

# Rohr : Schilf oder Transitachse?

Autor(en): **Husistein, Philipp**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujaarsblätter**

Band (Jahr): **93 (2019)**

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-813559>

## **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.





Gränichen  
Sühr, Buchs

Biberstein  
Küttigen

Rohr

Bicycle icon  
↑

Zürich  
Brugg  
Rohr

Bridge icon

Bridge icon



# Rohr – Schilf oder Transitachse?

Philipp Husistein

**Die Fusion der Stadt Aarau mit der Dorfgemeinde Rohr führte zwei unterschiedliche städtebauliche Ausprägungen zueinander. Der neue Stadtteil schliesst an die Stadt an, mit einem Strassenbild, das Eigenheiten aufweist. Sind Veränderungen angezeigt?**

Dieser Artikel beleuchtet die Themenkreise der Identität und der Identitätsstiftung, der Vernetzung und der Raum- und Grenzbildung: letztlich Fragen nach örtlicher Verbundenheit und Vertrautheit im Stadtteil.

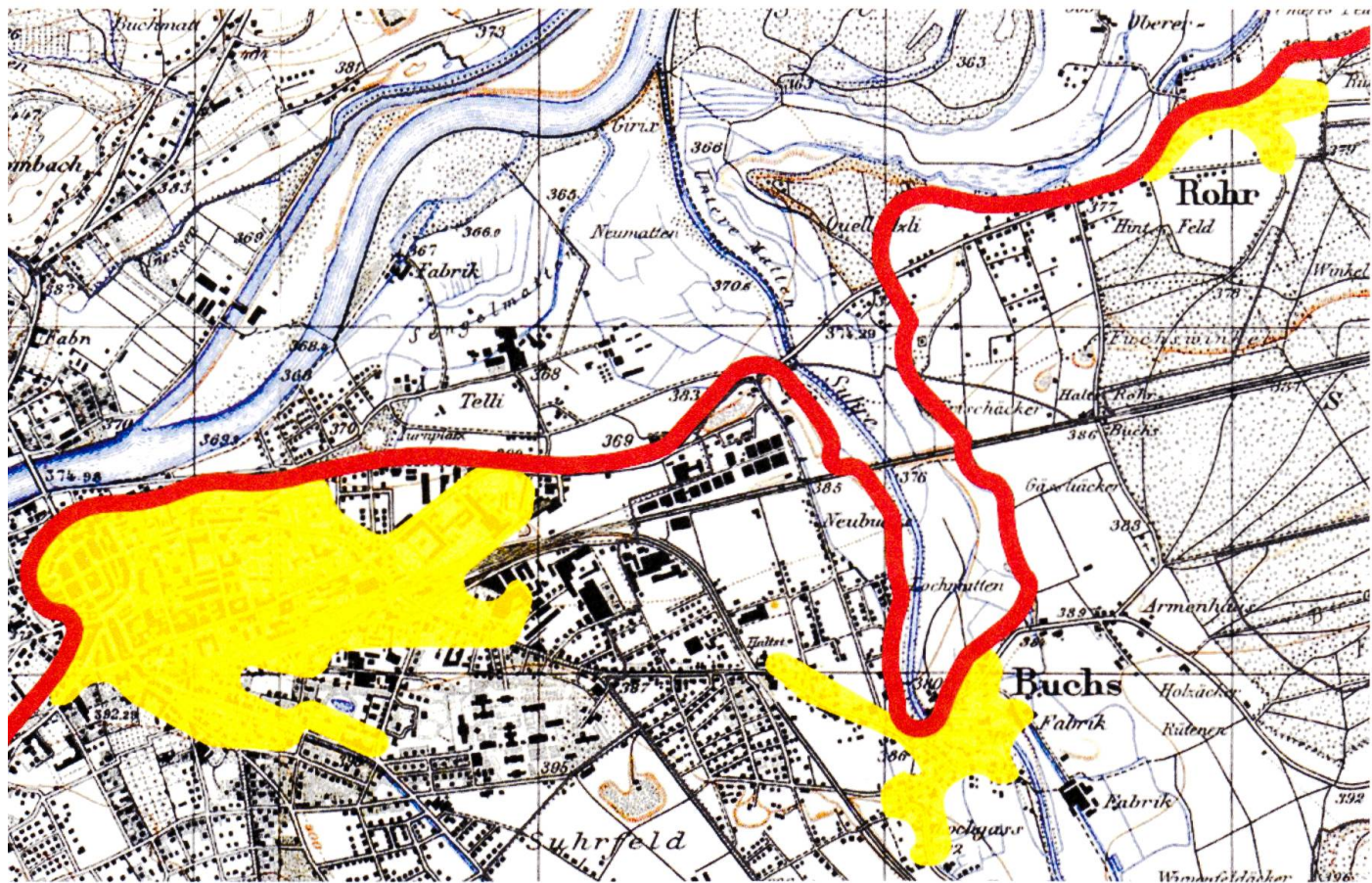
In einem ersten Teil wird die Strasse als Lebensader von Rohr betrachtet, der Perimeter umfasst dabei das Gebiet vom östlichen Ortseingang mit dem Waldgebiet in Richtung Rapperswil bis zum westlichen Abschluss am Knoten Suhrenbrücke.

Im zweiten Teil ist die Anbindung von Rohr an den Kern von Aarau das Thema. Es interessiert die Frage, wie gut die Vernetzung für jeden Verkehrsteilnehmer funktioniert und ob hier im Nachgang zur Fusion Handlungsbedarf besteht.

Last, but not least sind im dritten Teil die Erkenntnisse als Feststellungen und Ansätze für mögliche zukünftige Entwicklungen festgehalten.

← Mit dem Velo den Weg nach Rohr zu finden, ist nicht so einfach. (Foto: Ruedi Weiss)





## Die Nachwehen der 60er in den 80ern

Topografisch und damit strukturell prägend für Rohr ist die markante Geländekante zur Auenlandschaft der Aare. Die einstige Prallwand der mäandrierenden Aare stellt mit ihren beiden Ebenen ein wichtiges Faktum für die Entwicklung von Rohr dar. Die Verbindungsstrasse Rapperswil–Rohr–Aarau verläuft auf der oberen Ebene, teilweise markant nahe am Geländebruch.

■ Siedlungsfläche gemäss Siegfriedkarte 1880

— Geländekarte

↑ Hangkante und Siedlungsentwicklung 1880–1940. (Quelle: Daten des Kantons Aargau, Siegfriedkarte 1940. Markierungen: Husstein und Partner AG)

50

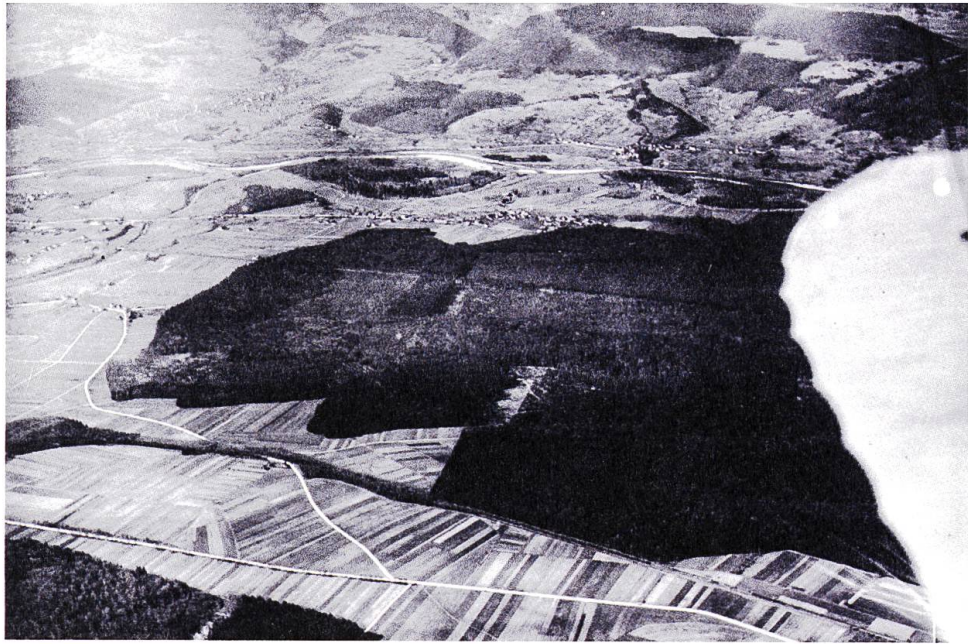
Das Strassendorf hat sich, ausgehend vom östlichen Rand im Bereich des Hinterfelds und des Waldrands, kontinuierlich entlang der Hauptstrasse nach Westen entwickelt. Ab 1940 zeigt die Siegfriedkarte erste Besiedlungen im Gebiet des «Ausserfelds» (auch «Ausserdorf» genannt).

Die knapp zwei Kilometer lange Hauptstrasse unseres engeren Betrachtungsperimeters wurde ihrer Bedeutung entsprechend über die Jahre angepasst und ausgebaut.

Die Luftaufnahme von 1977 zeigt einen intakten Trenngürtel der Siedlungen von Rohr und Aarau im Bereich der Suhre und den historischen Verlauf der Haupt- beziehungsweise Rohrerstrasse. Das Telli-Quartier wird über die Weihermattstrasse erschlossen.

Einschneidend für die regionale Verkehrsführung sind der Bau und der südliche Verlauf der Autobahn A1 Zürich–Bern.





→ Luftaufnahme Rohr 1923. (Quelle: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz. Foto: Walter Mittelholzer)



→ Luftbild und Verkehrsführung 1977. (Quelle: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz. Foto: Swissair Photo AG)



→ In den 1980er-Jahren entsteht die letzte Etappe der Telli-Überbauung und der Anschluss T5. Aufnahme 1982. (Quelle: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv. Foto: Jules Vogt)



Der Zubringer T5 für die Stadt Aarau gegen Osten führt zum Ausbau des Knotens «Suhrebrücke» Anfang der 1980er-Jahre. Das Verkehrsbauwerk überformte die gewachsenen Verbindungen an diesem Engpass und dividierte insbesondere die Verkehrsteilnehmer auseinander.

## Verkehr und Leben an der Hauptstrasse

Die Strasse besitzt in erster Linie eine Transitfunktion. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV)<sup>1</sup> umfasst knapp 8000 Fahrzeuge. Im kantonalen Richtplan wird den Gemeinden empfohlen, für Strassen mit einem DTV ab etwa 8000 Fahrzeugen Aufwertungsmassnahmen im Rahmen kommunaler Planungen zu prüfen. Begründet wird dies durch die Feststellung, dass der Strassenverkehr bei einem DTV von 5000 bis 8000 als störend wahrgenommen wird.

**Die Hauptstrasse ist die Lebensader von Rohr und stellt das ortsbauliche Rückgrat des Stadtteils dar. Bemerkenswert ist die Symmetrie der Struktur.**

Die Hauptstrasse ist die Lebensader von Rohr und stellt das ortsbauliche Rückgrat des Stadtteils dar. Bemerkenswert ist die Symmetrie der Struktur. Den östlichen und den westlichen Abschluss bilden die natürlichen Siedlungstrenngürtel des Waldes und der Suhre, wenn auch entlang der Suhre infolge der Verkehrsbauwerke unterschiedlich gut ablesbar.

Die Zone öffentlicher Bauten mit Schulen, Turnhalle, Friedhof und ehemaligem Gemeindehaus bildet das mittig liegende Gelenk zwischen den beiden Ortsteilen «Hinterdorf» und «Ausserfeld». Entlang der Hauptstrasse befindet sich ein Netz funktionierender Nutzungen zur Versorgung des täglichen Bedarfs, es sind ein Blumenladen, medizinische Anlaufstationen und Restaurants vorhanden. Das ist für eine intakte Entwicklung des Ortsteils massgebend.

Die beiden Ortsteileingänge beherbergen – nicht untypisch für transitorientierte Strassen – Automobilgewerbe. Gleichsam symmetrisch verhält es sich beim Auftakt in Aarau.

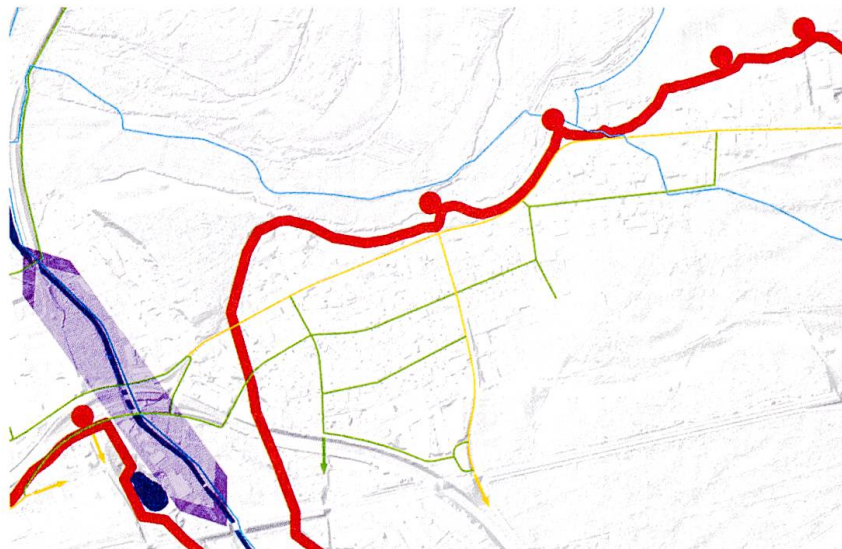
- Autogarage und Tankstelle
- Detailhandel und Gewerbe
- Öffentliche Nutzung
- Gastgewerbe
- Schwerpunkt Autogewerbe
- Siedlungskörper
- Schwerpunkt öffentliche Nutzung

→ Nutzungsschwerpunkte, Siedlungskörper mit Autogewerbe an den Ortseingängen.  
(Quelle: Husistein)



- Fussgängerquerung der Gelände-kante
- Fusswege Basisnetz auf Hauptachsen (KGV)
- Fusswege Verbindungsnetz (KGV)
- ⋯ Fusswege in Planung
- Wanderwege
- Suhreraum

→ Hangkante mit Niveauübergängen.  
(Quelle: Husistein)



- ▶ Aussichtspunkte heute
- Bäume im Strassenraum
- Brunnen
- Visuell erlebter Strassenraum
- Wald

→ Bäume im Strassenraum, wahrnehmbare Raumtiefe und Aussichtspunkte. (Quelle: Husistein)





## Ausblicke in die Landschaft

Identitätsstiftend wirken verschiedene Elemente. Die Landschaft, hier der Jurasüdfuss mit der Aare-Ebene, wird vor allem via Fern- und Aussicht wahrgenommen. Der räumlich erlebbare Sichtbezug in die Auen- und Juralandschaft findet leider nur an vereinzelt Stellen statt. In annähernd regelmässigen Abständen besteht aber die Möglichkeit, die Hangkante Richtung Schachen – auch fussläufig – zu überwinden und damit die Vernetzung mit dem wertvollen Naherholungsgebiet herzustellen.

Partiell sind der Baumbestand und die Bestockung entlang der Hauptstrasse von hoher räumlicher Qualität. Wahrnehmbar ist aber auch deren teilweise Absenz am östlichen Dorfausgang.

Der Strassenraum ist an seinen Rändern unterschiedlich gut gefasst und gestaltet. Die Fassung hängt massgeblich von der genügenden baulichen Dichte, der räumlich wirksamen Bepflanzung mit Bäumen und der Gestaltung der Übergänge zwischen Strassenraum und Gebäude ab. Insbesondere auf heute schwach definierte räumliche Ausweitungen der Strasse ist bei neuen Entwicklungen ein Augenmerk zu legen.



## Zwei Ortsteile sind erkennbar

Die beiden Ortsteile östlich und westlich des Gelenks der öffentlichen Bauten verfügen, entsprechend ihres Siedlungsalters und ihrer Entwicklung, über unterschiedliche Strukturen. Die Abschnittsbildung, die durch die öffentlichen Bauten unterstützt wird, hilft, das Strassendorf zu gliedern.

Die Einwohnerdichte in Rohr ist aus raumplanerischer Sicht erfreulich. Entlang der Hauptstrasse ist diese mit Werten zwischen 60 und 100 Einwohnern pro Hektare ein Hinweis auf die Zentrumsfunktion. Im älteren Ostortsteil «Hinterdorf» sind die Werte naturgemäss etwas tiefer.

**Die Entwicklung der Achse zu einer stärker siedlungsorientierten Strasse birgt folglich grosses Potenzial für die Identitätsstiftung von Rohr.**

Beachtenswert ist, dass die weniger dicht belegten Wohngebiete südlich der Hauptstrasse über eine Belegungsichte um 2,5 Einwohner pro Wohnung verfügen, was auf eine attraktive Wohnlage für grössere Wohneinheiten hinweist.



↖ Attraktiver Strassenraum am Gelenk zwischen «Hinterdorf» und «Ausserfeld». (Quelle: Husistein)

← Schwach definierter Strassenraum und Übergang im «Ausserfeld». (Quelle: Husistein)

↙ Strassenausweitung mit Brunnen und Linde im «Hinterdorf». (Quelle: Husistein)

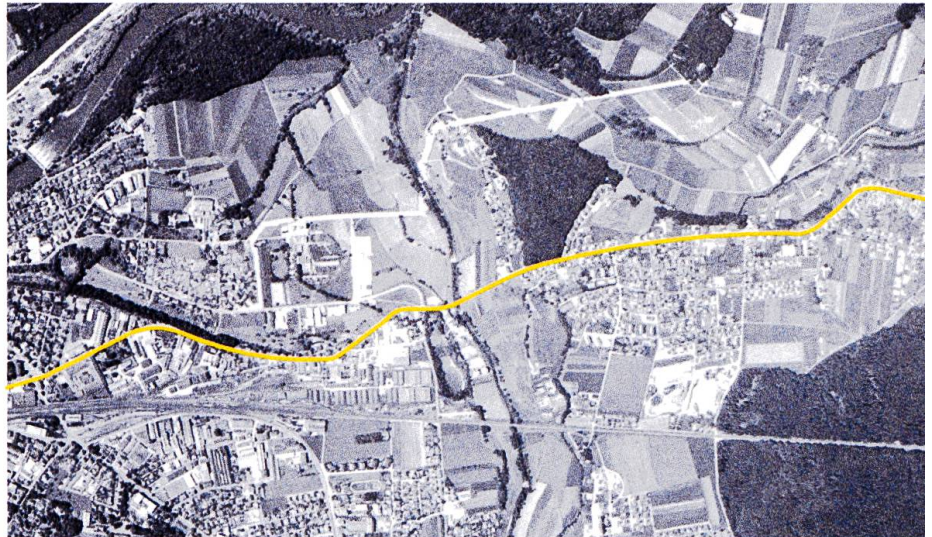
→ Strassenführung Aarau-Rohr 1961. (Quelle: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz. Foto: Swissair Photo AG)

— Autoverbindung Aarau-Rohr bis ca. 1982

⌘ Die erste Juragewässerkorrektur erfolgte von 1868 bis 1891.

Resümierend kann festgehalten werden, dass die Hauptstrasse von Rohr über gute räumliche Qualitäten und wichtige Funktionen verfügt. Negativ trägt deren verkehrsorientierte Ausbildung bei, was in der Folge zu einem «Transitkorridor» führen kann.

Die Entwicklung der Achse zu einer stärker siedlungsorientierten Strasse birgt folglich grosses Potenzial für die Identitätsstiftung von Rohr.



## Von Rohr nach Aarau fahren

Wie die Überreste römischer Strassenbauten – die «Römerstrasse» ist auch in der Michaelis-Karte von 1840 verzeichnet – darlegen, ist die südlich der Aare liegende Strasse von Brugg und Windisch (Vindonissa) via Wildegg, Rapperswil und Rohr über Aarau weiter nach Olten eine langjährige Verbindung.

Die Strasse verlief bis 1982 auf der oberen Geländeterrasse über der Auenlandschaft. Vor den Juragewässerkorrekturen<sup>2</sup> war keine sichere Erschliessung oder Bebauung im Schwemmbereich der Aare möglich.

Bis Anfang der 1980er-Jahre mehr oder weniger den Höhenlinien folgend, überquerte sie westwärts geradewegs die Suhre, um danach dem Buchser Pulverhausweg entlang über die Rohrerstrasse in die Stadt zu führen.

Mit dem Bau der T5 und dem Anschlussbauwerk «Suhrebrücke» ergab sich eine einschneidende Änderung des Regimes. Der Anschluss an das Nationalstrassennetz wurde unterhalb der Hangkante etabliert und im Bereich der Suhre relativ tief liegend geführt. Die Verbindung Buchs-Telli wiederum überquert als Brücke die T5.



Die Nutzer der einstigen Verbindung nach Aarau wurden separiert und zum Anschlussbauwerk hin sind partiell richtungstrennte Strassen eingerichtet.

## Den Langsamverkehr führen

Die Verbindung von Rohr nach Aarau ist nicht mehr geradlinig und übersichtlich. Dies gilt für den motorisierten, insbesondere aber für den Fuss- und Radverkehr (FRV).<sup>3</sup> Die Velowege nach Aarau sind ausdividiert, führen teilweise über unnötige Geländestufen und durch unwirtliche Zonen.

Die Distanzen zwischen der Mitte des Ortsteils Rohr und dem Kern von Aarau erfordern und begünstigen eine gute Fahrradverbindung. Eine die Ortsteile verbindende Fahrradschnellroute bietet sich an.

Die Führung ab östlich «Suhrebrücke» bis «Kreuzplatz» ist so selbstverständlich und attraktiv zu gestalten, dass die Verbindung auch Wander- und Fusswegqualitäten aufweist. Wichtigste gestalterische Elemente sind Fernsicht, Bezug zu Auenlandschaft und Siedlungsraum sowie eine oberirdische Führung. Dabei bietet sich die historische Wegführung von Rohr nach Aarau an: der Fahrradfahrer und Fussgänger bewegt sich mit der gleichen Muskelkraft einstiger Verkehrsteilnehmer, er will daher (heute wie damals) möglichst wenige Höhenmeter überwinden müssen.



## Koexistenzen auf der Verkehrsachse

Im Ortsteil Rohr ist aus ortsbaulicher Sicht die Veloverbindung direkt entlang der Hauptstrasse zu bevorzugen, in diesem Abschnitt würde folglich eine eigentliche Veloschnellroute nicht im Zentrum der Betrachtungen stehen. Mit der Absicht, den Strassenraum siedlungsorientiert auszurichten, macht ein Koexistenz-Prinzip Sinn. Die Strassenräume werden «von Fassade zu Fassade» betrachtet. Der Strassenraum ist nicht trennend, sondern verbindend auszugestalten.



Im aktuellen kantonalen Richtplan ist der Totalumbau des Knotens «Suhrebrücke» vorgemerkt. Der Anlass bietet Chancen, die Anbindung von Rohr an die Stadt auch logistisch, räumlich und insbesondere – unter Berücksichtigung der obengenannten Themen – qualitativ zu verbessern.





## Feststellungen und Ansätze

Die Hauptstrasse verfügt über Qualitäten und noch brachliegendes Potenzial in der städtebaulichen, räumlichen und architektonischen Ausformulierung. Die Vernetzung mit der Stadt Aarau besitzt aus städtebaulicher Sicht Verbesserungspotenzial.

Im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen entlang der Hauptstrasse und auf die Anbindung an Aarau können nachfolgende Vorschläge gemacht werden:<sup>4</sup>

### Verstärken der Abschnittsbildung und der Diversität

Die stärkere Rhythmisierung des Zwischenraums kann durch die Akzentuierung vorhandener Elemente erfolgen. Genannt seien hierbei der stärkere Bezug zum Schachen, die Aufwertung platzartiger Ausweitungen (bspw. Linde und Brunnen beim «Hinterdorf»), aber auch die Verstärkung der Wirkung öffentlicher Nutzungen. Weiter kann auch eine Akzentuierung der unterschiedlichen Dichten und Typologien zu einer abwechslungsreichen Hauptstrasse beitragen.

### Den öffentlichen Raum um das ehemalige Gemeindehaus weiter stärken

Durch die Errichtung von Kindergarten und Tagesstrukturen erfolgt ein bedeutender Ausbau der öffentlichen Nutzungen. Lage und Konzentration der Nutzungen sind beachtenswert, darauf kann zukünftig abgestützt werden. Die attraktivere Adressbildung – hier auch in Kombination mit einem kanzelartigen Aussichtspunkt in Richtung Schachen – ist anzustreben. Die Massnahmen sollen zu einer noch stärkeren Wahrnehmung von «Öffentlichkeit» führen. Diese Bühne muss selbstverständlich entsprechend mit Nutzungen versehen werden.

### Kohärenz: ein changierendes, grünes Raumband

Bäume und Baumkörper stellen schon heute in gewissen Bereichen des Strassenraums eine attraktive Gliederung dar. Ein übergeordnetes Konzept aus Baumgruppen, Aussichtspunkten, Freiräumen und verbindenden Materialisierungen der Bodenflächen könnte die Attraktivität der Hauptstrasse fördern. Der Strassenraum kann so zu einem identitätsstiftenden Element werden.

### Abgrenzen und Fassen des Raums

Bei den vorhandenen Siedlungstrennkörpern sind Verbesserungspotenziale vorhanden. Derzeit ist die Situation unbefriedigend, weil nach dem Trenngürtel jeweils nur schwach definierte Strassenräume folgen.

↖ Trennendes Bauwerk Suhrebrücke. (Quelle: Husistein)

← Veloroute Aarau-Rohr, nördliche Führung via Tellli. (Quelle: Husistein)

↙ Blick Richtung Rohrer Schachen und Jura-hänge. (Quelle: Husistein)

<sup>3</sup> Die Auswirkungen reichen bis in die Stadt hinein. Der Kreuzplatz bedient nicht alle Anschlussrichtungen, und die Bahnhofstrasse wird teilweise im Einbahnverkehr geführt.

<sup>4</sup> Die Stichworte lehnen sich an die Publikation «Handbuch zum Stadtrand», herausgegeben von V.M. Lampugnani und M. Noell an.



### **Koexistenz-Prinzip im Ortsteil Rohr**

Für den inneren Teil der Hauptstrasse ist eine Orientierung auf die Siedlung anzustreben. Die Verkehrsteilnehmer werden dabei im Koexistenz-Prinzip geführt. Die Strasse soll nicht mehr als Korridor (mit tendenziell hohen Geschwindigkeiten), sondern als Raum genutzt und gelesen werden können.

### **Velo(schnell)route zwischen den Ortsteilen**

Auf dem historischen Trasse der Strasse von Rohr nach Aarau soll die Veloverbindung entlang des nördlichen Buchser Pulverhauswegs und der Rohrerstrasse aufgewertet werden. Eine attraktive Verbindung nach Ruppertswil soll das System komplettieren.

### **Umbau Knoten «Suhrebrücke» zum Anlass nehmen**

Der Umbau des Knotens «Suhrebrücke» bietet mittelfristig das Potenzial, in der Vernetzung der beiden Stadtteile eine Qualitätssteigerung zu erreichen.

Die Massnahmen haben einen langen Zeithorizont. Es wäre daher zu prüfen, diese einer übergeordneten Planung zu unterziehen und mit einem geeigneten Planungswerk zu sichern.

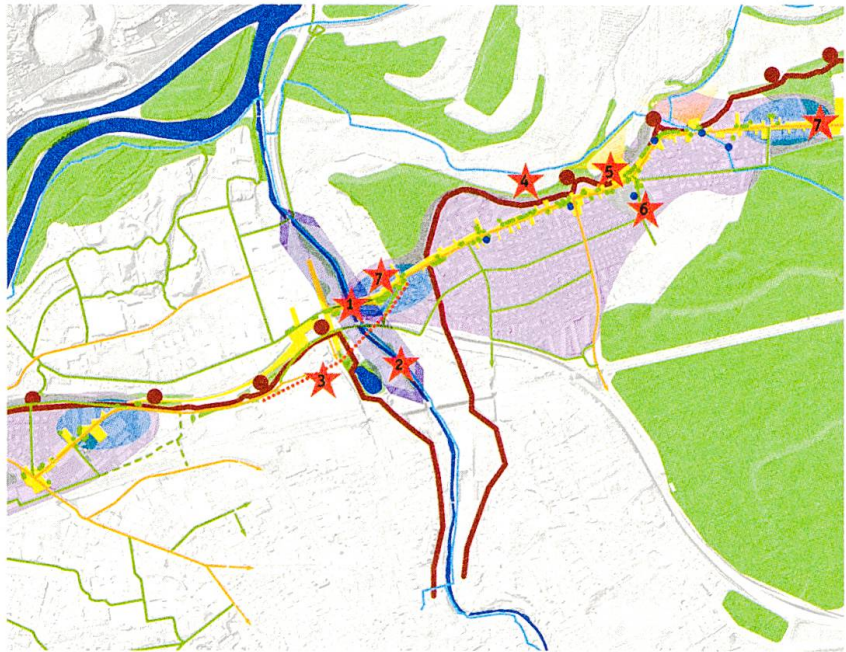
#### **Der Autor**

*Philipp Husistein ist Architekt und Inhaber der Husistein & Partner AG, Büro für Architektur und Planung, in Aarau. Er lebt mit seiner Familie in Rombach.*



- 1 Knoten Suhrebrücke umbauen
- 2 Trenngürtel Suhre
- 3 Veloroute attraktiv gestalten
- 4 Hangkante erlebbar machen
- 5 Hauptstrasse aufwerten
- 6 Zone öffentliche Bauten stärken
- 7 Ortseingänge aufwerten

→ Synthesepplan mit wichtigen Massnahmen.  
(Quelle: Husistein)



- Autoverbindung Aarau-Rohr bis ca. 1982
- Autoverbindung Aarau-Rohr ab ca. 1982
- .... Radverbindung ab ca. 1982 getrennt vom Autoverkehr

→ Strassenführung Aarau-Rohr 1988 (Überlagerung Husistein).  
(Quelle: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz.  
Foto: Swissair Photo AG)

