

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 78 (1960)
Heft: 18

Artikel: Die Sanierung des Behmenquartiers in Aarau: Bebauungsplan von Walter A. Moser und Jakob Schilling, dipl. Architekten, Zürich
Autor: Marti, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-64881>

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: 06.02.2025

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



Heutiger Zustand des Behmenquartiers von Norden mit den seitlichen Begrenzungen: links Neubau der Kreditanstalt, vorn Gebäude entlang der Bahnhofstrasse, rechts vor dem Regierungsgebäude: Häuserreihe entlang Oberer Vorstadt, rechter Bildrand: Kunsthaus

Die Sanierung des Behmenquartiers in Aarau

DK 711.524

Bebauungsplan von **Walter A. Moser** und **Jakob Schilling**, dipl. Architekten, Zürich

Das Behmenquartier in Aarau, am Schnittpunkt zweier Verkehrsachsen hervorragend gelegen, ist heute von Strassenzügen umgrenzt, die dem modernen Verkehr nicht mehr genügen und beträchtlich verbreitert werden müssen. Damit werden verschiedene Bauten zum Abbruch bestimmt. Mit der Durchführung eines Ideenwettbewerbes, dessen Resultat in der SBZ vom 7. Juni 1958 (76. Jahrgang, H. 23, S. 346) veröffentlicht wurde, entschloss sich die Stadt Aarau, die Strassen- und Baulinienplanung im Gesamtrahmen einer grundsätzlichen Neuplanung des Quartiers, im Sinne einer Sanierung des Stadtkernes, durchzuführen. Die Projektverfasser konnten dabei ohne Rücksicht auf die Sonderinteressen der vielen Grundeigentümer frei planen, wie wenn das ganze Wettbewerbsgebiet sich in einer einzigen Hand befände, und hatten so bloss auf die städtebaulichen und verkehrstechnischen Funktionen der neu entstehenden Baumassen Rücksicht zu nehmen.

Erst bei der weiteren Ausarbeitung eines realisierbaren Projekts galt es, die verschiedensten besonderen Umstände in die Planung mit einzubeziehen:

1. 22 Grundeigentümer besitzen ganz verschieden grosse Parzellen auf dem Areal.

2. Einzelne Gebäude befinden sich in einem sehr unbefriedigenden Zustand. Ihre Besitzer möchten sie möglichst bald abbrechen und durch Neubauten ersetzen. Andere Gebäude wurden hingegen erst kürzlich renoviert oder umgebaut, so dass an einen Abbruch dieser Bauten in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren nicht zu denken ist.

3. Möglichst jeder Grundeigentümer soll die Möglichkeit haben, unabhängig von seinen Nachbarn sein Haus abzureissen und neu an gleichwertiger oder günstigerer Stelle wieder aufzubauen.

4. Jedem Grundeigentümer (auch die Einwohner- und die Ortsbürgergemeinde sowie der Kanton Aargau besitzen Bauparzellen) soll die ihm zukommende Bruttonutzfläche auf Grund seiner heutigen Grundstückfläche auf die selbe Weise errechnet werden, indem die heutige Grundstückfläche mit der Ausnutzungsziffer (2,4) multipliziert wird (die Gemeindebauverordnung sieht für dieses Gebiet eine Ausnutzung von 2,0 vor).

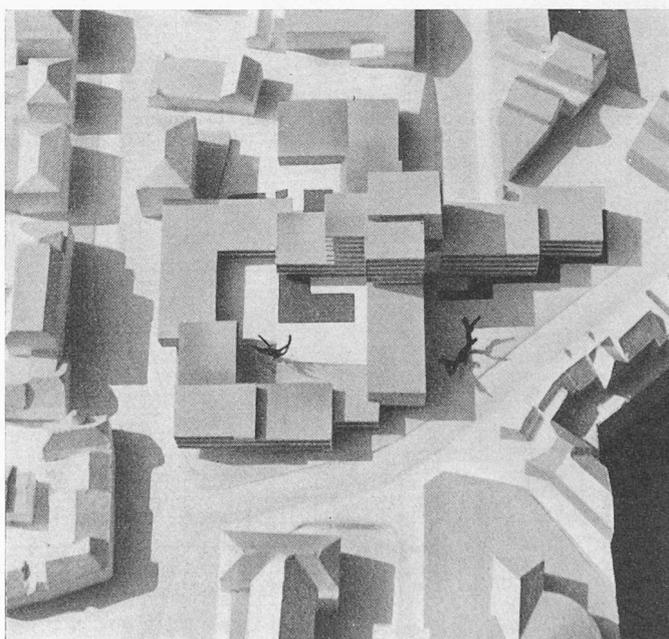
5. Gemäss § 61 der Aarauer Bauordnung, der zu jedem Neubau eine bestimmte Anzahl Parkplätze vorschreibt, ist eine unterirdische Parkgarage zu projektieren, die ebenfalls in Etappen gebaut werden kann.

Bei der Lösung dieser Aufgaben musste völlige Objektivität in der Behandlung aller Grundstücke gewährleistet

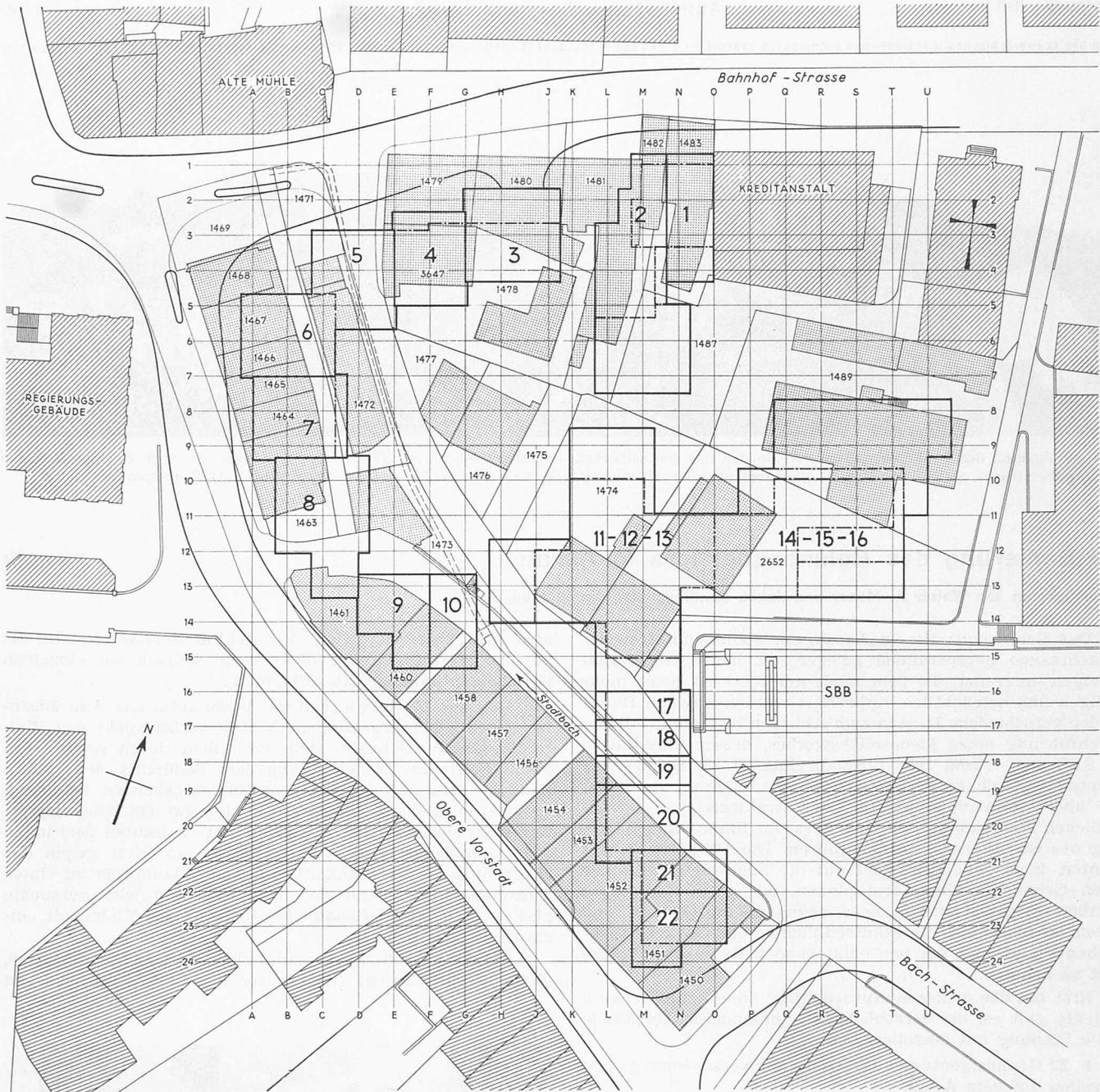
sein. Die projektierenden Architekten durften deshalb bis zur Ablieferung ihres Projektes mit keinem der einzelnen Grundeigentümer direkt verhandeln.

Das zur Weiterbearbeitung bestimmte, aus dem Ideenwettbewerb hervorgegangene Wettbewerbsprojekt von Walter A. Moser zeichnete sich vor allem durch seine Feingliedrigkeit aus. Sie entsprang dem Bedürfnis, den städtebaulichen Masstab der bestehenden, umgebenden Bebauung zu wahren. Entlang der Strassen rund um das Behmenquartier glich sich die Höhe der projektierten Bauten derjenigen der gegenüberstehenden alten Häuser an. Erst gegen das Zentrum des Areals steigerten sich die Baukörper zu einem Turmhaus hin. Schon das Wettbewerbsprojekt versuchte also, sich in die städtebauliche Struktur der Kleinstadt einzufügen.

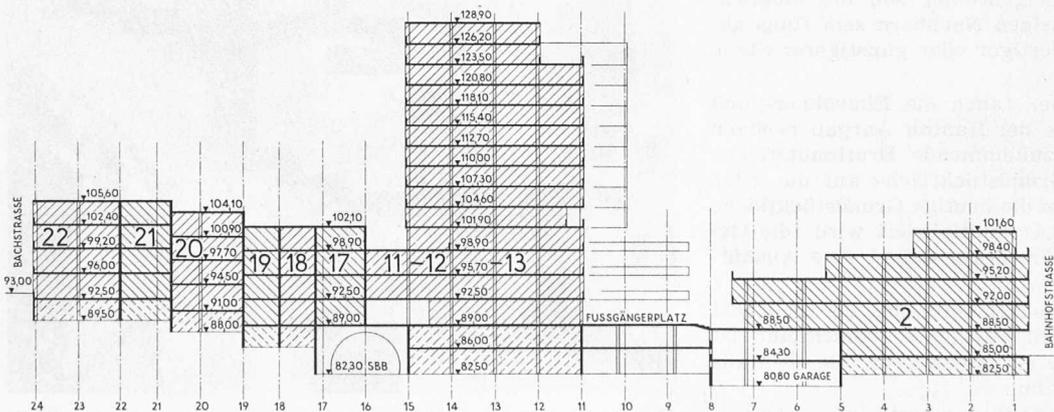
Gerade deshalb wurde es möglich, dass sich das heutige, überarbeitete Projekt (das zwischen dem Ideenprojekt und



Modellaufnahme des mit dem ersten Preis ausgezeichneten Wettbewerbsprojektes, Blick von Westen



Das Behmenareal in Aarau, Uebersichtsplan 1:1000 mit Eintragung der bestehenden sanierungsbedürftigen Bebauung (punktiert), der angrenzenden, vom Projekt nicht berührten Bebauung (schraffiert) und den neu projektierten Gebäuden (dick ausgezogen). Strichpunktierte Linien deuten die Rücksprünge der Obergeschosse der projektierten Gebäude an



Schnitt 1:1000 zwischen den Axen M und N. Weitere Schnitte siehe S. 301

einer konkreten Ausführung eine Zwischenstufe darstellt) in die Besitzverhältnisse auf dem Behmenareal einfügen kann. Im neuen Projekt sind die einzelnen Baukörper, die einen städtebaulichen Raum zusammensetzen, nach Möglichkeit so konzipiert, dass jeder Grundeigentümer die ihm zukommende Nutzfläche in einem einzelnen, besonderen Baukörper erhalten kann. Auf diese Weise formt das Projekt die individualistische soziale Struktur des Behmen-

Grundriss Hauptgeschoss (Nievau Fussgängerplatz). Masstab 1:1000

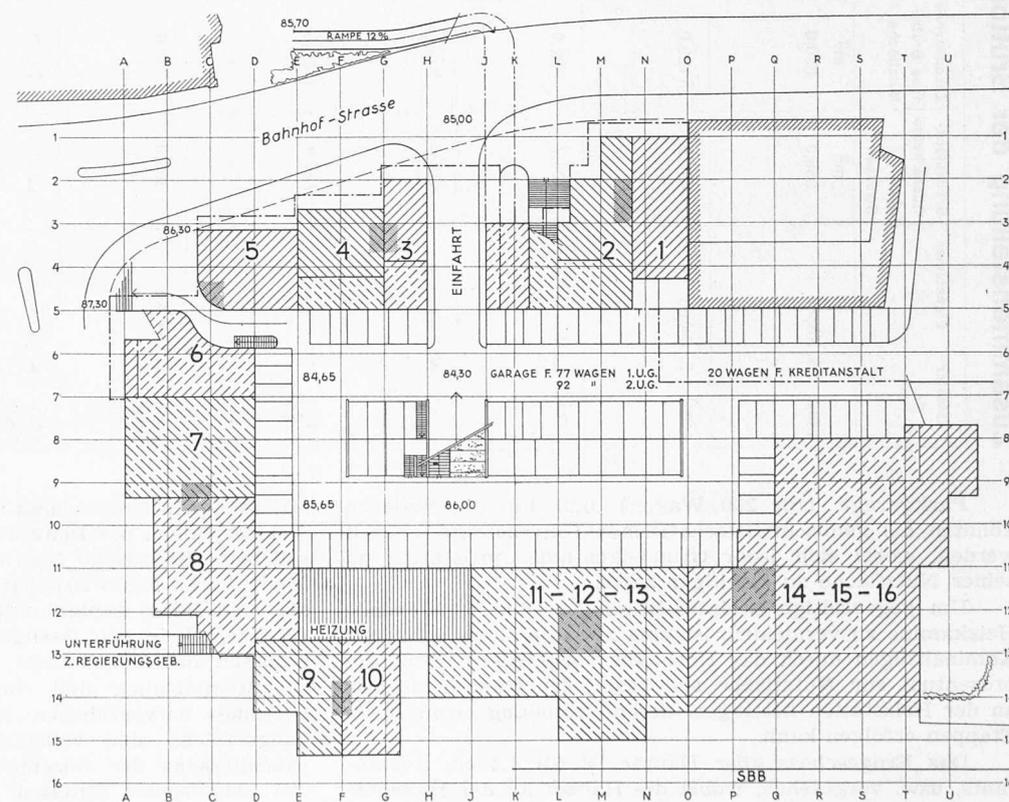
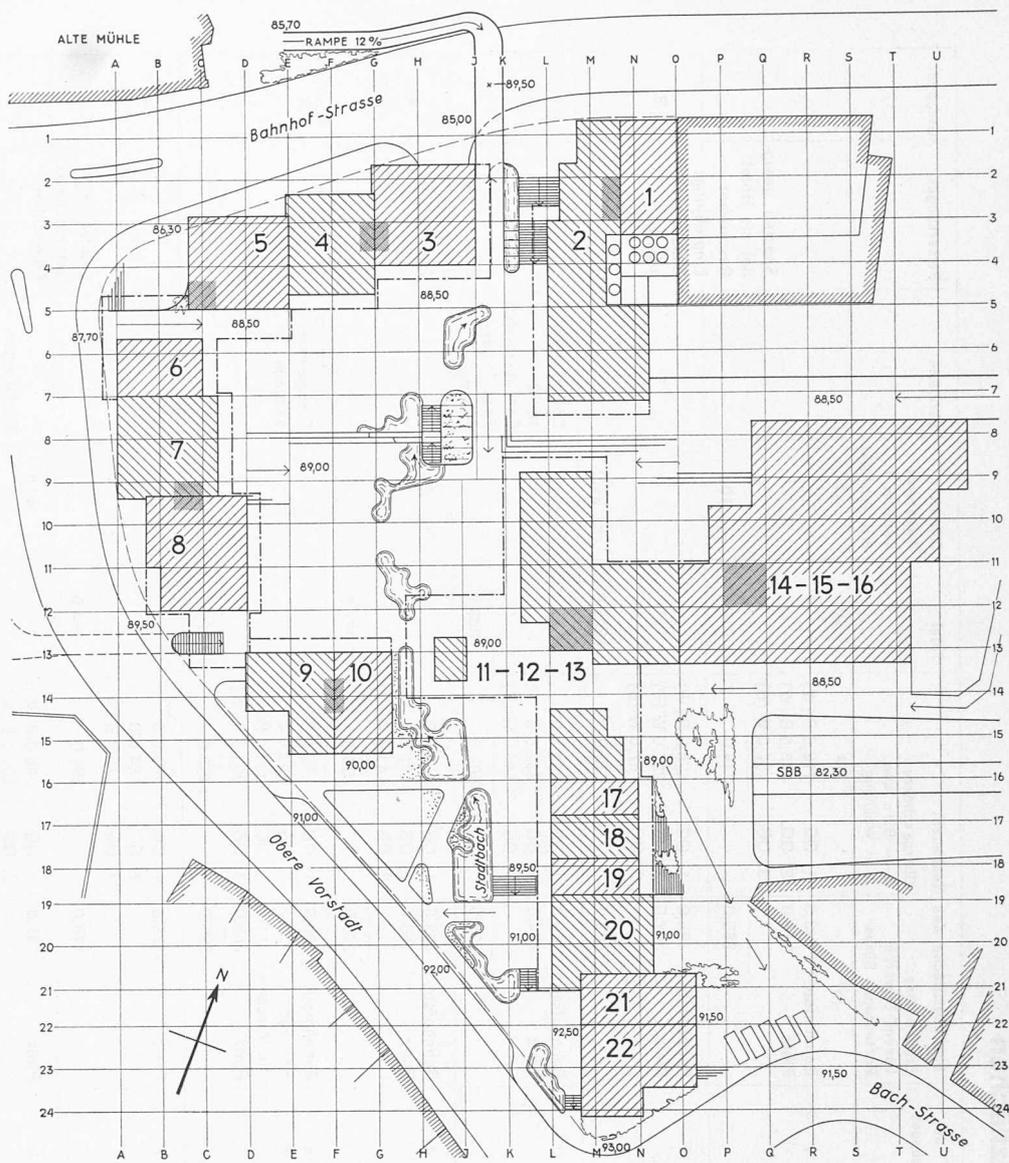
gebiets genau nach, sammelt aber zudem, im Gegensatz zum heutigen Zustand, die einzelnen Bauten zu einem gemeinschaftlichen Raum, aus dessen Gesamtheit gerade wieder jedes Einzelgebäude ein individuelles Recht erhält.

Die gesonderte Behandlung der einzelnen Baukörper schafft aber nicht nur ein angenehmes Raumbild, dessen Abtreppungen und feingliedrige Vielfalt und Plastizität eine spielerische und befreiende Stimmung ergeben, sondern macht das Projekt eigentlich erst realisierbar, indem einzelne Grundstückbesitzer oder Gruppen von Landeigentümern unabhängig voneinander den Zeitpunkt wählen können, da sie neu zu bauen gedenken. Die Aufteilung der Ueberbauung in einzelne, wenn auch zusammenhängende Baukörper ermöglicht die etappenweise Realisierung. Allerdings ist anzustreben, dass möglichst viele Grundeigentümer sich zu einer Zusammenarbeit finden können, um gemeinsam Bauprogramm und detaillierte Grundrisse auszuarbeiten und Ausführung und Vermietung der Bauten an die Hand zu nehmen.

In diesem Sinne stellt das vorliegende Projekt ein Massenprojekt dar, d. h. es fixiert die einzelnen Gebäude genau in ihren drei Dimensionen, behandelt aber die Grundrissgestaltung inklusive vertikale und horizontale Erschliessung nur summarisch, da ja bei der bisherigen Projektierung die genauen Bedürfnisse und Wünsche der Grundeigentümer nicht bekannt waren.

Die Grundrisse des Projekts sind auf einen einheitlichen Stützenraster von $6 \times 95 = 570$ cm Länge und Breite aufgebaut. Die sich daraus ergebende Normierung der Masse verspricht wirtschaftliche und betriebliche Vorteile, und ermöglicht einen einheitlichen Charakter der verschiedenen Gebäude.

Grundriss Niveau Bahnhofstrasse mit oberem Garagegeschoss unter dem Fussgängerplatz. Durchgehend schraffiert sind in der Ausnützungsberechnung angerechnete Erdgeschossflächen, unterbrochen schraffiert nicht angerechnete Kellergeschossflächen. Masstab 1:1000



Zusammenstellung der Bruttonutzflächen

Kataster Nr.	Eigentümer	Grundstückfläche heute ohne Strassen	Zukommende neue Bruttonutzfläche	Nr. des Neubaues	Bruttonutzfläche des Neubaues: Erdgeschoss: Läden, Gewerbe, Restaurant, Büros m ²	Obergeschosse: B = Büro usw. W = Wohnung m ²	Total	Differenz: Zukommende Nutzfläche / Proj. Nutzfläche	Servitute:	Bemerkungen	Gruppen
1483	S. Käser	258,8	620,0	1	Bahnhofstr. Platz 148,0 118,0 266,0	1. OG. 118,5 B (W) 2. OG. 118,5 B (W) 3. OG. 107,0 W (B) 344,0	610,0	— 10,0		Speziell geeignet als Hotel/Restaurant Empfehlung: Zusammenarbeit	A
1481	E. Grogg	466,2	1120,0	2	Bahnhofstr. Platz 135,0 347,0 482,0	1. OG. 428,0 B (W) 2. OG. 228,0 W (B) 3. OG. 67,0 W (B) 723,0	1205,0	+ 85,0			B
1472	E. Nii	304,7	732,0	3	Bahnhofstr. Platz 60,0 174,0 234,0	1. OG. 232,5 B 2. OG. 232,5 B 3. OG. 144,0 W (B) 609,0	843,0	+ 111,0	Durchfahrtsrecht Garageeinfahrt Fussgängerpassage		A
1479 3647	W. Bützberger	310,5	745,0	4	Bahnhofstr. Platz 103,0 153,0 256,0	1. OG. 176,0 B 2. OG. 176,0 B 3. OG. 143,0 W (B) 495,0	751,0	+ 6,0		Empfehlung: Gemeinsames Treppenhaus	A
1478 1480	Helvetia	744,8	1795,0	5 6	Bahnhofstr. Passage 100,0 21,0 11,0 263,0 395,0	1. OG. 399,0 B 2. OG. 399,0 B 3. OG. 399,0 B 4. OG. 203,0 B (W) 1400,0	1795,0		Fussgängerpassage		A
1482 1466 1473	Zubler AG.	305,0	732,0	7	Platz 178,0 178,0	1. OG. 204,0 B 2. OG. 204,0 B 3. OG. 178,0 B (W) 586,0	764,0	+ 32,0		Empfehlung: Gemeinsames Treppenhaus	A
1461 1460	K. Moesch	309,3	743,0	8	Platz 191,0 191,0	1. OG. 296,0 B (W) 2. OG. 296,0 B (W) 592,0	783,0	+ 40,0	Fussgängerpassage		A
1458	Hemmeler	145,4	350,0	9	Platz 124,0 124,0	1. OG. 145,0 B (W) 2. OG. 145,0 B (W) 290,0	414,0	+ 64,0		Empfehlung: Gemeinsames Treppenhaus	D evtl. A
1454	E. Gysi	145,5	350,0	10	Platz 101,0 101,0	1. OG. 115,5 B (W) 2. OG. 115,5 B (W) 231,0	332,0	— 18,0			D evtl. A
1487 1474 1489 2652	Kreditanstalt H. Bläuer Fretz & Co.	220,0 628,1 2359,3	1500,0 5660,0 7160,0	11 12 13	Platz 475,0	1. OG. 904,0 B 2. OG. 717,0 B 3. OG. 440,0 B (W) 4. OG. 528,0 B (W)	611,0	+ 611,0		Kreditanstalt Grundstückumlegung Parkplatz	C

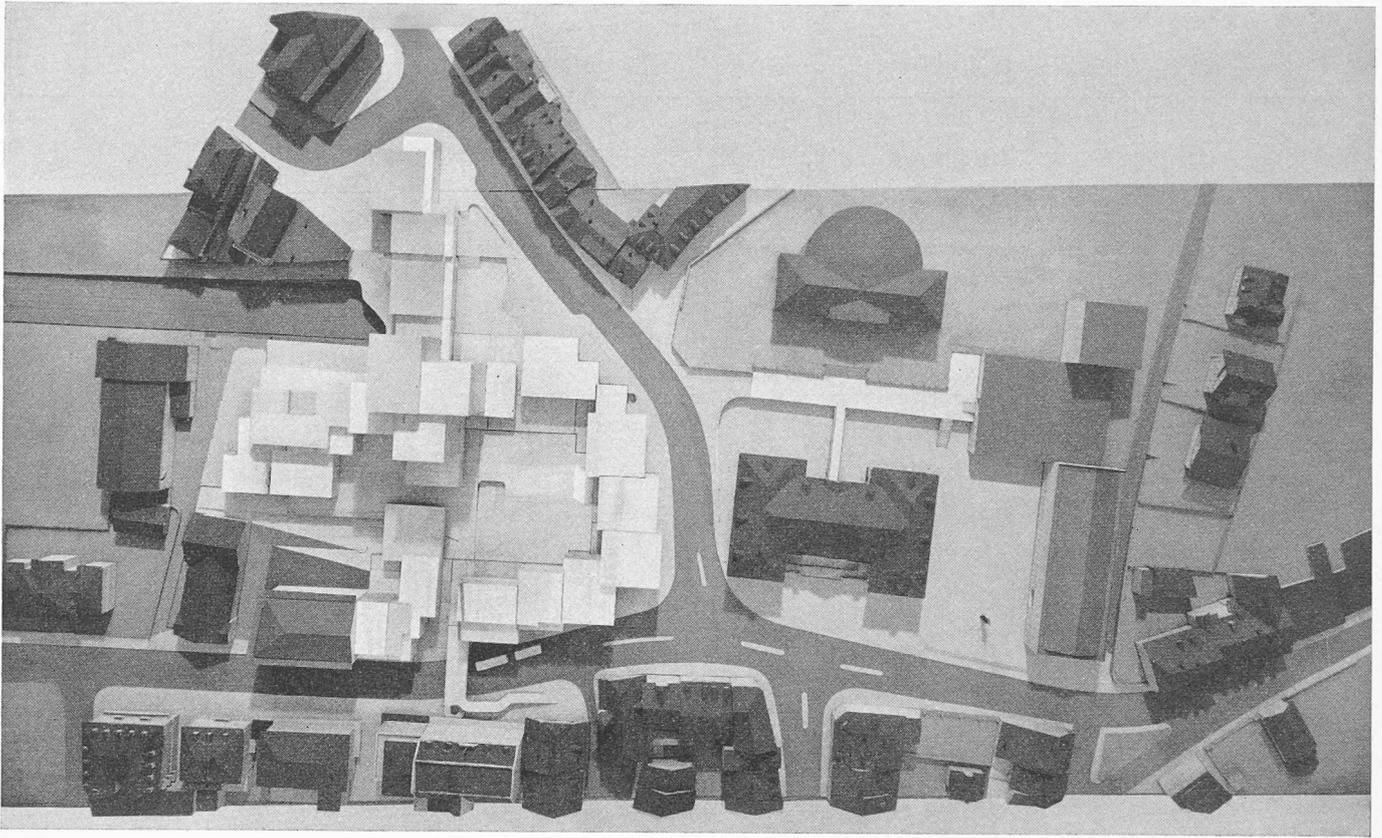
Parkgarage (für 200 Wagen) und Fussgängerfläche könnten als gemischtwirtschaftliches Unternehmen erstellt werden, wobei sich jeder Grundeigentümer prozentual zu seiner Nutzfläche zu beteiligen hätte.

Um gegenseitige Beeinträchtigungen durch rauchende Heizkamine zu vermeiden, ist eine zentrale Heizstation mit Kaminabzügen durch das Hochhaus vorgesehen. Wiederum prozentual zur Nutzfläche soll sich jeder Hauseigentümer an der Heizstation beteiligen, deren Erstellung ebenfalls in Etappen erfolgen kann.

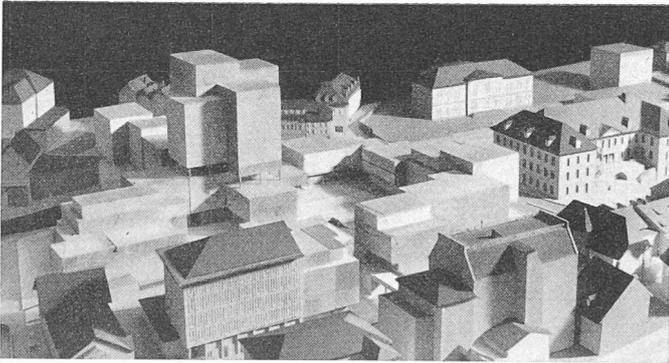
Das Erdgeschoss aller Häuser ist für Läden, Restaurants, usw. vorgesehen, wobei die Häuser an der Bahnhof-

strasse je ein Erdgeschoss auf der Höhe der Bahnhofstrasse und derjenigen des Platzes besitzen. Die totale Ladenfläche soll beim Endausbau 2300 m² betragen (Gesamtbestand der Stadt Aarau heute 20 000 m²). In den unteren Obergeschossen sind Büros geplant mit einer Totalfläche von 8 400 m² (20 000 m²), in den Dachgeschossen, sowie den oberen Geschossen des Turmhauses Stadtwohnungen aller Grössen.

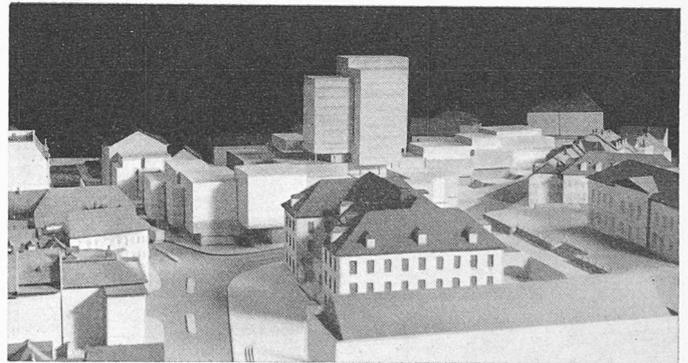
Städtebaulich sind folgende Merkmale des Projekts besonders hervorzuheben: Motorisierter Verkehr und Fussgängerfläche sind vollständig voneinander getrennt. Die Erschliessung der einzelnen Gebäude erfolgt peripher von den umgebenden Strassen aus, sowie von der unter dem



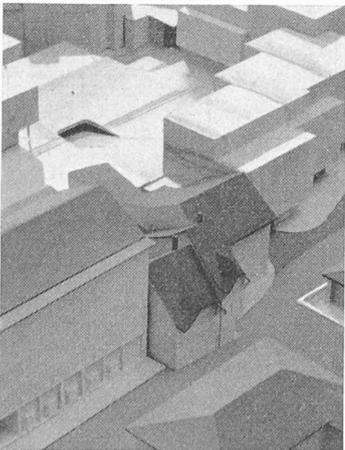
Modellaufnahme des heutigen Ueberbauungsprojektes. Die einzelnen Blöcke sind auswechselbar gegen Modellklötze, welche die bisherige Bebauung darstellen



Modellaufnahme, Blickrichtung aus Nord-Ost. Vordergrund Kreditanstalt Bahnhofstrasse, rechts Regierungsgebäude

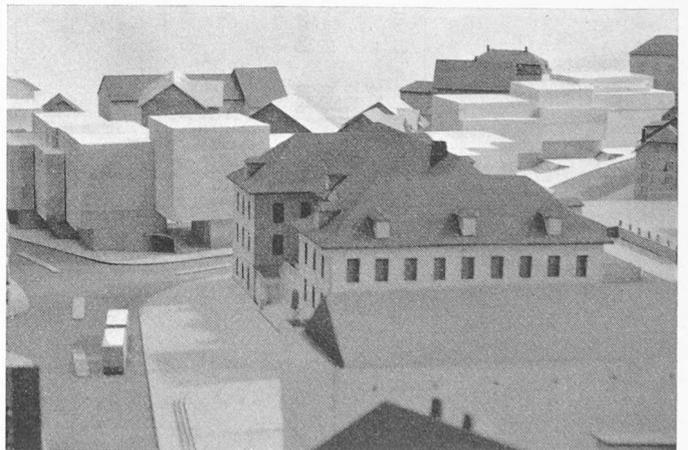


Modellaufnahme mit Blick von Westen



Bahnhofstrasse vor der Realisierung der Gebäude 1 und 2

Die nebenstehenden vier Bilder zeigen einige Beispiele des baulichen Zustandes bei etappenweiser Realisierung.



Zustand vor der Realisierung des Hochhauses

Fussgängerplatz liegenden Parkgarage aus. Dementsprechend weist das erste Geschoss der Parkgarage eine Höhe auf, die grossen Lieferungswagen zu zirkulieren erlaubt. Von der Parkgarage führen direkte Zugänge in die meisten Gebäude und auf den Fussgängerplatz. Der Fussgängerplatz, den die Bebauung umschliesst, und der entsprechend den Gebäudeverhältnissen eine Stockwerkshöhe über der Bahnhofstrasse liegt, ist Schnittpunkt zweier wichtiger Fussgängerströme (1. Hauptbahnhof—Bahnhofstrasse—Regierungsgebäude—Kunsthhaus—Stadtpark und 2. südliches Wohngebiet—Stadtzentrum). Durch eine Überführung über die Bahnhofstrasse und eine Unterführung unter der Oberen Vorstadt wird jede Kreuzung mit dem motorisierten Verkehr vermieden. Die bestehenden, reizvollen Strassenräume bleiben erhalten. Die Fussgängerüberführung über die Bahnhofstrasse schafft zwischen sich und der Alten Mühle einen neuen, kleinen Strassenraum.

Adresse des Verfassers: J. Schilling, Steinstrasse 65, Zürich 3.

Die Tatsache, dass der Ideenwettbewerb für die städtebauliche Gestaltung des Behmenareals nicht in der Schub-

lade der Verwaltung gelandet ist, wird jeden, der sich um die Weiterentwicklung unserer Städte bemüht, hoch erfreuen. Die sich aus der Zersplitterung des Grundeigentums ergebenden Schwierigkeiten lasten auf allen Beteiligten, auf der Behörde, den planenden Architekten und schliesslich auch auf den Grundeigentümern selbst, deren Häuser unter den heutigen Umständen baulicher und rechtlicher Art veralten.

Das Behmenquartier, das als Altbaugebiet eine Erneuerung dringend erforderlich erscheinen lässt, ist im Zentrum Aaraus aufzuwerten; diese günstige Voraussetzung dürfte doch genügen, den Grundeigentümern die Entschlüsse zu erleichtern. Wir sind uns zwar bewusst, wie schwer es ist, nur einige wenige zu gemeinsamem Vorgehen zu veranlassen, denn jeder einzelne sieht aus begrifflichen Gründen zunächst einmal seine spezielle Position. Immerhin ist zu sagen, dass sachliche, ruhige und zielbewusste Aufklärung in der Lage ist, vorgefasste Meinungen und Ablehnung zu beseitigen, wenn gute Begründungen vorgetragen werden. Ansätze zu solchem Vorgehen sind glücklicherweise viele anzutreffen und es ist auch zu hoffen, dass die hier dargestellten Untersuchungen entscheidend dazu beitragen, den Neubau des Quartiers einzuleiten. H. M.

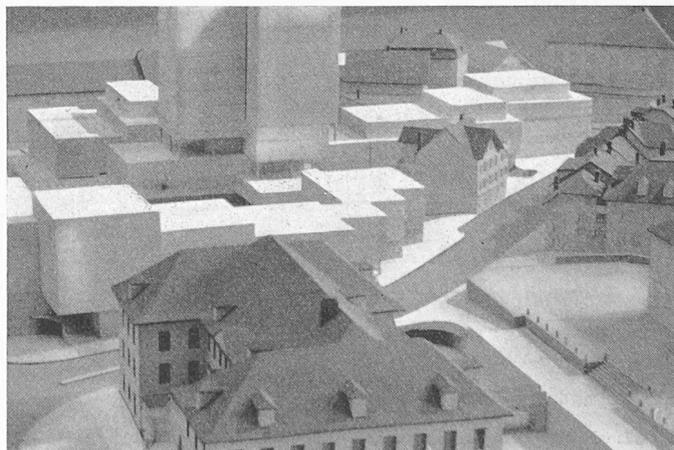
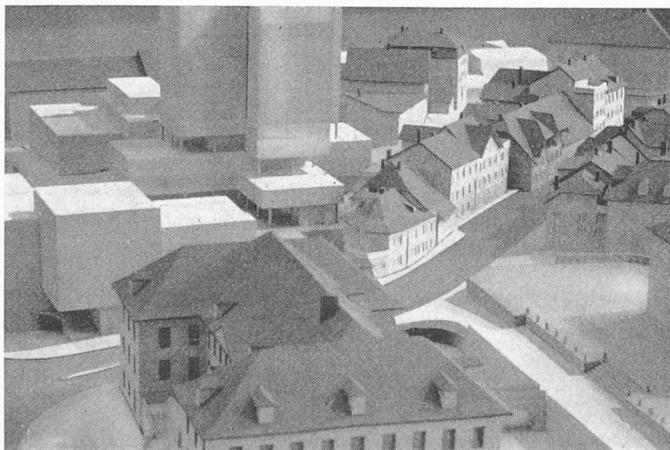
Zürcher Generalverkehrsplan

DK 656:711.4

Am 11. April hat die Technische Kommission für den Generalverkehrsplan Vertreter des Z. I. A., der Ortsgruppe Zürich des BSA und der VLP über den Stand der Arbeiten orientiert durch Referate folgender Chefbeamten und Sachbearbeiter: Arch. F. Peter, Ing. M. Jenni, Stadting. H. Steiner, Stadtbaumeister A. Wasserfallen, Dr. W. Latscha, Direktor der VBZ, Dr. R. Zürcher, Verkehrskommissär der Stadtpolizei, Ing. H. Nydegger, Sektionschef Bahnhöferweiterung bei der Kreisdirektion III der SBB. Die Orientierung dauerte mit Unterbruch durch die Mittagspause von 9 bis 18 Uhr; sie wurde von H. Aregger, Präsident der Technischen Kommission, ausgezeichnet geleitet. Die Referate wurden oft durch kurze und aufschlussreiche Diskussionen, an denen sich die Vertreter der genannten Verbände beteiligten, ergänzt. Wir geben im folgenden unseren Eindruck summarisch wieder, wobei wir es absichtlich vermeiden, einzelne Votanten auf bestimmte Aeusserungen festzulegen und auch bemerken, dass der Z. I. A. für diesen Bericht keine Verantwortung trägt.

Vor allem wurde es sehr begrüsst, dass man Einblick erhielt in den grossen Umfang der von den städtischen Aemtern angestellten Grundlagenstudien sowohl hinsichtlich der architektonischen wie auch der verkehrstechnischen Stadtplanung. Weiter fiel angenehm auf, dass, obwohl ein eigentliches Stadtplanungsamt nicht besteht, die früher oft vermisste Koordination zwischen den verschiedenen Aemtern durch gutwillige Zusammenarbeit im Wachsen begriffen ist.

Es zeigte sich notwendig, den Verkehr zu gliedern in Berufsverkehr (zwischen Wohnort und Arbeitsort) einerseits und (individuellen) Besuchsverkehr andererseits. Dem letztgenannten sollen in erster Linie die innerstädtischen Parkierungsgelegenheiten, dem Berufsverkehr hingegen von mehr peripher gelegenen Autoparks aus die öffentlichen Verkehrsmittel, also vor allem die Strassenbahn und auch Autobus und Trolleybus, zugewiesen werden. Aus der Tatsache, dass vor allem der Besuchsverkehr eine ausserordentlich ausgeprägte Spitze im Stadtzentrum aufweist, ergibt sich die Notwendigkeit, die Expresstrasse möglichst nahe an dieses Zentrum heranzuführen. Dies ist ein Hauptgrund für die Wahl der Sihlhochstrasse gegenüber einer Führung der Expresstrasse längs der linksufrigen Seebahn. Ein weiterer Grund besteht darin, dass die Ueberquerung des gesamten Bahnhofsgefeldes erst ausgeführt werden kann, nachdem die Pläne der SBB für den Umbau des Bahnhofes feststehen und der heutige SBB-Tunnel nach Oerlikon durch einen zweiten ergänzt ist, was voraussichtlich noch jahrelang nicht der Fall sein wird. Noch einen Grund, die Seebahnvariante nicht in erster Etappe auszuführen, bildet der Umstand, dass es bei dieser schwierig wäre, genügend Parkraum in unmittelbarer Nähe der Expresstrasse zu schaffen, wie dies beim Sihltrassee relativ leicht möglich ist, sofern die Sihl überdeckt wird. Diese Ueberdeckung ist eine Voraussetzung für ein gutes Funktionieren der Sihl-Expresstrasse; ob sie technisch möglich ist (Sihl-Hochwasser und Eisgang) wird abgeklärt durch ein Gutachten, welches Prof. G. Schnitter z. Zt. ausarbeitet.



Etappenweiser Neubau der Gebäude an der oberen Vorstadt, Blick aus Süden