeinde und Kanton wollen die öde Strecke in eine Stadtstrasse umbauen, deren Raum von Fassade zu Fassade reicht. Stückweise gibt es auf einem Mittelstreifen Bäume, die Fahrbahnen und Stationen für Busse werden komfortabel, und die Strecke wird für die Fussgängerinnen und Velos sicherer. Die Verwandlung der Strasse in einen Stadtraum ist beschlossen, sie wird stückweise bis 2028 realisiert, für die Gemeindekasse ein Lufp, denn der Kanton zahlt nur 54 Prozent an den Grossumbau. Die Gemeinde muss 18 Millionen finanzieren, verteilt über zehn Jahre.

Ein exemplarisches Projekt

Die neue Stadtstrasse soll denn auch mehr können als nur den Verkehr durchpumpen. Mit der Siedlungsplanung wird sie in den Ort eingebunden. Denn die Menschen, die neu nach Oftringen ziehen, sollen einst auch an der heute unwirtschaftlichen Strasse arbeiten und wohnen. In der neuen Bau- und Nutzungsordnung werden Massnahmen und Anreize zur Innenverdichtung formuliert. Das soll Bauherrschaften ermutigen, die Häuser, die sie über Jahre verlottern liessen, abzurechen und in Neubauten mit Gewerbe im Erdgeschoss und darüber auf vier Stockwerken Wohnungen in höherer Dichte zu investieren. Es gibt erste Erfahrungen, wie mit Arealplänen urbanistische Qualität gestärkt werden kann: mit Aussenraum, mit differenzierten Fassaden, mit zusammengefügt und frei gestellten Klötzen. So soll die heute lärmige Achse zum Lebensraum werden – ein ehrgeiziger, auf mehrere Jahre angelegter Plan, der vor Optimismus sprüht. Und der ein Exempel sein kann für andere Gemeinden, in denen die Autos mitten durchs Dorf brettern. ●

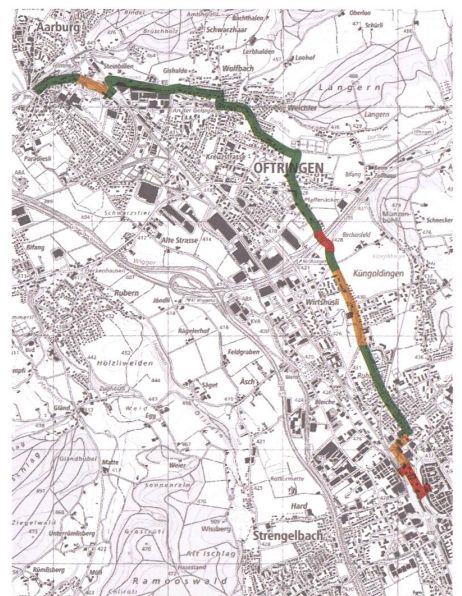


Die neue Stadtstrasse
 Aus der 2,8 Kilometer langen, schnurgeraden Achse von Basler- und Luzernerstrasse soll ein Stadtraum werden, mit Bäumen und sicheren Fussgänger- und Velowegen.

- 1 Baslerstrasse
Richtung Aarburg
- 2 Kreuzplatz
- 3 Bernstrasse
- 4 Zürichstrasse
- 5 EO-Hochhaus
- 6 Bushaltestellen
- 7 Tychboden-Zentrum
- 8 Luzernerstrasse
Richtung Zofingen

Kommunaler Gesamtplan Verkehr, 2019–2024
 Auftraggeber: Gemeinde Oftringen
 Autoren: Ballmer und Partner, Aarau;
 Stefan Ballmer, Ivan Zietala, Lina Isenring

Betriebs- und Gestaltungskonzept K104, Oftringen, 2017
 (1. Ausbautappe)
 Auftraggeber: Kanton Aargau, Tiefbau
 Autoren: SNZ Ingenieure und Planer, Zürich;
 Suter von Känel Wild, Zürich



Velovorzugsrouten Raum Zofingen, Vorstudie, 2019
 Damit Velos rasch und kreuzungsfrei in der Agglomeration verkehren können, sind Investitionen nötig:

- hoher Investitionsbedarf
- mittlerer Investitionsbedarf
- geringer Investitionsbedarf

Auftraggeber: Kanton Aargau, Verkehrsplanung
 Autoren: Planum, Biel, Daniel Siegrist
 Kosten: Fr. 27–34 Mio.
 Zeitraum: laufend, abschnittsweise



Oftringens zwei Perlen der Architektur. Im Hintergrund der Kirchturm mit der spitzen Lanze, mit dem Architekt Karl Indermühle 1932 den Wettbewerb für die reformierte Kirche gewonnen hatte. Im Vordergrund ein Primarschulhaus der ausgedehnten Schulanlage, wo von der Schulburg im Jugendstil über hölzerne Kindergärten bis zum Container ein Jahrhundert Schulhausbau versammelt ist. Der grau schimmernde Würfel ist ein Holzbau mit einem Betonkern von Erne Holzbau.



«Ich hab gebaut nach meinem Sinn und es gefällt mir wohl darin. Gar mancher schaut & tadelt dran, er mach es besser wenn ers kann.» Im Kontrast zur fantasievollen Frakturschrift des Hausspruchs steht ein Klassiker der Moderne vor der Tür – die Eternitspindel von Willy Guhl und Anton Bee von 1952. Das Ensemble zeigt das Selbstbewusstsein eines Oftringer Bauherrn. Die meisten aber stellen neue Häuser auf, wenige bauten Ställe und Bauernhäuser um und aus – mit Klosterputz, Vordach und Rand- und Pflasterstein.