

**Zeitschrift:** Brugger Neujahrsblätter  
**Band:** 114 (2004)

**Artikel:** Die neue Altstadt von Brugg  
**Autor:** Uinniker, Stephan / Jakob, Martin / Schuler, Anton  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-900926>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.10.2024

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

# Die neue Altstadt von Brugg

## *Einführung*

Seit Herbst 2003 präsentiert sich die Brugger Altstadt neu herausgeputzt. Für die Stadt Brugg ein planerisches und bauliches Grossprojekt. Es zeigt beispielhaft, mit welcher Dynamik grossräumige Entwicklungen von Gesellschaft, Wirtschaft und Verkehr die Gestaltung einer Stadt beeinflussen und wie schwierig es wohl immer bleiben wird, langfristig wichtige Entscheidungen in der kurzen Zeit zu treffen, die einem Menschenleben zur Verfügung steht. Jede Generation gibt an die nächste ein Geflecht von Sachzwängen und Denkmustern weiter – jede neue Generation muss sich damit auseinandersetzen und findet (hoffentlich) den Weg, einen guten Schritt weiterzukommen ...

Dieser Beitrag gliedert sich in eine Chronik und in vier Kommentare. Die Chronik liefert die grossräumigen Entwicklungslinien und Zusammenhänge; die Beiträge der Autoren, die am Entwicklungsprozess der Altstadtsanierung aus verschiedenen Warten aktiv teilgenommen haben, zeigen die Sichtweisen engagierter Zeitzeugen.

## Chronik

*Wie die Altstadt aus dem Stadtzentrum rückt: Entwicklung von Verkehr und Wirtschaft im 20. Jahrhundert bis 1980*

1927 entsteht die Badenerstrasse mit Bahnunterführung. Die Alte Zürcherstrasse wird damit eine innerstädtische Quartierstrasse ohne Transitfunktion. Der zunächst bescheidene automobile Transitverkehr fliesst in Form eines Ypsilon durch Brugg: Von Norden her vereinen sich die Wege bei der alten Aarebrücke, führen durch die Altstadt zum Lindenplatz und zweigen dort nach Osten Richtung Zürich, nach Westen Richtung Aarau und Bern ab. Diese Verkehrsführung wird bis 1980 unverändert bleiben.

1944 baut Brugg die Eishalle mit Kiosk, gedeckten Warteräumen und öffentlichen Toiletten. Sie markiert, in nächster Nähe zum Lindenplatz, das städtische Zentrum des automobilen Verkehrs.

1950 wird die Hauptstrasse in der Altstadt gründlich saniert, die zweispurige Fahrbahn erhält einen Asphaltbelag, um den nun schnell wachsenden Verkehr aufzunehmen.



*1950/51: Priorität für den zunehmenden Verkehr: Die Hauptstrasse, bisher mit Pflastersteinen ausgelegt, erhält eine breite Asphaltfahrbahn.*

Mitte der Fünfzigerjahre entsteht an der alten Zürcherstrasse 7 das erste Brugger «Hochhaus»: ein sechsstöckiger Wohnblock mit Geschäftsräumen. Er nutzt die Möglichkeiten der angegrauten Bauordnung von 1911 bis an die Schmerzgrenze. Schon damals heisst es in Gutachten, das Dreieck zwischen Lindenplatz, Bahnunterführung und Bahnhofstrasse/Aarauerstrasse habe das Potenzial, zum neuen «Haupt-Stadtkern» zu werden.

Der Verkehr in der Hauptstrasse wird immer mehr zum Problem. Anfang der Sechzigerjahre entstehen erste regionale Verkehrskonzepte; sie bleiben aber ohne Resultate. Denn bereits zeichnet sich ab, dass die grossräumige Verkehrsplanung künftig durch



*Durchgangsverkehr 1974: Die Hauptstrasse als Staumeile.*

Kanton und Bund dominiert werden wird: Die Stunde der Autobahnen naht.

In den «goldenen» Sechzigerjahren – einer Ära unbeschränkten Wachstumsglaubens – beherrscht ein Gedanke alle Planer: «Think big!» Bund und Kantone treiben das Autobahnnetz voran, die Immobilienwirtschaft sucht sich Räume, auf denen sie mit möglichst hoher Ausnutzung des Grundes und möglichst guter Verkehrserschliessung bauen kann. In Brugg führt das zur City-Planung, die Ende der Sechzigerjahre die Voraussetzung für die danach realisierten Neumarkt-Bauten schafft. Zur gleichen Zeit wird der Grundstein zur bis heute letzten markanten Veränderung im Hochbau der Altstadt gelegt: Das Volksbank-Gebäude entsteht.

1970 wird der kantonale Strassenrichtplan publiziert. Er verspricht die Entlastung des innerstädtischen Transitverkehrs durch Autobahnen sowie im Raum Brugg durch eine Entlastungsrouten namens Aaretalstrasse. Während Letztere bis anhin nicht gebaut wurde und wohl auch nie gebaut wird, scheint es mit dem Projekt der Fricktal-Autobahn zunächst zügig voranzugehen. Der Bundesrat entscheidet sich nämlich Ende Jahr für eine von drei Varianten in

der Linienführung im Raum Brugg und stellt gemeinsam mit dem Kanton das Jahr 1980 als Eröffnungstermin in Aussicht.

Während die Brugger City-Planung vergleichsweise rasch zu konkreten Bauprojekten führt und in die Eröffnung des Einkaufszentrums Neumarkt 1 im Jahr 1975 mündet, kommt die Verkehrsplanung im Raum Brugg nicht voran. Seit der Publikation des Entscheids von Bundes- und Regierungsrat zur Linienführung der Autobahn A3 tobt ein Variantenstreit, der die weitere Projektierung massiv verzögert. Die Geschäfte in der Brugger Altstadt haben nun zwar einen – durch Parkhäuser bequem erschlossenen – Konkurrenten, leiden aber gleichzeitig immer mehr am massiven, das Einkaufserlebnis störenden Verkehr und an den unzulänglichen Parkierungsmöglichkeiten. Natürlich ist der Leidensdruck auch bei den Bewohnern der Altstadt gross.

1973 werden Messungen zur Luftverschmutzung in der Altstadt publiziert, die wahrhaft alarmierend sind. Daraus entstehen recht rasch konkrete Pläne für eine Umfahrung. Unter verschiedenen Va-



*Oktober 1980: Grosse Erleichterung in der Altstadt: Der «Moloch Verkehr» wird ausgesperrt und macht sich nun auf der Mittleren Umfahrung breit.*

arianten setzt sich die «Mittlere Umfahrung» über eine neu zu bauende Brücke östlich der Altstadt durch. Diese Variante entlastet die Altstadt, den Lindenplatz – bis dahin Verkehrsknotenpunkt –, den Brugger Abschnitt der Badenerstrasse und die Bahnhofstrasse vom Durchgangsverkehr. 1976 passiert die Vorlage zur Mittleren Umfahrung Einwohnerrat und Bürgerschaft mit deutlicher Zustimmung, zwei Jahre dauert es bis zur Freigabe des Projekts durch den Regierungsrat, im Oktober 1980 feiert Brugg die Einweihung der Umfahrung mit einem grossen Fest. In der Altstadt ist die Freude gross, nun vom Moloch Verkehr befreit zu werden. Ende November 1980 wird überdies das altstadtnahe Parkhaus Eisi mit einer Kapazität von 180 Fahrzeugen eingeweiht.

### *Wie die Altstadt um ihren Stellenwert in der modernen Stadt Brugg kämpft: 1980 bis heute*

Bereits vor Eröffnung der Mittleren Umfahrung beginnt 1979, mit Blick auf die künftige Befreiung vom Durchgangsverkehr in der Altstadt Brugg, der Disput zur Frage: Wird die Hauptstrasse im Altstadtgebiet kompromisslos zur Fussgängerzone erhoben? Oder soll der öffentliche Verkehr – sprich der Postbus – weiterhin die «Route directe» durch die Altstadt nehmen? Und welche Gestalt soll die teilweise oder gänzlich verkehrsbefreite Altstadt in Zukunft haben? Die «Arbeitsgruppe für eusi Altstadt» unter Leitung von Anton Schuler erstellt eine Studie, publiziert im Januar 1980. Sie nimmt einige Gestaltungsmerkmale des Projekts CityPlus vorweg. Zum Beispiel die Aufhebung des Trottoirabsatzes, die Verschmälerung der Fahrspur und die Kennzeichnung der Räume für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer durch unterschiedliche Beläge. Andere Elemente des Vorschlags entsprechen der heutigen Altstadtgestaltung weniger: Die Arbeitsgruppe sieht zum Beispiel eine bewusst unregelmässige Fahrbahnführung und opulente Bepflanzungen vor.

Während in den nächsten Jahren gestalterische Massnahmen in der Altstadt durch die Unvereinbarkeit der Meinungen in Bezug auf das Verkehrsregime (Kurzzeitparkplätze ja oder nein, Busdurchfahrt ja oder nein?) blockiert bleiben, boomt die neue City rund um den Neumarkt. 1982 wird das Einkaufszentrum Neumarkt 2 eröff-

net, 1985 folgt die Einweihung des Anschlussbaus der damaligen SBG (heute UBS), 1987 jene des neu gestalteten Neumarktplatzes inklusive Fussgängerzone bis zum Lindenplatz. Die Detailhandelsumsätze im Einkaufszentrum Neumarkt Brugg (Neumarkt 1 und 2) steigen 1985 bereits über die 100-Millionen-Grenze. Die Investitionstätigkeit der Immobilienbesitzer konzentriert sich auf die neue City-Zone entlang der Alten Zürcherstrasse (zum Beispiel Liegenschaft Kern/Bankverein 1984) und in Nord-Süd-Verlängerungen des Einkaufszentrums (EPA 1991, Migros Hobby Center 1992).

Die Altstadtgeschäfte kämpfen in dieser Zeit – vereint in der IG Altstadt Brugg – engagiert um ihre Zukunft. Dennoch schliessen in den Achtziger- und Neunzigerjahren in der Altstadt etliche Geschäfte, darunter die Buchhandlung/Papeterie Effingerhof AG, Radio/TV Frei, das Haushaltgeschäft Bertschi, der Süsswarenhändler



*Januar 1980: Die «IG für eusi Altstadt» publiziert ihre Studie mit Vorschlägen zu einer Altstadt-Neugestaltung. Sicht Richtung Süden, links unten der Erdbeeribrunnen. Zeichnung: Sepp Marty.*

Merkur, der Feinkosthändler Wyss, die Metzgerei Bratschi, das Café Altstadt. Immer häufiger stehen Ladenlokalitäten längere Zeit leer oder beherbergen Mieter, die nach kurzer Versuchszeit schnell wieder das Weite suchen. Publizitätsträchtige Initiativen, wie der – geglückte – Weltrekordversuch der Organisation Zentrum Brugg, Altstadt und Neustadt durch einen megalangen Apfelstrudel miteinander zu verbinden (die Länge beträgt fast 450 Meter), beleuchten die rasch wachsende Entwicklungsdissonanz zwischen Altstadt und Neustadt kurzfristig scheinwerferhell, schaffen aber keine nachhaltige Wende.

Die sich verschärfende Situation in der Altstadt führt schliesslich 1991 zur Ausschreibung eines Studienauftrags, der zunächst unter dem Titel «Stadtraumgestaltung Altstadt Brugg» steht. Im Pflichtenheft steht bereits hier neben der Neugestaltung altstädtischer Räume die Verknüpfung der Altstadt mit dem neuen Geschäftszentrum Neumarkt. Fünf Architekturbüros aus Brugg, Basel, Zürich und Dommartin sind zum Wettbewerb eingeladen. Sie präsentieren der Jury recht unterschiedliche Visionen. Bei der Jurierung 1992 setzt sich der Vorschlag von René Stoos, Architekt in Brugg, durch. Er erhält danach, zusammen mit einem Landschaftsarchitekten, den Auftrag zur Ausarbeitung eines Richtplanes Hauptstrasse, über den 1993 öffentlich orientiert wird. Nach breiter Vernehmlassung entsteht daraus der Anschlussauftrag für das Vorprojekt «Freiraumgestaltung Altstadt–Neustadt Brugg». Die Aufgabe, mit der Gestaltung der Freiräume (bzw. der Verkehrsräume) die Achse Neumarkt–Altstadt besser erlebbar und für Fussgänger gangbarer zu machen, erhält in dieser Phase nochmals mehr Gewicht.

Dieses Vorprojekt schafft es, bei der Zielgruppe der Hauptbetroffenen – den Altstadtgeschäften und Altstadtbewohnern – überwiegende Akzeptanz zu finden, weil es lange Gewünschtes erfüllt und zugleich keine Präjudiz für das künftige Verkehrsregime schafft.

Im Mai 1998 kann mit der Neugestaltung des Erdbeeribrunnenplatzes eine Vorausetappe der gesamten Neugestaltung in Auftrag gegeben werden, sie findet ihren Abschluss im Juni 2000.

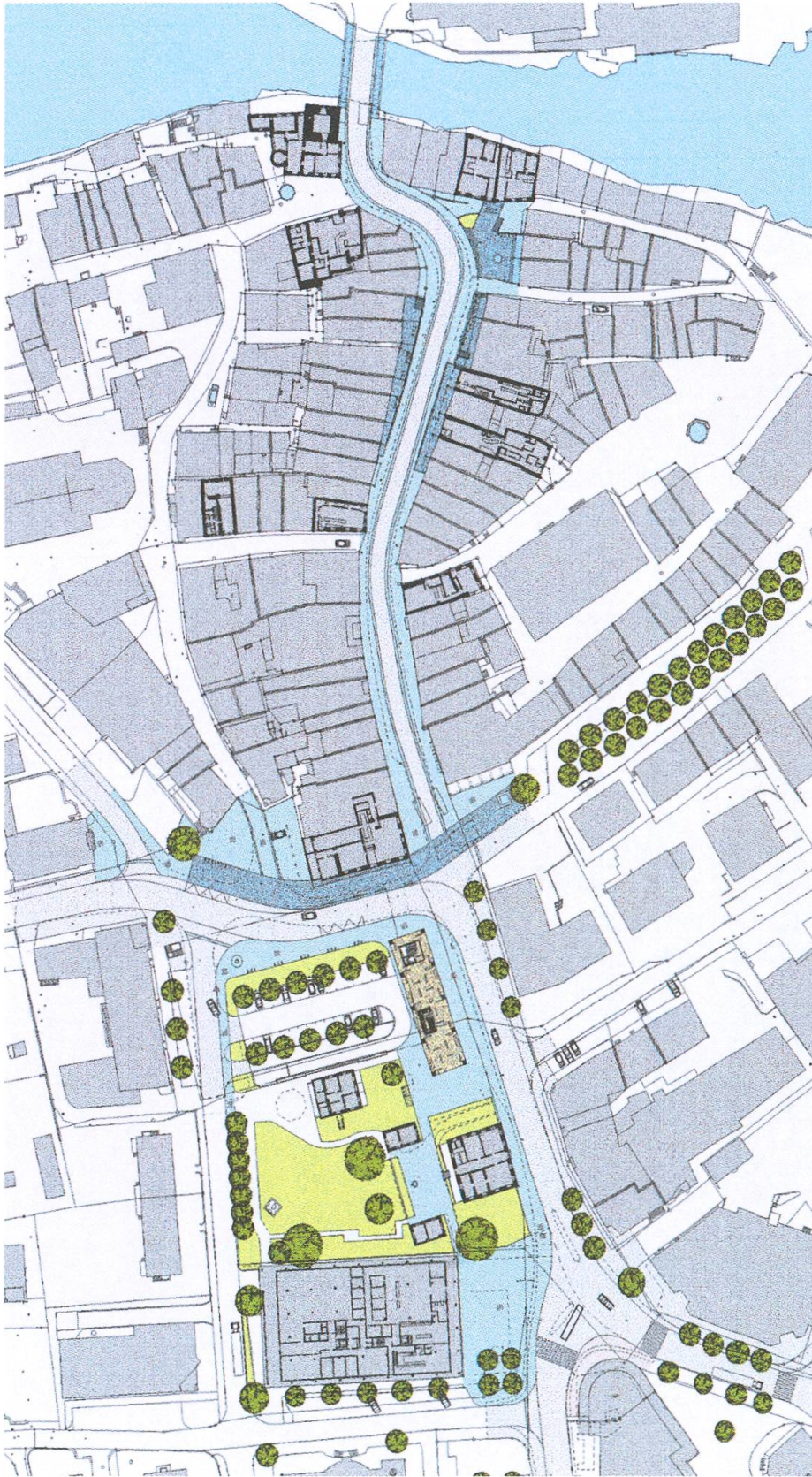
Rückenwind für die «Freiraumgestaltung Altstadt–Neustadt Brugg» liefert im Mai 2000 der Entscheid von Pro Patria, diesem Projekt eine Briefmarke zu widmen und es finanziell zu unterstützen.



Über das Gesamtprojekt «Freiraumgestaltung Altstadt–Neumarkt Brugg» stimmt die Brugger Bevölkerung am 23. September 2001 ab. Die Vorlage basiert auf einem Kredit von rund 10 Millionen Franken und bringt drei Investitionsvorhaben der Stadt unter eine Decke: die mittlerweile notwendige Erneuerung der Werkleitungen im Zentrum der Stadt, die ebenerdigen Gestaltungsmaßnahmen in der Altstadt und in den ihr vorgelagerten Verkehrsräumen sowie – als einziges Hochbauprojekt – den Abbruch der alten und den Bau einer neuen, grösseren Eishalle. Der Kredit ist für Brugger Verhältnisse hoch, entsprechend hoch gehen die Wogen der Diskussion in der Bevölkerung. Die meisten sind sich einig darin, dass Werkleitungen im Alter von 50 und mehr Jahren zu ersetzen sind. Eine Mehrheit, darf man vermuten, steht hinter dem Anliegen, die Altstadt zu fördern. Für einen spannenden Finish im Abstimmungskampf sorgt hingegen der Geschmackskrieg um die neu projektierte Eishalle: einen betont geometrisch-schlichten Flachdachbau, der das Stigma der Moderne in sich trägt. Das Abstimmungsergebnis geht mit einem Mehr von 20 Ja-Stimmen deshalb denkbar knapp aus.

Nach den Sommerferien 2002 starten die CityPlus-Arbeiten in der Altstadt. Sie dauern rund ein Jahr; am 6. September 2003 bietet ein von Geschäftsleuten und Bewohnern organisiertes Fest der Bevölkerung von Brugg und Umgebung Gelegenheit, die neu gestaltete Altstadt in fröhlicher Atmosphäre zu inspizieren. Wenige Tage später fahren die Maschinen auf, um die alte Eishalle abzubauen. Die neue Halle wird im April 2004 fertig gestellt werden, und für den Sommer 2004 ist der Abschluss der verschiedenen Anschlussarbeiten im Raum Stadthaus–Lindenplatz–Badener- und Bahnhofstrasse geplant.

*Stephan Zinniker, Martin Jakob*



*September 2001: Das Projekt «CityPlus» in der Übersicht, vom nördlichen Eingang zur Altstadt (rechts) bis zum Lindenplatz. In Bau: gepflästerte Flächen. Bildmitte, in dunklerem Blau: Ein Band aus Granitplatten erinnert an den einstigen Stadtgraben.*



*Sommer 2002: Die Hauptstrasse, vom Bezirksgericht her Richtung Süden gesehen, kurz vor Baubeginn: breites Asphaltband für den auf Zubringerdienste und Postautos reduzierten Autoverkehr, entlang der östlichen Häuserzeile schmale Hochtrotoirs.*



*Sommer 2003: Die Hauptstrasse in gleicher Ansicht, aber nach Abschluss der Neugestaltung: schmale Fahrspur, viel Platz für die Fussgänger, deren «Freiraum» durch den Pflastersteinbelag markiert wird, und verbreitertes Hochtrottoir entlang der östlichen Häuserzeile.*



*Deutlich mehr ebene Fläche als früher: Der Erdbeeribrunnenplatz ist bereits im Jahr 2000 neu gestaltet worden.*



*Mehr Platz für Sommerbestuhlung: Das verbreiterte Hochtrottoir vor dem Café Fridolin und dem Restaurant Fuchs.*



*Bewusst nicht historisierend, sondern modern und deutlich mehr Licht spendend als die früheren Gaslaternen: die neue Altstadtbeleuchtung.*

## Kommentare

*Heute zeigt sich die Altstadt in einem Kleid, wie wir es uns schon vor zwanzig Jahren gewünscht hätten*

Die «IG für eusi Altstadt» war zunächst ein Zusammenschluss von Gewerbetreibenden und Sympathisanten der Brugger Altstadt; später erfolgte der Zusammenschluss mit dem Zentrum Brugg, und die IG wurde zur «Arbeitsgruppe für eusi Altstadt». Die Zielsetzungen waren von Anfang an klar: Erstens wollten wir im Rahmen unserer Möglichkeiten alles tun, um die Altstadt – vor allem nach der Verkehrsbefreiung – attraktiv und wohnlich zu gestalten. Zweitens wollten wir ein kompetenter Gesprächspartner für Behörden, Geschäftsleute, Hausbesitzer und Altstadtbewohner sein.

Um diese Ziele zu erreichen, scheuten wir weder Aufwand noch Kosten (sie überschritten im Lauf der Jahre den Betrag von 100 000 Franken deutlich). In der Öffentlichkeitsarbeit starteten wir regelmässig Aktionen – zum Beispiel Werbeseiten in verschiedenen Zeitungen, Parkhaus-Jetons für Altstadtbesucher, ein Gschänklihuus, Ausgabe von Kaffeebons, von Blumen zum Muttertag und vieles mehr. Zudem fanden sich engagierte Persönlichkeiten Ende 1979 zusammen und erarbeiteten eine Studie, die im Januar 1980 vorgestellt wurde. Sie zeigte auf, wie die Altstadt nach der Verkehrsbefreiung 1980 gestaltet werden könnte, wie das Verkehrsregime aussehen könnte und wie die «Alte Post» zu neuem Leben zu erwecken wäre.

Wir wurden damals von Persönlichkeiten wie dem Architekten Heinz Pfister, dem damaligen Chef der Stadtpolizei, Hans Baur, und auch dem Grafiker Sepp Marty unterstützt. Heinz Pfister entwarf einen Gestaltungsplan, der praktisch 1:1 hätte umgesetzt werden können. Hans Baur steuerte ein Verkehrskonzept bei, und Sepp Marty verlieh unseren Visionen Gestalt, Farbe und Anschaulichkeit. Die Reaktionen zeigten uns, dass wir wohl auf dem richtigen Weg waren. Nur aus dem Stadthaus war nicht viel zu vernehmen.

Am 31. Oktober 1980 um 18 Uhr wurde die letzte «Büchse schlechter Altstadtluft» abgefüllt und dem Museum zu treuen Händen übergeben. Uns lag damals sehr daran, die Altstadt möglichst

schnell nach der Verkehrsbefreiung zur ausgesprochen attraktiven Fussgängerzone um- respektive auszubauen, in der man flanieren und «lädele» sowie sich in Strassenkaffees treffen und verweilen konnte. Alle unsere Aufwendungen haben leider jahrelang nicht gefruchtet; die «Altstadt wurde zur Schlafstadt», wie die Schlagzeile einer Tageszeitung hiess. Läden und andere Geschäfte mutierten zuhauf, weil sie in der Altstadt keine Zukunft mehr sahen.

Heute nun präsentiert sich die Altstadt zwar in dem Kleid, das wir schon vor zwei Jahrzehnten gern gesehen hätten. Dem Eisi-Parkhaus wird zudem mit Erweiterungsplänen sowie mit der neuen Halle Rechnung getragen – wobei die Halle meines Erachtens der Altstadt nichts bringt. Und: In absehbarer Zeit, wenn die Post wie angekündigt in einen Neubau näher beim Bahnhof umzieht, wird die Stadt Brugg am Rand der Altstadt bereits zwei alte Postgebäude haben – neben einer seit Jahren leer stehenden, ehemaligen Drehscheibe (Hotel «Rotes Haus») und weiteren leeren Ladenlokalen. Die Altstadt wäre heute besser dran, wenn die Neugestaltung schon vor 20 Jahren erfolgt wäre.

*Anton Schuler, Präsident «IG für eusi Altstadt» 1978–1982*

### *Brugg erfüllt den Leitsatz der «dezentralen Konzentration»*

1973 wuchs das monumentale Geschäftshaus City 1 aus dem Boden. Es war die erste Umsetzung der Spezialvorschriften City 1969, die im Dreieck Bahnhofplatz bis Lindenspitz mächtige zweigeschossige Sockelbauten mit einzelnen Türmen vorschrieben. Im Vorfeld waren komplizierte Baulandumlegungen und Rechtsverfahren zu bewältigen, die vom damaligen visionären Unternehmer und Stadtrat Arthur Gross zielbewusst und mit Geschick zu einem guten Ende gebracht wurden.

Der Bevölkerung war wohl kaum bewusst, dass Brugg mit diesem Geschäftsviertel eine überzeugende Alternative zur verhängnisvollen Ansiedlung von Grosseinkaufszentren «auf der grünen Wiese» gefunden hatte. Eine Studie des Geographischen Instituts der Universität Zürich unter dem Titel «Welche Zukunft für die Kleinstädte?» (NFP 25 Stadt und Verkehr, Bericht 23, 1992) verglich die Entwicklung von Brugg mit jener von Lenzburg, Wohlen und

Zofingen. Sie stellte fest, dass Brugg mit seinem hohen Anteil an grossen Warenhäusern und kommerziellen Dienstleistungen die modernste Wirtschaftsstruktur aufweist und zudem der bedeutendste Verkehrsknotenpunkt ist. Zofingen und Lenzburg hatten eine solche Entwicklung mit Rücksicht auf den ansässigen Detailhandel bewusst abgelehnt. Inzwischen bemüht sich Lenzburg, dies südlich des Bahnhofs nachzuholen, und in Zofingen ist die Kaufkraft wohl endgültig in die bestehenden und noch geplanten Grosszentren in Oftringen/Aarburg abgewandert. Gemäss der genannten Studie ist aus einer übergeordneten raumplanerischen Sicht eine Entwicklung wie in Brugg zu begrüßen, da sie dem Leitsatz des Bundes zur Erhaltung der dezentralen Konzentration entspricht.

Die grundlegenden Entscheide in Brugg – für die City-Planung in den Sechzigerjahren, für die Mittlere Umfahrung in den Siebzigerjahren – entsprangen nicht umfassenden Planungsszenarien, wie sie die Theorie in grösseren Zentren und Entwicklungsräumen fordert. Sie hatten wohl eher mit dem pragmatischen Sinn für das Notwendige und Machbare zu tun. Sie führten zu einer Zweiteilung im Detailhandel:

In der Altstadt war die Erhaltung eines Einkaufszentrums mit hoher Kundenfrequenz unter Wahrung der kleingliedrigen Bausubstanz undenkbar, wie das Schicksal des ehemaligen Kaufhauses zum Rössli lehrt. Das Dilemma zwischen der Erhaltung der kleinstädtischen Wohn- und Umweltqualität und dem Anspruch als regionales Zentrum lebt fort, etwa im Interessenkonflikt zwischen Wohnansprüchen und Restaurationsbetrieben. Die Altstadt eignet sich indessen nicht als Jubelmeile, sie ist Wohngegend und Standort für das gepflegte Fachgeschäft mit Stammkundschaft.

Demgegenüber ist die City-Zone seit 1975 fast nicht mehr wiederzuerkennen. Sie stellt heute ein Geschäftsviertel dar, das verkehrstechnisch hervorragend erschlossen ist und von Anfang an hohe Umsatzziffern auf den Verkaufsflächen auswies. Der Konjunkturunbruch 2000 hat gerade noch verhindert, dass rund um die Stadt (und anderswo im Kanton) wieder in alter Manier Einkaufszentren aus der grünen Wiese schossen. Im weiteren Dienstleistungsbereich allerdings laufen die nahen Mittelzentren Baden und Aarau seit den Neunzigerjahren dank ihren Umnutzungen mit Geschäftsbauten im kernnahen Bahnhofbereich den aargauischen Kleinzentren erneut den Rang ab.



Brugg und die Region sehen sich jedoch mit dem lange aufgestauten Standortentscheid zu den Fachhochschulen unvermittelt vor einer neuen Herausforderung. Sie bedarf einer Antwort in Bereichen, die der Kanton nicht in eigener Regie lösen wird, wie etwa in der Hotellerie und im Bedarf nach Saalbauten und Sporthallen. Sie ist angeritzt in den erarbeiteten Vorstellungen einer «Vision Mitte», und es ist zu hoffen, dass die damit verbundenen Verkehrsprobleme nicht sträflich vernachlässigt werden. Werden die letzten Baulandreserven von City bis Altstadt klug in diese Langfristszenarien eingebaut? Die Umgestaltung der Stadt müsste weiterhin gekennzeichnet sein durch ein Gleichgewicht im Dilemma Entwicklung versus Umwelt einschliesslich Verkehr.

*Hans Peter Howald*

#### *Die Altstadt gehört zu Brugg – auch im Kontext der «Vision Mitte»*

Seit Jahrtausenden ist die Baukultur eine wesentliche Grundlage der menschlichen Gesellschaft. Im Mittelpunkt jedes Bauvorhabens stehen nämlich immer wieder der Mensch und seine Umwelt, seine Sicherheit und sein Wohlbefinden. Auch für CityPlus galt es, diese Rahmenbedingungen vorgängig mit allen Beteiligten festzulegen, und deshalb gingen etliche Jahre, ja sogar über zwei Jahrzehnte ins Land, bis die Bauarbeiter mit ihrem schweren Gerät für die Umsetzung der aufwändigen Planung Ende August 2002 auffahren konnten.

Mit der Inbetriebnahme der Mittleren Umfahrung 1980 und der Eröffnung der Nationalstrasse N3 im Jahre 1996 konnte in zwei Schritten das altherwürdige Zentrum vom Durchgangsverkehr befreit und die Umfahrung etliche Jahre später wesentlich entlastet werden. Auf politischer Ebene wurden die daraus resultierenden tief greifenden Änderungen des Verkehrsregimes zum Anlass genommen, eine Neubeurteilung vorzunehmen. Beschleunigt wurden sie von zwei politischen Vorstössen: dem Postulat Max Bill vom 13. März 1981 betreffend Gestaltung der Hauptstrasse in der Altstadt, und von der Motion Valentin Trentin vom 9. Dezember 1989 betreffend Gestaltungswettbewerb für die Altstadt mit Schwergewicht Hauptstrasse und angrenzende Gassen.

Die verschiedensten Anläufe der Behörden in den Achtzigerjahren, die Gestaltung der Hauptstrasse an die Hand zu nehmen, scheiterten immer wieder an der Verkehrsfrage. Es war ein Ding der Unmöglichkeit, die Ansichten der Anwohner und der Gewerbetreibenden unter einen Hut zu bringen. Während die einen etwas mehr Mobilität wünschten, wollten die anderen eine komplett verkehrsfreie Altstadt. Ein Konsens war also gefragt, um die Altstadt mit ihren schmucken Gassen möglichst bald der Aussage von Professor Georg Mörsch einen Schritt näher zu bringen: «Brugg hat eine der schönsten, natürlich gewachsenen Altstädte der Schweiz.»

Im Zusammenhang mit der Behandlung der beiden vorher erwähnten politischen Vorstösse wurde die Altstadtkommission im Jahre 1990 aus dem Dornröschenschlaf geholt. Damit war der längst erwartete Durchbruch in eine neue Planungsphase geglückt. Eine gründliche Auslegeordnung zeigte bald einmal, dass neben einer Neugestaltung der Strassen- und Freiräume in der Altstadt auch eine Anbindung des Neumarktes beim Bahnhof notwendig war.

Am 25. Oktober 1991 bewilligte der Einwohnerrat den Kredit für einen Gestaltungswettbewerb. Die Projektstudie des Brugger Architekten René Stoos, die nach abschliessender Beurteilung am meisten «Fleisch am Knochen» hatte, diente schliesslich als Basis für die Weiterarbeit. Ein nächster Paukenschlag erfolgte am 6. September 1996. Der Einwohnerrat hiess den Kredit für das Vorprojekt Strassen- und Freiraumgestaltung Abschnitte Altstadt und Neustadt gut. Die darauf folgenden Hürden – Bewilligung des Baukredites für die Freiraumgestaltung Altstadt–Neustadt im Einwohnerrat sowie beim Soverän – konnten am 22. Juni respektive am 23. September 2001 genommen werden. Damit war der Weg frei, dass die Stadt Brugg nach einer über zwanzigjährigen Planung Mitte markieren konnte: ein attraktives Zentrum im Herzen des Bezirks Brugg.

Wenige Wochen nach dem positiven Brugger Volksentscheid zum Baukredit für die Freiraumgestaltung Altstadt–Neustadt war das Glück den Bruggerinnen und Bruggern sowie der Region erneut für eine andere, äusserst bedeutsame Mitte hold. Mit eindrücklichen 161 Ja gegen 25 Nein stimmte der Grosse Rat des Kantons Aargau der Errichtung des Fachhochschulcampus in Brugg-Windisch zu. Zweifellos hatten das gut durchdachte Konzept

«Campus» – alle fünf Bereiche der Fachhochschule Aargau in einer neuen Stadtmitte zusammenzufassen – sowie finanzielle Überlegungen den Ausschlag für den Standort inmitten des Bezirks Brugg gegeben.

Kurz danach wurde die Stiftung «Vision Mitte» gegründet mit dem Ziel, einen nachhaltigen Entwicklungsprozess im Perimeter dieser «Vision Mitte» zu initiieren und zu fördern. Zwischenzeitlich liegen bereits die ersten Resultate der von der Stiftung in Auftrag gegebenen Projekte vor. Die Ergebnisse zeigen klar auf, dass eine neue, städtische Mitte ums Bahnhofsareal entsteht, die eine nachhaltige Stadtentwicklung für die beiden Zentrumsgemeinden einleitet. Damit dürften wohl die Altstadt und die Mitte ums Stadthaus konkurrenziert werden, was sich schlicht nicht ganz vermeiden lässt. CityPlus ist aber Bestandteil der «Vision Mitte» und wird nach Abschluss der Bauarbeiten zweifellos die entsprechende Magnetwirkung haben.

*Rolf Alder*

### *Altstadt Brugg – ein vielfältig nutzbarer Raum von hoher Attraktivität*

Die Gestaltungsmassnahmen im Bereich der Altstadt und der Neustadt wollen mehr sein als nur kosmetische Verschönerungsmassnahmen für das Stadtbild. Vielmehr sind sie das Resultat von Überlegungen zu den städtebaulichen Fragen, wo die wahrnehmbare Mitte von Brugg sein soll, welche funktionelle und emotionelle Rolle die Altstadt von Brugg im Stadtgefüge zu spielen hat und wie sich das ehemalige, historische Zentrum zum tagsüber sehr belebten, heutigen kommerziellen Zentrum von Brugg, dem Neumarktquartier, positionieren soll.

Eine Altstadt kann baulich kaum massiv auf einen Schlag verändert werden, jedoch sehr wohl in grösseren Zügen in den Hohlräumen zwischen den Bauten, also im «Weichbild». Im Freiraum, also in der Gestaltung von Strassen, Plätzen, Gassen, oder im Öffnen von Sichtbezügen und Wegführungen sowie im Anbieten von Orten für Aussenaktivitäten lassen sich mit verhältnismässig kleinem Aufwand beträchtliche städtebauliche Veränderungen und neue Qualitäten erreichen.

Die Altstadt, so heisst das übergeordnete Ziel, will wieder ein Teil des Zentrums von Brugg werden. Dabei soll sie eine ihrem historischen Cachet entsprechende Rolle übernehmen; unter Wahrung und Ausschöpfung ihrer Eigenarten soll sie ein nutzungsdurchmischter Ort von hoher Attraktivität werden zum Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Flanieren, Festen und Verbringen der Freizeit.

Zwischen dem heutigen kommerziellen Zentrum der Stadt und der Altstadt besteht eine geografische Attraktivitätslücke; diese Lücke wird mit der Freiraumgestaltung zum Vorteil der Altstadt aufgewertet. Der Bereich Eisi-, Stadthaus- und Lindenplatz wird zusammenhängend vergrössert und als Mitte von Brugg erlebbar gemacht. Der gesamte Freiraum wird für den Fussgänger attraktiver und bequemer. Der rollende Verkehr wird nicht beeinträchtigt, die betroffenen Strassen werden aber auf ein sinnvolles Mass redimensioniert.

Der Stadthausplatz – vom Lindenplatz bis zum «Roten Haus» – ist ein Kernstück der Freiraumgestaltung. Insbesondere soll auch die neue – transparente – Eishalle ein unübersehbares Merkmal im Stadtbild werden.

Will man Leute in die Altstadt locken, so muss der Eingang entsprechend attraktiv sein. Deshalb wird die Vorzone vor dem Roten Haus wesentlich verbreitert. Der ehemalige Stadtgraben wird mit Onsernone-Gneisplatten sichtbar gemacht, die Lage des Stadttors mit eingelegten Chromstahlprofilen markiert.

Das zweite Kernstück der Neugestaltung ist die Hauptstrasse der Altstadt. Der Fussgänger hat Priorität; man akzeptiert andererseits den Busverkehr und den Anlieferungs- und Abholverkehr als Belebungselement und als Überlebensfaktor für die nach wie vor sehr erwünschten Läden und Gewerbebetriebe. Die reine Fahrspur ist auf vier Meter begrenzt. Direkt daneben liegen Mischzonen, die sowohl dem Fussgänger, dem Velofahrer als auch dem Güterumschlag dienen.

Plätze sind attraktive Orte; sie ermöglichen Aussenaktivitäten. Menschen gehen dorthin, wo Menschen sind. Die geneigte Hauptstrasse braucht ebene Flächen wie die Hochtrottoirs; das östliche Hochtrottoir wird in der Breite verdoppelt; es eignet sich vorzüglich für eine Aussenbestuhlung. Das gegenüberliegende Hochtrottoir weist bereits eine gut nutzbare Breite auf.

Der Erdbeeribrunnenplatz ist ein eminent wichtiger Platz an der Hauptstrasse. Dank der Vergrösserung der ebenen Fläche kann er vielfältig genutzt werden: ein wichtiger Blickfang für Fussgänger, ein Ort zum Hingehen, zum Verweilen, geeignet für Aussenbestuhlung, Konzerte und andere Aussendarbietungen.

Im Bereich des ehemaligen Stadtgrabens – vor dem Volksbank-Gebäude bis zum Storchenplatz – findet der dritte Haupteingriff statt. Dank der Redimensionierung der Strassen kann beträchtlich Platz für die Fussgänger und die Aussenaktivitäten zurückgewonnen werden. Der Storchenplatz, bisher eher ein Ort ohne Eigenschaften, wird gestalterisch mit eingebunden.

Kandelaberleuchten beleuchten die Plätze in und um die Altstadt, Wandauslegerleuchten beleuchten die Hausfassaden in den Strassen und Gassen. Hinzu kommen Bodenleuchten entlang der Seitenwände der Hochtrottoirs und im Durchgang der Erdbeerplatz-Brücke.

Alle diese Gestaltungsmassnahmen allein sind noch kein Garant für die Belebung: Entscheidend ist ein attraktives Geschäftsleben. Gestaltungsmassnahmen können aber auslösende Faktoren für eine intensivere Benützung und für das Anziehen von attraktiven Nutzungen sein.

*René Stoos, Gestalter CityPlus*