

*Strecke AG 4*      *Brugg - Aarau*  
*Linienführung 3*      *Kunststrasse aus dem späten 18. und frühen 19. Jh.*  
*Landeskarte*      *1069, 1070, 1089, 1090*

#### **GESCHICHTE**      *Stand Juli 1994 / PVC*

1740 legte Strasseninspektor Friedrich Gabriel Zehender der Berner Regierung sein "Memoriale über die Construction, Reparation und Conservation der hohen Land-Strassen" vor, in dem er einen systematischen Ausbau der Hauptachsen im Bernischen Hoheitsgebiet verlangte. Zehenders Vorschläge wurden positiv aufgenommen und schon 1742 begannen die Vorbereitungen für das grosse Strassenbauprogramm, das in den nächsten drei Jahrzehnten ausgeführt werden sollte. 1764 war die Strasse zwischen Bern und Murgenthal fertiggestellt (siehe dazu AG 10 sowie BAUMANN GOTTHILF 1924: 101 ff.); zu diesem Zeitpunkt wurde etwa die Planung für die Anschlüsse durch den Aargau in Angriff genommen. Lenzburg und Brugg waren die beiden wichtigsten Grenzorte. Da der Warenverkehr über Lenzburg gemäss den Zollrechnungen ca. das Dreifache desjenigen über Brugg betrug, lag es auf der Hand, den Hauptast durch Othmarsingen bzw. Lenzburg zu legen und Brugg durch einen Seitenast an ihn anzuschliessen (BAUMANN GOTTHILF 1924: 123 f.). Damit stellte sich nun die Frage, ob die bisher von Bern favorisierte Verbindung von Brugg nach Lenzburg durch das Birrfeld oder die Aaretalstrasse ausgebaut werden sollte. Am 22. April 1768 beschloss der Grosse Rat in Bern nach sorgfältiger Abwägung den Ausbau der Aaretalstrasse von Brugg über Birrenlauf (seit 1937 Schinznach-Bad) nach Wildegg und die Errichtung einer Verbindung von dort nach Hunzenschwil (AG 48), wo der Seiten- in den Hauptast einmündete. Diese Verbindung sollte den Verkehr von Aarau und den dort ansetzenden Verbindungen nach Solothurn abziehen. Ausserdem ordnete der Grosse Rat an, auch die Fortsetzung der Strecke von Brugg nach Stilli instand zu stellen (BAUMANN GOTTHILF 1924: 132).

Die Bauarbeiten wurden sofort begonnen und waren im Oktober 1768 bereits in vollem Gange. An fünf Stellen arbeitete man gleichzeitig, und in der Hellmühle wurde eigens eine Fähre in Betrieb gesetzt, um die Mannschaften aus den Ämtern Kastelen und Schenkenberg überzusetzen. Schon 1772 konnten die einzelnen Abschnitte der neuen, wahrscheinlich 24 Fuss breiten Strasse den Gemeinden zum Unterhalt überwiesen werden (BAUMANN GOTTHILF 1925: 132 ff).

Der grosse Verlierer in den damaligen Auseinandersetzungen um die Strassenführungen war die Stadt Aarau. Sie lag nicht nur abseits der neuen Hauptachse, die gemäss des Entscheides des Berner Grossen Rates vom 20. April 1768 (BAUMANN GOTTHILF 1924: 131 f.) von Kölliken direkt über Suhr nach Lenzburg gezogen wurde, sondern sie wurde durch den Anschluss der Aaretalstrasse an die grosse Berner Aargauerstrasse auch wenigstens teilweise des Verkehrs von bzw. nach Brugg beraubt (zu den Motiven der bernischen Strassenpolitik im Aargau siehe AG 4).

Die Strassenverhältnisse auf dem Teilstück zwischen Wildegg und Aarau waren nach wie vor ungenügend. LÜTHI (1987: 249)

charakterisiert deshalb die am westlichen Teil der Strecke liegende Gemeinde Rohr als verkehrsgeografischen Leerraum, "was auch darin zum Ausdruck kam, dass die Verbindung von Aarau über die Suhre nur durch einen Fussgängersteg, ohne Fahrstrasse, hergestellt wurde. Fahrzeuge, Gütertransporte und Chaisen, hatten eine Furt zu benützen". Obwohl sich LÜTHI hier selbst widerspricht, halte ich den Kern der Aussage für zutreffend.

Aarau machte denn auch, als es sich in Bern 1790 um die Gewährung des Rechts auf freie Lebensmittelzufuhr bemühte, die neue Strassenführung für seine schlechte wirtschaftliche Lage mitverantwortlich (LÜTHI et al. 1978: 213). Es überrascht daher nicht, dass nach dem Ende der Berner Herrschaft in dem neugegründeten Kanton Aargau relativ rasch die von bzw. zu der Hauptstadt führende Kommunikationen ausgebaut wurden. Neben der wichtigen Strasse auf die Staffelegg (AG 20) ist auch der Westteil der hier erörterten Strecke zu nennen, dessen Ausbau ab ca. 1820 in Angriff genommen wurde. Die Kosten für die Brückenbauten übernahm damals der Kanton, während für den Strassenbau die anliegenden Gemeinden herangezogen wurden. Über die Suhre wurde eine hölzerne Brücke geschlagen, die zweimal, 1848 und 1858, vollständig erneuert wurde (LÜTHI 1987: 249 ff und 150 JAHRE KANTON AARGAU... 1954: 486 f.).

Natürlich deckte sich der Verlauf der stufenweise erstellten Chaussee teilweise mit demjenigen der mittelalterlichen Strasse. Da aber die mittelalterliche Linienführung, soweit es sich aufgrund der bearbeiteten Karten beurteilen lässt, systematisch begründet und korrigiert wurde, muss die Kunststrasse des späten 18. und frühen 19. Jahrhunderts eher als Neu- denn als Ausbau charakterisiert werden. Aus diesem Grund werden die Passagen, die zwischen den eindeutig als Teilstücke der mittelalterlichen Route identifizierbaren Abschnitten liegen, sämtlich der Kunststrasse zugeordnet und auch entsprechend in die Inventarkarte eingetragen.

#### **GELÄNDE** *Aufnahme 29. September 1994 / GIG*

Die in der MICHAELISKARTE (1837-43) bezeugte Linienführung besteht heute aus einer modernen Teerstrasse, die keine historische Substanz mehr aufweist.

Zu erwähnen sind hier daher nur einige Wegbegleiter in Wildegg und Ruppertswil, wie z.B. der stattliche Gasthof Bären in Wildegg, der aus dem späten 17. Jahrhundert stammt, ferner die beiden Brücken über die Bünz (Abb. 1) sowie über den Aabach. Die Brücke über den Aabach ist zum Teil modern überprägt. In Ruppertswil steht der Gasthof Bären, ein schmucker frühklassizistischer Bau aus dem Jahr 1793.

*Die alte Steinbrücke über die Bünz in  
Wildegg. Im Hintergrund rechts der  
Gasthof Bären.  
Abb. 1 (GIG, 1. 7. 1994)*



— Ende des Beschriebs —