

Verkehrsprobleme bei der Stadtgründung

Autor(en): **Kuhn, Felix**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujaarsblätter**

Band (Jahr): **94 (2020)**

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-858461>

Nutzungsbedingungen

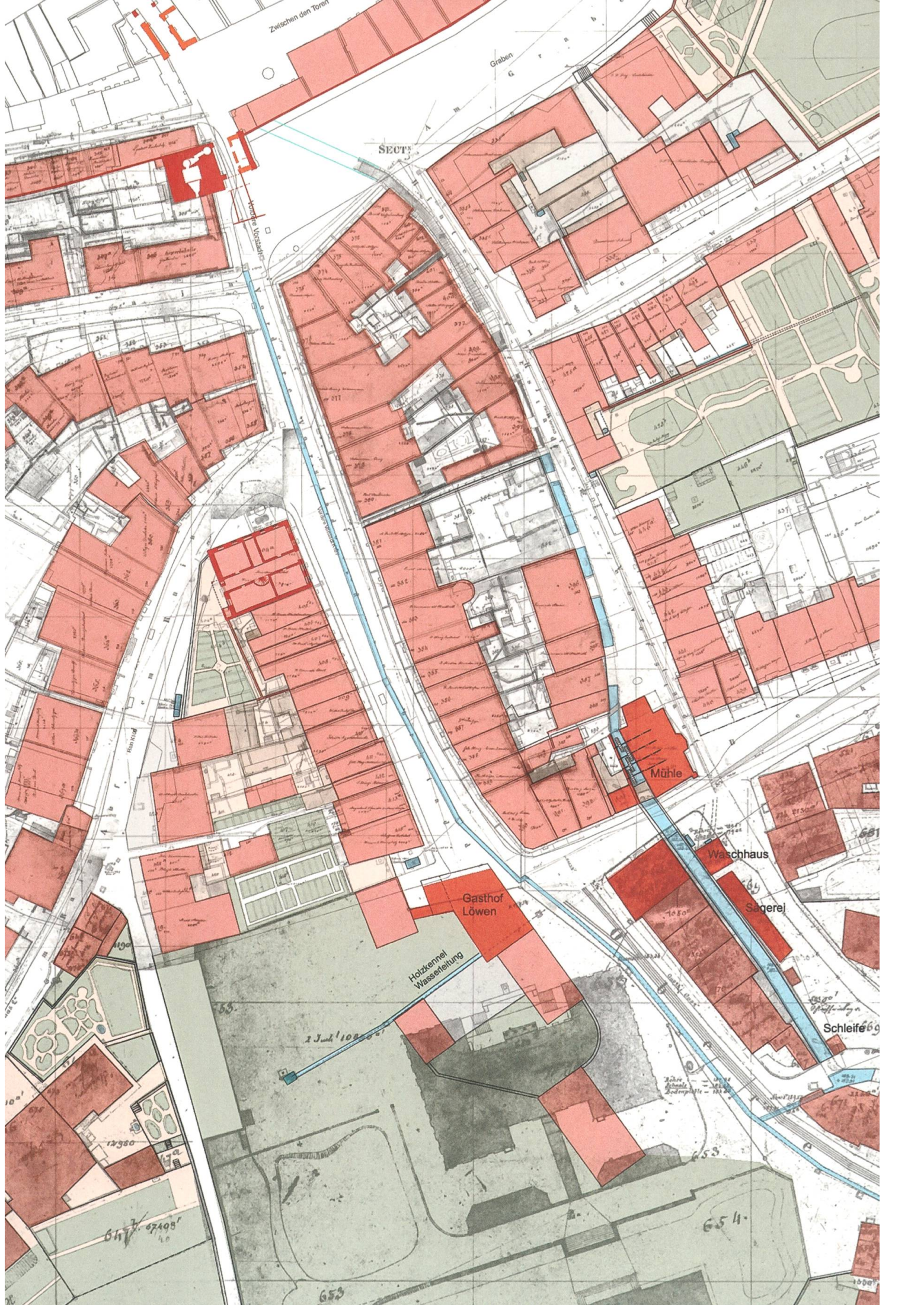
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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 den Toren

Graben

SECT

Mühle

Waschhaus

Gasthof Löwen

Sägerei

Holztrennel Wasserleitung

Schleife

12380

647 67498

653

654

1000

Verkehrsprobleme bei der Stadtgründung

Felix Kuhn

Bevor die befestigte Stadt Aarau gebaut werden konnte, musste die Verkehrsführung geklärt werden. Dazu planten die Kyburger eine Vorstadt als eigenständigen Stadtteil. Diese sollte den Durchgangsverkehr unterbrechen und vor den künftigen Stadteingang leiten.

Verkehrsprobleme bei der Stadtgründung

Siedlungsstrukturen im Hochmittelalter

Die hochmittelalterlichen Verhältnisse zu rekonstruieren, ist schwierig, denn in den ländlichen Randregionen des Mittelandes wurde im 13. Jahrhundert kaum etwas aufgezeichnet. Umso sprechender sind die manifesten Elemente der Stadt aus der Gründungszeit: Kirchen, Wehrbauten und Brandmauern bestehen zum Teil bis heute. Die Wohn- und Gewerbebauten hingegen wurden seither mehrfach ersetzt, doch können Parzellenstrukturen wichtige Hinweise zur Siedlungsgeschichte liefern. Hausplätze und Hofstätten wurden im Hochmittelalter rational angelegt und haben sich über grosse Zeiträume bewährt. Hätte man die Parzellenstrukturen verändern wollen, wäre das Einverständnis mehrerer Beteiligter notwendig gewesen. Leider fehlen für die Aarauer Vorstadt archäologische Untersuchungen der Bausubstanz weitgehend.

← Vordere Vorstadt von Aarau vor ihrer Umgestaltung durch den Bau der Villa Rothpletz und vor dem Abbruch des mittelalterlichen Gasthofs Löwen als südlicher Abschluss der Markt-gasse. (Grundlage Katasterplan 1860)

Die präurbane Siedlung Zen Husen

Der Historiker Walther Merz schrieb 1925 über Aarau: «Aarau, am 19.3.1256 zuerst genannt Arowo, ursprünglich eine zur Markgenossenschaft Sur gehörige Ansiedlung und bis zur Reformation Tochterkirche des dortigen dem h. Mauritius geweihten Gotteshauses, wird im Kyburgischen Urbar zum Amte Lenzburg gezählt und hat eine Mühle; ...»¹

Die hier erwähnte Siedlung meint Zen Husen aus der Zeit vor der Stadtgründung. In schriftlichen Quellen wird sie nicht örtlich definiert, sie muss aber im Bereich der heutigen Vorstadt gelegen haben. Damals bestand folgende Verkehrssituation: Beim heutigen Aargauerplatz mündeten die Verkehrswege aus den südlichen Tälern von Entfelden und Suhr in die bereits von den Römern angelegte Ost-West-Verbindung von Vindonissa nach Avenches. Weiter östlich, beim heutigen Kreuzplatz, querte die Strasse von Lenzburg kommend dieselbe Ost-West-Strasse und führte über eine Furt² unterhalb des heutigen Tellirains weiter über die Jurapässe nach Norden zum Rhein.

Der ideale Ort für den Bau einer befestigten Stadt war der Felsporn über den Aare-Auen.³ Mehr als die Hälfte der Stadt konnte hier durch die topografischen Gegebenheiten gesichert werden. Auch war an dieser markanten Position ein «Castrum» schon aus der Ferne sichtbar, was dem Geschmack der Zeit entsprach. Sollte eine neue Stadtanlage mit einer Marktgasse als Zentrum funktionieren, war die Anbindung an die wichtigen Verkehrswege von existenzieller Bedeutung. Aber diese und die Siedlung Zen Husen mit ihrer Mühle lagen abseits.

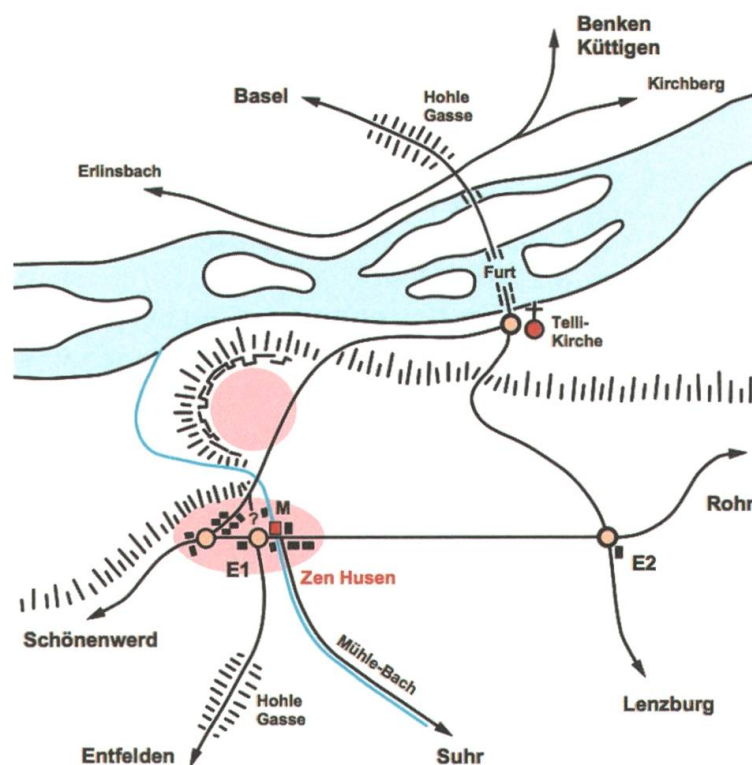
¹ Merz, Walther: Mittelalterliche Burganlagen des Kantons Aargau, Bd. 1. Aarau 1905, S. 2.

² Kuhn Felix: Die Furt durch die Aare und die Telli-Kirche. In: Aarauner Neujahrsblätter 2018, S. 24–35.

³ Lüthi, Alfred et al.: Geschichte der Stadt Aarau. Aarau 1978, S. 100f.

⁴ Der Sachsenspiegel. Die Hildesheimer Bilderhandschrift von Eike von Repgow, Übersetzung von Walter Koschorrek. Frankfurt a. M. 1989, Blatt 9v, S. 153.

↓ Die Verkehrswege vor der Stadtgründung mit der Siedlung Zen Husen und der Lage der geplanten befestigten Stadt Aarau. E1: Aargauerplatz, E2: Kreuzplatz. (Skizze: Felix Kuhn, 2019)



Wie aus verschiedensten Quellen hervorgeht, herrschte im Hochmittelalter eine hohe Mobilität von Menschen und Waren. Innert Tagen bewegten sich Herrschaften über weite Distanzen quer durch Europa, arbeiteten an Beziehungsnetzen und schmiedeten Verträge. Fast gleichzeitig waren sie in ihrem Machtbereich präsent oder liessen sich kompetent vertreten. Auch der Transport von und der Handel mit landwirtschaftlichen Gütern zwischen Dörfern und Städten mit ihren Märkten verursachten regen Verkehr. Das weiträumige Netz der älteren Städte wie St. Gallen, Zürich, Solothurn oder Basel wurde durch neue Kleinstädte oder Marktorte verfeinert und erreichte in der Mitte des 13. Jahrhunderts eine wesentlich kleinere Maschenweite. Eine Handschrift des 13. Jahrhunderts gibt einen Einblick in die damaligen Verkehrsregeln:

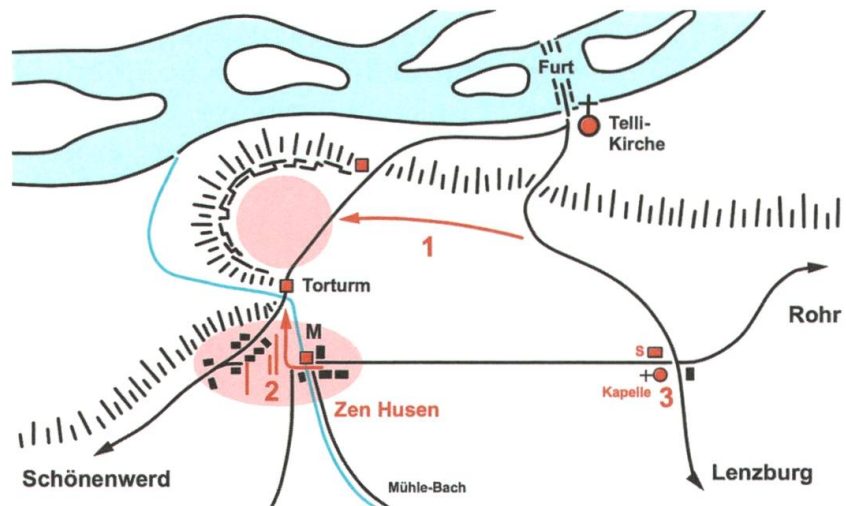
«Des Königs Strasse soll breit sein, dass ein Wagen dem andern ausweichen kann. Der leere Wagen soll dem beladenen ausweichen, der weniger beladene dem schwereren. Die Reiter weichen dem Wagen und die Fussgänger den Berittenen. Befinden sie sich aber auf einem schmalen Wege oder auf einer Brücke und verfolgt man einen Flüchtling zu Pferd oder zu Fuss, dann stehe der Wagen solange still, bis die Verfolger imstande sind, vorbeizukommen. Der Wagen der früher auf die Brücke kommt, der soll früher darüberfahren, mag er leer oder beladen sein.»⁴

↓ Bilderhandschrift zum dörflichen Lehn- und Landrecht in Sachsen um 1300. (Aus dem «Sachsenspiegel» von Eike von Repgow)



Massnahmen zur Lösung des Verkehrs- oder Lageproblems

Der Konflikt zwischen günstiger Verkehrslage und idealer Lage für eine befestigte Stadt hat die damaligen Stadtplaner zu verkehrsleitenden Massnahmen gezwungen. In der Geschichte wurde dieser Lagekonflikt bisher nicht thematisiert. Verschiedene Fragen wie die eigenartige Position des Obertorturms bezüglich der späteren Befestigungsanlage, die seltene Sperrung der Oberen Strasse beim heutigen Kunsthaus oder die Umleitung des Ost-West-Verkehrs über eine Schikane Vorstadt–Rain blieben bislang unbeantwortet. Anhand der Grundrisse der Vorstädte lassen sich die Massnahmen jedoch ablesen.



1. Eine einfache Massnahme war die Abzweigung von der Landstrasse Lenzburg–Telli–Jura beim Tellirain bis vor das geplante Laurenzentor.

↑ Massnahmen zur Umlenkung des Verkehrs vor die künftigen Stadttore. (Skizze: Felix Kuhn)

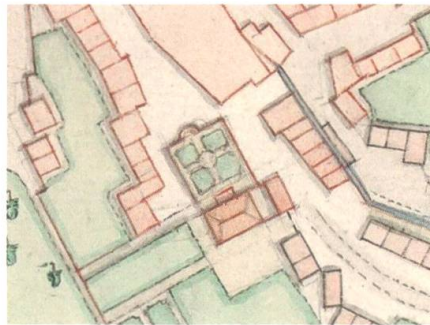
2. Der Durchgangsverkehr von Rohr nach Schönenwerd wurde durch bauliche Behinderungen beim heutigen Aargauerplatz gestoppt und gegen den künftigen südlichen Stadteingang zum Obertorturm hin umgelenkt. Noch heute ist die Obere Mühle weit in die Bahnhofstrasse vorgeschoben. Der Bach wurde in einem Kännel über die Strasse zu den Wasserrädern der Mühle geleitet, was einem Tor zur Vorstadt glich. Der mittelalterliche Gasthof Löwen stand frontal im Strassenraum und lenkte den Verkehr in die Vordere Vorstadt. Nach Westen hin wurde der einst geradlinige Durchgang in den Oberen Rain geschlossen.

3. Beim heutigen Kreuzplatz wurden – wohl erst mit oder nach Inbetriebnahme der Kernstadt – das Sondersiechenhaus und die St. Anna-Kapelle an die Obere Strasse (heute Bahnhofstrasse) gebaut. Diese Massnahme priorisierte den Weg zur Stadt über die Strasse zum Laurenzentor. Gleichzeitig wurde die Zufahrt über die Obere Strasse zur Vorstadt abgewertet.

Die Vorstadt – Eine Stadt vor der Stadt

1739 wurde mit dem Bau der Villa Rothpletz der südliche Abschluss der Vorstadt grundlegend verändert. Damit ging ein wesentlicher Teil ihrer mittelalterlichen Gestalt verloren. Die städtebaulich überzeugende Platzierung der Villa mit ihrer vorgelagerten Barockterrasse hat zur falschen Annahme geführt, sie habe den mittelalterlichen Gasthof Löwen an Ort und Stelle ersetzt.

→ Planausschnitt der Stadt (um 1781) mit der Villa Rothpletz, die 1739 mit vorgelagerter barocker Terrasse gebaut wurde. (Ausschnitt aus: J.H. Albertin, Geometrischer Plan..., 1781, Zentralbibliothek Zürich)



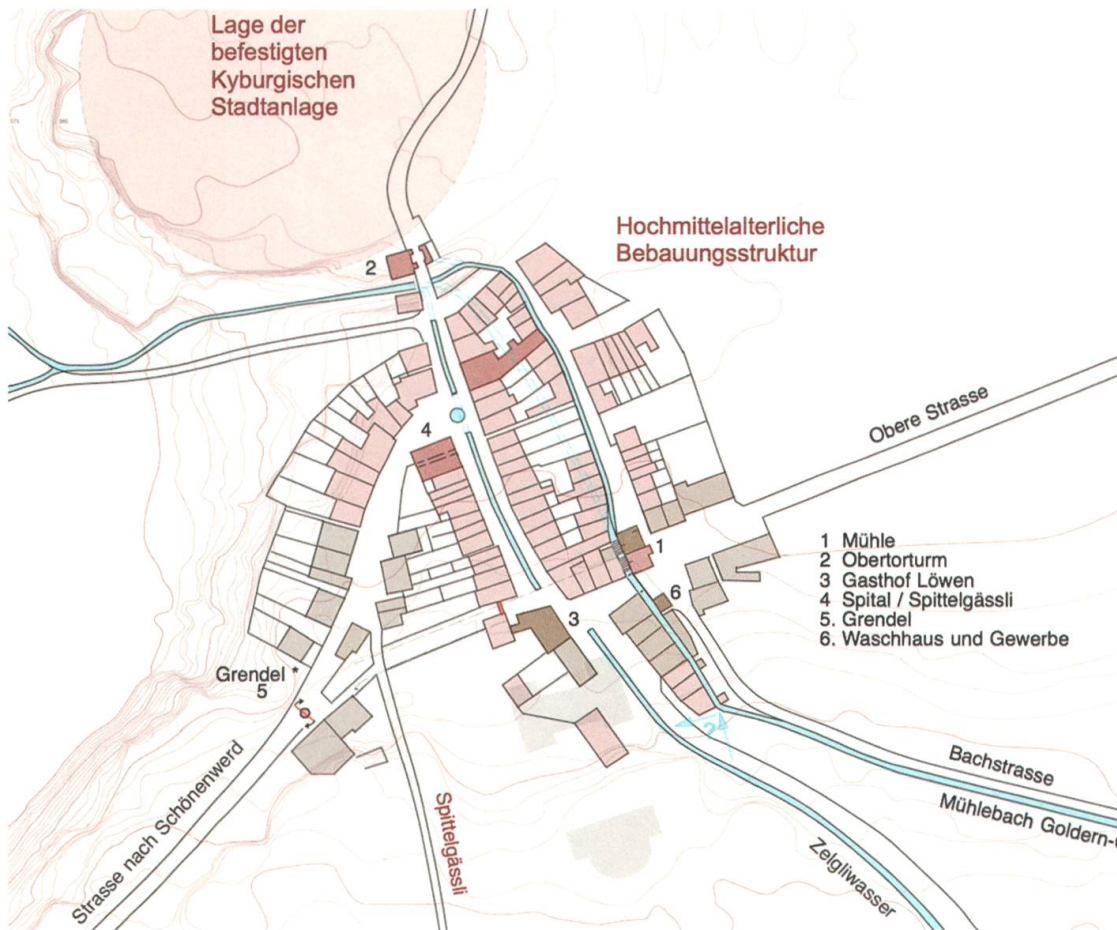
↳ Aargauer Tagblatt, 16. Januar 1990: «Überraschender Fund unter dem Aargauerplatz in Aarau.»

↓ Die Stadtansicht aus dem Jahr 1671 zeigt deutlich die drei Verkehrsumlenkungen in Richtung der Vorstadtgassen zum Obertor. (Archiv Stadtmuseum Aarau, Überzeichnung mit Hinweisen von Felix Kuhn)



Rekonstruktion des Standorts des «Löwen»

Der «Löwen» wurde beim Bau der Villa Rothpletz abgebrochen. Damals gab es noch keine Kataster- oder andere massstäbliche Stadtpläne. Anhand von zwei Distanzangaben in den Zeichnungen von H. U. Fisch d. J. aus den Jahren 1665 und 1671 lässt sich der Standort des Gasthofes aber einigermaßen zuverlässig bestimmen. Er muss rund 35 Meter nördlich der Villa Rothpletz gestanden haben. Ein weiterer Hinweis sind der mittelalterliche Plattenboden und die Mauerreste, die 1990 bei Bauarbeiten unter dem Aargauerplatz zum Vorschein kamen. Die Stadtarchäologin Hélène Klemm vermutete, dass der Boden zu einem Neben- oder Lagergebäude des «Löwen» gehörte.



Typologische Einordnung der Vorstadt

Für die Konzeption der Vorderen Vorstadt mit ihrer verkehrsleitenden Aufgabe wählten die Kyburger Stadtplaner einen vertrauten Stadttypus: ein Dreieck mit Basis und Turm. Zentral verläuft die leicht geschwungene Marktgasse. Ein Stadttypus wird in Mass und Geometrie geistig definiert und vor Ort der Topografie und den bestehenden Siedlungselementen angepasst.

↑ Vorstadt als selbstständiger unbefestigter Stadtteil. Präurbane, eher dörflich strukturierte Elemente (braun) und hochmittelalterliche Baustruktur (rosa). Baubestand nach H. U. Fisch d. J. 1671, auf der Basis des Katasterplans von 1860. (Topografie nach AGIS 2014 / Zeichnung: Felix Kuhn, 2011)

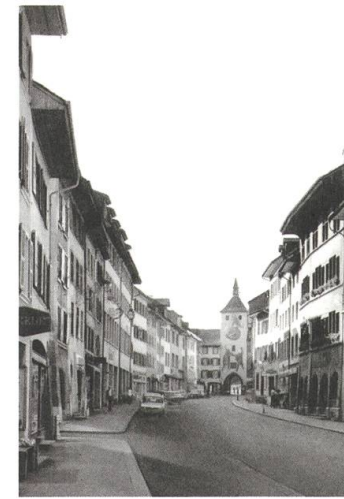
Anhand verschiedener Stadtgründungen oder Siedlungserweiterungen – Aarauer Vorstadt, Bremgarten, Liestal, Kaiserstuhl – lässt sich der Typus vergleichen. In Bremgarten liegen Sternen- und Marktgasse deckungsgleich mit der Oberen Strasse (heute Bahnhofstrasse) und der Vorderen Vorstadt von Aarau. In Liestal steht die Mühle (M) in Bezug zum Turm an derselben Stelle. Die drei Grundrisse sind im selben Massstab dargestellt und dem heutigen Stadtplan von Aarau überlagert. Die Türme (T) stehen an der Stelle des Obertorturms. Die Marktgasen oder Gassenräume mit dem zugehörigen Turm gleichen sich in ihrem Wesen, ihren Massen und ihrer Geometrie. Die Gemeinsamkeiten werden in den Plänen und Bildern deutlich.



Aarau, Vorstadt um 1240.



Bremgarten, Stadterweiterung um 1241.

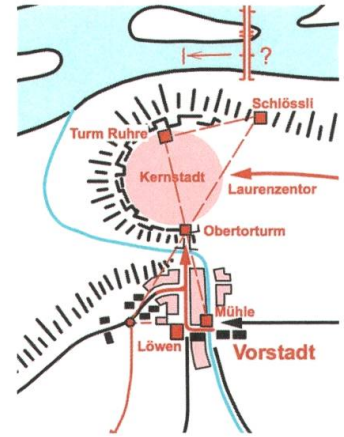


Liestal, Ausbau zur Stadt um 1250.

↑ Grundrisse und Ansichten der Markt-gasse der Vorderen Vorstadt in Aarau (oben), der Markt-gasse von Bremgarten (Mitte) und der Rathaus-gasse in Liestal (unten). (Planmontagen Felix Kuhn, 2014 / Fotos aus «Die Kunstdenkmäler der Schweiz», Liestal: Kantonale Denkmalpflege Baselland, Mikrofilmstelle, 1974)

Der Stadtturm als Turm der Vorstadt

Verschiedene Türme sicherten und markierten die Stadtteile. Die Doppelrolle des Oberturms wird deutlich. Der Oberturm kontrollierte die unbefestigte Vorstadt und markierte gleichzeitig den künftigen Stadteingang. Die Burg Rohre kontrollierte die befestigte Kernstadt, und das Schlössli diente als Sitz der Bauherrschaft während der Realisierungsarbeiten. Es wird vermutet, dass diese etwas ausserhalb der Stadt stehende Burg eine geplante Aarebrücke sichern sollte. Diese wurde jedoch erst Jahrzehnte später etwas weiter westlich gebaut.



↑ Skizze der Beziehung der Vorstadt zur geplanten Kernstadt und die Konzeption der drei Türme. (Skizze: Felix Kuhn, 2014)

Hypothese zum Bauprogramm

Der Bau der Burg Schlössli 1236/37⁵ stand am Beginn von den drei Etappen des komplexen Stadtprojekts. Von hier aus wurden die Abbruch-, Planierungs- und Bauarbeiten der Vorstadt geplant, die ab 1241/1243 bewohnt werden konnte.⁶ Bestehende Bauten beim Behmen und am Oberen Rain wurden teils in den neuen Stadtteil integriert. Bewohner oder Eigentümer von abzubrechenden Bauten wurden in die neuen Gassenhäuser umgesiedelt und mit Zinserlass entschädigt. Danach begannen die in Bauhütten organisierten Werkleute wie Steinmetzen oder Zimmerleute mit den Arbeiten an der zweiten Etappe, der Kernstadt, die ab 1246/1248 bewirtschaftet werden konnte. Dieser Zeitpunkt deckt sich mit der bisher angenommenen Stadtgründung.⁷ Die dritte Bauetappe – die habsburgische Stadterweiterung – scheint konzeptionell bereits vorbereitet gewesen zu sein. Ihre Hauptaufgabe bestand in der Realisierung der Stadtbefestigung gegen Osten. Der territoriale Zuwachs war gering.

⁵ Denkmalschutzinventar des Kantons Aargau, DSI-AAR005.

⁶ In der Mitte des 13. Jahrhunderts wurden für vergleichbare Kleinstädte in Südwestfrankreich zwischen den Baupartnern (Kloster, König) vertraglich drei bis fünf Jahre Bauzeit bis zur Inbetriebnahme und Markttauglichkeit vereinbart; siehe zum Beispiel: «Acte de Paréage» (1290), Art. 10. In: Rumeau, R.: Monographie de Grenade 1879, S. 75.

⁷ Lüthi et al., S. 101.



Verkehrsmassnahme hielt sich über 700 Jahre

Die künstliche Sperrung der Ost-West-Verbindung durch die Kyburger Stadtplaner hielt sich von etwa 1240 bis 1952. Ein topografisches, für römische oder mittelalterliche Strassenbauer unüberwindbares Hindernis kann es zwischen Aargauerplatz und Oberem Rain nie gegeben haben (vgl. Topografie, Abb. S. 142). Der Ort – der heutige Aargauerplatz – hat sich mehrmals verändert. An der Stelle des mittelalterlichen Gasthofs wurde die Barockterrasse der Villa Rothpletz angelegt. Diese wich beim Bau des Regierungsgebäudes einer Postkutschenremise, die nach 1900 durch die Remise der Strassenbahn Aarau–Schöftland ersetzt wurde. Schliesslich wurde die Schikane Vorstadt–Rain für den stark wachsenden motorisierten Verkehr untragbar. 1952, im Vorfeld des Baus des Aargauer Kunsthauses, wurde die einst geradlinige Verbindung für den Durchgangsverkehr wieder geöffnet.

Der Autor

Felix Kuhn ist diplomierter Architekt ETH/SIA und beschäftigt sich seit seinem Studium bei Aldo Rossi und Paul Hofer an der ETH Zürich mit dem Erbe der Siedlungsstrukturen aus dem 13. Jahrhundert vor dem Hintergrund der damaligen europaweiten Stadtgründungswelle. Durch seine langjährige Tätigkeit als Architekt im Büro Kuhn.Pfiffner (1989–2016) wurde auch die Bau- und Planungsgeschichte der Stadt Aarau ein stetiges Forschungsfeld.

8 Aarauer Neujahrsblätter 2006, S. 39.

↓ Postkutschenremise beim heutigen Kunsthaus, um 1880. («Aarau in alten Ansichten», Postkartenserie 1999)

