

Das Projekt der Expressstrasse E7 Eiken-Winterthur aus den 1960er Jahren



Beginn der Expressstrasse E7 in Eiken Richtung Laufenburg mit der acht Meter breiten Brücke, welche kaum genutzt wird

Vom Rückbau der A50 zur vergessenen Expressstrasse E7: Eine Spurensuche zwischen Glattfelden und Eiken.

Der Entscheid des Zürcher Kantonsrates vom 29. Juni 2026, die 1978 eröffnete Autobahn A50 bei Glattfelden zu einer Kantonsstrasse zurückzubauen, sorgte für landesweite Schlagzeilen. Dies bewog mich, zu diesem Novum etwas zu recherchieren, umso mehr auch unser Dorf Eiken Bestandteil dieser Geschichte ist.

Ab 1929 bis etwa Mitte der 1960er Jahre gab es Pläne, den Hochrhein zwischen Basel und Bodensee für 80m lange Frachtschiffe und einem Gesamtgewicht von 1350 t auszubauen. Als dann alle diese Projekte begraben wurden, suchte man eine neue Lösung für den Strassengüterverkehr ab den Basler Rheinhäfen Richtung Ostschweiz, um die Dörfer entlang der Hauptstrasse 7 zu entlasten. Es wurde damals in Betracht gezogen, eine Vierspurige Expressstrasse E7 von Stein AG, bzw. Eiken nach Winterthur zu bauen, mit der Fortsetzung als Nationalstrasse 7 (heute A7) nach Kreuzlingen. Bereits um 1970 musste das Projekt auf zwei Abschnitte redimensioniert werden: E7 Eiken Laufenburg und E7 Weiach-Winterthur. Etwa in der gleichen Zeit wurde der Begriff «Expressstrasse» durch «Hochleistungsstrasse» ersetzt. Alleine im Kanton Aargau waren über 100 km vierspurige Hochleistungsstrassen geplant. In den konjunkturschwachen 1970er Jahren mussten

dann aus Kostengründen landesweit zahlreiche Hochleistungsstrassen ersatzlos gestrichen werden. Schliesslich wurde vom einstigen Projekt E7 nur die 4,4 km lange Umfahrung Glattfelden umgesetzt, welche am 1. September 1978 als «Umfahrungsstrasse K122, Bestandteil der geplanten Hochleistungsstrasse Weiach-Winterthur», eröffnet wurde. Diese beinhaltete auch den 651 m langen Lättenviadukt, welcher bei der Eröffnung immerhin die längste Strassenbrücke des Kantons Zürich war.

Deutlich sind die Spuren des einstigen Projektes noch heute in Eiken mit den sehr grosszügigen Autobahn-Ein- und Ausfahrten Richtung Basel sichtbar, welche ohne Probleme mit 120 km/h befahren werden könnten! Vorgesehen war um 1965 eine Autobahnverzweigung in Form eines Y für den Anschluss der Expressstrasse 7 Richtung Laufenburg. Beim heutigen Kreisel war eine Brücke für die Ortsverbindung Eiken-Sisseln vorgesehen, welche die E7 überquerte. So war es zumindest im beiliegenden Zonenplan der Gemeinde Eiken gestrichelt eingezeichnet.

Bis 1974 führte die 183 km lange Hauptstrasse 7 Basel-St. Margrethen nur etwa acht Meter im Hardwald beim Rheinanschluss über den Eiker Gemeindebann. Seither wird die Hauptstrasse 7 vor dem Dorf Sisseln Richtung Autobahnanschluss Eiken geleitet und von dort auf das Trasse der geplanten Expressstrasse 7. Somit konnte das Dorf Sisseln vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Ohne das Projekt der Expressstrasse Richtung Laufenburg hätte der Autobahnanschluss in Eiken möglicherweise einfacher und mit weniger Landbedarf gebaut werden können, ähnlich wie die Ein- und Ausfahrt Richtung Zürich. Auch auf die nördliche acht Meter breite Brücke inkl. Trottoir (!), welche die heutigen Ein- und Ausfahrten Richtung Basel überquert, hätte verzichtet werden können. Seit über 50 Jahren wird diese grosszügige Brücke lediglich von Radfahrern, Fussgängern und der Landwirtschaft genutzt.

Ähnlich sieht es bei der Eisenbahn aus: Nach 1970 wurden zahlreiche Erneuerungsbauten (Brücken, etc.) auf der Linie Stein-Säckingen – Eglisau für einen möglichen Doppelspurausbau vorbereitet. Es traf jedoch das Gegenteil ein: Zahlreiche Industriebetriebe mit eigenen Gleisanschlüssen schliessen oder wanderten ab, der Personenverkehr Laufenburg-Koblentz wurde gar auf die Strasse verlegt. Investiert wird jedoch am Hochrhein auf deutscher Seite mit Schweizer Unterstützung. Folglich reist man künftig mit dem SwissPass von Basel nach Schaffhausen auf den Geleisen der Deutschen Bahn!

Urs Berger

09.07.26



Zonenplan der Gemeinde um 1965