Zeitschrift: Aarauer Neujahrsblätter
Herausgeber: Ortsbürgergemeinde Aarau
Band: 74 (2000)

Artikel: Wenn Pläne Papier bleiben
Autor: Wakefield, Alan
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-559153

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

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

Alan Wakefield

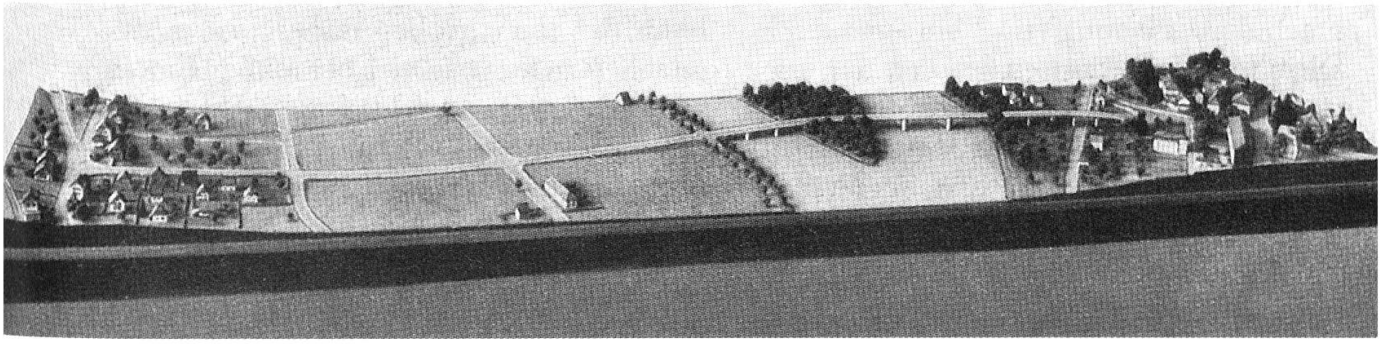
Wenn Pläne Papier bleiben

Anlässlich der letztjährigen Feierlichkeiten zum Gedenken an die Ereignisse von 1798 wurde in Aarau der Stadterweiterungsplan des Architekten Johann D. Osterrieth in Erinnerung gerufen. Dieser nur fragmentweise realisierte Plan hinterließ im Bereich der Laurenzenvorstadt eine beeindruckende Häuserzeile und die Erinnerung an eine Zeit des Aufbruchs in Aarau. Ein Großteil der vorgesehenen Projekte blieb bekanntlich in der Folge von veränderten politischen und ökonomischen Umständen unrealisiert.

Auch in diesem Jahrhundert gab es viele Veränderungsvorschläge, welche Papier geblieben sind. Die im Folgenden geschilderten Projekte sind nicht von solch visionärer Absicht geprägt wie der erwähnte Versuch, Aarau in eine Landeshauptstadt umzubauen. Sie geben jedoch einen Einblick in die städtebaulichen Debatten, die geführt wurden, und zeigen, wer sich daran beteiligt hat.

Das Herzbergviadukt und andere Umfahrungsversuche

Die Frage nach der Verkehrsführung ist seit Siedlungsbeginn eng mit dem Schicksal der Stadt verknüpft. Erbaut an einem durch den Aareübergang bedeutenden Kreuzungspunkt der Ost-West- und Nord-Süd-Achsen, verdankt die Stadt ihre Existenz nicht zuletzt dieser verkehrstechnisch interessanten Lage. Was jedoch einst die Standortwahl bestimmte, stellte sich mit dem wachsenden Verkehrsaufkommen in unserem Jahrhundert immer deutlicher auch als Problem heraus. Wie ein roter Faden zieht sich die Verkehrsfrage durch die städtebaulichen Bemühungen Aaraus. Besonders der Altstadtbereich mit seinen engen Straßenräumen war für den motorisierten Verkehr von Beginn an schlecht geeignet. Doch die topographischen und politischen Verhältnisse verhinderten eine frühzeitige Auslagerung des Transitverkehrs.



1 *Relief mit der Darstellung eines zweiten Aareübergangs für Aarau*

Bereits um 1931 kam erstmals ein konkreter Vorschlag zur Umfahrung der Altstadt. Mit dem Wettbewerb für den Ersatz der sanierungsbedürftig gewordenen Kettenbrücke kam der Vorschlag eines zweiten Aareübergangs von der Laurenzenvorstadt aus via Aareinsel, Scheibenschachen nach Küttigen auf. Das Gewerbe bekämpfte das Projekt energisch, da es auch damals schon um seine Umsätze bangte. 1937 war das Projekt von Rothpletz & Lienhard durch Ingenieur Dr. G. Lüscher zur Baureife weiter bearbeitet worden, doch eine kantonale Abstimmung stand noch bevor. Der Zweite Weltkrieg mit seiner Mittelknappheit unterbrach diese Planung (1).

Die alte Brücke durfte zuweilen nur noch unter Beachtung besonderer Sicherheitsregeln benutzt werden. So durfte das Postauto nicht mehr als 55 Passagiere über die Brücke transportieren, der Rest musste zu Fuß passieren. Die Infanterie durfte nicht im Schritt, die Kavallerie nur im Schritt passieren. Die letzte von sieben Kettenbrücken in Europa musste dringend saniert werden (2).

1948 erfolgte der Abbruch der historischen Brücke zugunsten einer unterhaltsärmeren Betonkonstruktion, welche den gesamten Verkehrsstrom bewältigen konnte. Das Gewerbe hatte sich durchgesetzt und verhinderte dadurch eine frühzeitige Umfahrungslösung. Das Trassee des geplanten Viadukts wurde trotzdem bis in die sechziger Jahre freigehalten in der Meinung, diese Variante doch noch realisieren zu können. In der Siedlungsstruktur ist sie im Scheibenschachenquartier heute noch ablesbar.

Ab 1970 erhielt die Verkehrsfrage neue Bedeutung mit dem wachsenden Interesse an regionalen Planungsleitbildern und dem negativen Volksentscheid zur Nordumfahrung. Ein Tunnel unter der Stadt von etwas mehr als einem Kilometer Länge hätte den Ost-West-Verkehr aufnehmen sollen. In den lokalen Presseerzeugnissen erscheinen in der Folge verschiedene Beiträge von Fachleuten und engagierten Bürgern. So war z. B. im «Aargauer Tagblatt» ein Artikel zu lesen, der einen großen Ring um die Altstadt herum forderte, welcher mittels Tunnel zwischen Unterentfelden und Schachen (Westtangente) sowie eines zweiten Aareübergangs in Richtung Küttigen bewerkstelligt werden sollte (3). Diese Verbindung des Suhren- und Aaretals mit Tunnel anstelle der innerstädtischen Transversalen (Entfelderstraße) wurde wohl aus Kostengründen nicht weiterverfolgt.

Damals setzte sich unter den Städteplanern langsam die Ansicht durch, dass der Verkehr nur noch tangential zu der innerstädtischen Agglomeration herangeführt werden sollte, von wo aus er in sein jeweiliges Zielgebiet einfädeln sollte. Leitbild war die Entflechtung der außer- und der innerstädtischen Straßenplanung. Doch erwies sich die Umsetzung dieser Ziele im Falle von Aarau offensichtlich als äußerst

schwierig. Lösungen, die den Aareraum als Naherholungsgebiet beeinträchtigt hätten, wie z. B. eine vierspurige Kantonsstraße von Aarau Ost Richtung Olten, scheiterten am Widerstand der Aarauer. So versuchten Verkehrsplaner und Politiker weiterhin, den Verkehr durch den Zentrumsbereich zu schleusen.

Aus heutiger Sicht beinahe grotesk mutet die damalige Absicht an, den Verkehr via Hammer von der Laurenzenvorstadt auf die Kettenbrücke zu lenken. Dadurch wäre nicht nur ein ganzer Altstadtteil geopfert worden und die Emissionen trotzdem im Zentrumsbereich verblieben, sondern auch die Stadtansicht von der Nordseite her empfindlich gestört worden. Die Verkehrsingenieure argumentierten mit der Baufälligkeit der betroffenen Liegenschaften und sprachen von einer Sanierung des betroffenen Stadtteils. Glücklicherweise mussten die von der Stadt bereits gekauften Liegenschaften letzten Endes doch nicht einer Straße weichen.

Eine schonendere und auch kostengünstigere Lösung schlug F. Keller zusammen mit der «Aktion Altstadt Aarau» vor. Die dem Einwohnerrat unterbreitete Motion verlangte die vollständige Befreiung der Altstadt vom Motorfahrzeugverkehr (4). Dies ohne begleitende Umfahrungsbauwerke, sondern lediglich mit einer optimalen Nutzung der bestehenden Straßen. Ein Einbahnring über Tellirain, Mühlemattstraße, Kettenbrücke sollte für die Umleitung des Verkehrs nordseitig genügen. Die Engpässe in den Stoßzeiten sollten die Automobilisten zum Umsteigen auf den auszubauenden öffentlichen Verkehr bewegen. Ein solch einschneidender Vorschlag konnte trotz den 6510 gesammelten Unterschriften in Aarau nicht umgesetzt werden. Den Widerstand des Altstadtgewerbes versuchte Keller mit zusätzlichen Parkplätzen auf dem ehemaligen Gaswerkareal und beim Behmen in Zaun zu halten. Die Parkplätze wurden zwar realisiert, die Innenstadt blieb jedoch bis heute weitgehend motorisiert.

Das jüngste Kapitel aus dieser Planungsgeschichte, die Sauerländertunnelvariante, lässt sich nur vor diesem Hintergrund verstehen. Es zeichnet sich eine planerische Spätgeburt ab, deren Eltern heute bereits weitgehend vergessen sind. Nur wenn nun parallel dazu die lange ersehnte Aufwertung der Innenstadt erfolgt, lassen sich der hohe Preis und das Warten rechtfertigen.

Die Altstadt als Einkaufszentrum

Der Schutz der Altstadt wurde von der Mitte dieses Jahrhunderts an ein zentrales Thema in der Stadtplanung. Dieser Schutz wurde freilich entsprechend dem damaligen Zeitgeist auch als Aufruf zur Veränderung interpretiert, galten doch die Altstädte generell als sanierungsbedürftig und unzeitgemäß.

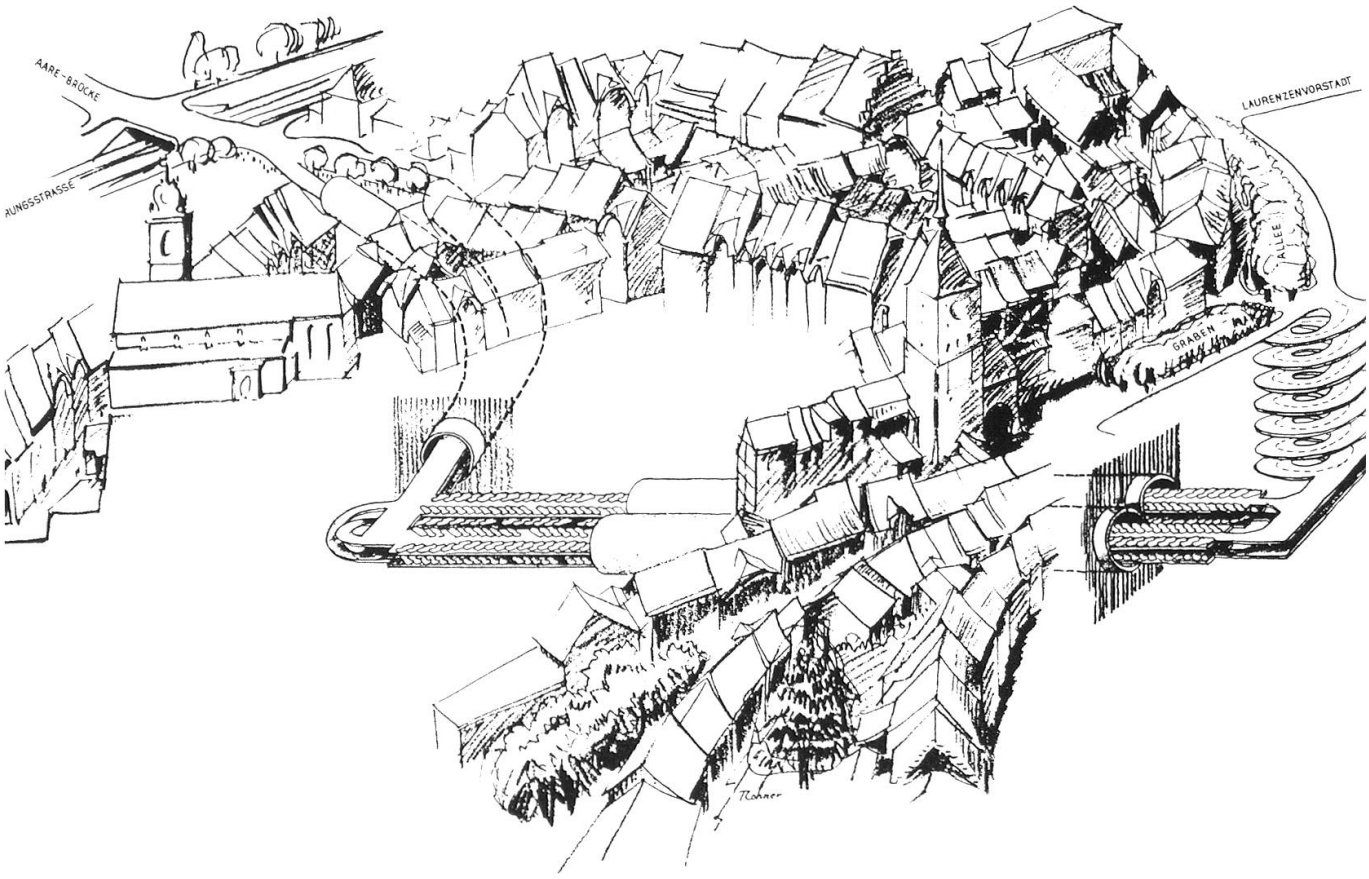
Tatsächlich waren auch viele Altstadthäuser damals schlecht unterhalten, da die früheren Bewohner in komfortablere Außenquartiere oder andere Gemeinden zogen und die mangelnden Einrichtungen (fehlende Badezimmer, Zentralheizung usw.) nur tiefe Mietzinse zuließen. Hingegen boten Neubauten oder Auskernungen die Möglichkeit, lukrativere Büro- und Ladennutzungen zu realisieren. Zwischen den Grundeigentümern, der Stadt und der Bevölkerung, welche den Wert des Kulturguts Altstadt zu erkennen begann, kam es zu einigen Auseinandersetzungen. Das Gewerbe in der Altstadt sah sich durch einschneidende Gesetze stark zurückgebunden, seit Konkurrenz von außerhalb drohte. So schrieb die Vereinigung «Pro Altstadt Aarau» am 24. Juni 1959 an die Adresse der Stadt: «Beim Bauen in der Altstadt dürfen die wirtschaftlichen Erwägungen neben den ästhetischen und heimatschützlerischen Gesichtspunkten nicht vergessen werden. Wir stellen fest, dass die Aarauer Altstadt auf dem besten Weg ist, zur zweitrangigen Geschäftslage abzusinken und hernach abzusterben. Die Vermietungsschwierigkeiten im Neubau der unteren Rathausgasse sind ein mahnendes Anzeichen für diesen befürchteten Niedergang. Wenn aber die Behörden die Initiative der Altstadtgeschäfte durch allzu rigorose Bauvorschriften zurückbindet, dann besteht die Gefahr, dass gerade die Leistungsfähigsten unter ihnen in bessere Geschäftslagen, außerhalb abwandern . . .» (5)

In dieser Situation erschien 1961 die Schrift *Planen und Bauen in der Altstadt* der SIA (der Schweizerischen Ingenieure und Architekten), Sektion Aargau. Darin werden die Chakteristiken und Probleme der Aarauer Altstadt untersucht und der Rahmen und die Art der zu tätigenden Veränderungen umrissen. So ehrenwert diese Bemühungen zur Konsensfindung in Sachen Altstadtplanung waren und so fundiert gewisse Untersuchungen durchaus sind, so wenig ist es zu bedauern, dass viele «Sanierungsvorschläge» unrealisiert blieben. Die propagierte Erneuerung ganzer Straßenzüge hat zwar in einigen Teilbereichen (Schlossplatz, Graben, Ziegelrain) tatsächlich stattgefunden, jedoch nicht in dem Ausmaß und der Form, wie es sich die Autoren dieser Studie vorgestellt hatten.

Diese schlugen unterhalb der Altstadt eine zusammenhängende Parkierungsanlage vor, welche es dem Kunden erlaubt hätte, alle erdenklichen Einkäufe trockenen Fußes zu absolvieren, analog dem Vorbild des Shopping-Centers. Die ausgeräumten Innenhöfe wären die eigentlichen Mall-Bereiche mit Vertikalerschließung gewesen. Der befürchteten Musealisierung der Innenstadt wurde also ein Konzept der Kommerzialisierung entgegengehalten, das die Altstadt in beinahe karikierender Weise als Fußgängerkulisse eines umfassenden Einkaufserlebnisses eingesetzt hätte. Inter-

2 Zivilschutz- und Parkierungskaverne unter der Altstadt (6)

essanterweise hat sich die Unterhöhlung des Stadtraums von der Altstadt in die so genannte City-Zone verlagert, welche der Funktion des Warenumschlags eher gerecht werden konnte als der zentrale Altstadtbereich und denkmalpflegerisch zudem weniger Widerstand leistete. Da die Laufdistanz zwischen Parkierung und Altstadt kaum größer ist als in manchen Einkaufszentren der Weg zum Eingang, hat das Kleingewerbe auch ohne eigene Kundenparkplätze in der Altstadt überlebt.



Das Kasernenareal und die Attraktivitätsachse Bahnhof–Altstadt

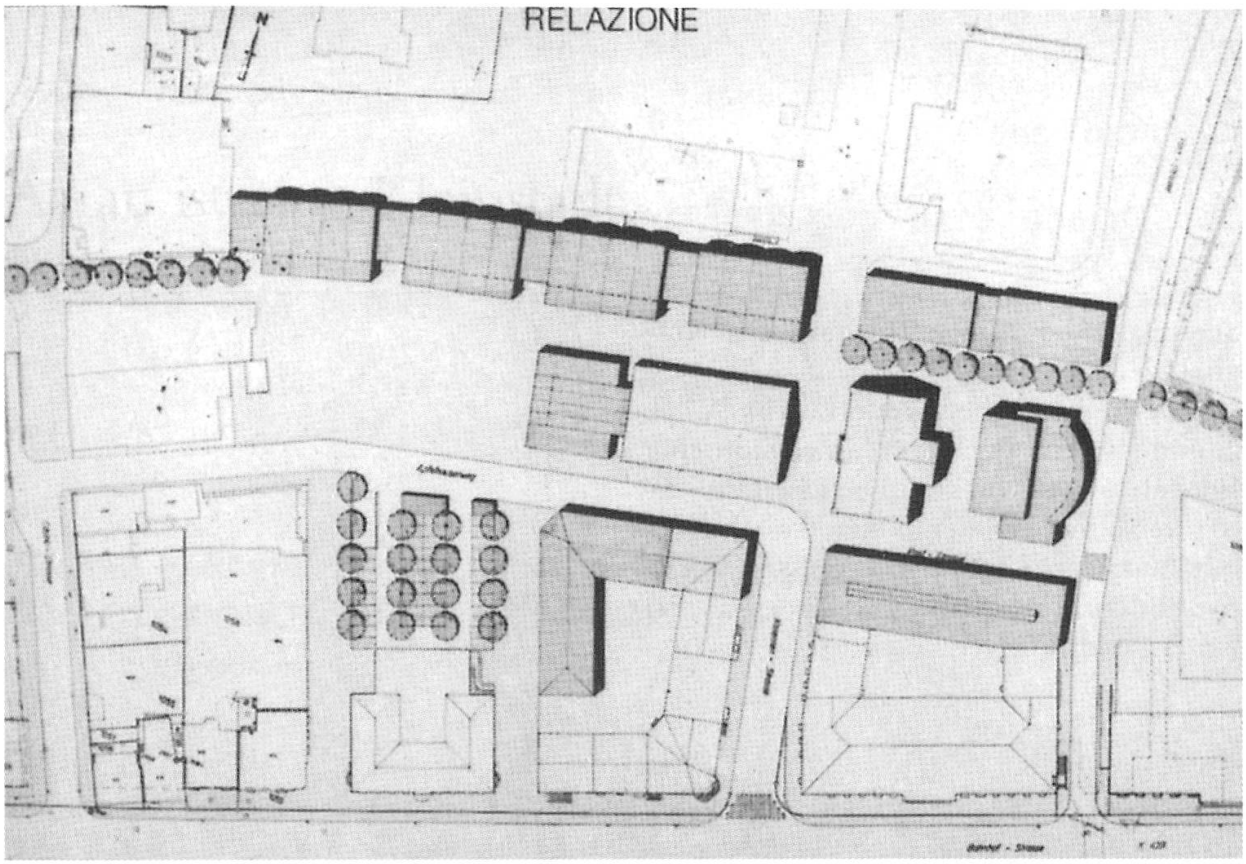
Das Gebiet des Kasernenareals blieb trotz seiner zentralsten Lage durch die militärische Nutzung bislang ein weißer Fleck auf der geistigen Stadtkarte der meisten Zivilisten. Und die zwischen Bahnhofstraße und Kasernenareal eingeklemmte Bebauung ergibt bis heute keine Fußgängerverbindung zwischen Bahnhof und Altstadt, die diesen Namen verdiente. Und so wird wohl auch in Zukunft noch mancher Besucher die Frage stellen: Wo geht es hier eigentlich zur Altstadt? Wenn eines der folgenden Projekte realisiert worden wäre, dann müssten die Stadtbehörden die Antwort vielleicht nicht in einem neuen Wegweiserkonzept suchen.

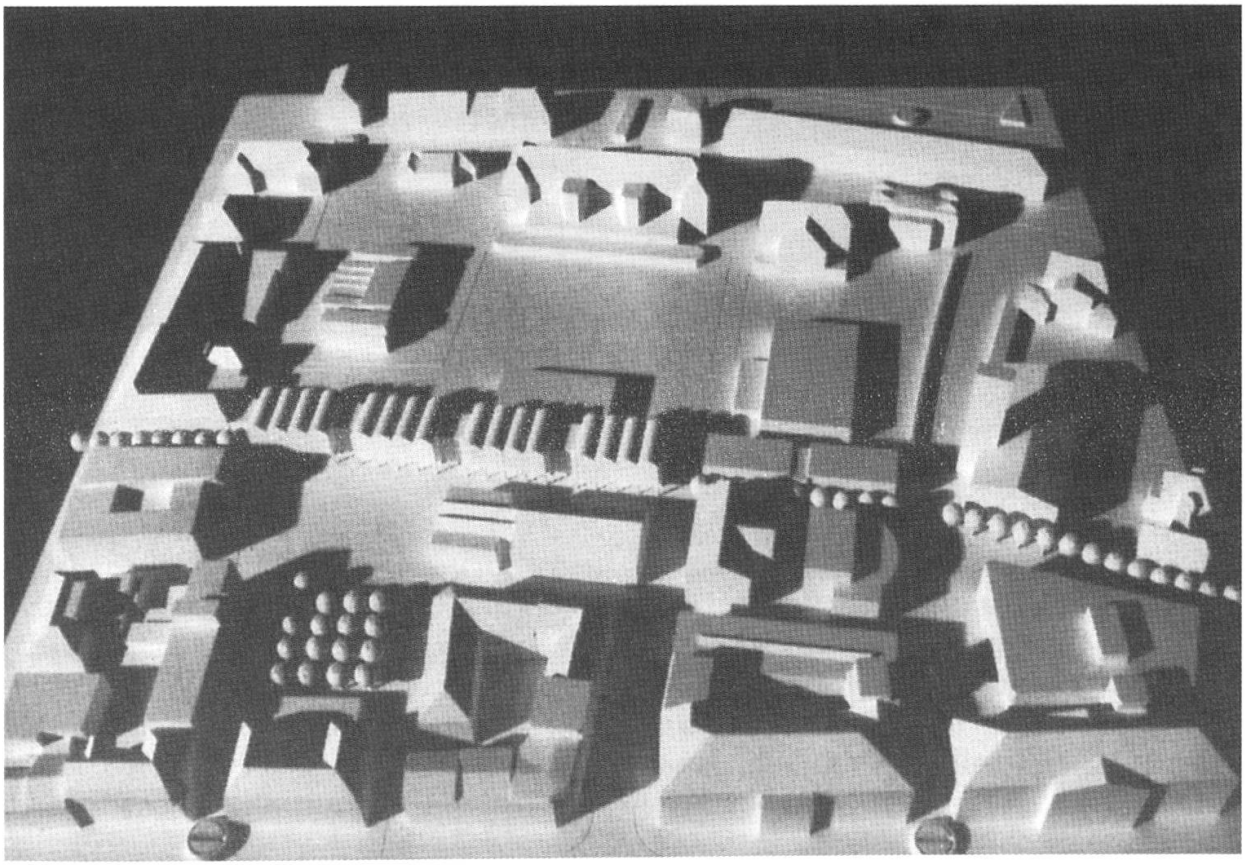
1970 bewilligte das Aargauer Volk einen Kredit für die Vorbereitungsstufe einer Hochschule für Bildungswissenschaften. Bis 1976 sollte ein definitives Projekt vorliegen. Zu dieser Zeit stand die Aufhebung des Waffenplatzes Aarau zur Diskussion, da sich bauliche Sanierungsmaßnahmen aufdrängten. Der Bund wollte auf Ende 1974 den Waffenplatz Aarau aufheben, der Kanton bemühte sich um einen Ersatzstandort (7). Das Kasernenareal wäre ein idealer Hochschulstandort gewesen und hätte auch den umliegenden Stadtraum aufwerten können. Doch neben den Hochschulplanern entdeckten verschiedene kulturelle Kreise, die an Platzmangel leidende kantonale Verwaltung und natürlich auch die Großhandelslobby die Vorzüge der zentralen Lage. Doch als der Streit um die sinnvollste Nutzung des Areals zu entbrennen drohte und erste Planungsschritte eingeleitet wurden, beschloss der Regierungsrat 1975, mangels Alternativen den Kasernenbetrieb in Aarau beizubehalten.

Eine weitere Chance zur Aufwertung des Gebiets bot das Geschenk, welches die SIA 1987 anlässlich ihres 150-jährigen Bestehens der Stadt Aarau überreichte. In einem Wettbewerbsverfahren wurde nach praktikablen Vorschlägen zur Aufwertung des Stadtraums zwischen Bahnhofstraße und Kasernenareal gesucht, wobei Teile des Kasernenareals zur Disposition standen. Das erstprämierte Projekt von Andy Marti und Dieter Felber entsprach den Vorstellungen der Jury am meisten, da es die geforderte Attraktivitätsachse Bahnhof–Altstadt am überzeugendsten verwirklichte. Die Stadt erhielt das Ergebnis des öffentlichen Ideenwettbewerbs mit der Empfehlung, die Verfasser des ersten Ranges mit der Ausarbeitung eines Richtplans zu beauftragen (8).

Doch die Stadt wollte oder konnte das «Geschenk» offensichtlich nicht annehmen, wie der nur ein Jahr später privat erfolgte Wettbewerb zum Ausbau der Allgemeinen Aargauischen Ersparniskasse deutlich machte. Weder Programm noch Preisgericht hatten offensichtlich Rücksicht auf das erste Wettbewerbsergebnis genommen und dies, obwohl der damalige

3 *Siegerprojekt «Relazione». Durch die Anordnung der Baukörper und die partielle Schließung der Kasinostraße entsteht eine einfache, selbstverständliche Fußgängerzone von der Altstadt bis zum Bahnhofgebiet (8).*





Stadtplaner bei beiden Wettbewerben Mitglied der Jury war.
Mit der militärischen Weiternutzung blieb zumindest ein wichtiger innerstädtischer Bereich bislang von kommerziellen Projekten verschont. Dieser bietet Gestaltungsspielraum für zukünftige Projekte, welche dem öffentlichen Raum vielleicht wieder mehr Beachtung schenken werden.

Anmerkungen

1 *Schweiz. Baumeister-Ztg.* Nr. 40/1937; *INSA* (Die Aarauer Kettenbrücke).
2 *Geschichte der Stadt Aarau:* Kettenbrücke ade!
3 *Aargauer Tagblatt* vom 9. 9. 1971: Ein Großer Ring um die Stadt?
4 *Aargauer Tagblatt* vom 13. 12. 1973: Das Wie zur verkehrsfreien Altstadt.
5 *Planen und Bauen in der Altstadt,* Verfasser: Sektion Aargau der SIA, 1961.
6 *Zwischenbericht der städtischen Studiengruppe für Parkplatzfragen in Aarau,* 1961.
7 *Aarau Kasernenareal,* Semesterarbeit, verfasst von F. Kuhn, 1973.
8 *Bericht des Preisgerichts,* 1987, SIA-Wettbewerb.

Alan Wakefield, Architekt ETH, Beinwil, arbeitet in Aarau.