

Verkehrsprobleme und Strassenbauten

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau**

Band (Jahr): **106 (1994)**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

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.

II. Kapitel

Verkehrsprobleme und Straßenbauten

A. Allgemeine Situation

Seit dem Aufkommen des Merkantilismus waren die europäischen Staaten bestrebt, durch bessere Verkehrswege den Handel zu erleichtern, um auf diese Weise den Reichtum und die Steuerkraft ihrer Gebiete zu mehren. Diesem Zug der Zeit war auch die Berner Regierung gefolgt. Allen andern eidgenössischen Orten vorangehend, hatte sie im 18. Jahrhundert innerhalb weniger Jahrzehnte ein vorbildliches Straßennetz geschaffen.¹ Um die Jahrhundertmitte nahm Bern die neue Heerstraße nach Zürich in Angriff. Im Wettstreit der beiden Städte Aarau und Lenzburg trug Lenzburg den Sieg davon: die neue Bern-Zürich-Straße führte mitten durch die Stadt Lenzburg.

Der junge Kanton Aargau setzte den Ausbau seines Straßennetzes zielbewußt fort.² Um die Mitte der dreißiger Jahre verfügte er über ein Straßennetz erster Klasse von ungefähr 160 km. Die Straßengesetze von 1831 und 1838 legten genau fest, wie sich Staat und Gemeinden in Kosten und Leistungen für das Straßennetz zu teilen hätten. Mit dem Baugesetz von 1859 übernahm der Staat den Bau, den Unterhalt und die Korrektur der Straßen erster Klasse ganz, auferlegte aber den Gemeinden, die davon einen Nutzen hatten, angemessene Geldbeiträge.³

Dem staatlichen Straßenbauprogramm standen oft partikuläre Interessen der einzelnen Gemeinden entgegen, was zu Verzögerungen im Bauprogramm führte. Kurz nach der Jahrhundertmitte hatte der Kanton Aargau schließlich seine wichtigsten Straßenverbindungen geschaffen. Mit dem Aufkommen der Eisenbahn schien es, als würde sich der Fernverkehr ausschließlich auf den Schienenweg verlegen. Es erweckte den Anschein, als liege die Bedeutung der Straßen vor allem darin, den Zugang zur Eisenbahn herzustellen und die Feinverteilung im Güter- und Personenverkehr zu gewährleisten. Folgerichtig beschränkte man sich daher nur noch auf die Anlage kleinerer Verbindungsstücke, die Ausführung von Straßenkorrekturen und

1 Vgl. dazu: Neuenschwander II, Kap. VI C8, S. 297–301.

2 Staehelin, o. c., S. 384 f.

3 Ebenda, S. 387.

den Ausbau der Nebenstraßen.⁴ Erst mit dem Aufkommen des Personen- und Lastenverkehrs per Auto nach dem Zweiten Weltkrieg gewann der Straßenbau wieder Priorität.

B. Lenzburger Verkehrsprobleme

I. Stadttore und Ringmauern fallen

Auch die baulichen Veränderungen einer Kleinstadt spiegeln die vorherrschenden Ansichten und Erfordernisse einer jeweiligen Zeit: Als im 17. Jahrhundert die großen Städte ihre mittelalterlichen Befestigungen weiter ausbauten und wehrhafte Bollwerke um die alten Stadtmauern anlegten, verbesserte auch das kleine Lenzburg seine baulichen Sicherungsmaßnahmen.⁵ In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfolgte die Gegenbewegung: Allenthalben begann man nun, diese finsternen Bollwerke einzuebnen. Triebfeder dieses Unternehmens war nicht allein, daß die Schutzfunktion der Anlagen durch die weiterentwickelte Schießtechnik hinfällig geworden war, nicht nur der Wunsch nach einer verkehrsmäßig bessern Erschließung der einzelnen Städte, sondern die Schleifung symbolisierte auch ein neues partnerschaftliches Verhältnis zwischen Stadt und Land.⁶ Und auch eine Kleinstadt wie Lenzburg, die zwar nie Untertanengebiete, aber doch gegenüber der Landschaft bis zum Untergang der Alten Eidgenossenschaft ganz bedeutende Vorrechte besessen hatte,⁷ versuchte hierin mit den Großen Schritt zu halten.

a) Das Obere Tor

Im September 1818 meldete der Stadtrat der Ortsbürgergemeinde,⁸ der Obere Turm müsse entweder repariert oder abgebrochen werden. Zwar sei der Turm nicht schlecht gebaut, aber er würde der Stadt doch nicht zur Zierde gereichen, vielmehr mache er den Eingang zur Stadt ziemlich eng und dunkel. Ein freier Eingang würde zur Verschönerung beitragen, und die

4 Ebenda, S. 388.

5 Vgl. dazu: Neuenschwander II, Kap. II B5, S. 68–73.

6 «Wenn sich diese finsternen Bollwerke gegen das Land herabsenken und sich an ihrer Stelle freundliche Häuser und Gärten erheben, dann wird allmählich mit dieser materiellen auch die geistige Scheidewand fallen, da sich Stadt und Land über die verschwundene Kluft brüderlich die Hand reichen.» Bericht des Zürcher Regierungsrates 1832.

7 Vgl. dazu: Neuenschwander II, Kap. I A, S. 17–44.

8 StL III D^A Nr. 1, S. 169–171, 19.9.1818.

Kosten des Abbruchs könnten wahrscheinlich durch den Verkauf des Abbruchmaterials gedeckt werden. Daraufhin wurde der Stadtrat ermächtigt, den Obern Turm mit dem damit verbundenen Stadttor abzubrechen und dafür einen «freien anständigen» Eingang in die Stadt errichten zu lassen.⁹

Als man 1823 tatsächlich den Abbruch in Angriff nahm, erklärte der Stadtrat der Ortsbürgergemeinde, er wünsche nicht nur den Abbruch des Turmes, sondern auch eine Bewilligung, die ganze Umgebung etwas gefälliger zu gestalten. Die beiden Stadtgräben (Teiche) sollten aufgefüllt werden, wodurch «artige» Plätze geschaffen werden könnten. Gleichzeitig sollten auch die Brunnen versetzt werden und die Straße nach der Burghalde eine bessere Linienführung erhalten.¹⁰ Die Ortsbürgergemeinde war mit diesen Vorhaben einverstanden.¹¹

b) Das Untere Tor

Das Untere Tor war eines der schönsten öffentlichen Baudenkmäler von Lenzburg. Bereits im April 1835 hatten erstmals einige Bürger eine Eingabe auf Abtragung des Unteren Tores eingereicht.¹² Das vom Stadtrat bei der Baukommission eingeholte Gutachten führte aus, eine Abtragung an und für sich scheine nicht am Platz, wohl aber, wenn damit andere Bauten, wie z. B. die Verlegung der Metzg, die Erbauung neuer Wasch- und Spritzenhäuser oder auch eines zweckmäßigen Armenhauses, ermöglicht werden könnten.¹³ Der nächste Anstoß kam von außen: Ein Passagier der Postkutsche hatte sich bei der Durchfahrt an dem niedrigen Torbogen verletzt. Daraufhin forderte die Regierung die Gemeindebehörden via Bezirksamt auf, zur Vermeidung fernerer Unglücksfälle den äußern Torbogen höher zu setzen.¹⁴ Der Stadtrat bedauerte das Unglück und versprach Abhilfe, hielt aber doch in der Sitzung fest, «es wäre auch Sache der betreffenden Postadministrationen, bei Construction der Eilwagen die zu passierenden Localitäten zu berücksichtigen».(!)¹⁵

9 Ebenda.

10 StL III D^A Nr. 1, S. 228–231, 23. 2. 1823.

11 Ebenda.

12 StL III D^A Nr. 2, S. 114f., 11. 4. 1835.

13 StL III D^A Nr. 2, S. 144f., 3. 12. 1836.

14 STA RRP 1838, Nr. 27, 28. 9. 1838.

15 StL III A 31, S. 304, 12. 10. 1838.

Im Frühjahr 1841 wurden zunächst Helm und Dachstuhl des Unteren Tores abgetragen. Im kupfernen Knopf des Turmes fand sich ein interessantes Pergament aus dessen Bauzeit. Soweit noch leserlich, lautet das Dokument folgendermaßen:¹⁶ «In Gottes Namen Amen. Anno 1640 habendt myn Herren Schuldtheiß, Rhät und Burger zu Lentzburg den nderen Thurm höher uf(zebuwen) mit weltschen Giblen und einem Helm zu machen verdinget, die Steinmetz und Murer wa(ren M)r Balthasar Ruffli von Brugg, da(nn M)r Christoffel Pfäuti und Mr Michel Meyer beid von L(entzburg) ... lüth wharen so der Helm gemacht Mr Phillip Spiess und syn Son Rudolff von Brugg d(er Anfang des Buws ist im Yngang des 1 ... (J)ahrs beschehen und hernach der Helm uf Sanct Joha(nistag ufgerich)t worden. In der Zyt galt ein Mut Kernen sechs Guldi, ein Mut Roggen vier (Guldi e)in Mut Haber zween Guldi und ein (Saum W)ein zwanzig Guldi. Und hat das leidig ... Jahr continuirt. Gott welle den whärten und lieben Friden bescheren ... (unse)rem geliepten Vaterlandt ... jeziger Zyt groß und gefährliche unr(uhen) ... Herren und Oberen der Statt Bern zu Statt und Landt publiciert worden ... halten den tusenden pfennig ... eigenen Gut sturen¹⁷ und jeder Statt ... und behalten sollen. Damit so es von nöthen man daraus frywillig ... eigen hergeben die Husvä(ter daheim blyben) können. Darwider aber die in de ... vil Gemeinden in der Graffschaft Lentzburg sych so wyt gegen der Obrigkeit ... als ufrichtig erzeugt ... lischen Orten der Eidtgenoschafft ... Obgemeldten Verding wharen (Zügen) Samuel Fry domalen Schuldtheiß ... Müller ... Schuldtheiß ..., Jakob Buw(man) ... Hans Rudolf Spengler ... auch des Kleinen Rhats, Jakob Fry ... zu der Zyt wharen ... zwölff genannt Heimlicher ... Jakob Kieser, Hans Rudolf Seiller, Hans During Müller, Mart Halder ... Marx Buwman der Alt ... und Hans Ulrich Kieser ... Decan Herr Hans Hemmann, Burger Herr Hans Ludwig Lehrber, Landtvogt der Graffschaft/Der Tecker des Helms Mr Hans Thoman ... Zofingen/Großweibel Hans Heinrich Frey, Kleinweibel Albrecht Müller/Actum 25. Tag Juni 1641.»

Im Juni 1841 wurden dem in Lentzburg ansässigen Maurer Alois Schneider die Abbrucharbeiten am Turm verdingt.¹⁸ Am 13. Juli fiel der letzte Torbogen. Die ironische Glosse des zeitgenössischen Chronisten zu dieser Untat sei

16 StL III A 34, S. 75 ff., 10.4.1841.

17 «eigen Gut stüren»: Dieser Passus bezieht sich auf das Mandat der Berner Obrigkeit von 1641, wie man «fürtherhin alle Jar Stüren und Tellen sölle»; es ist zusammengefaßt in: Neuenschwander II, S. 53. Damit wird auch der Inhalt dieses nur bruchstückhaft vorhandenen Dokuments verständlich.

18 StL III A 34, S. 158 f., 25.6.1841.

dem modernen Leser nicht vorenthalten:¹⁹ «... um ewiger Friede, offener Passage, Freiheit und Gleichheit willen. Klöster und Thore fallen, jeder Art Thoren wird's immer noch geben.»

Zwölf Jahre nach dem Abbruch des Unteren Tores schlug Baumeister Hünerwadel dem Stadtrat vor, die Uhr des ehemaligen Unteren Tores am Schulhaus²⁰ anzubringen.²¹ Die Ortsbürgerversammlung²² und die Schulpflege²³ stimmten dem Vorschlag zu. Eine der beiden Löwenfratzen vom Untern Tor befindet sich heute im Foyer des Museums Burghalde, eine Kopie an der Stadtbibliothek.

c) *Die Stadtmauern*²⁴

Die zinnenbewehrte Stadtmauer beim Friedhof war schon 1812 bei dessen Erweiterung abgebrochen worden. Zum 7. April 1843 bemerkt der bereits erwähnte Chronist: «Die Ringmauern auf dem Platz beim Obern Thörli fallen; wieder ein Schritt näher zum ewigen Frieden.»²⁵ Mit diesem Abbruch mußte Raum geschaffen werden für den Bau des Theater-, Metz- und Spritzenhauses.²⁶ Damit war aber auch der empfindlichste Eingriff in die Geschlossenheit der alten Stadtanlage erfolgt.²⁷ Das letzte größere zusammenhängende Ringmauerstück mit Schießscharten fiel 1938 beim Bau des Bezirksgebäudes.²⁸ An der nördlichen Seite der Altstadt sind nicht mehr bewohnte Häuser an die alte Ringmauer angebaut. Ein großes Neubauprojekt, in welches zwei schützenswerte Mauerreste integriert werden sollen, wird gegenwärtig amtlich geprüft.²⁹

19 Jahresbericht der Bibliothek-Gesellschaft auf Martini 1841, von K. Häusler, Pfarrer, zit. bei Nold Halder, Die Ringmauern von Lenzburg, in: LNB 1938, S. 62–72.

20 Schulhaus = heutiges KV-Schulhaus.

21 StL III A 46, S. 54, 4. 3. 1853.

22 StL III A 46, S. 222, 16. 9. 1853.

23 StL III A 46, S. 69, 18. 3. 1853: Die Schulpflege hatte für die Anbringung einer öffentlichen Uhr am Schulhaus einen ganz besonderen Grund: «weil leider wiederholt vorgekommen, daß Unterrichtsstunden besonders von einem Hauptlehrer nicht gehörig eingehalten werden und Mahnung und Vorwürfe deshalb bisher nicht gefruchtet haben. Beförd. die Anbringung einer solchen Uhr gewünscht.»

24 Dazu ausführlich: Nold Halder, o. c., S. 62–72.

25 Wie Anmerk. 19.

26 Aarg. Kunstdenkmäler, Bd. II, S. 46, Basel 1953.

27 Ebenda.

28 Ebenda.

29 Freundliche Auskunft von Herrn Bauverwalter Thomas Bertschinger, Jan. 1993.

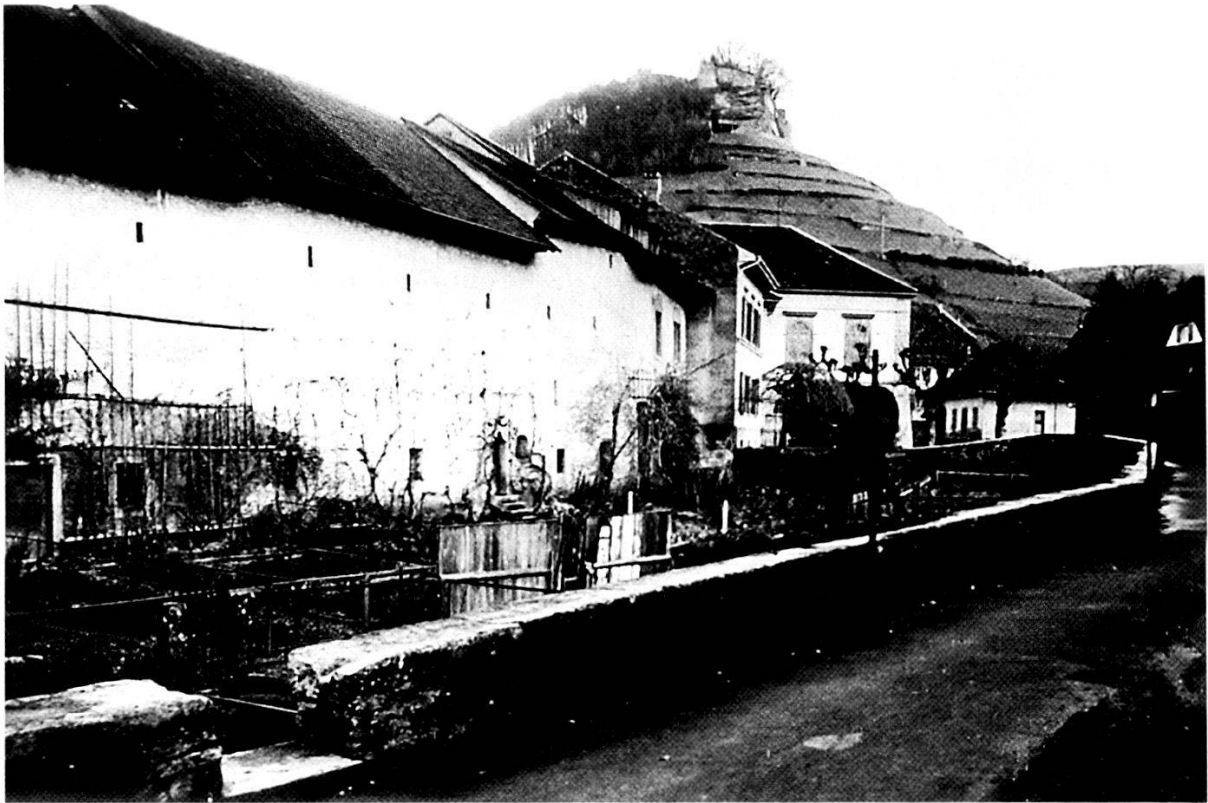


Abbildung 3 a: Das letzte größere zusammenhängende Ringmauerstück, abgebrochen 1938

2. Korrektur Kronenplatz–Rathausgasse–Aabachbrücke

Drei wichtige Hauptstraßen, welche den westlichen Aargau mit dem östlichen Kantonsteil, mit der Stadt Zürich und der Innerschweiz verbanden, führten mitten durch Lenzburg: zunächst die noch von der Berner Regierung um die Mitte des 18. Jahrhunderts gebaute neue Heerstraße von Bern über Murgenthal–Lenzburg–Baden nach Zürich.³⁰ Um den steilen Haldenstich in Baden zu umgehen, hatten schon 1775 Bern und Zürich eine Straßenanlage von Bremgarten über den Mutschellen nach Rudolfstetten projektiert;³¹ seit den 1830er Jahren hatte Bremgarten wiederholt die Regierung gebeten, diese Straße endlich in Angriff zu nehmen.³² Um 1840 war die Verbindung von Bremgarten über den Mutschellen zur Kantonsgrenze und von dort nach Zürich als Straße erster Klasse fertiggestellt.

30 Vgl. dazu: Neuenschwander II, Kap. VI C8, S. 297–301.

31 Müller, Der Aargau I, S. 575.

32 Vgl. dazu STA RRP 1835 ff., nach dem Register.



Abbildung 3 b: An seiner Stelle wurde das neue Bezirksgebäude errichtet

Lange herrschte Ungewißheit über die Linienführung von Bremgarten nach Westen.³³ Die Wünsche von Bremgarten und Wohlen standen sich diametral gegenüber.³⁴ Die Straße wurde schließlich über Wohlen gebaut und mündete dort in die vom Kanton Zug herkommende Bünzthalstraße.³⁵ Dieser drei-

33 Die Stadt Zürich wünschte, daß diese wichtige Straße auf dem kürzesten Weg von Bremgarten nach Lenzburg geführt würde, auch Zürich hatte von der Kantonsgrenze her die kürzeste Linienführung nach Zürich gewählt. STA RRP 1843, 13. 11. 1843, Nr. 7 und RRP 1844 diverse Einträge s. Register.

34 Bremgarten wünschte wie Dottikon und Hägglingen die von der Zürcher Regierung befürwortete Linienführung von Bremgarten über Anglikon–Dottikon nach Lenzburg. STA RRP 1844, Nr. 21, 4. 11. 1844. Nachdem sich die Aargauische Baukommission für die von Wohlen gewünschte Variante – mitten durch den Dorfkern – entschieden hatte (STA RRP 1845, Nr. 35, 1. 9. 1845), beschritt Bremgarten den Rechtsweg und focht den staatlichen Entscheid an (STA RRP 1846, Nr. 46, 20. 3. 1846), wobei aber Bremgarten sowohl vom Bezirks- wie auch vom Obergericht mit seinem Begehren abgewiesen wurde (STA RRP 1849, Nr. 53, 6. 9. 1849). Vgl. dazu: Rechtsgutachten in Sachen der Ortsbürgergemeinde Bremgarten gegen den Kanton Aargau betreffend Forderung von Ersatz staatsrechtlich übernommener und auftragener Leistungen von Dr. A. Schneider und Dr. J. Rüttimann, Bremgarten 1871.

35 Staehelin, o. c., S. 387 und STA RRP 1841, Nr. 20, 30. 9. 1841.

fache wichtige Verkehrsstrang durchquerte nun auf seinem Weg Richtung Westen die Stadt Lenzburg: Nach der kurzen Löwengasse bog man durch eine enge rechtwinklige Kurve in die Rathausgasse ein, um am untern Ende abermals durch eine rechtwinklige Biegung in die Kirchgasse zu gelangen. Plastisch beschreibt Bronner³⁶ die Verkehrssituation der 1840er Jahre: «Die Landstraße biegt sich durch die Gassen, zwei Thore, durch die sie streicht, mußten vor kurzem erweitert³⁷ werden.» Schon in den vierziger Jahren wurde die Situation als unhaltbar erkannt. Als die beiden Ingenieure Negrelli und Sulzberger im Aargau für die projektierte Eisenbahn Zürich–Baden und die Weiterführung gegen Westen im Aaretal Messungen durchführten,³⁸ beschloß der Lenzburger Stadtrat, den Ingenieur Negrelli³⁹ um ein Projekt zur Straßensanierung im Stadttinnern anzugehen.⁴⁰ Bereits im folgenden Monat reichte Negrelli seine Pläne dem Stadtrat ein.⁴¹ Sie wurden bezahlt und – während vollen siebzehn Jahren in einer Schublade im Rathaus versenkt.

Die an sich schon prekäre Verkehrssituation wurde noch verschärft dadurch, daß der Stadtbach damals offen einen Teil der Rathausgasse durchfloß. Bronner gibt eine biedermeierlich-idyllische Schilderung:⁴² «Ein kleiner Bach, der aus den Bergen bei Ammerswyl herabkömmt, ward durch die Stadtmauer geleitet, reinigt die Metzg, belebt die Hauptgasse und fließt unweit der Kirche wieder unter der Mauer in die östliche Vorstadt ab.» Die Stadtratsprotokolle sprechen eine realistischere Sprache: Aller Unrat der Stadt wurde in den Stadtbach geworfen, wodurch der Bach sich unten am Sandweg staute und den dortigen Hausbesitzern Unannehmlichkeiten ver-

36 Franz Xaver Bronner, *Der Kanton Aargau*, Bd. 1, S. 244, St. Gallen und Bern 1844, Reprint Genf 1978.

37 Die beiden Tore waren beim Erscheinen des Werks (1844) bereits abgebrochen.

38 STA RRP 1838, Nr. 39, 3. 5. 1838.

39 Alois Negrelli, Ritter von Moldelbe, Ingenieur (1799–1858), war im Eisenbahn-, Straßen- und Wasserbau in der Schweiz (erste schweizerische Bahnstrecke Zürich–Baden), Italien und Österreich tätig und wurde 1855 Generalinspektor der Österreichischen Staatsbahnen. Negrelli entwarf auch einen Plan für den Suezkanal, der 1859–69 von F. de Lesseps verwirklicht wurde.

40 StL III A 32, S. 734, 23. 8. 1839.

41 StL III A 32, S. 767, 20. 9. 1839. Negrellis Forderung für seine Arbeiten betrug 1% des Kostenvoranschlages, etwa Fr. 450.–, und er erklärte sich überdies bereit, falls diese Forderung zu hoch befunden werde, sich eine Ermäßigung gefallen zu lassen. Die Forderung wurde voll bezahlt: StL III A 32, S. 845, 15. 11. 1839.

42 Bronner, o. c., I, S. 244.

ursachte.⁴³ Zudem wurde der Stadtbach auch von der Metzg⁴⁴ bedenkenlos als Abfallkübel benutzt, was ebenfalls öfters zu Überschwemmungen führte.⁴⁵ Die Gemeindeversammlung beschloß schon 1841 eine Änderung der Linienführung des Stadtbaches.⁴⁶ Zudem sollte er im Stadtkern überdeckt werden. Weil aber Straßenkorrektur und Stadtbachverlegung untrennbar miteinander verknüpft waren und die Pläne der Lenzburger wiederholt nicht die Zustimmung der Regierung fanden, während die Forderungen der Regierung wiederum in Lenzburg abgelehnt wurden, verzögerte sich die Straßensanierung weit über die Jahrhundertmitte hinaus.⁴⁷

Eine Totalkorrektur vom Kronenplatz bis zur Aabachbrücke stieß in Lenzburg an und für sich nicht auf helle Begeisterung. Dazu kam, daß die Regierung während Jahren darauf beharrte, zur Verbesserung der Kurve beim Gasthof Löwen müsse ein Haus abgebrochen werden, womit die Stimmbürger nicht einverstanden waren.⁴⁸ Und endlich war man in Lenzburg der Ansicht, der Staat müsse die durch die Straßensanierung entstehenden Expropriationskosten übernehmen. In Aarau vertrat man den Standpunkt, die Tieferlegung der Straße durch das Städtchen hinab, die dadurch bedingten veränderten Zugänge zu den Häusern und allfällige Entschädigungen an Hauseigentümer seien Sache der Gemeinde. Es liege in keiner Weise weder im allgemeinen Interesse, noch in der Pflicht des Staates, die engen und krummen Gassen der Städte zu erweitern und zu begradigen, um daselbst die Landstraßen durchzuführen und damit ungeheure Expropriationskosten auf sich zu nehmen. Beschließe der Staat Straßenbauten, so suche er dafür das Trasse im Freien und baue nach rein technischen Erfordernissen. Lege dagegen eine Stadtbehörde Wert auf die Beibehaltung des Durchganges durch das Ortsinnere mit allen damit verbundenen Vorteilen, so habe sie auch die Pflicht, sich hiefür besondere Opfer gefallen zu lassen. Lenzburg hatte sich zu verpflichten, spätestens bis Ende 1856 eine durchgehende Straßenkorrektur mit der erforderlichen Auf- und Abtragung des Straßenniveaus vom Kronenplatz bis zur Aabachbrücke durchzuführen nach genauen von der Staatsbehörde genehmigten Plänen unter der Oberaufsicht der aargauischen Baudirektion.⁴⁹ So wurde denn das alte Negrelli-

43 StL III A 34, S. 162, 2. 7. 1841.

44 Die alte Metzg befand sich in der Rathausgasse, anstelle des heutigen Amtshauses.

45 StL III A 37, S. 316 f., 11. 10. 1844.

46 StL III A 34, S. 294, 26. 11. 1841.

47 Vgl. dazu: STA RRP 1842–1856 nach dem Register.

48 STA RRP 1855, Nr. 1655, 8. 6. 1855.

49 STA RRP 1854, Nr. 2198, 31. 7. 1854.

sche Bauprojekt aus der Versenkung hervorgeholt⁵⁰ und mit einigen Modifikationen bis Ende 1856 ausgeführt.⁵¹

Rund hundert Jahre hatte der solchermaßen vom Kronenplatz bis zur Aabachbrücke durchkorrigierte Straßenzug den gesamten Zürich-Bern-Verkehr aufzunehmen. Eine erste Entlastung für die Rathausgasse erfolgte mit der Weiterführung der Henschikerstraße bis zur Niederlenzerstraße und der Schaffung des Freiämterplatzes.⁵² Fortan passierte der eigentliche Durchgangsverkehr auf diesem Weg Lenzburg, bevor er in der Aavorstadt in die alte Fahrbahn einmündete. Wohl wurde mit dem Bau der Autobahn 1966/71 die Stadt vom Hauptdurchgangsverkehr entlastet; weil aber gleichzeitig die Zahl der Motorfahrzeuge enorm zunahm, konnte von einer Verkehrsberuhigung nicht die Rede sein. Umfangreiche Kanalisationsarbeiten in der Kirchgasse 1987 bedingten die Schließung der Rathausgasse für den Fahrzeugverkehr. Nach Beendigung dieser Bauarbeiten wurde die Rathausgasse zur verkehrsfreien Zone erklärt. Es erhoben sich Stimmen, die ebenfalls in der Rathausgasse notwendigen Kanalisationsarbeiten seien gleichzeitig mit einer Terrainauffüllung zu verbinden.⁵³ Auf diese Weise – so argumentierten die Befürworter – werde die Rathausgasse bürgerfreundlicher und als Einkaufszentrum attraktiver. Die Gegenpartei führte vor allem ästhetische Kriterien ins Feld: die Rathausgasse verliere durch eine Auffüllung ihren ganz speziellen Charakter, das Ortsbild werde durch eine Nivellierung disharmonisch. Mit einem knappen Ja gaben die Lenzburger Stimmbürger am 12. Juni 1988 ihre Einwilligung zur Auffüllung der Rathausgasse.⁵⁴

50 STA RRP 1855, Nr. 1655, 8. 6. 1855.

51 Bei der Straßenkorrektur stieß man mitten in der Stadt auf einen alten Sodbrunnen. Nach dem Willen der Behörde sollte er zunächst mit Bauschutt gefüllt werden. Weil sich gegen diesen Plan Opposition erhob, wurde der verschlammte Sodbrunnen gereinigt und wieder zugedeckt, bevor er unter dem neuen Straßenbelag und der Pflasterung erneut verschwand. StL III A 48, S. 254, 31. 8. 1855. – Zum weiteren Schicksal des Sodbrunnens s. Anmerk. 54.

52 Baujahr 1964 lt. Mitteilung Stadtbauamt.

53 Man vergleiche dazu die Berichterstattung im Aargauer Tagblatt vom 20. und 28. April, 5. und 21. Mai, 8., 9. und 13. Juni 1988. Leserbriefe pro und contra Neugestaltung Rathausgasse ebenda 13. Mai, 4. und 8. Juni, 14. Juli 1988.

54 Die Vorlage, welche nebst der Auffüllung der Fahrbahn die Erneuerung der Kanalisation und der Hausanschlüsse enthielt und einen Kredit von 614 800 Franken verlangte, wurde mit 1184 Ja gegen 990 Nein angenommen. Stimmbeteiligung 50,53 Prozent. – Am Montag, den 8. August 1988 wurde mit den Bauarbeiten für die Kanalisations- und Wasserleitungs-Sanierung der Rathausgasse begonnen. Bereits am folgenden Tag wurde der historische Sodbrunnen vor dem Rathaus gefunden. Der 17 m tiefe Schacht mit einem Durchmesser von 1,8 Meter wurde nach der Auffüllung der Rathausgasse erneut als Sodbrunnen aufgemauert.



Abbildung 4: Blick in die 1856 korrigierte Rathausgasse. Aufnahme um 1890. Man beachte den Überwachungsturm auf der Schloßbastion, der bei einer Pulverexplosion zerstört wurde

3. Lenzburg und der Brückenzoll zu Mellingen

Nicht nur enge und verwinkelte Ortsdurchfahrten und niedere Stadttore, sondern auch die vielen Zölle behinderten und erschwerten in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Verkehr. In einem aus so verschiedenen ehemaligen Herrschaftsgebieten zusammengestückelten Kanton wie dem Aargau waren sie besonders zahlreich. Bei der Kantonsgründung 1803 hatte die Regierung beschlossen, bis zur Einführung eines neuen Zollsystems alle bisher erhobenen Zölle, Straßen- und Brückengelder, Geleite und andere dergleichen Abgaben im bisherigen Rahmen zu beziehen.⁵⁵ Müller führt in seiner Statistik pro 1840 insgesamt 49 aargauische Zollstätten auf,⁵⁶ wobei noch total 43 Brücken- und Fährzölle am Rhein, an der Aare, der Limmat und der Reuß hinzugerechnet werden müssen.

Die Heer- und Landstraße von Bern über Lenzburg nach Baden und Zürich passierte das Städtchen Mellingen. Dort erhoben die Bürger seit alten Zeiten einen Brückenzoll, weil sie auch für Bau und Unterhalt der Brücke aufkommen mußten. Am 8. Oktober 1566⁵⁷ hatten Schultheiß, Rät und Burger zu Lenzburg mit Rät und Burgern zu Mellingen einen gegenseitigen Zollvertrag⁵⁸ abgeschlossen. Darin wurde festgehalten, daß Tiere, landwirtschaftliche Produkte und Kaufmannsgüter für den eigenen Haus- oder Werkstattgebrauch gegenseitig zollfrei durchgeführt werden konnten. Nicht zollfrei waren dagegen für den Wiederverkauf bestimmte Landwirtschaftsprodukte oder Kaufmannsgüter.

Aus einem Eintrag im Ratsprotokoll vom Januar 1844⁵⁹ kann geschlossen werden, daß die Zollkommission von Mellingen kurz zuvor den Lenzburger Stadtrat informiert hatte, Personen aus Lenzburg hätten künftig in Mellingen Brückenzoll zu zahlen. Man forschte eifrig im Archiv nach. Der Vertrag von 1566 war bald zur Hand. Er erwähnte den Personenverkehr überhaupt nicht. Der Gemeinderat stellte sich aber auf den Standpunkt, Lenzburg habe für den Personenverkehr immer Zollfreiheit besessen und

55 Müller, Aargau I, S. 586.

56 Ebenda, S. 587.

57 RQ Nr. 76: «... in ansehung vnd betrachtung güter fruntschaft vnd nachpurschaft, so wir, auch vnsre lieben altuorderen je vnd allwägen zesamen gehept ... vnd damit auch söllliche frünt- vnd nachpurschaft hinfüro zwüschend vns mit dem willen gottes desterbas erhalten, geüffnet, gemehret vnd nit geminderet werde...»

58 Lenzburg hatte seit Mitte des 14. Jahrhunderts Zollprivilegien besessen. 1744 hatte es alle seine Zollrechte zu Lenzburg, Rupperswil, Auenstein und anderswo auf dem Land an Bern abgetreten im Tausch gegen ein erweitertes Burgernziel. Vgl. dazu: Neuenschwander II, S. 44.

59 StL III A 37, S. 13, 12. 1. 1844.



Abbildung 5: Heinrich Triner, Das Untere Tor, unmittelbar vor seinem Abbruch im Mai 1841, kolorierte Lithographie. Museum Burghalde Lenzburg (Text s. S. 41 ff.)



Abbildung 6: Margrit Haemmerli, Bahndamm II, Öl. Privatbesitz (Text s. S.57)

bestehende Verhältnisse könnten nicht einseitig aufgekündigt werden. Eine Kommission, bestehend aus Dr. Hünerwadel und Abraham Hämmerli, sollte mit Mellingen verhandeln.⁶⁰ Die beiden Herren rapportierten:⁶¹ Mellingen habe für den Brückenbau ein Kapital von 112 000 Franken verwendet, wovon die Gemeinde nicht einmal 2% Zins beziehe, weil das Pachtgeld nur 2800 Franken betrage. Zudem seien immer wieder – auch in nächster Zukunft – bedeutende Reparaturen notwendig. Im 1566 errichteten Vertrag sei auch der Personenverkehr nicht erwähnt. Es scheine unter diesen Umständen unbillig, daß alle Lenzburger, welche die Brücke zu Fuß, zu Pferd oder in Wagen passierten, zollfrei seien. Dagegen sollten die im Vertrag von 1566 festgehaltenen Warenpositionen weiterhin zollfrei bleiben. Für den Personentransit schlug Mellingen zwei Varianten vor: entweder eine jährliche Pauschale von 80 Franken für sämtliche Einwohner von Lenzburg, oder 40 Franken für die Ortsbürger allein.

Die Lenzburger Kommission konnte die Billigkeit des Mellinger Ansinnens nicht von der Hand weisen, stieß sich aber daran, daß Lenzburg sich eine jährliche Last aufbürde, und wollte auf keinen Fall, daß aus dem Gemeindegut für Einsassen gezahlt werde.⁶² Der Gemeinderat wäre bereit gewesen, gegen eine jährliche mäßige Entschädigung mit Mellingen zu verhandeln, nicht aber die Kommission.⁶³ Diese machte geltend, Lenzburg habe aus freien Stücken an Mellingen Holz und eiserne Teile der ehemaligen Vorfallgatter der Stadttore und Geld⁶⁴ zum dortigen Brückenbau geliefert, daher sei eine Gegenleistung billig. Man verhandelte also weiter.⁶⁵ Auch im Dezember stockten die Verhandlungen noch. Die beiden Lenzburger Herren hatten bei der letzten Besprechung angedeutet, man könnte die hiesigen Einsassen zur Entrichtung des Zolls anhalten, die Ortsbürger aber wie bisher mit dem Zoll nicht beschweren. Der Mellinger Ausschuß bedauerte, keine Vollmachten zu besitzen.⁶⁶

Im folgenden Januar kam die Mellinger Zollkommission nach Lenzburg, um das hängige Problem endlich aus der Welt zu schaffen.⁶⁷ Man einigte sich schlußendlich: Bürger zollfrei, Einsassen nicht. Dem Weibel wurde aufgetragen, bei Gelegenheit den Einsassen zur Kenntnis zu bringen, daß sie in

60 StL III A 37, S. 47, 3. 2. 1844.

61 StL III A 37, S. 91 ff., 15. 3. 1844.

62 Ebenda.

63 StL III D^A Nr. 2, S. 345 f., 16. 9. 1844.

64 Mit Brief vom 12. 7. 1794 als freiwilliger Beitrag Fr. 160.–: StL III A 37, S. 13, 12. 1. 1844.

65 StL III A 37, S. 318, 11. 10. 1844.

66 StL III A 37, S. 361 f., 15. 11. 1844.

67 StL III A 38, S. 15, 10. 1. 1845.

Mellingen fortan keine Zollfreiheit mehr genießen würden.⁶⁸ Theoretisch gesehen einfache Lösungen erweisen sich zuweilen bei der Umsetzung in die Praxis als höchst kompliziert und komplex: Zunächst einmal: Wie sollte der Mellinger Zöllner einen Lenzburger Ortsbürger von einem Lenzburger Einsassen unterscheiden können? Man einigte sich, ein fortlaufend nummeriertes Verzeichnis der Ortsbürger nach Mellingen zu schicken, und die Bürger erhielten nummerierte Karten, welche mit dem Mellinger Verzeichnis übereinstimmen mußten. Gegen deren Vorweisung konnten Ortsbürger die Mellinger Brücke zollfrei überschreiten. Die Verzeichnisse mußten jeweils zum Nachtrag nach Lenzburg geschickt werden.⁶⁹ Aber die getroffene Lösung enthielt auch wahre juristische Knacknüsse: Gesetzt der Fall, ein Lenzburger Ortsbürger führe als Fuhrmann einen Lenzburger Einsassen über die Brücke – oder der gegenteilige Fall – ein Lenzburger Einsasse fahre einen Lenzburger Ortsbürger durch Mellingen – wer sollte da Zoll zahlen, wer zollfrei sein? Lenzburg war der Meinung, der Insasse der Kutsche sei die Hauptperson, allein nach dessen Eigenschaft – Ortsbürger oder nicht – sei die Zollregelung zu handhaben, Mellingen teilte diese Meinung nicht.⁷⁰

Ein letztes Mal erscheint der Passus Brückenzoll Mellingen im November 1848 in den Ratsprotokollen.⁷¹ Die Hochzeitsgesellschaft des Kaufmanns Karl Meyer hatte Mellingen passiert. Obwohl alle Insassen mit Ausnahme des Herrn Dekan Schmid vom Staufberg Lenzburger Ortsbürger waren, wurde von der Hochzeitsgesellschaft Zoll verlangt und auch von Hieronymus Hünerwadel anstandslos bezahlt. Um kein Präjudiz für die Zukunft zu schaffen, wurde dem Gemeinderat Mellingen eine Protestnote zugestellt. Sie war bereits überholt: Mit der vom Schweizervolk im September 1848 angenommenen neuen Bundesverfassung waren die bisher von den Kantonen bezogenen Zölle an die Eidgenossenschaft übergegangen und wurden ausschließlich an die Staatsgrenzen verlegt. Der Aargau erhielt 1849 vom Bund eine Entschädigung von 107 000 Franken für seine bisherigen Zolleinnahmen mit der Verpflichtung, die Straßen und Brücken in gehörigem Zustand zu erhalten.⁷² Ortsbürger und Einwohner von Lenzburg können seither die Mellinger Brücke ungehindert passieren.

68 StL III A 38, S. 185 ff., 6. 6. 1845.

69 Ebenda.

70 StL III A 38, S. 314 f., 26. 9. 1845 und S. 330, 10. 10. 1845.

71 StL III A 41, S. 365 f., 3. 11. 1848.

72 Müller, o. c., S. 587.

4. Die Seetalstraße

Auch die Dörfer im See- und oberen Wynental wünschten eine bessere Straßenverbindung nach der Region Lenzburg. Einige Gemeinden richteten 1836 gemeinsam eine direkte Bittschrift an die oberste Landesbehörde, diese leitete sie an die Aargauer Regierung zur beliebigen Berücksichtigung weiter.⁷³ Auch hier wollte gut Ding seine Weile haben: Die Straße von Lenzburg über Boniswil und Beinwil an die Luzerner Grenze und nach Reinach wurde schließlich 1853 fertiggestellt, nachdem die Regierung gegen einzelne säumige Gemeinden mit Drohungen und Zwangsmitteln hatte vorgehen müssen.⁷⁴

Während der Straßenprojektierung hatte sich die Stadt Lenzburg wiederholt an die Regierung gewandt, weil sie eine neue Linienführung auf dem Lenzburger Gemeindegebiet wünschte.⁷⁵ Die bisherige Seetalstraße führte von Seon herkommend über die Staufner Matten und mündete oben am Bleicherain in die alte Bernstraße. Lenzburg wünschte nun, die neue Straße sollte dem Aabach entlang geführt werden, um dann bei der Aabachbrücke in die Bernstraße einzumünden.⁷⁶ Die Regierung war bereit, dem Begehren zu entsprechen, aber zunächst war man sich über die Kostenverteilung nicht einig.⁷⁷ 1851 endlich kam das Aabachprojekt – und damit der heutige Seetalplatz – doch zustande: Lenzburg hatte sämtliche Kosten für Eigentumsentschädigung, Kunstarbeiten und Konstruktion des Steinbettes bis an die Aabachbrücke dem Staat zu vergüten unter Abzug der Kosten für das Mattenprojekt.⁷⁸

5. Die Straße von der Bahnstation Wildegg nach Lenzburg

Die alte Straße von Lenzburg nach Wildegg führte von Lenzburg herkommend zunächst durch die heutige Bollbergstraße, später zog sie sich oberhalb des Dorfes Niederlenz auf der Hochebene gegen die Strohegg dahin und, nachdem sie steil an die Bünz abgefallen war, mündete bei der Bünzbrücke, vis-à-vis der Hellmühle, in die Aaretalstraße. Im Jahr 1824 hatte

73 STA RRP 1836, Nr. 19, 30. 5. 1836.

74 Stachelin, o. c., S. 388.

75 STA RRP 1847, Nr. 40, 29. 4. 1846.

76 Ebenda.

77 STA RRP 1847–1850 nach dem Register.

78 STA RRP 1851, Nr. 20, 13. 3. 1851 und Nr. 25, 3. 4. 1851.

der Kanton diese Straße erstmals verbessert,⁷⁹ 1839 war sie verbreitert und in die Klasse der Landstraßen aufgenommen worden.⁸⁰

Die Aargauer Regierung hatte der Nordostbahn-Gesellschaft 1857 erlaubt, statt wie vertraglich vereinbart über Lenzburg, ihre Bahnlinie von Baden her über Brugg und Rapperswil nach Aarau zu bauen.⁸¹ Dieser Vorfall ist als der «Verrat von Lenzburg» in die schweizerische Eisenbahngeschichte eingegangen.⁸² Als Abfindungssumme für diese Vertragsentbindung hatte die Nordostbahn-Gesellschaft der Aargauer Regierung 700 000 Franken bezahlt.⁸³ Der Betrag wurde ausschließlich für Straßenbauten im ganzen Kanton bestimmt.⁸⁴ Ein bescheidener Teil der Summe sollte für den Bau einer neuen und den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Straße von der Bahnstation Wildegg nach Lenzburg verwendet werden.⁸⁵ Bereits im Herbst 1857 stand fest, daß die neue Linie dieser Straße von der Eisenbahnstation Wildegg der Talsohle des Aabachs folgend nach Niederlenz führen und dort in die alte Straße einmünden sollte.⁸⁶ Bauliche Schwierigkeiten ergaben sich bei der Einmündung dieser Straße in die Lenzburger Kirchgasse. Die Stadt hatte gegen Niederlenz ja nie ein Stadttor, sondern nur ein Grendel – d. h. ein schmales Törlein – besessen. Daher war auch die Kirchgasse in ihrem nördlichen Teil eng und schmal. Zwecks Straßenverbreiterung mußten ins-

79 STA RRP 1824, Nr. 23, 24. 3. 1824.

80 STA RRP 1839, Nr. 78, 24. 6. 1839 und Nr. 36, 28. 6. 1839.

81 STA RRP 1856, Nr. 1489, 5. 6. 1856.

82 Vgl. dazu später Kap. Eisenbahnen.

83 STA RRP 1856, Nr. 1489, 5. 6. 1856 und RRP 1857, Nr. 1171, 13. 5. 1857.

84 STA RRP 1857, Nr. 1171, 13. 5. 1857 und RRP 1858, Nr. 677, 17. 3. 1858. – Daß sich zahlreiche Gemeinden dann bemühten, einen Happen von diesem Geldsegen für den eigenen Straßenbau zu ergattern, liegt in der menschlichen Natur. Aus dieser Entbindungssumme wurden in der näheren Umgebung von Lenzburg noch Beiträge an folgende Straßenbauten ausgerichtet: Straße von Seon nach Schafisheim, Ausbau Wildegg–Othmarsingen und Verlängerung bis Wohlen, Verbindungsstraße Seengen–Seon. – Die vollständige Liste aller mit dieser Summe bezahlten Straßenbauten s. RRP 1858, Nr. 677, 17. 3. 1858.

85 STA RRP 1857, Nr. 1171, 13. 5. 1857. – Wie höchst bescheiden aber eine neu gebaute, den «Forderungen der Verkehrsbedürfnisse» Rechnung tragende Straße in Tat und Wahrheit war, geht aus den Lenzburger Ratsprotokollen hervor: StL III A 53, S. 35, 27. 1. 1860: «Die letztes Jahr gebaute Straße läßt viel zu wünschen übrig. Kein Steinbett, Kot bleibt auf der Straße, flüssiger Kot auf der Seite, wo die Fußgänger laufen sollten ...». Erst nach zweimaliger Beschwerde ordnete der Staat schließlich eine Verbesserung der Coulisse und der Schale und eine vollständige Bekiesung an. StL III A 53, S. 85, 9. 3. 1860 und S. 192 f., 8. 6. 1860.

86 STA RRP 1857, Nr. 2651, 2. 11. 1857. – Opposition gegen die neue Straßenanlage entlang dem Aabach und Befürwortung der Beibehaltung und Verbesserung der bisherigen Linienführung über die Strohegg und Lenzburgs Befürwortung der Aabach-Variante s. StL III A 50, S. 90, 7. 4. 1858 und S. 153 f., 21. 5. 1858.

gesamt vier Häuser abgebrochen⁸⁷ und bei einem fünften die Hausfassade zurückversetzt werden. Der Bau und die Kosten für die Kirchaßerweiterung einschließlich der notwendigen Landkäufe und Entschädigungen an die Hausbesitzer übernahm der Staat. Lenzburg hatte lediglich einen Kostenanteil von 30 000 Franken zu entrichten.⁸⁸

Im Jahr 1872 wurde der Südbahn-Damm über die Niederlenzerstraße errichtet.⁸⁹ Dadurch wurde der Ausblick von der Stadt gegen Norden und der Anblick derselben von Norden her vollkommen verdeckt.⁹⁰ Die Niederlenzerstraße wurde im Laufe der Zeit immer besser und breiter ausgebaut, aber während hundert Jahren mußte sich der Durchgangsverkehr durch den engen Dammdurchbruch zwängen.⁹¹ Erst mit dem Bau der Heitersberglinie 1974/75 wurde der Damm saniert und der Straßendurchgang breiter und ästhetisch befriedigender gestaltet.

6. Schlußbetrachtung

Der gesamte Straßenbau in und um Lenzburg seit der Kantonsgründung läßt sich in drei Perioden unterteilen. In der ersten – bis ca. 1860 – wurden wichtige neue Hauptstraßen geschaffen. Sie trugen zwar einerseits den Bedürfnissen des aufkommenden Maschinenzeitalters Rechnung, wurden aber andererseits immer noch nach den Wertmaßstäben des 18. Jahrhunderts angelegt: Lenzburg – wie andere Gemeinden – scheute weder Mühe noch Kosten, um möglichst viel Durchgangsverkehr direkt durch den Ortskern leiten zu können. – Die zweite Periode vom Aufkommen der Eisenbahn bis zum Zweiten Weltkrieg ist eine Konsolidierungsphase: Die Kantonsstraßen wurden korrigiert, es erfolgte der Ausbau wichtiger Nebenstraßen, und in der Stadt selber wurden viele Quartierstraßen gebaut. – Das Autobahnzeitalter schließlich brachte einen vollkommenen Mentalitätsumschwung. Nicht nur die Nationalstraßen wurden durch möglichst wenig bebaute Gebiete geführt, sondern heute lautet die Devise jeder Gemeinde: kein Durchgangsverkehr! Seit dem Jahr 1934 beschäftigte sich die Stadt Lenz-

87 STA RRP 1859, Nr. 6, 3. 1. 1859.

88 Der Große Rat hatte die von der Regierung beantragte Vergütung der bereits von der Stadt Lenzburg gemachten Aufwendungen im Hinblick auf den Eisenbahnbau über Lenzburg abgelehnt. StL III A 51, S. 68, 12. 3. 1858.

89 Südbahn: Aarau–Wohlen–Arth-Goldau s. später Kap. Eisenbahnen.

90 Vgl. dazu das Pasquill auf den Südbahn-Damm später S. 84.

91 Das Beklemmende und Unheimliche des engen alten Bahndamm-Durchbruchs hat die im Doktorhaus an der Niederlenzerstraße aufgewachsene Lenzburger Malerin Margrit Haemmerli in ihren verschiedenen Ölbildern meisterhaft ausgedrückt (s. Abb. 6, S. 52).

burg mit dem Problem einer Ortskernumfahrung: am 4. Juni 1989 wurde das Projekt Ortskernumfahrung vom Volk angenommen. Gegenwärtig wird das Detailprojekt mit Kostenvoranschlag ausgearbeitet, so daß es voraussichtlich im Sommer 1994 öffentlich aufgelegt und – sofern alles programmäßig abläuft – 1995/96 mit dem Bau begonnen werden kann.⁹²

92 Freundliche Auskunft von Herrn Bauamtsverwalter Thomas Bertschinger.