

Zeitschrift: Lenzburger Neujahrsblätter
Band: 88 (2017)

Artikel: "Hinter den 7 Gleisen" : der Wolfsacker, das älteste Aussenquartier vom 20. Jahrhundert
Autor: Moser, Christoph
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-917987>

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: 18.10.2024

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



«Hinter den 7 Gleisen»: der Wolfsacker, das älteste Aussenquartier vom 20. Jahrhundert

Die Anfang 2015 vorgestellte Räumliche Entwicklungsstrategie soll den Rahmen für den zukünftigen Ausbau der Stadt Lenzburg und ihrer Umgebung schaffen. Sie sieht eine Siedlungsentwicklung nach innen vor. Ein wichtiges Gebiet stellt das Umfeld des Bahnhofs dar. Von der künftigen Entwicklung wird auch das nördlich des Bahnhofs liegende Quartier Wolfsacker/Breitfeld betroffen sein. Ein zentraler Bereich ist als Gebiet mit erhaltenswerten Siedlungsstrukturen bzw. -elementen ausgewiesen.

Im Auftrag der Stadt Lenzburg hat Michael Hanak, Kunst- und Architekturhistoriker, Zürich, daher eine Quartieranalyse über das Gebiet Wolfsacker erstellt. Sie befasst sich mit den städtebaulichen und architektonischen Qualitäten des Gebiets, mit dem denkmalpflegerischen Schutzbedarf und legt die erhaltenswerten Quartierstrukturen dar. Der Verfasser dieses Artikels hat im Stadtarchiv einen wesentlichen Teil der Grundlagen für die historische Bestandaufnahme zusammengetragen. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse und die von

Michael Hanak erarbeitete, 100 Seiten umfassende Quartieranalyse bilden das Ausgangsmaterial dieses Artikels.

Wolfsackerquartier – was ist damit gemeint
Als «Wolfsacker»(quartier) bezeichnen wir das unmittelbar nördlich des Bahnhofs gelegene, sich beidseits der Wolfsackerstrasse erstreckende Gebiet (= Wolfsackerquartier im engeren Sinne). Die nördlich davon an der Breitfeldstrasse, der Sophie Hämmerli-Strasse, der Gustav Henckell-Strasse und der Ringstrasse Nord stehenden Häuser ordnen wir dem «Breitfeld» zu. Demgegenüber bezieht sich die Bezeichnung Wolfsackerquartier in der Arbeit von Michael Hanak auf das gesamte Quartier im Dreieck Eisenbahnlinie-Niederlenzer Kirchweg-Autobahn N1 (= Wolfsackerquartier im weiteren Sinne).

Wenn wir uns mit dem Wolfsacker als ältestem Aussenquartier befassen, dann meinen wir das Gebiet im engeren Sinne. In den übrigen Ausführungen über die Quartierstruktur ist dagegen das Wolfsackerquartier im weiteren Sinne gemeint.

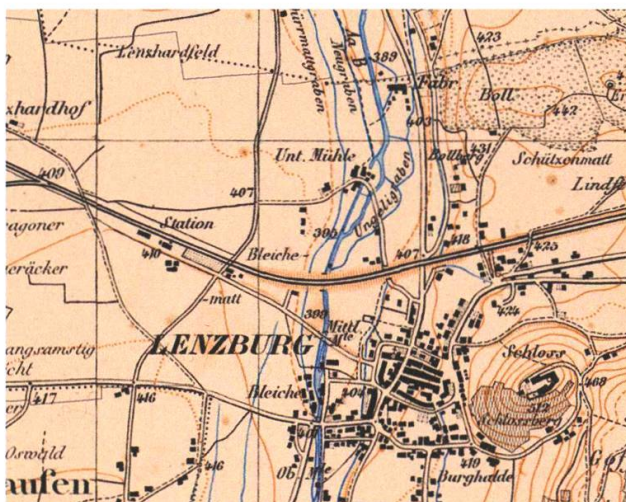
Vom historischen Stadtkern zur Siedlung bis an die Gemeindegrenze

Ausserhalb des mittelalterlichen Altstadt-kerns und den angrenzenden mehrheitlich zeilenartigen Wohnbauten des 18. und 19. Jahrhunderts am Fuss des Schlossberges und in der Aavorstadt entstanden im 19. Jahrhundert Villenquartiere, insbesondere an der Schützenmattstrasse. Die Bebauung im südlichen Stadtteil, mit vielen Gärten und kleinen Wiesflächen, war lange eher bäuerlich geprägt. Im Zuge der gegen Ende des 19. Jahrhunderts einsetzenden Industrialisierung entstanden schliesslich ausgedehnte Wohnquartiere. Heute reicht das Siedlungsgebiet von Lenzburg im Norden und Westen bis an die Gemeindegrenze bzw. an den Wald, während im Süden und Osten ein landwirtschaftlich genutzter Grüngürtel zwischen Siedlung und Wald erhalten geblieben ist.

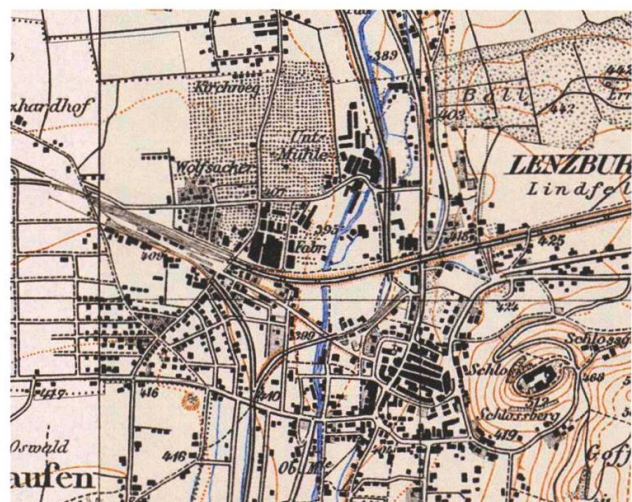
Zu den frühesten Wohnquartieren des 20. Jahrhunderts gehört die Ansammlung von Arbeiter- und Angestelltenhäusern nördlich des Bahnhofs, westlich des ehemaligen Areals der Konservenfabrik Hero. Die kleinvolumigen, zuweilen schematisch und modellhaft wirkenden Wohnhäuser sind mehrheitlich im einfachen Baumeister-

oder Zimmermannsstil errichtet. Dank den säuberlich umzäunten Gärten vermittelt das Quartier trotz vieler Um- und Anbauten ein homogenes Gesamtbild. Im Unterschied dazu lehnt sich das Wohnquartier im Kreissegment zwischen Seetalbahn, Aarauerstrasse und Augustin Kellerstrasse mit seinen grösseren, verputzten Wohnbauten stärker an städtische Bauformen an. Dort weisen die meist zweigeschossigen Häuser, wenn auch in zurückhaltender Weise, Elemente des Jugendstils, des Heimatstils und des Neoklassizismus auf.

Baulich dehnte sich die Stadt zuerst vor allem nach Westen aus, wo die Neubauquartiere mit regelmässig angelegten Strassen erschlossen wurden, und nach Süden, beidseits der Ammerswilerstrasse. In den 1960er-Jahren konzentrierte sich die Bautätigkeit im Westen, in jüngster Zeit im Süden («Widmi») und im ehemaligen Hero-Areal. Seit Anfang des 20. Jahrhunderts war man bestrebt, der baulichen Entwicklung einen rationalen Bebauungsplan zu Grunde zu legen. Bauordnungen mit Bebauungs- bzw. Zonenplan traten in den Jahren 1910, 1933, 1959, 1981 und 2006 in Kraft. In jüngerer Zeit wurden sie dazwischen jeweils mit Teilrevisionen angepasst.



Siegfried-Karte 1880.



Siegfried-Karte 1940.

Die frühesten Bauten im Wolfsackerquartier

Das Gebiet nördlich des Bahnhofs Lenzburg war bis um 1900 nicht überbaut. Gemäss den Flurbezeichnungen auf alten Plänen hiess das Gebiet südlich des Wolfswegs (heute Wolfsackerstrasse) «Wolfsacker» und nördlich davon «in der Breite», später «Breitfeld». Daran schloss im Westen das «Lenzhardfeld» an und beim Niederlenzer Kirchweg nannte man das Land «Am Kirchweg». Schliesslich bezeichnete man das ganze Gebiet als «Wolfsacker». Der Bahnhof wurde 1874 erstellt. Nördlich des beim Niederlenzer Kirchweg mit einer Kurve beginnenden Bahndamms errichtete die 1886 gegründete Konservenfabrik Hero ihre ausgedehnte Fabrikanlage. Vom Bahnhof legte man die Bahnhofstrasse als direkte Verbindung zur etwa 700 Meter entfernten Altstadt an.

Der Baumeister Theodor Bertschinger erwarb bereits am 29. Mai 1891 von Rudolf Schaub und Friedrich Saluz eine 84,12 Aren grosse Parzelle im Wolfsacker. Dieses Areal grenzte gemäss den heutigen Strassenbezeichnungen östlich an den Lindenweg und im Süden an die Breitfeldstrasse; westlich verlief die Grenze entlang den heutigen Grundstücksgrenzen der Liegenschaften auf der Westseite des Birkenweges, die Nordgrenze bildete die Wolfsackerstrasse. In der bildhaften Sprache des damals vom Stadtrat geführten Fertigungsprotokolls (Vorgänger des mit dem Schweizerischen Zivilgesetzbuch am 1. Januar 1912 eingeführten Grundbuchs) liest sich das so: «... grenzt gegen Morgen an Henckell & Roth, ... gegen Mittag an die Bahnhofanlage, gegen Abend an Jakob Kieser, Samuels, und gegen Mitternacht an den Wolfsweg.»

Baumeister Bertschinger hatte von Anfang an einen klaren Plan, wie er das durch den

Lindenweg und den Birkenweg zu erschliessende, in zwölf Parzellen von ca. 500 bis 600 m² eingeteilte Areal zu überbauen gedachte. Teils verkaufte er die Parzellen und erstellte anschliessend die Gebäude, teils überbaute er sie und verkaufte anschliessend das Land inklusive Gebäude. Bertschinger verpflichtete sich, die Strassen und die Wasserleitung zu erstellen, die Käufer hatten deren Unterhalt zu je 1/12 zu übernehmen. Der erste Kaufvertrag wurde am 28. August 1901 im Fertigungsprotokoll eingetragen: Er betraf das Grundstück, auf dem das Gebäude Nr. 741, Lindenweg 1, steht, das erste und damit älteste des ganzen Quartiers. Nach und nach verkaufte er bis 1908 die weiteren Parzellen. Interessant sind die Preise: Für die erwähnte erste Parzelle bezahlte der Käufer Fr. 1.20 pro m². Die Liegenschaften samt darauf erstellten Wohnhäusern wechselten die Hand zu Preisen zwischen 8 000 und 11 500 Franken; auf einzelnen Parzellen hatte Baumeister Bertschinger Doppelhäuser erstellt, deren Hälften 6 500 bis 7 500 Franken kosteten. Schliesslich steht auf Grund der Berufsangaben im Fertigungsprotokoll auch fest, dass es sich wirklich um Arbeiter- und Angestelltenhäuser handelte: Die Käufer waren Bahnhofportier, Fabrikarbeiter, Maurer, Lehrer, Briefträger, Buchhalter, Heizer, Spengler, Dachdecker.

Der Lindenplatz im Wolfsacker

Obwohl nur 2 bis 3 Gehminuten vom Bahnhof entfernt, ist der Lindenplatz mit der von Baumeister Theodor Bertschinger konzipierten, zwischen 1908 und 1912 erstellten Bebauung ein ruhiges, lauschiges Plätzchen und bildet mit seiner Linde eigentlich die Seele des Quartiers. Die den Platz säumenden Wohnhäuser sind ein einmaliges Beispiel einer vielgestaltigen, von Experimentierfreude zeugenden Überbauung aus dem frühen 20. Jahrhundert. Be-

sonders zu erwähnen ist das sogenannte Viertelhaus auf der Westseite des Platzes: Es ist in vier Gebäudeteile aufgeteilt, die je vom Erdgeschoss bis ins Dach reichen.

Das Areal für diese Überbauung hat Theodor Bertschinger gemäss Eintrag im Fertigungsprotokoll vom 23. Mai 1906 von den Geschwistern Hünerwadel zur Bleiche erworben, deren Unternehmen schon Jahrzehnte vorher vom Niedergang gekennzeichnet war, was u.a. 1886 zum Verkauf des ursprünglich ebenfalls zum Imperium des Bleiche-Unternehmens gehörenden Areals führte, auf dem die Herren Gustav Henckell und Gustav Zeiler die Konservenfabrik (nachmals Hero) errichteten.

Übrigens hat Theodor Bertschinger-von Greyerz nur die ersten 9 der insgesamt 15 Häuser bzw. Hausteile am Lindenplatz selber erbaut. Nach seinem Tode am 27. Mai 1911 haben seine Söhne, an vorderster Stelle Theodor Bertschinger-Widmer, die Arbeiten weitergeführt bzw. die noch nicht verkauften Häuser zum Weiterverkauf übernommen.

Das erste der am Lindenplatz errichteten Gebäude verkaufte Theodor Bertschinger am 4. November 1908 für 32 000 Franken der Conservenfabrik Lenzburg AG, vormals Henckell und Roth. Es handelt sich um das grosse, den Platz nördlich begrenzende Gebäude Lindenweg 2/4, das damals mehrere Wohnungen aufwies und heute als Doppeleinfamilienhaus genutzt wird. Schon damals also hat die Firma für ihre Angestellten Wohnraum beschafft, wie sie das 1916 mit dem Doppelwohnhaus Wolfsackerstrasse 1/3 und 1958/59 mit den Gastarbeiterhäusern Wolfsackerstrasse 4 und 6 (letztere beiden 2005 in Reihenhäuser umgebaut) fortgesetzt hat.

Ein Blick in die Protokolle

Wir haben nun kurz den Werdegang der ersten Häuser im Wolfsacker verfolgt. Da wir uns mit der Stadtentwicklung befassen, möchten wir natürlich auch wissen, wie diese Entwicklung aus den Protokollen ersichtlich ist. Die Durchsicht der Stadtratsprotokolle ab 1891 (Kauf des Areals im Wolfsacker durch Theodor Bertschinger) hat bis 1901 keine Treffer zu den massgebenden Stichworten (u.a. Wolfsacker, Baubewilligung) gebracht. Offensichtlich hat man bis zum Erlass der ersten Bauordnung für Lenzburg (von der Gemeindeversammlung am 21. Februar 1910 gutgeheissen) noch keine eigentlichen Baubewilligungsverfahren durchgeführt. Dementsprechend sind auch Baueingabeakten im Archiv des Bauamtes erst ab ca. 1911 greifbar.

Einen ersten Eintrag zum neu entstehenden Wolfsackerquartier finden wir im Stadtratsprotokoll vom 30. Oktober 1901: «Dem Gesuche des Herrn Theodor Bertschinger, Baumeister, entsprechend, wird ihm bewilligt, durch den Wolfsweg in sein Land nördlich vom Bahnhof Lenzburg vom Niederlenzer Kirchweg aus eine Wasserleitung zu erstellen behufs Versorgung der auf jenem Lande erbauten Häuser mit Wasser. Eine Conzessionsgebühr wird mit Rücksicht auf den Zweck der Röhrenleitung nicht verlangt.» Sodann wurde Baumeister Bertschinger 1906 beauftragt, ein Projekt zur Strassenerweiterung im Wolfsacker inklusive Kostenberechnung auszuarbeiten. Vom Niederlenzer Kirchweg, dem Weg, den die Niederlenzer beim Kirchgang auf den Staufberg benützten¹, zweigte im Gebiet Wolfsacker vorerst einzig der Wolfsweg ab, der später in Wolfsackerstrasse umbenannt wurde. 1907 stellten die Anwohner im Wolfsackerquartier das Gesuch, es sei von der Gemeinde für die Überläufe der Schüttsteine und Abtrittgruben eine

Kanalisation in diesem Quartier zu erstellen. Sodann seien auch die Wege daselbst in besseren Stand zu stellen und richtig zu unterhalten. Der Stadtrat beauftragte das Bauamt, die Strasse im Wolfsacker in Ordnung bringen zu lassen. Das Anliegen betreffend Kanalisation versprach er zu prüfen und der nächsten Budgetgemeinde eine Vorlage zu unterbreiten.

Im selben Jahr stellte der Quartierverein Bahnhof Gesuche mit folgenden Begehren zur Infrastruktur: 1. Erstellung von elektrischen Lampen im Quartier; 2. bessere Beleuchtung der Bahnhofstrasse; 3. Nachwächterkontrolle mit wenigstens 2 bis 3 Uhren (Rundgängen); 4. Anschaffung eines zweiten Hydrantenwagens sowie Leiter, Feuerhaken etc. und Besorgung eines Lokals an zentral gelegenem Platze; 5. Kanalisation des Wolfsackerquartiers sowie des Niederlenzer Kirchwegs bis zum Hause des Herrn Hans Urech innert zwei Jahren; 6. besserer Ausbau der Strassen, indem alle tief gelegenen Stellen erhöht, mit Steinbett versehen und entwässert werden; 7. Erstellung eines Hydranten im südlichen Bahnhofquartier an der Strasse nach Staufen. Auf all diese Anliegen trat der Stadtrat ein, wobei wegen der finanziell angespannten Situation nicht allen voll entsprochen werden konnte. Hinsichtlich des Strassenausbaus bat der Stadtrat um Geduld, da zuerst die Kanalisationsleitungen zu bauen und erst danach die Strassen instand zu stellen seien.

1908 wurde der Ausbau des Wolfsweges angegangen. Die Strassen- und Kanalisationsbauarbeiten wurden zur Konkurrenz ausgeschrieben und in den darauffolgenden Jahren durch das Baugeschäft Theodor Bertschinger ausgeführt. Für diese Arbeiten wurden in den Jahren 1908 bis 1909 8 000 Franken überwiesen.

1910 ersuchte die Firma Alfred Müller & Co. um Anpassung des Niveaus der Strasse längs der Bahn (heute: Breitfeldstrasse), welches ca. 50 cm unter demjenigen der angrenzenden Strassen lag. Da die SBB als Eigentümerin der 1897 angelegten Strasse zunächst nicht auf diese Anliegen eintrat, drängte der Gemeinderat darauf, den Weg den Verkehrsbedürfnissen entsprechend instand zu setzen, zumal dieser nicht ganz auf Bahngelände liege.

Ebenfalls 1910 wurde das von Baumeister Theodor Bertschinger jun. vorgelegte Baugesuch für ein Vierfamilienhaus am Lindenplatz (das sog. Viertelhaus) der Baukommission zur Behandlung überwiesen, da es als einziges gegen den aufgelegten Bebauungsplan (Quartierplan) versties resp. dieser dort eine Abänderung erfahren sollte. Die beim Lindenplatz in ost-westlicher Richtung projektierte, indes später nicht erstellte Strasse hätte nicht in gerader Richtung fortgesetzt, sondern südlich am geplanten Gebäude vorbeigeführt werden müssen. Theodor Bertschinger jun. erklärte dem Stadtrat bei einem Augenschein vor Ort, er bezwecke mit dem projektierten Neubau einen ruhigen Platz zu schaffen, der in das Bild des Quartiers passe und für



Das viergeteilte Mehrfamilienhaus von Baumeister Theodor Bertschinger jun. (1913).

den Verkehr in diesem Quartier genüge. Er war mit der angeregten Verlegung des Gebäudes um einen Meter nach Norden einverstanden, wodurch der Weg eine Breite von fünf Metern erlangen würde. Im Zuge der Baugenehmigung wurden verschiedene bauliche Einsparungen diskutiert: Bertschinger plante die Brandmauer zwischen den Hausteilen offenbar unter dem erlaubten Minimum, man einigte sich auf eine Stärke von 30 cm bis zum Kehlgebälk und von 25 cm darüber. Ausserdem wollte Bertschinger, um Baukosten einzusparen, den Kamin unter der vorgeschriebenen Wandstärke von 12 cm ausführen sowie die Treppe auf die Breite für 1 bis 1 ½-stöckige Wohnhäuser beschränken.

Das Quartier entwickelt sich weiter – der Bebauungsplan «Blaue Kugel»

1933 führte die Stadt Lenzburg für die Bebauung der Stadterweiterungsgebiete und die Lösung der Verkehrsprobleme einen städtebaulichen Wettbewerb für einen Bebauungsplan durch, zu dem alle Fachleute schweizerischer Nationalität zugelassen waren. Das Siegerprojekt mit dem Namen «Blaue Kugel» (vgl. den Artikel von Christian U. Brenner, *Von der «blauen Kugel» zur Kerntangente: Die Geschichte der Umfahrung von Lenzburg, Lenzburger Neujahrsblätter 2008*) sah für das Gebiet Wolfsacker/Breitfeld eine gleichmässige Bebauung mit überwiegend Doppelhäusern und Reihenhäusern vor, mit grossen rückseitigen Gärten. Im Zentrum der Überbauung waren eine baumgesäumte Allee auf Höhe der späteren Gustav Henckell-Strasse und eine Kleinkinderschule zwischen Sophie Hämmerli-Strasse und Wolfsackerstrasse eingeplant. Wenn auch die geplante Strassenführung in ihrer rhythmischen Gitterstruktur teilweise stark von der schliesslich ausgeführten Lösung abweicht, so lag dieser Plan wohl doch der weiteren Stadtentwicklung zugrunde.

Eine vom 30. Mai 1946 datierte Zeichnung des Zürcher Architekten und Raumplaners Hans Marti, die im Archiv des Stadtbauamts zum Vorschein kam, zeigt das planerische Leitbild für das Wolfsackerquartier: eine Bebauung mit Einfamilienhäusern hinter dicht bepflanzten Vorgärten zu beiden Seiten der Quartierstrasse. Ein Pfeil stellt die Verbindung zwischen der Zeichnung und dem beigehefteten Quartierplan her. Bei diesem handelte es sich vermutlich um eine Bebauungsstudie, die eine gleichmässige Überbauung in rasterförmiger Anordnung in Anlehnung an die frühere Bebauung vorsah. Hans Marti war mit der Stadtplanung betraut, die schliesslich zur Bauordnung mit Zonenplan von 1959 führte.

Areal für das geplante Aarg. Technikum

Am 23. Juni 1958 beschloss die Stadt Lenzburg Land im Breitfeld für die Errichtung des geplanten Aargauischen Technikums zur Verfügung zu stellen. Das betreffende Gebiet wurde daher im neuen Zonenplan der Stadt Lenzburg als Grünzone ausgeschieden. Der entsprechende Teilzonenplan «Breitfeld» wurde 1960 festgelegt und 1961 genehmigt. Da das Technikum dann nicht in Lenzburg, sondern in Windisch errichtet wurde, wurde das Areal schliesslich zur Überbauung mit Einfamilienhäusern freigegeben. Es entstand eine einheitliche Baugruppe an der Sophie Hämmerli-Strasse.

Hochhäuser an der Ringstrasse Nord

1964 wurde der Bau der Überbauung «Breitfeld» an der Ringstrasse Nord bewilligt. Sie ergänzte die bereits 1959/60 erstellten 4 dreigeschossigen Sechsfamilienhäuser Ringstrasse Nord 15 bis 21 zu einer Überbauung von total über 120 Wohnungen, davon 66 in zwei elfgeschossigen Hochhäusern. Das im Zonenplan als Grünzone ausgeschiedene Gebiet zwischen der



Das Wolfsackerquartier, Flugaufnahme 1950.

bestehenden Bebauung und der Autobahn wurde als Zonenerweiterung betrachtet und mittels eines Teilzonen- und eines Richtplans überbaut. Der für die 1958 gegründete Wohnbaugenossenschaft projektierte Wohnungsbau wurde im Sinne des subventionierten sozialen Wohnungsbaus entwickelt, obschon der Bodenpreis stark angestiegen war. Das Stadtbauamt schlug vor, anstatt der projektierten drei viergeschossigen Bauten und zwei zehngeschossigen Hochhäuser zwei dreigeschossige Bauten, einen viergeschossigen Bau und zwei elfgeschossige Hochhäuser zu errichten. «Nach Auffassung des Bauamts und des Stadtrates wirken die drei vorgesehenen viergeschossigen Bauten im Verhältnis zur vorherrschenden zweigeschossigen Überbauung des Breitfeldquartiers unvermittelt und hart. (...) Die betonte Vertikalität der beiden Hochhäuser erscheint tragbarer als die unruhige Silhouette von zwei-, drei- und viergeschossigen Bauten.» Und weiter: «Die Hochhäuser würden die etwas monotone Überbauung des Quartiers unterbrechen und stünden architektonisch in Wechselbeziehung zum langgestreckten Aabach-Viadukt der Autobahn.»

Das Quartier und der Verkehr

1966 wurde die Autobahn (Nationalstrasse N1) dem Betrieb übergeben. Sie führt un-

mittelbar am Quartier vorbei und bildet seitdem dessen nördliche Grenze. Durch die in den Jahren 2010 – 2013 erstellte Halbüberdeckung der Autobahn konnten die vorher erheblich über den Grenzwerten liegenden Strassenlärmimmissionen, denen vor allem die Liegenschaften an der Ringstrasse Nord ausgesetzt waren, massiv gedämpft werden.

Das Ingenieurbüro Seiler, Niederhauser, Zürich, erarbeitete 1971 ein Verkehrsleitbild für das Gebiet Wolfsacker/Breitfeld. Plan und Bericht legten den Fokus auf die Strassenverbindung Ringstrasse Nord von der neuerstellten Unterführung unter der Bahn bis zur geplanten Verlängerung über den Aabach zum Anschluss an die Niederlenzerstrasse. Der Bericht machte deutlich, dass der Ausbau der Ringstrasse bzw. die verkehrstechnische Gestaltung des Gebiets unter anderem der besseren Erschliessung des Hero-Fabrikgeländes dienen sollte. Auch der vom selben Ingenieurbüro 1978 erstellte Verkehrsplan sah die Umsetzung des Konzepts Ringstrasse vor.

1979 wurde die Verlängerung der Ringstrasse in östlicher Richtung bis zur Niederlenzerstrasse als Teil des neuen Strassenrichtplans projektiert. Bereits vorher waren 1968 die Bahnunterführung (als Verbindung mit der Ringstrasse West) und 1971 die Verlängerung der Ringstrasse Nord von der Breitfeldstrasse bis zum Niederlenzer Kirchweg realisiert worden, wodurch die Wolfsackerstrasse als frühere Hauptzufahrt ins Quartier entlastet wurde. Mit Vorlage vom 19. Dezember 1979 wurde dem Einwohnerrat ein Projektierungskredit für die Verlängerung der Ringstrasse Nord bis zur Niederlenzerstrasse beantragt. Dazu hätte der Bau einer 170 m langen Brücke über das Aabachtal gehört. Dieser Projektierungskredit scheiterte dann in der Re-



Als der Bahndamm die Stadt noch nicht entzweiteilte: Stich von Julius Rudolf Leemann (1812–1865).

ferendumsabstimmung vom 8. Juni 1980. Im Vorfeld dieser Abstimmung wurde u.a. kritisiert, dass durch diesen Strassenausbau die Anwohner zwischen der Ringstrasse Nord und der Autobahn gleich an zwei lärmigen Strassen leben müssten.

Der Bahnhof – seit je ein wichtiger Nachbar

Die Nähe zum Bahnhof war wohl so etwas wie eine Geburtshelferin für das Wolfsackerquartier: Die Erschliessung Lenzburgs durch die Eisenbahn 1874 führte zur Gründung von Industriefirmen in der Nähe des Bahnhofs (Langenbach 1876, am Standort des heutigen Coop-Centers, Hero 1886, Neubau Alfred Müller & Co. 1910, WISAGLORIA usw.) und damit zu zunehmendem Bedarf nach Wohnraum für die Arbeiter und Angestellten. Logisch, dass dieser in der Nähe der Betriebsstätten, also im Wolfsacker, errichtet wurde.

Zwar ging Lenzburg vorerst bei der Bahnerschliessung leer aus: Der sog. «Verrat von Lenzburg» führte dazu, dass die Nordostbahn (NOB) ihre am 1. Mai 1858 eröffnete Bahnlinie von Brugg nach Aarau nicht via Lenzburg, sondern direkt entlang der Aare via Rapperswil baute – gegen eine Bezah-

lung von 700 000 Franken für Strassenausbauten befreite der Kanton die NOB von der mit der Konzession auferlegten Pflicht zur Führung der Bahnlinie über Lenzburg².

So kam es, dass der Bahnhof Lenzburg erst 1874 mit dem Bau der aargauischen Südbahn von Rapperswil nach Wohlen, später verlängert als Zufahrt zum Gotthardtunnel, in Betrieb genommen wurde. 1877 folgte die Nationalbahn mit der Linie Winterthur-Zofingen, 1883 die Seetalbahn Lenzburg-Emmenbrücke (-Luzern), die 1895 nach Wildegg verlängert wurde. Der kurz nach der Betriebsaufnahme über die Nationalbahn eröffnete Konkurs brachte Lenzburg 1879 an den Rand des Ruins³.

Das Bahntrasse machte östlich des Bahnhofs einen Damm sowie einen Einschnitt ins Gelände nötig. Das ausgehobene Erdmaterial des tiefen Einschnittes bei der Schützenmatte wurde zum Schütten des hohen Dammes verwendet, der den Taleinschnitt des Aabachs überquert. Für das Stadtbild und die Landschaft bedeutete dieser Damm einen ästhetisch unbefriedigenden Eingriff, der die offene Durchsicht durch das Aabachtal verunmöglichte.

Mit der Eröffnung der Heitersberglinie 1975 fand Lenzburg dann endlich Anschluss an die Ost-West-Hauptlinie des Schweizerischen Eisenbahnnetzes. Der Lenzburger Bahnhof, der vorher keine schienenfrei zugänglichen Perrons aufwies, wurde in den Jahren 1972–1975 grundlegend um- und ausgebaut. Dieser Ausbau hatte auch Auswirkungen auf das Wolfsackerquartier. Lag früher längs des Bahnhofs auf der Nordseite ein ca. 15 Meter breiter Streifen, welcher für Schrebergärten genutzt wurde, so reichten die Bahnanlagen fortan bis an die Breitfeldstrasse bzw. die angrenzenden Liegenschaften. Die bisher wichtigste Zufahrt zum Quartier, der Niveauübergang bei der Hero, in der Achse des Niederlenzer Kirchweges, wurde aufgehoben. Hier stauten sich bei geschlossenen Schranken vor Arbeitsbeginn und nach Arbeitsschluss jeweils Hunderte von Velofahrern, vor allem aus Staufen und den Lenzburger Quartieren südlich der Bahnlinie stammende Mitarbeiter der Industriebetriebe. Auch der am Westende des Bahnhofs gelegene Niveauübergang in der Achse der Lenzhardstrasse⁴ entfiel. Dieser über insgesamt 6 Gleise führende Übergang war kein valabler Zugang zum Quartier, da er wegen des regen Rangier- und Zugverkehrs jeweils 15 Minuten geschlossen und nur 1 Minute offen war, bevor sich die Schranken wieder

senkten. Dem motorisierten Strassenverkehr – auch jenem, der früher den Hero-Übergang benützt hatte – diente fortan die 1968 erstellte Unterführung von der Ringstrasse Nord zur Ringstrasse West. Damit veränderte sich die Erschliessung des Quartiers grundlegend. War der Niveauübergang Hero früher der Hauptzugang zum Quartier, verlagerte sich der motorisierte Verkehr nun auf die Achse Ringstrasse West – Ringstrasse Nord – Niederlenzer Kirchweg – Sägestrasse. Für Fussgänger und Radfahrer wurde an Stelle des Niveauüberganges die sog. Hero-Unterführung gebaut. Die Unterführung beim Bahnhofsgebäude, die nun der Erschliessung der Perrons diente, war schon ca. 1960 als Fussgängerverbindung zwischen dem Wolfsackerquartier und dem Gebiet südlich des Bahnhofs errichtet worden.

Heute macht der nahe Bahnhof mit seinen vielen guten Zug- und Busverbindungen das Wolfsackerquartier äusserst attraktiv, was sich auf die Liegenschaftspreise auswirkt und den Entwicklungsdruck auf das Gebiet erhöht. Geeignete Bauvorschriften sollen helfen, den Charakter des in seinem Kern von älterer Bausubstanz geprägten Quartiers mit seinem hohen Wohnwert zu erhalten.

Quellenangabe: Michael Hanak, Kunst- und Architekturhistoriker, Zürich: Quartieranalyse Wolfsacker in Lenzburg, Juli 2015. Archiv Stadtbauamt, Planungsakten, Baueingabeakten. Stadtarchiv, Stadtratsprotokolle, Signatur III A.94 bis 106; Fertigungsprotokolle, Signatur III T.34, 36, 37, 38, 39 und 40

¹ Der Niederlenzer Kirchweg trug diesen Namen früher nicht nur nördlich der Bahnlinie, sondern bis zur Gemeindegrenze von Staufen an der Aarauerstrasse; der Abschnitt südlich der Bahnlinie wurde gemäss Stadtratsbeschluss vom 15. September 1915 in Augustin Keller-Strasse umbenannt.

² vgl. dazu Heidi Neuenschwander, Geschichte der Stadt Lenzburg, Band 3, S. 67–78

³ vgl. dazu Christoph Moser, Die Nationalbahn, ein geplatzter Traum, Lenzburger Neujahrsblätter 2011, S. 76 ff, und Heidi Neuenschwander, a.a.O., S. 106–126

⁴ Lenzhardstrasse hiess bis zur Aufhebung dieses Übergangs der gesamte diagonal durch das Westquartier führende Strassenzug von der Aarauerstrasse bis zum heute noch verbliebenen Rest nördlich der Bahnlinie, seither unterteilt in Parkweg, Gärtnerweg, Juraweg, Färberweg und Lenzhardstrasse.