

Zeitschrift: Aarauer Neujahrsblätter
Herausgeber: Ortsbürgergemeinde Aarau
Band: 73 (1999)

Artikel: Der Aareraum
Autor: Pfiffner, George / Zimmermann, Christian
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-558938>

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: 22.05.2025

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

Der Aareraum

Beim Durchstreifen des Aarauer Aareraumes in den Gebieten ober- und unterhalb des eigentlichen Stadtgebiets erschließen sich dem Müßiggänger verschiedenartigste Erlebniswelten. Das Gurgeln des Wassers oder das Rauschen der Blätter, wildes Wuchern dorniger Büsche, nebenan umsorgte Pflanzenbeete, vorwitziges Vogelkrähen und verschämtes Nestflüchten von Enten sind mannigfaltige Formen von urtümlichem Leben und Natürlichkeit. Die Stadt ist durch eine eigenartige Präsenz gegenwärtig: das Brummen des Ver-

kehrs, das plötzliche Auftauchen eines keuchenden Joggers und die hinter den Baumkronen durchscheinenden Gebäude-silhouetten lassen die Nähe zur Stadt allzeit spüren.

In der längeren Zeit ihrer Geschichte wurde die Stadt Aarau durch ihre Lage am Wasser geprägt: der Fluss hat mit seinen Möglichkeiten und Gefahren das Leben und die Politik beeinflusst. Das nördliche Gesicht der Stadt wird noch heute durch die Aare bestimmt. Seit der Aarebändigung und der Ausweitung der Stadt nach Süden

verkommt das Gebiet der Aareniederungen im Bereich des nördlichen Stadtzugs zwischen der Altstadt und dem Jurasüdfuß immer mehr zum «Lager- und Versorgungsraum» im engeren und weiteren Sinn – punktuelle Aus- und Umbauten verändern sein Gesicht und grenzen es vom Alltag des urbanen Stadtlebens aus.

An der Schwelle zum neuen Jahrtausend ist der Zeitpunkt aktuell, sich auf heutige gesellschaftliche Bedürfnisse und die Chancen des Landschaftsraumes um den Aarelauf zu besinnen. Welche Formen

städtischen Lebens sollen sich in diesem Bereich entwickeln können? Sollen die Räume organisiert, bebaut werden, Freiraum sein oder weitgehend unbelastet bleiben?

Alte Geschichten

Während sich in frühen Zeiten die Siedlungsstruktur der Stadt Aarau auf dem Hochplateau der Altstadt verfestigte, wurden in der Umgebung wenig historische



Setzungen als spätere Entwicklungskerne ausgebildet. Der Aareraum blieb ein Weichbereich, der Aarelauf veränderte und verästelte sich andauernd bis zu den Aarelaufkorrekturen im 19. Jahrhundert. Der Aareübergang war wegen der Beschwerlichkeit der Juraübergänge nicht sehr bedeutsam, allerdings war hier die Verbindung in die nördliche Landschaft an einem relativ günstigen Ort – der Aareübergang in Aarau verknüpfte die nördliche und die südliche Landschaft direkt am Jurasüdfuß mit einem Felssporn.

Die Flößerei auf der Aare war bis zum angehenden 19. Jahrhundert bedeutsamer. Holz aus dem Bernbiet und von den Jurahängen wurde über den Fluss bis nach Frankreich verschifft. Auch ist bekannt, dass das Bauholz für die Häuser an der Laurenzenvorstadt über die Aare angeliefert wurde. Die Flöße wiesen bis 30 m Länge auf, und mehrfach wurden die Schiffer gebüßt, weil sie durch unsorgfältige Fahrweise Brückenpfeiler gerammt und beschädigten.

Als Umschlagort diente am stadtseitigen Aareufer der Flößerplatz. Der Käse von Brienz wurde ebenso auf dem Aareweg nach Aarau gebracht. Das Inselspital Bern schickte jeweils seine Patienten über Aarau nach Schinznach Bad. Die Schiffer, sozusagen als «Wechselpersonal» einem Flussabschnitt zugeteilt, wurden dabei in Aarau im «Ochsen» und anderen Gasthäusern verköstigt. Schiffsladungen von der Aare sollen bis nach Lyon, Marseille oder Hol-

land spedit worden sein. Ende des 19. Jahrhunderts erlebt die Aareschifffahrt mit der Erhebung bedeutender Einfuhrzölle in Frankreich ihren Niedergang.

Die Brücke war ein dauerndes Thema der städtischen Politik. Die Stadt besaß bis zu deren Abtretung an den Kanton bzw. den neuen Bundesstaat Mitte des 19. Jahrhunderts die Zollrechte für die Aarebrücke. Allerdings verpflichtete sie dieser Umstand auch dazu, die Wegverbindung offenzuhalten und sicherzustellen. Die Quellen berichten von fortwährenden Streitigkeiten mit der Landschaft um die «Wucherpreise» für den Aareübergang oder um Unterhalt und Ersatz der beschädigten Brücke. Mehrfach musste die Obrigkeit den Streit zwischen der Landschaft und der Stadt schlichten – in früheren Zeiten meist zugunsten der Stadt. Aber mit Zunahme des politischen Gewichts der Landschaft im Großen Rat richtete sich das Urteil immer mehr auch gegen die Stadt. Vereinzelt musste die Stadt durch die Obrigkeit auch gezwungen werden, ihrer Wegpflicht nachzukommen. So musste beim Ersatz der zweitletzten Holzbrücke zu Beginn des 19. Jahrhunderts oder beim Bau der legendären Kettenbrücke Druck aufgesetzt werden. Gestritten wurde aber auch um die zu beauftragenden Baumeister, um zweckmäßige Konstruktionen oder um mangelhafte Bauausführung. Kostenüberschreitungen und Nachtragskredite waren dauernde Begleiterscheinungen.

Entsprechend dem ungezügelter Wasserstand wurden Brückenteile wiederholt weggetragen oder gar «eingefangen»: Es ist verbrieft, dass einst ein ganzes Joch der Oltner Brücke inklusive Ziegeldach angetragen wurde und der Wiederverwendung zugeführt werden konnte. Der Werkhof fungierte dabei als «Servicestation». Das Treibholz und beschädigte Teile wurden aufbereitet, kostbare Metallteile gesammelt und danach in der Kaserne gelagert, Schadholz wurde getrocknet und zur Heizung der städtischen Wachlokale verwendet.

Während des Baus der letzten Holzbrücke im 19. Jahrhundert ereignete sich ein Verlust der Brücke. Die Arbeiten mussten neu ausgeschrieben werden, was zu lebhaftem Handel in der städtischen Politik und Feilschen um den günstigsten Ausführungspreis führte. Die letzte, ungedeckte Holzbrücke wurde Mitte des 19. Jahrhunderts – just zum Zeitpunkt des eidgenössischen Turnfestes im Schachen – Opfer des unbändigen Wassers. Obwohl den Aarauer Turnern der «Festbatzen» aus Finanznot gestrichen wurde, erturnten sich diese nicht weniger als 8 Kränze.

In brückenlosen Zeiten wurde der Flussübertritt mittels Fährbetrieb aufrechterhalten.

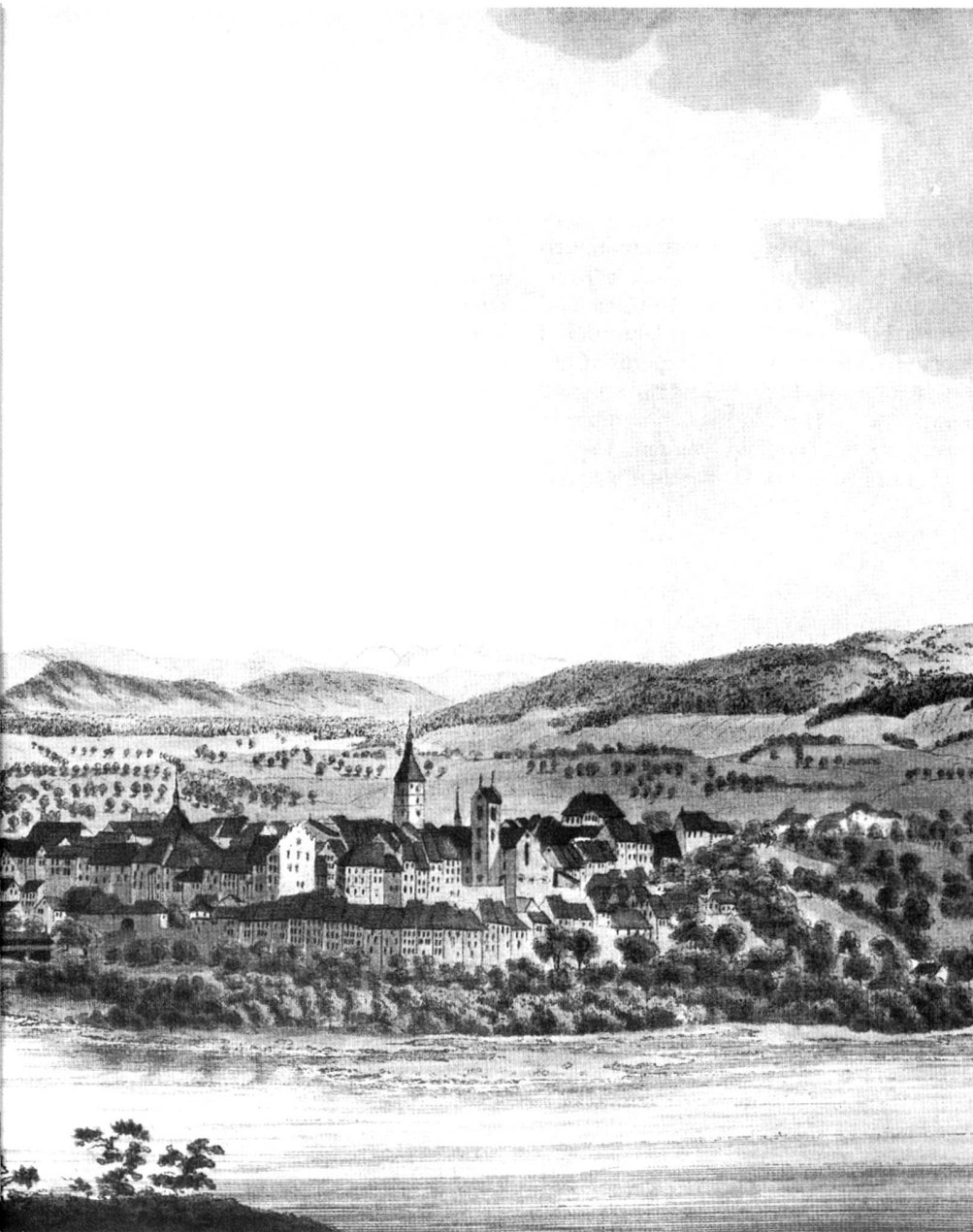
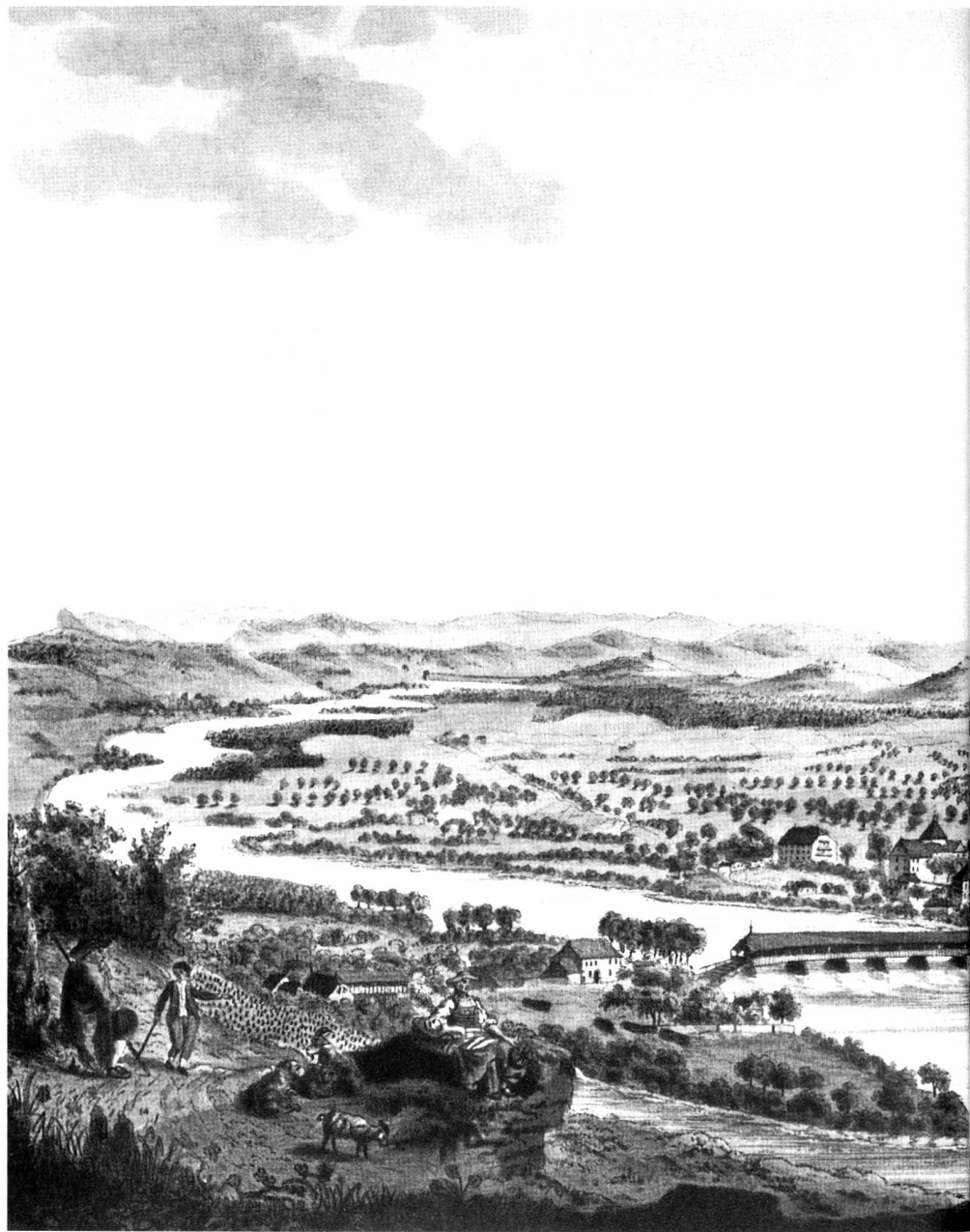
Schifffahrt und Aareübergang prägten das wirtschaftliche und politische Leben in Aarau während langer Zeit – gleichzeitig gingen von der Schifffahrt und der unbän-

digen Kraft der Aare auch Gefahren und Verheerungen aus. Der Aareraum war im städtischen Leben verankert als Gefahr, ein Wirtschaftsfaktor, als Lebensraum der Begegnung und der spektakulären Ereignisse.

Veränderung im 19. und 20. Jahrhundert

Das 19. Jahrhundert mit der einhergehenden Industrialisierung brachte für den Aareraum nachhaltige Veränderungen mit sich. Die Uferverbauungen – zuerst die Befestigungen der Brückenköpfe, nachfolgend die Arrondierung der Aareufer mit der Trockenlegung des Schachens und dem Gewerbekanal – dämmten die Gefahren des Flusses wirksam ein.

Der Bau der Kettenbrücke mit den zugehörigen Flussverbauungen führte zur Verlandung des heutigen Werkhofareals. Dem Bau dieser legendären Brückenkonstruktion gingen lange Diskussionen um Baumaterial, um die beste Konstruktion und um den geeigneten Bauingenieur voraus. Erst durch den ultimativen Zwang der Obrigkeit konnte das Werk schließlich in Angriff genommen und nach zweijähriger Bauzeit dem Verkehr übergeben werden. Die neue «Kettenbrücke» war eine ingenieure Meisterleistung ihrer Zeit und bildete während rund hundert Jahren auf eindrückliche Art und Weise den nördlichen Zugang zur Stadt.



Mit zunehmendem Verkehrsaufkommen kam aber auch diese wegweisende Konstruktion sehr bald an ihre Grenzen und verursachte bereits im letzten Jahrhundert enorme Unterhaltskosten. Expertisen bestätigten die Gefährdung der Tragkraft, und schon um die Jahrhundertwende mussten Restriktionen ergriffen werden: Lastbeschränkungen wie z. B. maximal 4-Spanner für Wein- und 2-Spanner für Gips Transporte wurden durch Beamte peinlich geprüft, und es gab Weisungen an die Militärtruppen, die Brücke nicht im Gleichschritt oder im Galopp zu überqueren.

Auf dem Verlandungsareal des nördlichen Brückenkopfs wurde schon bald eine erste Zementfabrik angesiedelt: wegen Staubemissionen der Zementmühle wurde diese vom Ziegelrain hierher verschoben, sie fand ihren Standort oberhalb der Brücke am Gewerbekanal mit Transmissionsverbindung zum ersten Kraftwerk. Die Zementfabrik dislozierte später aareabwärts, wo das Kraftwerk «Rüchlig» gleichzeitig mit einer Aarekorrektur erstellt wurde. Im Bereich des ehemaligen Werkhofs, auf der Verlandungszone, wurde die erste Badeanstalt der Stadt errichtet, dazu ein Eisfeld und östlich davon der Schießplatz: ein Restaurant mit Außenterrasse und Kegelbahn.

Auf dem Südufer, bei der ehemaligen Flößerstelle, erstand die private Gasfabrik, welche die Stadt bis ins 20. Jahrhundert mit Gas belieferte.

Das Städtische Elektrizitätswerk wurde nach dem Kauf des Areals der ehemaligen Zementfabrik Fleiner am Gewerbekanal (der gleichzeitig instandgestellt und erweitert wurde) errichtet. In einer weiteren Etappe entstand die Kraftwerkanlage mit dem zweiten Kanalarm nach einem Wettbewerb.

Die städtische Planung des ausgehenden 19. Jahrhunderts forcierte die Stadtausdehnung nach Süden. Die noblen Wohnquartiere und viele Industrien entstanden im Süden bzw. in Bahnhofnähe. Die zwangsläufige Verknüpfung der städtischen Planung mit dem Aareraum als wichtiges Entwicklungsgebiet verlor sich zunehmend. Die befestigte Kettenbrücke und die Aarekorrekturen ließen die Erinnerungen an den Fluss als Gefahr, aber auch als Gebiet mit Veränderungspotential verblassen.

Der Aareraum blieb in seiner angestammten Rolle als «Versorgungsgebiet»: der Verkehr rollte über die Brücke, das Gas- und das Elektrizitätswerk dominierten das Bild. «Freizeit» mit Badeanstalt, Eislauffläche, Schießstand und Kegelbahn wurden – wenn auch noch nicht im heutigen Sinn – mit saisonalen Nutzungszeiten angeboten. Dem Aareraum fehlten immer mehr Nutzungen von alltäglicher Bedeutung. Noch war der Raum zur Erholung und als Landschaft im Selbstverständnis der Aarauer präsent, wurde jedoch durch andere, gewichtigere Bauzentren im Süden zunehmend aus dem Bewusstsein gerückt.

Die Industriellen Betriebe schufen im Umfeld des Kraftwerks große Landreserven als Flächenpotentiale für Umspann-

werke und Wohnungen für ihre Angestellten. Der städtische Werkhof auf der Nordseite erweiterte sich fortwährend.





Die verschlechterte Wasserqualität führte Mitte des 20. Jahrhunderts zur Einstellung des Badebetriebes im Fluss – die neue Badeanstalt und die Kunsteisbahn wurden mit einer großen Schießanlage auf der Aaresüdseite im Schachen neu erstellt. Damit verlor auch die Zugänglichkeit ins nördliche Stadtareal für Fußgänger an Bedeutung; die letzte Beiz im Aareraum wurde aufgegeben, das Areal im Scheibenschachen privatisiert und aus dem kollektiven Bewusstsein gedrängt. Dieser Vorgang fand durch den Bau der «neuen» Kettenbrücke mit ihren fahrzeuggerechten Portalen und den Anschlussbauwerken auf dem Südufer

sowie dem Flößerplatzparking seinen vorläufigen baulichen Abschluss. Der Aareraum blieb im Zuge des großen Verkehrsaufkommens und der großräumigen Verkehrsstrategien gestalterisch vom direkten Zugang zur Stadt getrennt. Durch den Lärm baute sich darüber hinaus eine Atmosphäre auf, die sich beim Hinaustreten aus den gebauten Quartieren unangenehm ausbreitete.

Das Raumplanungsgesetz der siebziger Jahre verlangte Schonung der Ufer und der Landschaft; damit verlor sich vorübergehend auch das gestalterische und städtebauliche Interesse am Aareraum. Im Laufe

der siebziger und der achtziger Jahre wurde der südliche Bereich im Schachen wiederholt als Naherholungs- und Sportgebiet mit Studien «beplant» – als «organisierte» Freizeitbereiche, aus dem herrschenden Zeitgeist heraus ohne Verständnis für die Bedürfnisse der veränderten «Dienstleistungsgesellschaft» und ohne städtischen Bezug und ohne gestalterische Ansprüche. Der Rückzug der Aare vom unmittelbaren Kontakt mit den Stadtgebieten südlich wie auch nördlich war vollzogen.

Aktuelle Entwicklungen

Nachdem sich die Gartenstadt im Chaos der Agglomeration verflüchtigt hat, könnte der Aareraum als großartiger Landschaftsraum spezielles Interesse gewinnen: Der Fluss als Symbol für Fernweh und Verbindung mit der Welt, das Wasser als Zeichen der Lebendigkeit, der Vielfalt an Erscheinungen und Stimmungen – der Fluss als Element im Siedlungsteppich und der Landschaftsidentität.

Die Verlegung von Nutzungen im Werkhofareal, im Schachen und Scheibenschachen bieten das Entwicklungspotential für neue, vielschichtige städtische Lebensräume. Diese Chance darf auch nicht durch bloße «Vergangenheitsbewahrung» vergeben werden.

Bereits mehrfach haben sich Studierende und Diplomanden der Architekturabtei-

lung der ETH Zürich mit den Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Werkhofareal, dem Schachen und dem Scheibenschachen befasst. Ein breites Spektrum von Vorstellungen zeitgemäßer städtischer Lebensform wurde dabei in unterschiedlichen Varianten architektonisch umgesetzt.

Wer werden wir sein?

Aus Anlass des Jubiläumsjahres 1998 sollte der Geist die Aufbruchstimmung des Jahres 1789 neu aufleben. Mit den Stichworten Öffnung, Risiko, Vertrauen, Initiative, Lust, Internationalität, Zukunft und Weitblick fand das mehrtägige Volksfest an Orten statt, wo seit 1798 und in Zukunft in Aarau Geschichte gemacht wird. Der Festname «AarGrandissimo» wies auf das Konzept hin: ausgehend vom 1798 entworfenen «Plan d'Agrandissement de la Commune d'Aarau» des Architekten J.D. Osterrieth im heutigen Kasernengebiet, wurde durch den Einbezug der Aare die Stadterweiterung im Jahre 1998 geprobt. In einem langgezogenen Festgebiet, das im Bereich der helvetischen Hauptstadterweiterung anfang und sich durch die Altstadt bis zur Aare entwickelte, konnte der Stadtraum als verschiedenartiger, aber durchgehender städtischer Bereich erlebt und gespürt werden. Das Aaregebiet stand für Entwicklung, für die Zukunft der Stadt Aarau und wurde mit temporären Bauten als Erleb-

nisraum inszeniert. Plattformen für Beizen am Süd- und Nordufer, einem Fußgängersteg über den Fluss sowie einer Bühne in der Fortsetzung der Kraftwerksinsel waren Elemente, die für die Festzeit neue Erlebnisse im Flussraum vermittelten.

Im Vorlauf des Festes konnte auf der Süplattform in einem anderthalbmonatigen Betrieb bereits die besondere Atmosphäre am Wasser erlebt werden. Politische Parteien reagierten mit Motionen im Einwohnerrat zur Fortführung eines saisonalen Restaurationsbetriebs.

Für das alte Werkhofareal – seit der Verlegung des Betriebs in die Telli für eine neue Nutzung verfügbar – wurde ein Projektwettbewerb für Wohn- und in geringem Maße Gewerbenutzungen gestartet. Ein weiterer Projektwettbewerb wurde für Wohnbauten im Scheibenschachen ausgeschrieben.

Veränderungen stehen an. Das Aaregebiet hat sich in relativ kurzer Zeit von der unbefriedigenden Mischung einer Zone für Erholung und Verkehr zu einem städtebaulichen Entwicklungsgebiet gewandelt. Zur Findung und Realisierung dieser neuen Stadt eignen sich die üblichen Methoden (die im hergebrachten Verständnis der stark organisierenden und ausgrenzenden Zonenpläne verankert sind) nicht. Es muss mit den Mitteln des Städtebaus – also Bauvolumen, Raum und Material – eine neue, vernetzte bauliche Form für Aarau an der Aare gefunden werden.

Der Mut zur neuen Identität bleibt unsere Chance. Neue Lebensvorstellungen und vielfältige Lebensweisen verlangen nach der adäquaten Form – alle Nutzungen des Alltags, Wohnen und Arbeiten, Kinder- und Altenbetreuung, Freizeitbereiche mit Freiräumen sollen sich im Nebeneinander in diesem Landschaftsraum ausdrücken können.

Der Aareraum, früher gefürchtet, danach durch den Menschen für seine Versorgungsbedürfnisse geformt und geprägt, ist heute von vielen Sachzwängen befreit. Es steht nichts im Wege, ihn (im Sinn einer langen geschichtlichen Tradition) als Teil des modernen Stadtgewebes zu pflegen, intensiviert in seinen Bezügen zur Stadt, vielfältig in seiner Erscheinung und Nutzung.

George Pfiffner und Christian Zimmermann sind Architekten in Aarau.

Quellen

Aarauer Stadtbilder aus vierhundert Jahren, herausgegeben im Auftrag der Stadt Aarau von Walther Merz, 1934

Grobkonzept über Möglichkeiten zur Attraktivierung bzw. Aktivierung des Schachen-Aareraumes, Stadtbauamt Aarau, Abteilung Stadtplanung, Dezember 1985 (Tu)

Feinkonzept «AarGrandissimo», Aarauer Stadtfest 1998, Juni 1997

Der Aargau einst, von Theo Elsasser, 1974

Das alte Aarau, von Theo Elsasser und Paul Erismann, 1970

Geschichte der Stadt Aarau, von A. Lüthi, G. Boner, M. Edlin und M. Pestalozzi, 1978

Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920 (INSA), Band 1: Aarau, Altdorf, Appenzell, Baden

Festschrift zur Einweihung der neuen Aarebrücke in Aarau 1949

AAREAU, Nachdiplomarbeit HTL Brugg-Windisch 1991, von Marco Peyer

