

Zwischen Aufbruch, Zaghaftheit und Blockierung : eine kleine Geschichte der Aarauer Stadtplanung ab 1850

Autor(en): **Kuhn, Felix / Schneider, Andreas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujaersblätter**

Band (Jahr): **76 (2002)**

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-559079>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zwischen Aufbruch, Zaghaftheit und Blockierung

Eine kleine Geschichte der Aarauer Stadtplanung ab 1850

Bis Ende 2002 wird die Totalrevision der Baulinienpläne abgeschlossen sein. Von den im letzten Jahrhundert erlassenen Baulinien werden dann nur noch wenige erhalten bleiben. Das Stadtbauamt hat deshalb eine kleine Begleituntersuchung in Auftrag gegeben, um die geschichtliche Bedeutung der Baulinien als Stadtentwicklungs-Instrument zu klären. Obwohl sich die Untersuchung auf das Wesentlichste beschränken musste, entstand dabei ein faszinierender Einblick in eine für die Stadt Aarau prägende Zeit, wie er in zusammenhängender Weise bislang noch nirgends nachzulesen ist.

Ein Entwicklungsschub kündigt sich an

Von den Habsburgern zwei Jahrhunderte zuvor gegründet, war Aarau seit 1415 eines von vielen Berner Untertanenstädtchen. 1798 stand Aarau als erste Hauptstadt der Helvetik erstmals kurze Zeit im Rampenlicht. Die Hauptstadt-Hoffnungen veranlassten Daniel Osterrieth zu einer ersten Stadterweiterungs-Planung, dem «Projet d'agrandissement de la Commune d'Aarau». Nach kurzer Euphorie versank Aarau dann allerdings wieder in mittelalterlich-frühindustrielle Beschaulichkeit. Von der Osterrieth-Planung wurden in den folgenden Jahrzehnten praktisch nur die beiden Wohnhauszeilen an der Laurenzenvorstadt

realisiert. Auch die Rolle als Kantonshauptstadt ab 1803 war vorerst kaum mit baulichen Entwicklungen verbunden.

In den 1850er Jahren ist der Kanton Aargau dann den Kinderschuhen entwachsen. Die Wirren der Restauration und Sonderbundskriege sind vorbei. Und der neu gegründete Bundesstaat beginnt wirtschaftlich aufzublühen.

Auch in Aarau wird gegen Ende der 1850er Jahre die «industrielle Revolution» immer deutlicher spürbar. Als eigentlicher Schrittmacher erweist sich weniger die ansässige Textilindustrie, als der Eisenbahnbau. 1856 wird im Schachen die Linie nach Olten eröffnet, nach dem Bau von Stadttunnel und Bahnhof 1858 die durchgehende Strecke Zürich–Bern. Gleichzeitig wird die schon im Osterrieth-Plan vorgeschlagene Bahnhofstrasse mit Neubauten wie der alten Kantonalbank und dem Pestalozzi-Schulhaus realisiert. Parallel dazu wird der Gönhard-Stollen gebaut, der 1860 die Trinkwasserversorgung aus dem Stadtbach ablöst (dann aber bis 1875 kein sauberes Wasser liefert). Kaum verwunderlich deshalb, dass auch die Gründung der Baufirma Locher, Näff & Zschokke (Hoch-Tief-Areal) an der Rohrerstrasse auf das Jahr 1859 fällt.

In den späten 1850er Jahren werden die Infrastrukturen vorbereitet. Aarau erwartet offensichtlich eine Boomphase mit Stadt-

erweiterungen über den Perimeter des Osterrieth-Plans hinaus.

Der Planungsoptimismus der 1870er Jahre

Erweiterungsbedürfnisse zeichnen sich tatsächlich ab. 1870 entsteht zwischen Bachstrasse und der neu ausgebauten Entfelderstrasse die Überbauung Siebenmanngut mit Konrad- und Zschokkestrasse für 18 freistehende Vorstadt villen. Im Scheibenschachen plant 1872 der Seidenfabrikant Friedrich Feer eine Arbeitersiedlung mit 23 Doppelhäusern, wovon die ersten fünf auf der Westseite der Scheibenschachenstrasse realisiert werden.

Aufgrund ihres Markterfolgs mit der Vitznau-Rigi-Zahnradbahn gründen Nikolaus Rickenbach und Oliver Zschokke 1873 die Internationale Bergbahngesellschaft und bauen für ihren Betrieb das heutige Zeughaus zwischen Bahnlinie und Rohrerstrasse. Ab 1873 ist auch der Gewerbekanal zwischen Schönenwerd und Kettenbrücke zur Krafterzeugung für geplante Industrieanlagen im Bau.

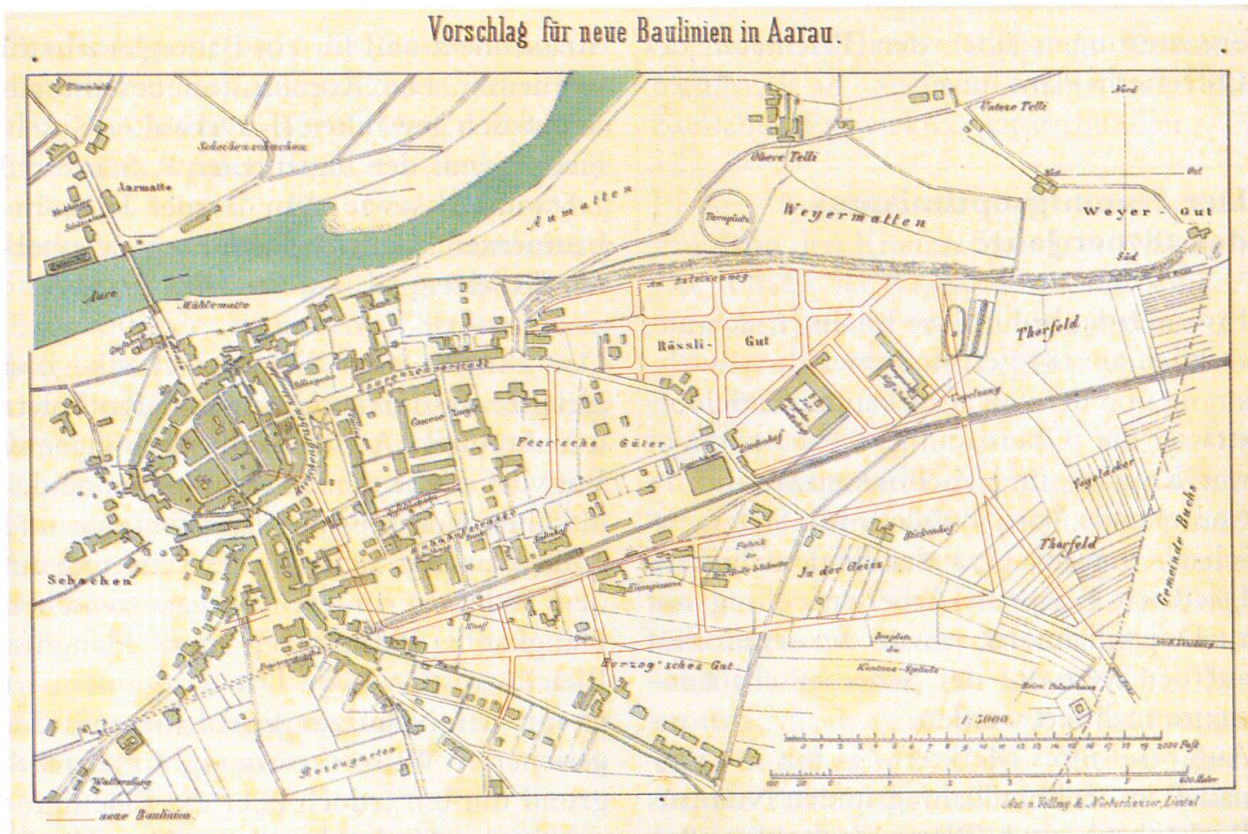
Ein Stadterweiterungsplan wird entwickelt

Der Gemeinderat (heute Stadtrat) setzt deshalb 1873 eine «Commission für die Stadterweiterung in Aarau» ein, mit dem Auftrag die Grundlagen für ein rationelles

Strassennetz und für ein Baureglement zu erarbeiten. Die Kommission besteht aus dem frisch gewählten Bauverwalter Gustav Siebenmann, den Ingenieuren R. Stänz und J. Stambach sowie dem Berner Kantonsbaumeister Friedrich Salvisberg als externer Experte.

Der Unternehmer Oliver Zschokke lässt gleichzeitig durch Ingenieur A. Rothpletz und Architekt A. Bosshardt einen eigenen Entwurf erarbeiten. Er will der gemeinderätlichen Kommission zuvorkommen und schlägt anfangs 1874 eine Erweiterung auf dem östlichen «unteren Plateau» zwischen Hangkante Balänenweg und Hangfuss Bleichmattstrasse vor. Dabei argumentiert er mit der Nähe zur Eisenbahn und der gesicherten Wasserversorgung. Im Hintergrund dürften jedoch eher die Eigeninteressen von Zschokke die grössere Rolle spielen, besitzt er doch in diesem Gebiet grössere Landflächen sowie Baugeschäft und Bergbahngesellschaft.

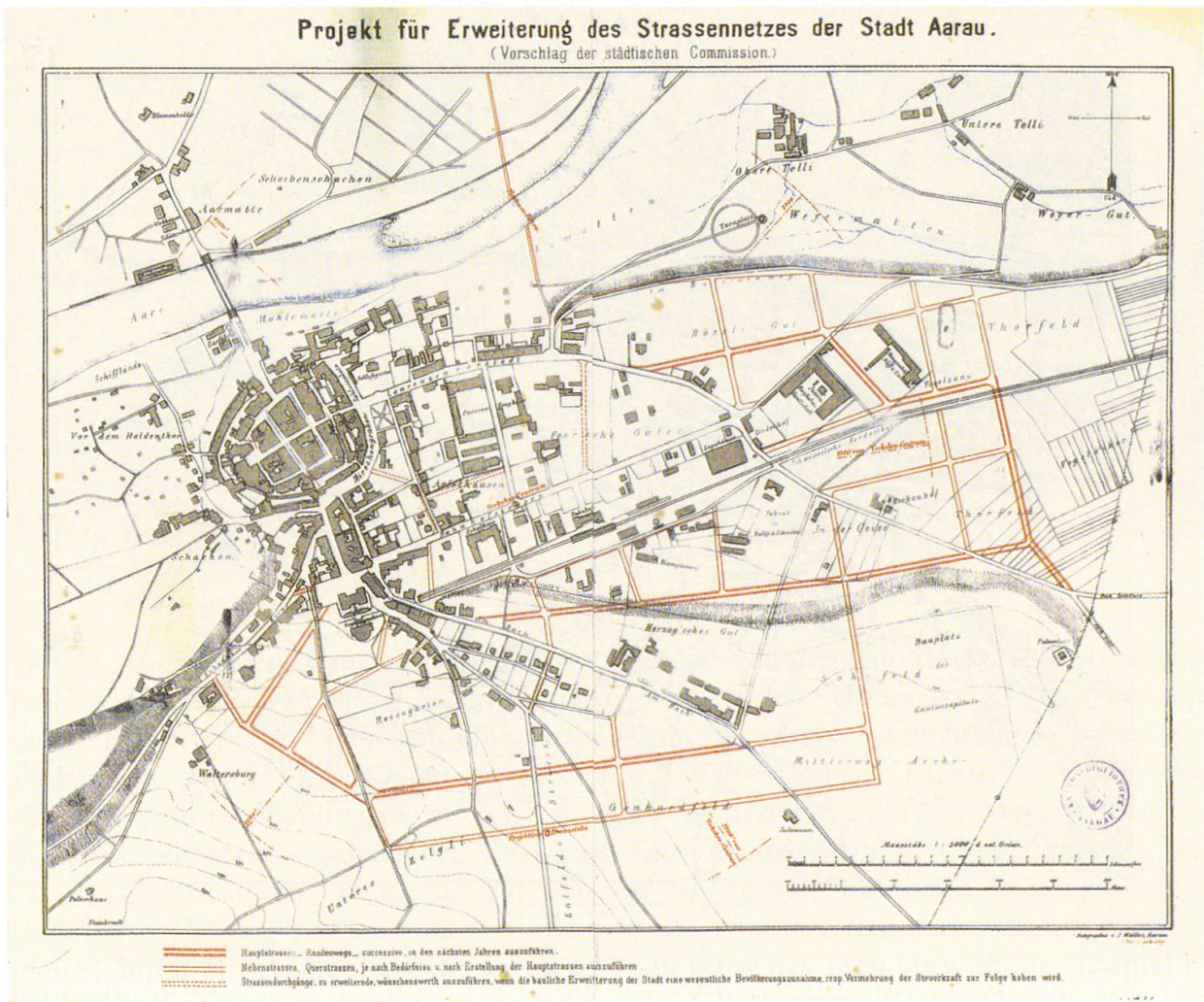
Der ebenfalls 1874 nur wenig später veröffentlichte Stadterweiterungsplan der Kommission sieht hingegen zusätzlich eine Ausdehnung auf dem «oberen Plateau» zwischen Bachstrasse, Gönhardfeld und dem bereits vorgesehenen Bauplatz des künftigen Kantonsspitals vor. Das Gutachten von Salvisberg betont die gute Besonnungssituation, die durch die Ost-West-Ausrichtung der Hauptstrassen entsteht.



Sie erlaubt weitgehend die Südausrichtung der künftigen Wohnhäuser. Der Plan umfasst die Erschliessung eines Perimeters mit Radius 2700 Fuss um ein «Verkehrszentrum» bei der Mündung der Casinostrasse in die Bahnhofstrasse. Auch eine Personenfähre beim heutigen Rüchligwehr wird vorgeschlagen mit der Begründung, dass dies Zschokke die Rekrutierung von Fabrikarbeitern aus Küttigen und Biberstein erleichtere. Es wird damit erstmals ein zweiter Aareübergang erwähnt.

Dieser Stadterweiterungsplan entspricht aus heutiger Sicht einem «Masterplan». Die Kommission erstellt begleitend auch eine «Projekt-Verordnung über die Ausführung des Plans». Diese legt fest, dass die einzelnen «Baupläne» (Bebauungspläne) quartierweise nach Bedarf zu erstellen sind und dass ihr Inhalt nebst der Strassenlage (Abmessung, Niveau) auch Baulinien festlegt auf die zwingend gebaut werden muss. Die Kommission legt dem Stadtrat nahe, mit Plan und Reglement die bislang unge-

2 Vorschlag für die Erweiterung des Strassennetzes
in Aarau 1874.
Commission für die Stadterweiterung in Aarau,
R. Stänz, J. Stammbach, G. Siebenmann, F. Salvisberg



ordnete Entwicklung zu regeln für eine rationelle Bebauung, damit nicht leichtfertige Möglichkeiten einer späteren Generation verbaut werden. Und nicht zuletzt empfiehlt sie auch dringend, dass die Stadt das betroffene Land jetzt erwerben solle um es der Spekulation

zu entziehen und dann an Bauwillige zu verkaufen.

Ein Bebauungsplan mit Bauordnung wird ausgearbeitet

Ob der Stadterweiterungsplan von 1874



nur vom Gemeinderat begutachtet wird oder auch von der Gemeindeversammlung genehmigt wird, ist nicht bekannt. Der Kanton erlässt 1875 ein «Gesetz zur Aufstellung von Bauvorschriften für die Erweiterung von Ortschaften», die notwendige rechtliche Grundlage zur Umsetzung der Vorschläge. Die Bauverwaltung wird

durch den Gemeinderat mit deren Weiterbearbeitung beauftragt.

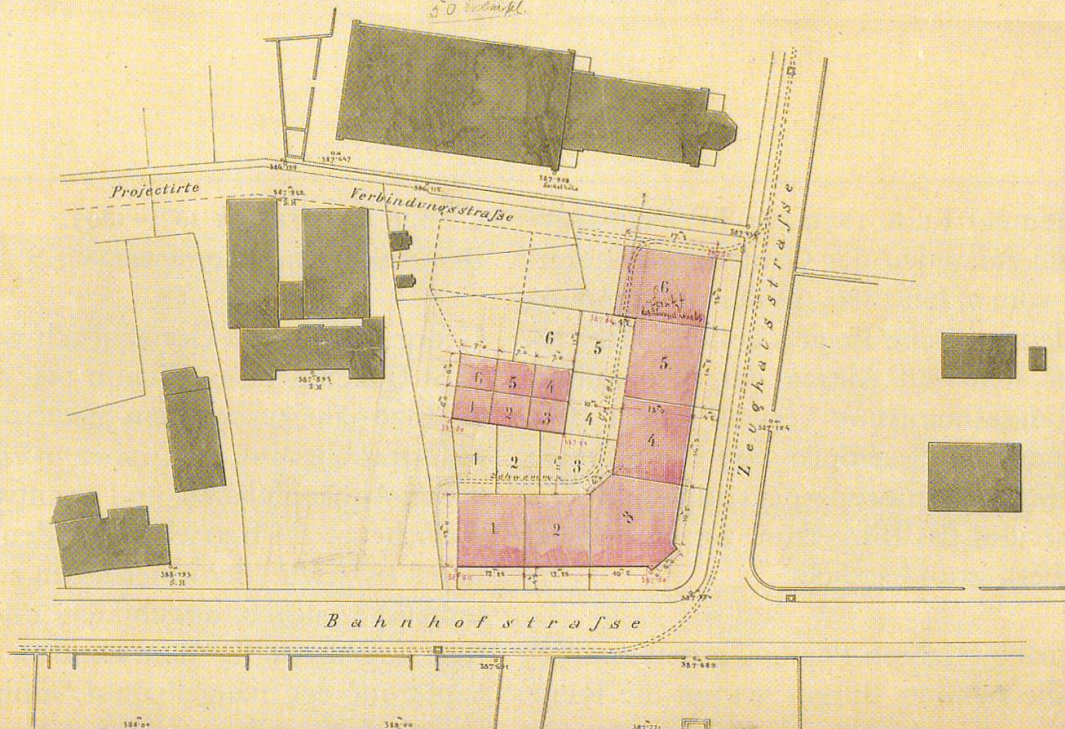
Die Umsetzung erfolgt im Wesentlichen jedoch nicht durch den Bauverwalter G. Siebenmann, sondern durch den 1876 vom Gemeinderat neu gewählten Stadt-ingenieur und «Techniker des Bauwesens»

KIEFER - GARTEN .

EINTHEILUNG DER BAUPLAETZE .

15 Meter Gebäudeliefe,
nach Beschlusse der Bau-Commission v. 27. Febr. 1874.
50 Bebaubl.

Georg August von Gonzenbach
als Gemeinderath
d. d. 11. April 1874.



Georg August von Gonzenbach. Dieser machte sich mit Verve an die Ausarbeitung der Bebauungspläne. Nicht gestaffelt nach Bedarf wie vorgeschlagen, sondern gleich den gesamten Planungsperimeter abdeckend, entwirft Gonzenbach bis ins Detail Planvarianten, Strassenprofiltypen und Übersichten. Das Planwerk wird begleitet durch ein Reglement, das in einer Vielzahl von Lesungen vom Gemeinderat bearbeitet wird.

Inhaltlich zeichnen sich die Bebauungsvorschläge durch klare Blockrandgevierte aus, die in jener Zeit übliche Bauform für Stadterweiterungen. In den Plänen wird jetzt die Konsequenz der Blockrandbebauung kompromisslos aufgezeigt, die die Kommission 1874 in ihrem Plan zwar nicht

dargestellt, aber durch das Reglement klar definiert hat. Gonzenbach integriert die bisherige Bebauung inklusive den erst kürzlich erstellten Fabrikantenvillen wie das Säulenhause oder das Meyergut an der Laurenzenvorstadt in die Baublöcke. Die Hauptstrassen sind durch Alleen gesäumt.

Ein typisches 1879 entworfene Beispiel ist die Überbauung Kiefer-Garten, von der das Ensemble «Café Bank» 1893 realisiert wurde. Verschiedene weitere Teilstücke dieses Bautyps im Zentrum sind heute abgebrochen.

Politischer Schiffbruch

Dem Gemeinderat liegen die von Gonzenbach bearbeiteten Bebauungspläne mit

Reglement Ende 1879 vor. Er verabschiedet sie zuhanden der Gemeindeversammlung vom 7. Juli 1880. An der Versammlung werden kritische Fragen gestellt. Das Geschäft wird auf Antrag der Rechnungsprüfungskommission vertagt. Jedem Bürger wird ein Exemplar von Bauordnung und Stadterweiterungsplan zugestellt. Die Presse und das Bürgertum zerreißen jetzt das Werk grundsätzlich.

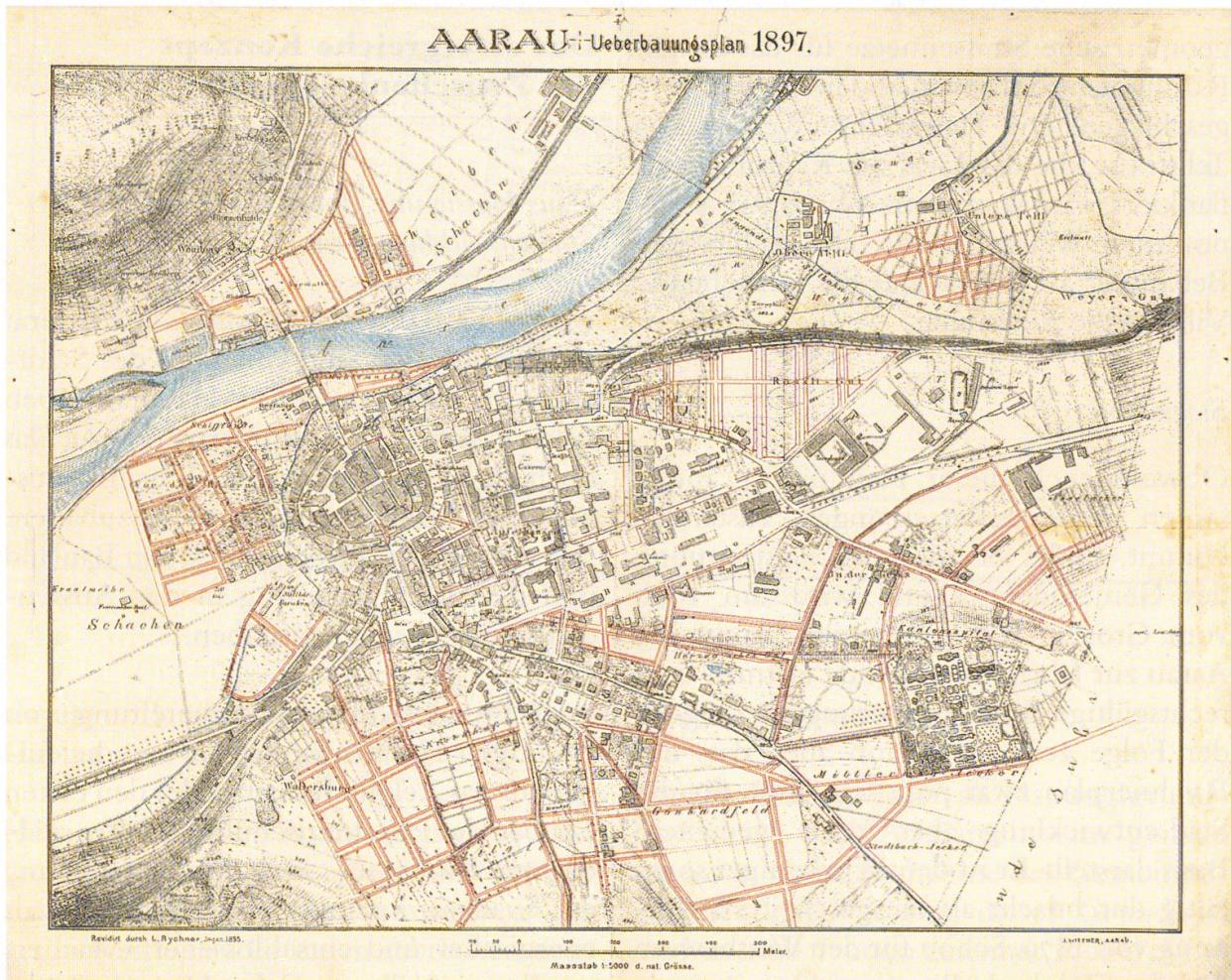
Erst nach 7 Jahren Planungsarbeit realisieren die Aarauer Bürger, wohin die Reise führen soll und ziehen die Notbremse. Ob Kleinmut oder verspätete Einsicht bleibt offen. Die radikale schematische Konsequenz der Gonzenbachpläne ohne Rücksicht auf Besonderheiten des Baubestandes in sensiblen Gebieten, dürften einiges zum Scheitern der Arbeit beigetragen haben.

Blockierung

Nach dem Scherbenhaufen von 1880 herrscht ein tiefes Misstrauen gegenüber jeglicher Reglementierung des Bauwesens und Planungsaktivitäten von Gemeinderat und Bauverwaltung. Dies prägt das politische Klima während langer Zeit. Die Planungskepsis blockiert für 17 Jahre jegliche Entwicklung in den Gebieten, die in den Gonzenbach'schen Bebauungsplänen enthalten waren. Die Bautätigkeit beschränkt sich weitgehend auf das bestehende Zentrum und Industriebetriebe.

G. A. v. Gonzenbach 1831–1893. Bruchstücke einer Biographie

Georg August von Gonzenbach wird 1831 in St. Gallen geboren. Schon 1851 zeichnet er als 20-jähriger auf dem Stadtbauamt die Marktmöblierung am Graben in eindrucksvollen Aquarellplänen, und er entwirft den noch heute im Betrieb stehenden Marktstand. 1875 wird der unterdessen zum Wasserbauspezialisten ausgebildete und erfahrene Ingenieur für den Umbau und die Sanierung des mangelhaften Gönhardstollens nach Aarau berufen. Nach den erfolgreichen Sanierungsarbeiten wird G. A. v. Gonzenbach vom Gemeinderat 1876 für das neu geschaffene Amt eines «Techniker des Bauwesens» (Stadtingenieur) gewählt. Es wird ihm die Aufgabe der Weiterbearbeitung des «Vorschlags zur Erweiterung des Strassennetzes von Aarau» übertragen. 1881, nach dem Schiffbruch der Stadterweiterungs-Planung, wird G. A. v. Gonzenbach in den Gemeinderat gewählt und leitet die Bauverwaltung. Ab 1885 wird er auch Grossrat. Eben für weitere vier Jahre als Gemeinderat gewählt, verstirbt er am 29. Dezember 1893 in seiner Heimatstadt St. Gallen an einer starken Erkältung, die er sich in Ausübung seines Berufes zugezogen hat. Hans Hässig löst ihn als Gemeinderat des Bauwesens ab.



Ein Notbehelf zur Jahrhundertwende

Rychnerplan 1897

Offensichtlich wird erst nach dem Tode von G.A.v. Gonzenbach 1893 ein neuer Anlauf

genommen. Ingenieur L. Rychner wird beauftragt, wiederum einen Überbauungsplan und ein zugehöriges Reglement zu entwerfen. Der Plan ist geprägt durch Verunsicherung und Zaghafteit. Es fehlen klare Ziele und Anliegen. Die Strassen folgen weitgehend dem bestehenden Flurwegnetz. Aber dennoch werden kleinere

geometrische Strassennetze für das Zelgli, Rössligut, im Schachen und in der Telli vorgeschlagen. Die Hauptachse Weltistrasse-Tellstrasse, die das Areal des Kantonsspitals flankiert, wird vom Gonzenbachplan übernommen. Weiterhin gilt die geschlossene Bebauung als Regel und die freistehende Villa ist die Ausnahme.

Stagnation

Obwohl auch dieser Plan nur in mühsamen Auseinandersetzungen zustande kommt, findet er 1897 die Zustimmung des Gemeinderates und wird um 1900 vom Grossen Rat genehmigt. Damit hat Aarau zur Jahrhundertwende erstmals eine rechtsgültige Stadterweiterungsplanung. In der Folge zeigt sich dann aber, dass der Rychnerplan zwar politisch taugt, für die Stadtentwicklung aber keine geeignete Basis darstellt. Er ist deutlich weniger sorgfältig durchdacht als die gescheiterte Planung von 1879. Schon für den Wettbewerb für das Zelglischulhaus muss er grundlegend geändert werden. Er vermag sich in der Folge nur im Rössligut und dem neuen Quartier im Gönhard durchzusetzen (Jurastrasse, Augustin-Keller-Strasse, Weltistrasse). Die private Bautätigkeit im Zelgli beginnt aber konsequent ausserhalb des Rychnerplans, während er im Schachen, Scheibenschachen und der Telli völlig unwirksam bleibt.

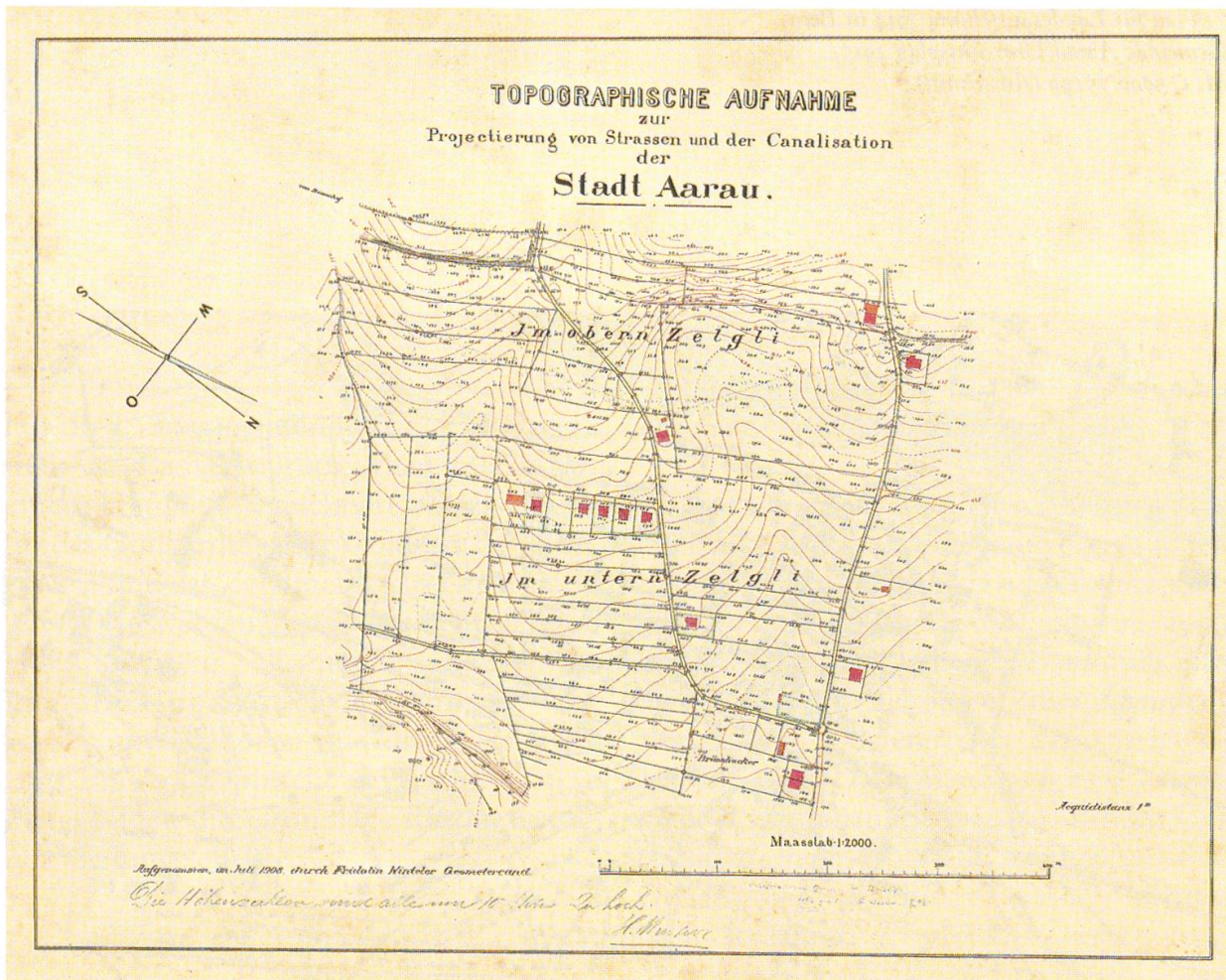
Das erfolgreiche Konzept der Zwischenkriegszeit

Hans Hässig und Robert Vogt – das Aarauer Stadtentwicklungsteam

1906 wird Robert Vogt vom Gemeinderat als Bauverwalter und Vorsteher des Stadtbauamtes gewählt. Zwei Hauptaufgaben fallen ihm bei der Amtsübernahme zu. Das noch stark zurückgebliebene Kanalisationsnetz der Stadt ist um- und auszubauen. Die rechtzeitige Erschliessung von Bauland und dessen Parzellierung in den Aussenquartieren ist voranzutreiben.

Vogt ist auch für die Vorbereitung von wichtigen Hochbauaufgaben wie diejenigen für das Zelglischulhaus oder den ersten Umbau des Pestalozzischulhauses, des städtischen Rathauses oder der Erweiterung des Saalbaus verantwortlich. Vogt gilt als energischer und entschlossener «Macher» was ihm im Volksmund den Namen «Stadt- oder Bauvogt» eintrug. 1881 wurde Robert Vogt in Allschwil BL geboren und stirbt 1958 in einem Altersheim in Gümmligen, Muri bei Bern.

1907 wird Hans Hässig zum Stadtammann gewählt. Schon seit 1890 gehört er dem Vorstand des «Einwohnervereins» an und wird 1893 als Nachfolger Gonzenbachs in den Gemeinderat gewählt. Er leitet deshalb



als junger Bauvorstand bereits die mühsame Geburt des Rychnerplans 1897.

Hässig, der 1860 in Aarau geboren wurde, wuchs als Halb- und später als Vollwaise auf. Ein Theologiestudium musste er aus gesundheitlichen Gründen abbrechen. Sein soziales Engagement bringt ihn in den Vorstand verschiedenster Anstalten, Heime, Kranken- und Bildungsinstitutionen, und letztendlich auch in die Politik.

Die ausgesprochene Wohnungsnot ist es wohl denn auch, welche die Stadterweiterung für den neuen Stadtmann zur «Chefsache» werden lässt.

Vorbereitungen im Stillen

Vogt und Hässig lassen als Planungsgrundlage gleich nach Amtsantritt eine genaue topographische Aufnahme des Gemeindegebietes erstellen. Auf dieser Grundlage im Massstab 1:2000 zeichnet Robert Vogt 1912 ohne klar erkennbare städtebauliche Anliegen aber praktisch und vernünftig mit feinen Bleistiftlinien topographiegerechte Vorschläge eines Strassennetzes. Sämtliche bestehenden Bauten und Wege werden in die Strassenführung einbezogen. Platzartige Ausweitungen an Kreuzungen haben eher den Charakter von Wendepätzen für Fuhrwerke. Plätze in städtebaulichem Sinne sind es keine. Ein typisches Beispiel ist der Wallerplatz.

7 Plan für Landesaustellung 1914 in Bern,
Gemeinde Aarau Übersichtsplan 1913,
M. 1:5000 75/90 (Ausschnitt)



Für die Landesausstellung 1914 in Bern erstellt die Bauverwaltung Musterpläne mit einem komplett gezeichneten Strassennetz für das Gönhardfeld, die Goldern, den Binzenhof und das Zelgligebiet. In einem weiteren Plan werden Grundstücke für öffentliche Bauten, allgemeine Baugebiete Industrie, Landwirtschaft, Wald und Gewässer unterschieden und deren Flächenverhältnisse graphisch dargestellt. Diese Pläne bilden die Grundlage für die weiteren Planungsschritte.

Offene und geschlossene Bebauung geregelt

1915 genehmigt die Einwohnergemeinde einen Übersichtsplan, der die Gemeinde Aarau in zwei Zonen einteilt. Eine Erste mit geschlossener Bauweise, die das Zentrum mit Altstadt und «Planungsgebiet Osterrieth» zwischen Bahnhofstrasse und Laurenzenvorstadt umfasst. Und eine Zweite mit halboffener und offener Bebauung im gesamten übrigen Gebiet. Damit kann nach 40 Jahren endlich die Frage der «richtigen Bebauungsform» zur allgemeinen Zufriedenheit geregelt werden. Das bürgerliche Schreckgespenst der revolutionären Blockrandbebauung ist damit endgültig vertrieben, der Grundstein für eine Einfamilienhaus-Bebauung in den Wohnquartieren gelegt.

Der Erlass von Baulinienplänen

Ab 1917 werden dann in schneller Folge über das ganze Stadtgebiet die eigentlichen Baulinienpläne erlassen. Diese fixieren die künftigen Strassentrassen, teilweise auch ihre Profile und sichern mit Baulinien, dass die Bebauung in der Regel einen Minimalabstand von 4 Metern ab dem Strassenmark einhält. Diese Baulinien sind jedoch keine Zwangsbaulinien mehr, auf die Gebäude zwingend gestellt werden müssen. Genau diese Baulinien werden derzeit nach 80 Jahren grösstenteils aufgehoben, da inzwischen das Baugesetz die Strassenabstände genügend regelt.

Die durch Robert Vogt 1914 entworfene Strassenführung wird dabei konsequent und direkt umgesetzt. Obwohl die Strassentrassees bestmöglich der Topographie folgen, werden grössere Aufschüttungen wie zum Beispiel im Bereich der Hohlgasse oder dem Muldenweg notwendig. Zwar befasst sich ein Grossteil der Baulinienpläne mit den Stadterweiterungen für das Wohnen. Doch auch ein zukunftsweisender Ausbau von Industrie- und Verkehrsanlagen wurde nicht vergessen, wie der Exkurs weiter unten zeigt.

Die Stadt als Immobilienentwicklerin

Hässig und Vogt kommen aber auch auf die Empfehlung von 1874 zurück, zur



Verhinderung von Spekulation eine aktive Landpolitik zu betreiben. Parallel zum Erlass der Pläne erwirbt die Stadt Jahr für Jahr grosse Landflächen und verkauft sie nach ihrer Erschliessung und Parzellierung unter speziellen Bedingungen an bauwillige Bürger weiter. Der sogenannte gebundene Verkauf gibt das Land zu den Selbstkosten zuzüglich Erschliessungskosten an die Bauwilligen weiter. Diese verpflichten sich, innerhalb eines Jahres mit dem Bau zu beginnen. Teils werden zusätzliche Auflagen bezüglich der Stellung zur Strasse und Bauweise erlassen. Vor allem beim Weiterverkauf an Genossenschaften, die öffentliche Unterstützungen beanspruchen (ab ca. 1920) werden auch weitere langfristige Bindungen vertraglich gesichert. Diese verhindern, dass Liegenschaften gewinn-

bringend weiterverkauft oder baulich nachteilig verändert werden. Von 1916 bis 1950 sind so 86 Hektar Bauland (10% des Gemeindebanns) von der Öffentlichkeit erworben und anschliessend überbaut worden. Bis zum Zweiten Weltkrieg wird vorwiegend strassenweise mit Einfamilien- oder Doppelhäusern gebaut. Die dabei entstehenden stark durchgrünten, einheitlichen Wohnquartiere sind klar der Verdienst von Hässig und Vogt.

Ob dabei die Gartenstadt-Bewegung Pate stand (die deutsche Übersetzung von E. Howards Buch erschien 1907), ist eher zu bezweifeln. In Vogts Skizzen sind keine entsprechenden gestalterischen Überlegungen ablesbar. Für die Ablehnung des Blockrands und den Durchbruch

der EFH-Bebauung dürfte aufgrund der Quellen viel eher die Phobie vor (Arbeiter-)Reihenhaussiedlungen oder gar Wohnblöcken massgeblich sein. Aarau schafft sich das Bild einer bürgerlichen Stadt und will keine erkennbaren Arbeiterquartiere. So betrachtet steht die Aarauer Entwicklung näher bei den sozialpolitischen Motiven der Schrebergarten-Bewegung. Auffallend ist denn auch, dass die (politisch eher links stehende) Siedlungs- und Genossenschaftsbewegung vor 1932 – dem Rücktrittsjahr von Hässig – bei der Landzuteilung relativ schwach berücksichtigt wird.

*Exkurs: Das Hafen- und Industriegebiet
in der Telli*

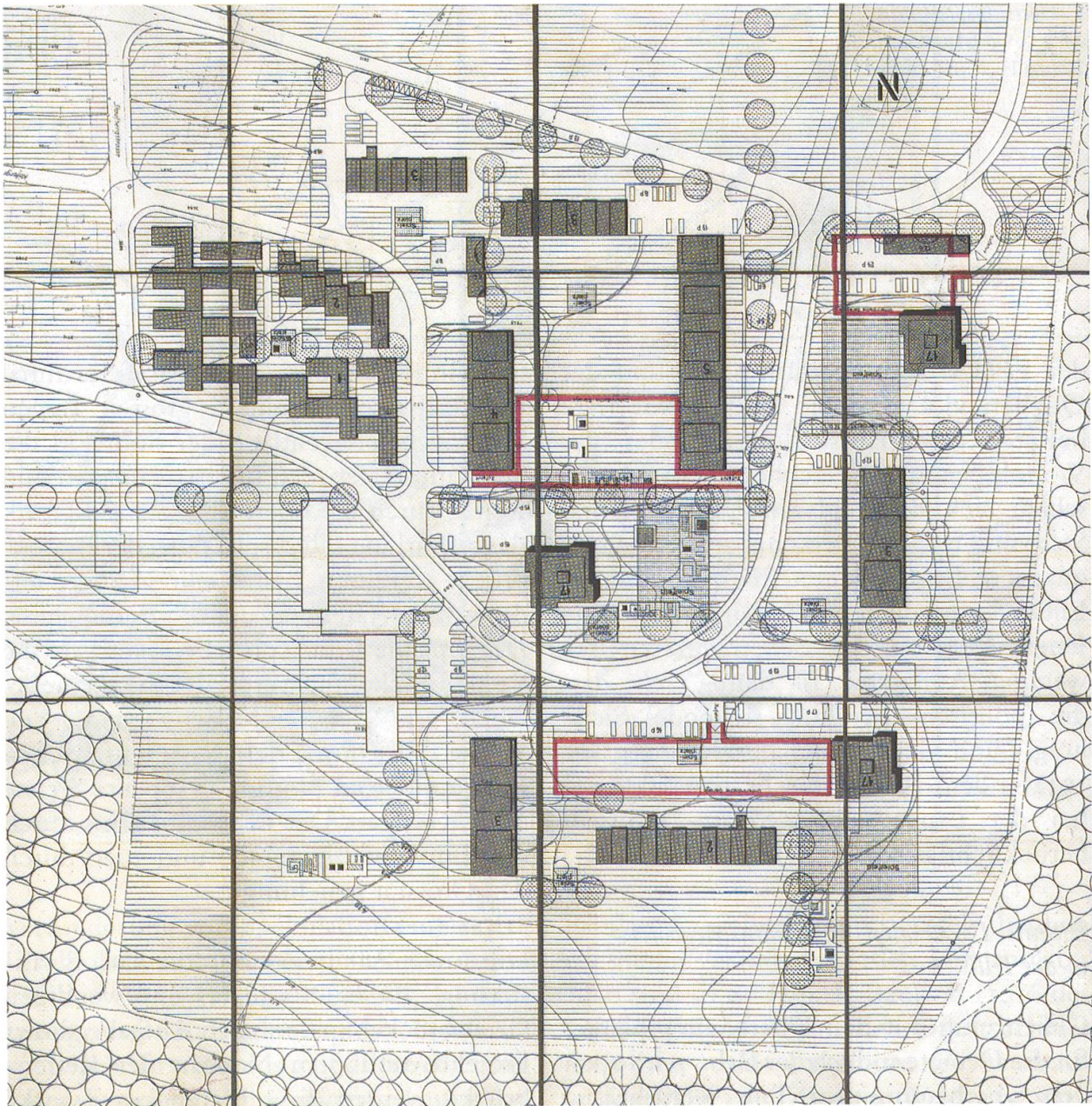
Gleichzeitig mit den Überbauungsplänen für die Gebiete südlich der Bahn wird auch der Überbauungsplan Telli rechtskräftig erlassen. Eine Hafenanlage und ein zweiter Aareübergang sind integrierter Bestandteil dieses Plans.

Seit 1913 ist die Diskussion der Hochrhein-, Aare- und Limmatschiffahrt aktuell. Geplant ist eine «transhelvetische Wasserstrasse». Der Bund erlässt entsprechende Gesetze zur Sicherung dieser Option. In Aarau wird in der Telli durch Robert Vogt eine Hafenanlage und im Thorfeld ein neuer Güterbahnhof geplant. Der Plan sieht vor, vom neuen geplanten Gü-

terbahnhof (heute Huckepack-Terminal Rohrerstrasse) in einem grossen Bogen Industriegeleise entlang der Suhre in die Telli zum Hafen, den Industrieanlagen und weiter durch die obere Telli zur Gasfabrik (heute Parking Flösserplatz) bei der Kettenbrücke zu führen. Beim Tellirain überquert der zweite Aareübergang die Bahngeleise. Das geplante Brückenbauwerk entlastet die Kettenbrücke und verbindet die Zementfabrik mit der Laurenzenvorstadt. Die Strasse führt durch den Scheibenschachen und mündet im Norden in die alte Strasse nach Küttigen. Der Plan wird 1919 durch die Einwohnergemeinde und 1920 durch den Grossrat genehmigt.

Die Stadt Aarau erwirbt die zur Realisierung dieses Projektes notwendigen Grundstücke. Später, nach Aufgabe dieser Projekte und dem Neubau der Kettenbrücke, werden diese für andere Zwecke freigegeben. Es entstehen auf diesem Land das Wohnquartier obere Telli, die Wohnkolonie Telli, die Schulanlagen Telli, die Kläranlage, der BBA-Terminal, die städtischen Familiengärten, ein Teil der Grossüberbauung Telli und der neue Werkhof. Die heutige Maienzugstrasse und die Neumattstrasse sind als geplante Zufahrtsstrassen zum Hafen noch Zeugen dieses Projektes.

1969 deponieren die Kantone Aargau und Bern eine Standesinitiative, die den Verzicht auf die unrealistisch gewordene Option der



Aareschiffahrt verlangt. Erst 1989 werden die bundesrechtlichen Freihalteauflagen aufgehoben.

Nachkriegszeit und Ausblick

Neue Siedlungsformen – neue Instrumente

Nach dem 2. Weltkrieg wird absehbar, dass die Baulandreserven auf dem Aarauer

Gemeindegebiet in naher Zukunft erschöpft sind. Wenn die Stadtbevölkerung nicht schon bei wenig mehr als 12 000 Einwohnern stagnieren soll, so müssen die verbleibenden Flächenreserven wesentlich dichter bebaut werden. Mit der Binzenhofplanung von Häfeli, Moser, Steiger (HMS) erfolgt deshalb 1947 der Übergang zur «gestuften Mischbauweise» aus Einfamilien-, Reihen-, und Mehrfamilienhäusern. Die Mitte der 50er Jahre geplante

Überbauung Goldern I besteht dann bereits nur noch aus Wohnblöcken. Mit der Siedlung Goldern II werden in den 60er Jahren erstmals auch Wohnhochhäuser realisiert. Diese Entwicklung kumuliert 1971 mit dem Baubeginn für die Telli-Grosssiedlung, die für etwa 4 000 zusätzliche Einwohner geplant wird.

Für diese Siedlungsformen reichen die Baulinienpläne und die Bestimmung «offene Bauweise» von 1915 alleine aber nicht mehr aus. Deshalb erlässt Aarau 1959 einen ersten Zonenplan. Planungspionier Hans Marti entwirft dabei ein «Schnittmuster», das selbst im aktuellen Zonenplan noch deutlich zu erkennen ist. Die zugehörige Bau- und Zonenordnung von 1959 verfasst der renommierte Baujurist Erich Zimmerli.

Bereits in den 60er und 70er Jahren müssen aber für verschiedene Siedlungen Überbauungspläne mit Spezialbauvorschriften geschaffen werden. 1980 passt die Stadt Aarau deshalb Zonenplan und Bauordnung in einer aufwändigen Totalrevision an die Entwicklung von Siedlungsformen, Verkehrswesen, Gewässerschutz und Gesetzgebung an. Auch das Instrument des Gestaltungsplans kommt en vogue. Und seit 1991 werden Zonenplan und Bauordnung in Teilrevisionen laufend aktualisiert, ergänzt und weiter verfeinert – auf inzwischen 18 verschiedene Bauzonen und zunehmend detailliertere Regeln.

Von der Stadterweiterung zum Stadtumbau

Gleichzeitig mit der Telli als letzter grosser Stadterweiterung setzt aber auch eine andere Entwicklung ein. Das Bauen auf der «grünen Wiese» ist keineswegs die einzige Form, um mehr Einwohner oder Arbeitsplätze in einer Stadt anzusiedeln. Mit der ersten Behmen-Überbauung und dem City Märt beginnt in Aarau der Stadtumbau – ein Recycling schwach genutzter Flächen. Er findet heute seine Fortsetzung bei spektakulären Vorhaben wie Behmen II oder Bahnhof-Neubau, aber auch bei unscheinbareren Umnutzungen von Industriegebäuden wie im Kern- oder Bally-Areal, bei Schoggi-Frey in der Telli oder der Swisscom-Schaltzentrale am Kreuzplatz.

Wie bei jedem Umbau lässt sich allerdings auch beim Stadtumbau nur sehr schlecht mit sturer Anwendung von Regeln und Normen planen. Auch hier ist Massarbeit notwendig und lässt sich nicht alles über einen (juristischen) Leisten schlagen. Zonenpläne und Bauordnungen aber sind Instrumente, die ursprünglich für Stadterweiterungen geschaffen wurden. Für den Stadtumbau sind sie nur beschränkt geeignet, besonders wenn sie zu detailliert sind und unflexibel ausgelegt werden. Umbau braucht primär Augenmass und einige robuste Grundregeln, fachliches Erkennen von Potentialen und Visionen für die Zukunft.

Nach dem 2. Weltkrieg haben wir in Europa eine extrem stabile spätindustrielle Wachstumsphase erlebt. Die klassische Raumplanung und ihre Fachleute sind weitgehend Kinder dieser Zeit. Der Rückblick auf die vergangenen 150 Jahre in Aarau zeigt, dass eine solche Periode ohne grundlegende gesellschaftliche oder technologische Veränderungen (Nationalstaatengründung, industrielle Revolution, Kriege) in der Geschichte die Ausnahme ist. Heute stehen wir mit den neuen Informationstechnologien am Anfang einer nächsten technologischen Revolution. Diese dürfte sich in den nächsten Jahrzehnten, ähnlich wie damals die Eisenbahn, massgeblich auf das Gedeihen oder Verkümmern einzelner Städte auswirken.

Das Beispiel Aarau zeigt auf, dass eine Stadt nicht dann prosperiert, wenn sie keine planerischen Zukunftsvorstellung hat und sich passiv auf die Marktkräfte verlässt. Sondern dann, wenn wesentliche Entscheidungsträger Stadtentwicklung als Führungsaufgabe begreifen und mit Unternehmergeist ohne ideologische Scheuklappen tatkräftig anpacken. – Nenne man das nun Stadtplanung, Stadtentwicklung, Stadtmarketing oder wie auch immer ...

Quellen:

- Archive der Bauverwaltung Sektionen Hochbau, Tiefbau und Stadtentwicklung.
Archiv der Satdtkanzlei.
«Vorschlag für neue Baulinien in Aarau» von Oliver Zschokke, Karl August Rothpletz und Arnold Bosshardt, Liestal 1874.
«Vorschlag für die Erweiterung des Strassennetzes von Aarau» publiziert durch den Einwohnerverein in Aarau 1874.
INSA, Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920 Band 1 Aarau, Othmar Birkner (Orell Füssli 1984)
Nachruf G. A. v. Gonzenbach, Aargauer Tagblatt 2. Januar 1894.
Nachruf «Hans Hässig, Stadtmann von Aarau 1907–1932». Verfasst 1936, im Auftrag des Stadtrates von Ernst Zschokke. Archiv Stadtkanzlei.
Aarauner Neujahrsblätter 1951 «Aus der Baugeschichte unserer Stadt» von Theo Elsasser.
Aarauner Neujahrsblätter 1954 «Die Bodenpolitik der Gemeinde Aarau» von Willi Urech.
Nachruf Robert Vogt, Aargauer Tagblatt 17. September 1958.
Geschichte des Aargaus. Christoph Seiler und Andreas Steigmeier, Kap. Träume von Aare- und Hochrheinschiffahrt. (AT-Verlag 1991)
Geschichte der Stadt Aarau, Beiträge von Margareta Edlin und Martin Pestalozzi. (Sauerländer 1978)
Aarauner Neujahrsblätter 1998 «Die Wohnsiedlung Telli in Aarau» Felix Fuchs und Michael Hanak.
Felix Kuhn *1950, dipl. Arch. ETH SIA, wohnt und arbeitet als selbständiger Architekt in Aarau und ist Mitglied der Stadtbildkommission.
Andreas Schneider *1964, dipl. Architekt ETH und Raumplaner ETH/NDS, wohnt in Baden und arbeitete 1997–2001 als Aarauner Stadtplaner und Wirtschaftsförderer.