

Zeitschrift: Lenzburger Neujahrsblätter
Herausgeber: Ortsbürger-Kulturkommission Lenzburg
Band: 47 (1976)

Artikel: Stadtbilduntersuchung Altstadt Lenzburg
Autor: Stuber, Fritz
Kapitel: 10: Vorschläge und Empfehlungen : Verkehr
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-917965>

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: 14.05.2025

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

10 VORSCHLÄGE UND EMPFEHLUNGEN VERKEHR

10.1 EINLEITUNG

Wie in vielen anderen Städten ist auch in Lenzburg der Verkehr ein Hauptproblem für die Altstadt. Extrem störender Durchgangsverkehr sowie mangelnde Erschliessung für Ziel- und Quellverkehr, (Parkierung, Zu- und Wegfahrten, Anlieferung, usw.) wirken sich auf Aktivitäten und Lebensqualität der Altstadt äusserst nachteilig aus. Eine Verkehrsuntersuchung und das Erarbeiten von Verkehrslösungen mit dem Ziel der Steigerung der Altstadtqualität ist deshalb unerlässlich.

Eine eigene, gründliche Verkehrsuntersuchung und -planung, selbst mit der Einschränkung auf die Altstadt, geht jedoch weit über den Rahmen der Stadtbilduntersuchung hinaus. Es war deshalb ursprünglich vorgesehen, in bezug auf den Verkehr lediglich die Zielsetzungen und Randbedingungen für die Altstadt zu formulieren und an die gleichzeitig laufende Verkehrsplanung (52) weiterzuleiten. Es zeigte sich aber, dass eine Trennung der Arbeiten zwischen Stadtbilduntersuchung und Verkehrsplanung nicht möglich war. Formulierten Ziele und Randbedingungen bedekten erst etwas, wenn sie im Zusammenhang mit den konkreten Auswirkungen der sich daraus ergebenden Lösungen gesehen werden. So war es denn auch im Falle des Verkehrs notwendig, die detaillierten Forderungen auf ihre Verwirklichungsmöglichkeiten zu prüfen, was zumindest erste Skizzen von Lösungsvorschlägen voraussetzte. Die vorliegenden Alternativen sind deshalb nicht als fertige Lösungen zu verstehen; sie sind vielmehr Forderungen und Randbedingungen an den Verkehr mit zugehörigen

Lösungsmöglichkeiten, die von den Verkehrsplanern übernommen und detailliert bearbeitet werden sollen.

10.2 VERKEHR IM BEREICH DES ZUGEHÖRIGEN SIEDLUNGSRAUMES

10.2.1 Zweck, Grundlagen, Methode

Zweck: Der Verkehr mit Ziel oder Quelle im zu Lenzburg gehörenden Siedlungsraum soll in seinen störenden Einflüssen auf die Altstadt stark vermindert werden. Dies kann prinzipiell auf zwei verschiedene Arten geschehen:

a) Die Störungen durch den Verkehr werden durch Massnahmen wie Bau von neuen oder besseren Verkehrsträgern, Umleitungen, Einschränkungen in Geschwindigkeit und Lärm, usw. beseitigt (siehe Kap. 10.3), oder

b) Verkehrsprobleme werden vermieden, indem der kritische Verkehr reduziert oder ganz beseitigt wird. Man will also den Verkehr gar nicht erst aufkommen lassen, um ihn anschliessend mit grossen Schwierigkeiten wieder zu bewältigen, sondern man zieht es vor, den Verkehr mit seinen Problemen von vornherein zu verhindern.

Bei dieser zweiten Möglichkeit der Lösung von Verkehrsproblemen geht es darum, Entwicklungsgebiete zu vermeiden, welche durch Verkehrserzeugung die Altstadt störend beeinflussen würden. Das Verkehrsaufkommen soll reduziert oder vermieden werden.

Grundlagen: Arbeitsunterlagen der Ortsplanung mit den möglichen Entwicklungsstandorten (53).

Methode: Die Entwicklungsstandorte oder -gebiete wurden auf ein mögliches Verkehrsaufkommen geprüft. Die Verkehrsströme vom betreffenden Entwicklungsgebiet zur Altstadt und zu den Autobahnanschlüssen wurden geschätzt,

auf die Strassen umgelegt und in ihren Auswirkungen auf die Altstadt bewertet.

10.2.2 Ergebnis

Von allen Entwicklungsgebieten erzeugt nur das Gebiet 2 direkt südlich der Altstadt (Widmi und Bergfeld) Verkehrsströme, die für die Altstadt kritisch werden (siehe Abb. 151). Die Verkehrserzeugung und der Verkehrsfluss anderer Entwicklungsgebiete sind für die Altstadt kaum von Bedeutung und können ohne grössere Schwierigkeiten um die Altstadt herum nach Norden und zur Autobahn geleitet werden (siehe Kap. 10.3.5).

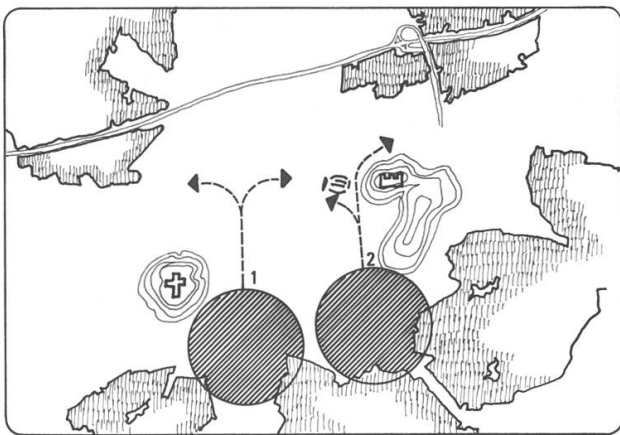


Abb. 151, Die Entwicklung der südlichen Gebiete bringt Verkehr gegen die Altstadt

10.2.3 Empfehlung

Folgende Empfehlung soll als kurz-, mittel- und langfristige Massnahme durch Zonung in die Ortsplanung aufgenommen werden: Nur diejenigen Gebiete sollen entwickelt werden, die durch ihre Verkehrserzeugung die Altstadt nicht störend beeinflussen oder deren Verkehr leicht an der Altstadt vorbei geleitet werden kann. Insbesondere darf das Gebiet südlich der Altstadt (Widmi, Bannhalde, Wildistei, usw.) nicht überbaut werden, so-

lange nicht ein Verkehrskonzept für die Altstadt ausgearbeitet ist, das eine Nord-Süd-Durchfahrt der Altstadt absolut verhindert.

10.3 VERKEHR IN DER ALTSTADT UND IM ALTSTADTNAHBEREICH

10.3.1 Zweck, Grundlagen, Methode

Zweck: Die Verkehrsprobleme sollen in bezug auf die Altstadt identifiziert und analysiert werden. Die Vorbereitung der Lösung dieser Probleme erfolgt in der Festlegung von Zielen und Randbedingungen in bezug auf die Altstadt sowie in ersten Lösungsvorschlägen, die von den Verkehrsplanern übernommen und weiter ausgearbeitet werden sollen. Insbesondere sollen hier die Probleme des Durchgangsverkehrs (Lärm, Luftverschmutzung, Gefährdung) und die Probleme der Erschliessung der Altstadt sowie die Fussgängererschliessung behandelt werden.

Grundlagen: Im wesentlichen dienten bestehende Projekte, Konzepte und Planungen sowie Berichte aus den Jahren 1965-1975 als Grundlagen (54-61).

Methode: In Anwendung eines morphologischen Kastens als Mittel zur Problemstrukturierung und gezielten Lösungsfindung (62) wurde der Verkehr in Teilprobleme zerlegt, die relativ unabhängig zu behandeln sind. Für jedes Teilproblem wurden verschiedene Ziel- oder Lösungsvarianten gesucht. Diese Varianten wurden durch die Bearbeiter sowie teilweise auch durch die begleitenden Organe bewertet und ausgewählt und zu einem Gesamtkonzept für die Altstadt zusammengestellt.



Abb. 152, Teilprobleme des Verkehrs

- | | | | |
|----|----------------------------------|---|--------------|
| ●▶ | Durchgangsverkehr extrem störend | ⇒ | Fernverkehr |
| ○▶ | Durchgangsverkehr störend | ⇨ | Lokalverkehr |

10.3.2 Teilprobleme

Die Verkehrsprobleme wurden in folgende Teilprobleme aufgeteilt (siehe Abb. 152):

1. Stark störender Durchgangsverkehr in der Kirchgasse, bestehend aus dem Regionalverkehr Nord-Süd (Richtung Niederlenz und Seon; Hauptanteil des Verkehrs), dem Ost-Westverkehr (Regionalverkehr Richtung Hendschikon und Hunzenschwil, der die Autobahn nicht benutzt) sowie dem lokalen Durchgangsverkehr (zwischen Ortsteilen Lenzburgs). Störungen vor allem durch Lärm (verstärkt durch enge Strassen und Kopfsteinpflaster) sowie Gefährdung und Behinderung der Fussgänger (siehe Abb. 153);



Abb. 153, Durchgangsverkehr Kirchgasse

2. Stark störender Durchgangsverkehr in der Aavorstadt (Zusammensetzung wie 1.);

3. Störender lokaler Durchgangsverkehr in der Rathausgasse; Konflikt zwischen Autoverkehr und Fussgängerbereich (siehe Abb. 154);



Abb. 154, "Durchgangsverkehr" Rathausgasse (ca. 1900)

4. Störender lokaler Durchgangsverkehr in der Schützenmattstrasse und der Schlossgasse (Zufahrten zur Altstadt); Konflikt zwischen Autoverkehr und Fussgängerbereich; Bestrebungen für Verkehrsverbesserungen (?) durch Strassenverbreiterungen bedrohen den Charakter der Zufahrtsräume, erlauben schnelleren Verkehr und vergrössern damit den Konflikt mit den Fussgängern. Schlossgasse und Schützenmattstrasse sind die direkteste Verbindung zwischen den südlichen Stadtgebieten und den Gebieten im Nordosten und Osten sowie der Autobahn. Eine "Verbesserung" dieser Strassen würde den Durchgangsverkehr fördern (siehe Abb. 155);

5. Schlechte Erschliessung der Altstadt; zuwenig Parkierungsmöglichkeiten und damit Verringerung des Potentials als Einkaufszentrum;



Abb. 155, Schlossgasse 1975

6. Störende Oberflächenparkierung auf bedeutenden Plätzen, insbesondere Kronenplatz und Metzplatz (siehe Abb. 23 und 156)



Abb. 156, Unattraktiver Kronenplatz 1975

7. Schlechte Erschliessung des Gebietes zwischen Aavorstadt und Bahnhofstrasse;

8. Mangelnde Qualität und Attraktivität der Fussgängerbereiche und Fussgängerpassagen (siehe Abb. 157).

10.3.3 Bewertung

Die Bewertung des Verkehrs sowie die Formulierung von Teilzielen für den Verkehr wurde vom Oberziel der Studie abgeleitet. Die Bewahrung und Förderung der Altstadt bedeutet, dass der Verkehr



Abb. 157, Durchgang Metzgplatz - Rathausgasse, unter Haus mit Holzlauben

in keiner Weise die Qualitäten der Altstadt beeinträchtigen darf. Mit anderen Worten, die Bewahrung und Steigerung der Identität und Qualität der Altstadt hat Priorität gegenüber den Anliegen des Verkehrs, eine Festlegung, die auf lange Sicht sicher richtig ist. Das heisst also, dass der Verkehr weder durch Lärm, Luftverschmutzung, Gefährdung oder Behinderung der Fussgänger, Beanspruchung von wertvollem Raum (der für andere Zwecke gebraucht werden könnte), noch für störende Verkehrsanlagen, usw. die Qualitäten der Altstadt beeinträchtigen darf. Andererseits soll der Verkehr aber durch guten Zugang und gute Erschliessung die Vitalität der Altstadt steigern. Die Altstadtkommission fällt über die Zielsetzung in bezug auf den Verkehr den Grundsatzentscheid, dass der Durchgangsverkehr aus der Alt-

stadt, insbesondere aus dem Bereich des Hufeisens (Kirchgasse, Rathausgasse), entfernt werden muss (63).

10.3.4 Lösungsbereiche

Um die vorher erwähnten Probleme zu lösen und die obigen Ziele zu erreichen, wurden die folgenden Lösungsbereiche ausgeschieden:

1. Grosse Umfahrung (ausserhalb der Altstadt) zur Lösung des Durchgangsverkehrs und eventuell zur Erschliessung des Gebietes zwischen Aavorstadt und Bahnhofstrasse;

2. Kleine Umfahrung (Poststrasse) zur sofortigen Uebergangslösung des regionalen Durchgangsverkehrs und zur Beseitigung des lokalen Durchgangsverkehrs aus der Altstadt (Kirchgasse);

3. Zufahrten Schützenmattstrasse / Schlossgasse zur Bewahrung der Qualität der Zugangsräume, zur Verbesserung von Fussgängerbereichen und zur Beseitigung des Durchgangsverkehrs aus diesen Strassen und angrenzenden Bereichen (Rathausgasse);

4. Innere Altstadt (Hufeisen, insbesondere Rathausgasse) zur Beseitigung des Durchgangsverkehrs und Verbesserung der Fussgängerbereiche unter Gewährung von guten Anlieferungsmöglichkeiten;

5. Parkierungsgebiete Altstadt zur Erhöhung des Parkierungsangebotes bei verschiedener Kostenverteilung zwischen Gemeinde und Privaten.

10.3.5 Teillösungen

Zu diesen Lösungsbereichen wurden verschiedene alternative Teillösungen ausgearbeitet und in Form eines morphologischen Kastens dargestellt (siehe Abb.158)

Lösungsbereiche	Lösungsalternativen			
	1	2	3	4
GROSSE UMFAHRUNG	Keine Veränderung, Verkehr geht weiterhin über Altstadt	Offizieller Vorschlag Bachstrasse, Variante 2	Verbindung Aavorstadt/Bahnhofstrasse	Umfahrung ausserhalb des Raumes Aabach
KLEINE UMFAHRUNG	Keine Veränderung, Einbahnverkehr Kirchgasse	Gegenverkehr		
ZUFAHRT SCHUETZENMATT- STRASSE, SCHLOSSGASSE	Keine Veränderung, Gegenverkehr langsam ansteigend	Strassenverbreiterung	Fussgängerpriorität	Einbahnsystem
ALTSTADT	Keine Veränderung, weiterhin Verkehr und Anlieferung	Verkehrsfrei	Fussgängerpriorität	Geändertes Einbahnsystem
PARKIERUNGS- GEBIETE ALTSTADT	Keine Veränderung, vermehrter Parkraum-mangel	Durch Private erstellt; in Parkierungsanlagen zusammengefasst	Durch Öffentliche Hand erstellt; in Parkierungsanlagen zusammengefasst	

Abb. 158, Verkehrsalternativen

Die Beschreibung der einzelnen Teillösungen findet sich im Anhang (Kap. A3). Die Teillösungen wurden einzeln (für den jeweiligen Lösungsbereich) und im Zusammenhang (im Hinblick auf eine Gesamtlösung) bewertet und zwar in bezug auf die Lösung der gestellten Probleme, die Erfüllung der Ziele sowie weitere Vor- und Nachteile, die aus der Lösung erwachsen.

Es war nicht möglich, in allen Bereichen eine eindeutige Wahl der Teilalternativen zu treffen, da dafür teils weitere Bearbeitungen der Verkehrsplaner, teils weitere Diskussionen einer brei-

teren Öffentlichkeit nötig sind. In bezug auf die Altstadtqualität ist jede Kombination der verbleibenden Teilalternativen eine tragbare Gesamtlösung. Aufgrund der bis heute vorhandenen Informationen empfehlen wir aus diesen verbleibenden Möglichkeiten eine Kombination von Teillösungen, die als Gesamtkonzept oder Leitbild des Verkehrs beschrieben ist (siehe Abb. 159).

Im Bereich der Grossen Umfahrung zeigte es sich, dass noch keine der ausgearbeiteten Lösungen die Zielsetzungen befriedigen kann. Es besteht Einigkeit darüber, dass mittelfristig (innerhalb

Lösungsbereiche	Lösungsalternativen			
	1	2	3	4
GROSSE UMFABRUNG	Keine Veränderung, Verkehr geht weiterhin über Altstadt	Offizieller Vorschlag Bachstrasse, Variante 2	Verbindung Aavorstadt/ Bahnhofstrasse	Umfahrung ausserhalb des Raumes Aabach
KLEINE UMFABRUNG	Keine Veränderung, Einbahnverkehr Kirchgasse	Gegenverkehr		
ZUFAHRT SCHUETZENMATTSTRASSE, SCHLOSSGASSE	Keine Veränderung, Gegenverkehr langsam ansteigend	Strassenverbreiterung	Fussgängerpriorität Kombination	Einbahnsystem
ALTSTADT	Keine Veränderung, weiterhin Verkehr und Anlieferung	Verkehrsfrei	Fussgängerpriorität Kombination	Geändertes Einbahnsyst.
PARKIERUNGSGEBIETE ALTSTADT	Keine Veränderung, vermehrter Parkraum-mangel	Durch Private erstellt; in Parkierungsanlagen zusammengefasst	Durch öffentliche Hand erstellt; in Parkierungsanlagen zusammengefasst	

Abb. 159, Ausscheidung der möglichen Teilalternativen des Verkehrs (umrandet = Empfehlung von uns)

von ca. 10 Jahren) eine grosse Umfahrung gebaut werden soll. Alle vorliegenden baulichen Varianten im Bereiche des Aabaches stehen in krassem Konflikt zur Erhaltung des Bachraumes sowie der charakteristischen Zufahrten zur Altstadt, die ja Teil des städtebaulichen Grundmusters sind (Kap. 3) und deren Schutz deshalb unbedingte Priorität haben muss (siehe Abb. 25 + 160).

Eine Begründung der unbefriedigenden Verkehrsprojekte mit dem vorliegenden Projekt der Bachkorrektur, das ebenso unbefriedigend ist und den Bachraum noch

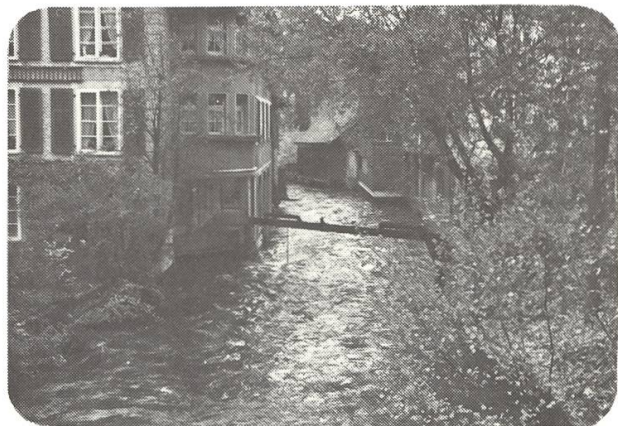


Abb. 160, Aabach

weiter zerstören würde, ist eindeutig abzulehnen (siehe Kap. A.3.1). Eine Ablehnung der Verkehrsprojekte im Raume des Aabaches sollte jedoch keineswegs bedeuten, dass eine grosse Umfahrung nicht mit grösster Dringlichkeit vorangetrieben wird. Nur dadurch kann der Durchgangsverkehr aus der Aavorstadt und dem Nahbereich der Altstadt eliminiert werden.

Zur Unterbindung des lokalen Durchgangsverkehrs durch die Kirchgasse und als Sofortmassnahme kann ohne wesentliche Nachteile eine Lösung (kleine Umfahrung) gefunden werden, indem die Poststrasse auf Gegenverkehr umgestellt wird (siehe Kap. A.3.2).

Für die Zufahrten Schützenmattstrasse und Schlossgasse soll eine Kombination Einbahnsystem - Fussgängerpriorität eingeführt werden. Das Einbahnsystem erlaubt leichte Zufahrten zur Altstadt von Norden und Süden; es verhindert aber gleichzeitig den Durchgangsverkehr durch beide Strassen und insbesondere auch durch die Rathausgasse. Dies zeigt wie die Lösungsbereiche zusammenhängen und die Lösung in einem Lösungsbereich (Schützenmattstrasse) ein Problem in einem anderen Bereich (Rathausgasse) lösen kann. Die Fussgängerpriorität soll mit Gestaltungsmitteln durchgeführt und artikuliert werden, z.B. mit Verengung der Verkehrsfläche für den fahrenden Verkehr, Abweichung von der geraden Linienführung, Niveaudifferenzen bei Fussgängerstreifen, usw. Dies verlangsamt den Verkehr und bringt ohne starke Einschränkungen eine Anpassung der Geschwindigkeit und somit eine Verringerung der Gefährdung und Behinderung des Fussgängers (siehe auch Kap. A.3.3 und Abb. 161).



Abb. 161, Anwendung von Gestaltungsmassnahmen zugunsten der Fussgänger (Beispiel aus Delft/Holland)

In der Altstadt (Kirchgasse, Rathausgasse) soll durch eine Aenderung des Einbahnsystems der Durchgangsverkehr in der Kirchgasse verringert werden. Zudem soll ebenfalls durch gestalterische Mittel eine Fussgängerpriorität erzielt werden (siehe Kap. A.3.4).

Eine Vergrösserung des Parkplatzangebotes ist sehr erwünscht. Konzentrationen in Parkgaragen sind unumgänglich, insbesondere sollten Parkgaragen im inneren Altstadtbereich gefördert werden. Obwohl diese Parkierungsmöglichkeiten am raschesten durch die öffentliche Hand erstellt werden, sollen auch Beiträge von Privaten beisteuern (Einführung von schärferen Anforderungen in bezug auf erforderliche Parkierungsflächen im Baureglement; Ablösung in Form von Beiträgen an die öffentliche Hand) (siehe Kap. A.3.5).

10.4 LEITBILD VERKEHR

Die vorgeschlagenen Massnahmen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Als Sofortmassnahmen (siehe Abb. 162): Marktgasse wird zur Sackgasse; Zufahrt von Kirchgasse

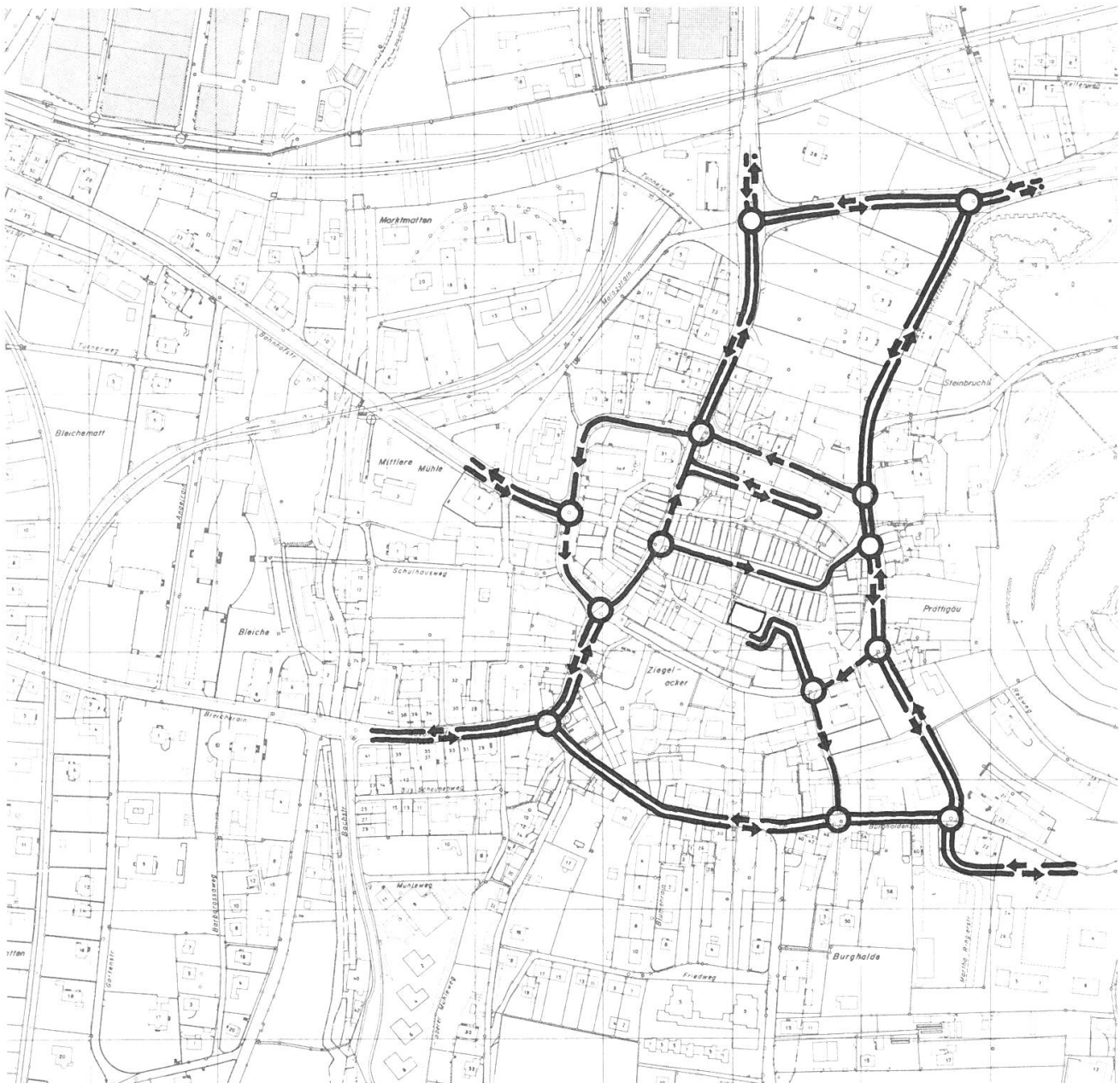


Abb. 162, Verkehrsleitbild Sofortmassnahmen

bis zum Feuerwehrdepot; nur für die Feuerwehr wird Durchfahrt über Kronenplatz gewährleistet (damit neue Möglichkeiten zur Gestaltung des Kronenplatzes); Fahrverbot ganze Leuengasse (damit Schaffung eines neuen Fussgängerbereiches). Diese Massnahmen können innerhalb weniger Monate durch das Stadtbauamt realisiert werden.

Folgende Mittelfristigen Massnahmen (siehe Abb. 163) sollen getroffen werden (Zeitraum bis 1 Jahr): Einführung Gegenverkehr in der

Poststrasse; Einführung von Einbahnschleifen Schützenmattstrasse und Schlossgasse; Umkehrung der Einbahnrichtung in der nördlichen Hälfte der Kirchgasse; Gestaltung der Einbahnstrassen als Bereiche mit Fussgängerpriorität. (Sorgfältige Planung und Gestaltung dieser Fussgängerbereiche als Modellfall!) Erstellung einer Parkgarage im Bereich des Brättligäus (Projektierung im Zusammenhang mit dem Gestaltungswettbewerb; siehe Kap. 11). Diese Massnahmen können durch das Stadtbauamt in enger Zusammenarbeit

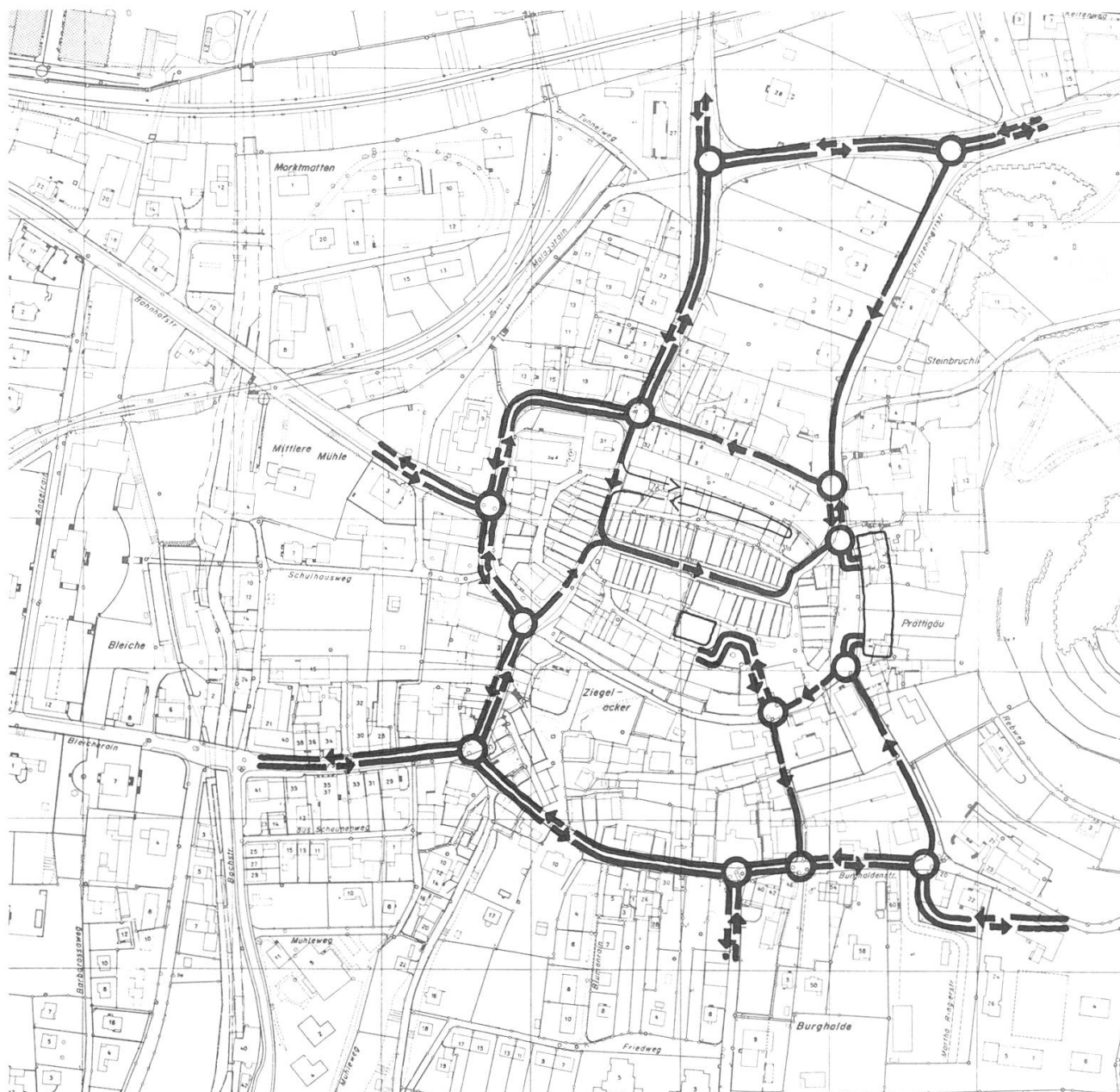


Abb. 163, Verkehrsleitbild Mittelfristige Massnahmen

mit dem kantonalen Verkehrsamt durchgeführt werden.

Im Bereich der grossen Umfahrung sollen baldmöglichst weitere Alternativen ausgearbeitet werden. Sie sollen ausserhalb der Altstadt liegen und den Bereich des Aabaches in keiner Weise beeinträchtigen (siehe Abb. 164). Realisierung innerhalb der nächsten 10 Jahre (Planungsauftrag an Verkehrsplaner).

Im Bereich der Altstadt sollen weitere Parkierungsbauten er-

stellt werden (Planungsvorbereitung Stadtplanungsamt). Nach Erstellung eines genügenden Parkierungsangebotes (erst dann) kann eine Verkehrsfreimachung der Altstadt erwogen werden, die jedoch nach unserer Erwartung wegen Erfolges des Konzepts der Fussgängerpriorität kaum nötig sein wird.

Für den Fussgänger sind neben der Einführung von Prioritätszonen weitere "Durchbrüche" durch die Häuserzeilen notwendig (siehe Abb. 167 + 168, S. 116).

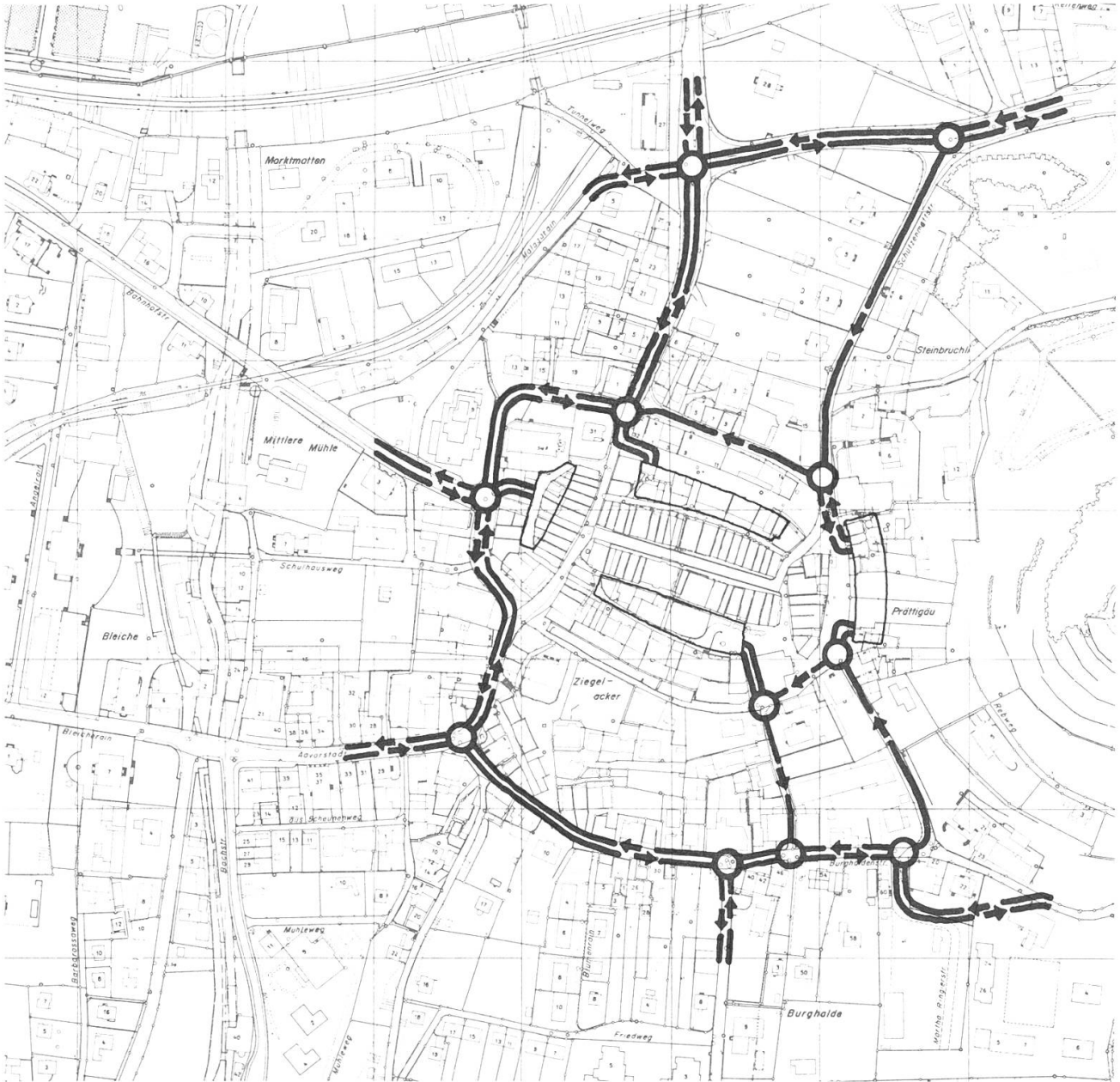


Abb. 164, Verkehrsleitbild langfristige Massnahmen



Abb. 165, Beispiel Fussgänger-priorität in Delft



Abb. 166, Beispiel Fussgänger-priorität in Delft

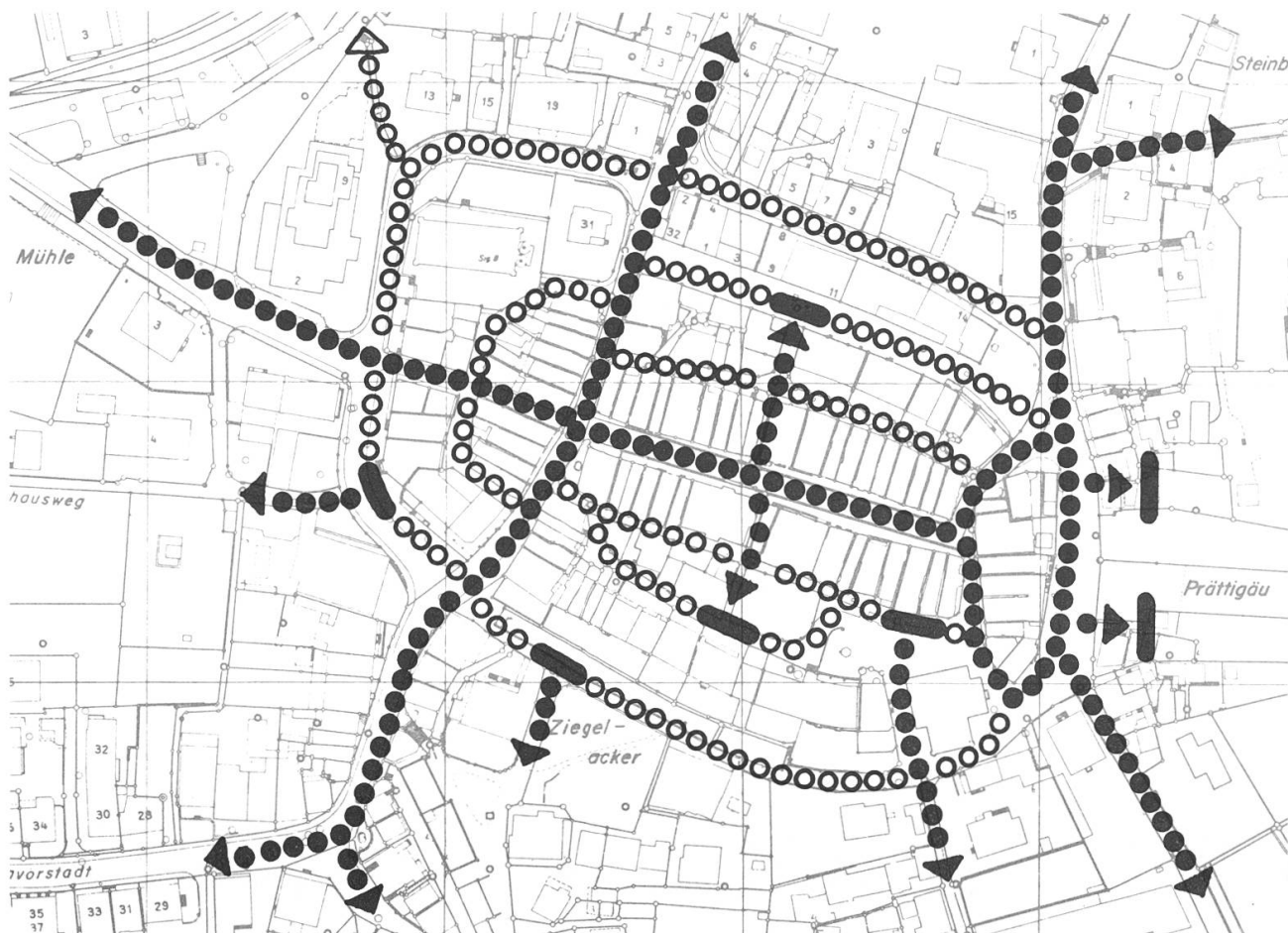


Abb. 167, Hauptfussgängernetz 1975 mit Unterbrechungen

Die Haupt-Fussgängerbeziehungen bestehen innerhalb der Altstadt und zwischen Altstadt, Schulen, Schloss, Bahnhof und Wohngebieten und sind entsprechend zu berücksichtigen. (siehe Abb. 168).

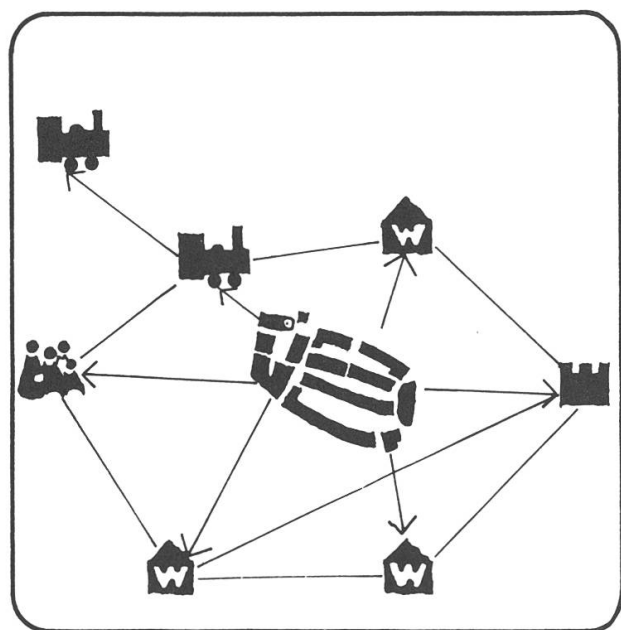


Abb. 168, Fussgängerverkehr, Hauptbeziehungen.

10.5 QUELLENVERZEICHNIS

(52) Ingenieurbüro AG, Seiler, Niederhauser, Zuberbühler, "Gemeinde Lenzburg; Ortsplanung" Zürich 1975

(53) METRON, Planungsgrundlagen AG, "Ortsplanung Lenzburg; Richtplan" (Entwürfe), Brugg, August 1975

(54) R. Bertschinger, "Projekt Korrektur Aabach", Lenzburg 1975, (Pläne 1:500)

(55) Stadtbauamt Lenzburg, Diverse Projektvarianten von westli-

chen Altstadtumfahrungen, Lenzburg, bis 1975

(56) METRON, Planungsgrundlagen AG, "Verkehrsvarianten der Altstadtumfahrung", Brugg 1975

(57) Seiler, Niederhauser Ingenieurbüro AG, "Verkehrsplanung Lenzburg; Konzept des funktionellen Strassennetzes Z2", Zürich, April 1970, (Plan 1:5000)

(58) Seiler, Niederhauser Ingenieurbüro AG, "Verkehrsplanung Lenzburg", Arbeitsbericht, Zürich, Juli 1968, (35 S.)

(59) Seiler, Niederhauser Ingenieurbüro AG, "Parkraumplanung Lenzburg (Altstadtgebiet)", Zürich, Juli 1972, (12 S., 3 Pläne)

(60) Ingenieurbüro AG, Seiler, Niederhauser, Zuberbühler, "Verkehrsplanung Lenzburg; Ausbau Schlossgasse" (Stellungnahme), Zürich, Februar 1975, (3 S.)

(61) METRON, Planungsgrundlagen AG, "Stadt Lenzburg, Gestaltungsvorschläge für die Ringzone", Brugg, Oktober 1968

(62) Fritz Zwicky, Entdecken, Erfinden, Forschen im Morphologischen Weltbild, Knauer, München 1966

(63) Altstadtkommission Lenzburg, "Protokoll der Sitzung vom 30. Januar 1975", Lenzburg, März 1975