Zeitschrift: Aarauer Neujahrsblätter
Herausgeber: Ortsbürgergemeinde Aarau
Band: 74 (2000)

Artikel: Aarau ist eine Kleinstadt
Autor: Ernst, Bertram
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-559233

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

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

Aarau ist eine Kleinstadt

Aarau sei eine Kleinstadt, heißt es. Ein Ort, welcher alle Qualitäten kleinstädtischen Lebens besitzt: Nachbarschaftlichkeit, Überschaubarkeit, Ordnung. Aarau soll sich entwickeln, heißt es. Können Kleinstädte sich entwickeln und Kleinstädte bleiben?
Unter der These, dass unsere Gesellschaft eine urbane ist, gibt es einige Aspekte zum Betrachten einer Kleinstadt; nicht zuletzt den, ob es in der heutigen urbanen Umwelt überhaupt noch Kleinstädte gibt. Einige dieser Aspekte sind nachfolgend behandelt, einige angetönt, einige missachtet, immer jedoch unter dem Gesichtspunkt der Stadtentwicklung im Rahmen der heutigen urbanen Umwelt.

Aarau ist eine Kleinstadt. Bleibt Aarau eine Kleinstadt?

1968, auf dem Höhepunkt der Bevölkerungsentwicklung, zählte die Stadt Aarau 17 650 Einwohner. Am 25. 11. 1974 stimmten der Einwohnerrat der Stadt Aarau und die Mitglieder der Regionalplanungsgruppe Aarau unter dem Eindruck der schwindenden Bevölkerungszahlen, der die Erwartungen dämpfenden Erdölkrise und einem kritischeren Verhältnis zum Wachstum dem Konzept einer Regionalstadt zu. Zur Auswahl standen die Konzepte einer «Kleinstadt», welche ein Gleichgewicht an Wohn- und Arbeitsplätzen anstrebte und Aarau zur stillen Verwaltungsstadt ausbauen wollte, und einer «Zentralstadt», welche mit massiven Verdichtungen im Innenstadtbereich (z. B. Kasernenareal) zu einem «großstädtischen» Dienstleistungszentrum würde und mit der Zeit eine Eingemeindung der umliegenden Gemeinden unabdingbar machte, da ein Defizit an Wohnraum entstehen würde. Aarau zählte damals 16 438 Einwohner. Das Konzept der Regionalstadt rechnete nur mit einem minimalen Wachstum und erwartete deshalb etwa 19 000 Einwohner (22 000 Arbeitsplätze) innerhalb der Stadtgrenzen und 58 000 (23 000) innerhalb der Planungsagglomeration Aarau im Jahr 1990. Heute zählt Aarau ungefähr 15 000 Einwohner, also rund 4000 Einwohner weniger als beim gewünschten minimalen Wachstum.

Die Konzept der Regionalstadt verlangte eine mustergültige Zusammenarbeit über die Gemeindegrenzen hinweg und legte das Schwergewicht auf die Pflege und Verbesserung des Bestehenden. Die Stadt Aarau sollte dabei mit einer ausgebauten Verwaltung Dienste für die Nachbargemeinden zur Verfügung stellen. Gefahr sah der Einwohnerrat einzig in der Möglichkeit von Prestigedenken einzelner Gemeinden oder Politiker, welche ihren eigenen Entwicklungsehrgeiz über das Gesamtkonzept stellen würden. Das Konzept sah vor, dass Aarau vor allem die bestehende Bausubstanz und die Gartenstadt pflegen sollte, während sich der größte Teil der Entwicklung außerhalb der Stadtgrenzen abspielen sollte. In der Regionalstadt bleiben Lebensstil und Kultur «kleinstädtisch», sah das Konzept vor.

1974 wurde also ein Konzept verabschiedet, welches der Stadt Aarau der eigenen Dynamik beraubte und sie als kleinstädtische Dienstleistungszentrale für die umliegenden Gemeinden sah. Das heisst, Aarau war eine Kleinstadt und sollte eine Kleinstadt bleiben, obwohl das Konzept «Regionalstadt» hieß.

Aarau ist eine Kleinstadt. Bewegt sich eine Kleinstadt?

Häufig hört man in Aarau Klagen über den Verkehr. Die Altstadt sei verstopft, man finde keine Parkplätze, es gebe zu viele Parkplätze, man fahre zu langsam, zu schnell, die Luftqualität sei schlecht. Und das alles nur, weil alle andern viel zu viel unnötig herumfahren würden. Dabei wird vielfach der motorisierte Individualverkehr mit Mobilität gleichgesetzt, und es geht vergessen, dass Mobilität viele Gesichter hat; Gesichter, die unsere urbane Gesellschaft prägen und durchaus auch positiv beeinflussen.

Denn die Mobilität, die Fähigkeit, sich permanent bewegen zu können, ist zu einer grundsätzlichen Bestimmungsgröße der urbanen Gesellschaft geworden. Die Mobilität greift immer mehr Raum, so müssen die Leute nicht mehr in die «Stadt» kommen, die «Stadt» kommt vielmehr zu den Leuten. Immer leistungsfähigere Ver-

kehrs- und Kommunikationsinfrastrukturen erschließen immer größere Flächen für die urbanen Zentren, wahrnehmbar bleibt dabei die Zeitspanne von Autobahnausfahrt zu Autobahnausfahrt, von Bahnstation zu Bahnstation. Der eigentliche Raum zwischen Wohnung und Shopping-Center, zwischen Arbeitsplatz und Fitnesscenter ist somit nicht mehr relevant, sondern reduziert auf die Zeit der Fahrt.

Die Fähigkeit jedes Einzelnen und der urbanen Regionen zur Mobilität wird zum neuen Begriff für die städtische Dichte und somit zu einem entscheidenden Entwicklungsargument. Aus der Bevölkerungs- und der Bebauungsdichte wird eine Mobilitätsdichte. Die räumliche Konsequenz dieses Prozesses sind Bürostädte und Wohndörfer, Shopping-Centers und Pendlerbahnhöfe der städtischen Agglomerationen. Die Bewohner und Angestellten sind gleichzeitig anwesend und doch weg, ständig unterwegs und mobil, auch wenn sich ihr Arbeitsplatz am Wohnort befindet und sich ihr Unterwegssein auf die Kommunikation beschränkt. Unterwegs-Sein ist ein ständiges Weg-Sein. Man ist überall und nirgendwo, an mehrere Orte gleichzeitig gebunden und verknüpft.

Die Mobilität hat die gesellschaftliche Lokalisierung aufgesprengt, das heisst, die genaue örtliche Einordnung jedes und jeder Einzelnen ist mehr und mehr einem unräumlichen sozialen Netz gewichen.

Der Zusammenhang urbanen Lebens ergibt sich demnach nicht mehr durch unterschiedlichste Tätigkeiten am selben Ort, sondern durch verschiedene Handlungen an verschiedenen Orten im realen und virtuellen urbanen Raum. Die Identifikation mit einem Raum, einer Region oder einer Stadt wird dadurch komplexer. Wer nicht mobil ist, wer keinen Zugang zu Verkehrsmitteln oder Kommunikationsinfrastrukturen hat, wer sich Mobilität nicht leisten kann, bleibt passiver Zuschauer der Vielfalt urbanen Lebens.

Die Mobilität der Menschen, Daten und Waren wird auch in absehbarer Zeit nicht ab-, sondern zunehmen. Und genau hier besteht der Ansatzpunkt zu einem innovativen Umgang mit Mobilität. Denn was noch offen und somit zu beeinflussen ist, ist die Art und nicht der Umfang der Mobilität.

Die Mobilität bestimmt je länger je mehr unsere öffentlichen Räume. Deshalb ist es unumgänglich, nach neuen Wegen im Umgang mit Mobilität zu suchen, auch wenn diese im Moment noch nicht realisierbar wirken. So kann man als Bewohner sehr wohl in einem hohen Grad mobil sein, ohne sich ständig im Auto bewegen zu müssen, wenn die bereits vorhandenen Netzwerke genutzt, gefördert und ausgebaut werden.

Die trotz allem entstehende reale Mobilität ist immer noch auf Raum, auf eine Gestalt angewiesen. Diese neue Form des öffent-

lichen Raums soll eine hohe virtuelle Mobilität bei kleiner realer Mobilität unterstützen. Durch eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums und der öffentlichen Netzwerke (Verkehr, Kommunikation) wird eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zugunsten gemeinsamer Car-Pools ermöglicht. Die Bewohner werden im «Internet-Store» einkaufen, welcher ihnen die Produkte der angeschlossenen Bioproduzenten zu Hause anliefert. Die Straßen sind nach wie vor Träger des öffentlichen und privaten Verkehrs, sie sollen aber auch Verbinder, Verteiler, Treffpunkt, Sinnbild für eine neue Form der Öffentlichkeit und der Mobilität sein.

Man könnte behaupten, Aarau habe keine großen Probleme mit der Mobilität, sie schaffe sie sich selbst. So liegt der Bahnhof mit seinem dichten Interregio- und Regionalbahnnetz zentral in der Stadt, nur findet man ihn kaum. So sind in Aarau die Kommunikationsnetze von Swisscom,

Diax, Sunrise stark präsent und nur wenige nutzen sie. So ist Aarau mit einem Autobahnzubringer optimal an das Straßennetz angebunden, nur hört die Autobahn erst in der Altstadt auf, da die Straße immer mindestens dreispurig in einer Fahrtrichtung bleibt. So herrscht immer noch das Gefühl, mit mehr Straßen, mehr Parkplätzen, mehr Tunnels sei es möglich, den Verkehr einzudämmen.
In kleineren Städten wie Aarau kann aber ein innovativerer Umgang mit der Mobilität leichter realisiert werden. Sie wird entscheidend und wegweisend sein für den weiteren Umgang mit unseren Ressourcen und unseren Räumen, welche so wieder zu wirklich öffentlichen Räumen werden können.
Ein innovativer Umgang mit Mobilität wird auch einen entscheidenden Standortvorteil darstellen, da blockierte Mobilität keine Mobilität mehr ist.

Aarau ist eine Kleinstadt. Klein ja, aber Stadt?

Kaum ein Unternehmen, welches nicht international agiert (und sei es nur beim Materialeinkauf), kaum politische, gesellschaftliche, ökologische Fragen, welche vor Grenzen Halt machen, kaum jemand, der die arbeitsfreie Zeit nicht in internationalen Gefilden verbringt und hofft, dort die gleichen Angebote wie hier nützen zu können, kaum jemand, der nicht (sei es privat oder im Arbeitsleben) grenzüberschreitende, kabellose, raumunabhängige Kommunikationsnetze beansprucht.
Mittels der neuen Kommunikationstechnologien entstehen innerhalb der urbanen Netzwerke neue Kommunikationsfelder ohne physische Gestalt; Chatlines, Videokonferenzen, virtuelle Einkaufszentren usw. Sie übertragen den öffentlichen Raum als Ort des Gesprächs und des Handelns auf ein digitales, elektronisches Netzwerk und erlauben den Zugang zu einer neuen elektronischen Öffentlichkeit. Im Gegensatz zum Fernsehen, bei dem die Kommunikation einseitig auf Auswählen beruht, sind die digitalen Kommunikationsfelder ein Angebot, mittels einer Maschine in die dialogische Kommunikation mit anderen Maschinen und den dahinter sich verbergenden Menschen – in die Öffentlichkeit – zu treten, ohne dabei die Privatsphäre verlassen zu müssen. In diesem Spannungsfeld von Nähe und Distanz, von Stillstand und Mobilität liegt der Ansatzpunkt für die Gestaltung der urbanen Landschaften.
Netzwerke sind jedoch nicht nur technischer Natur. Sie sind auch sozial, räumlich, gesellschaftlich, wirtschaftlich. Gemeinsam ist allen Netzen, dass sie Gebilde aus Fäden und Knoten sind, welche zwischen den Knoten große Freiflächen freilassen. Erst wenn mehrere Netze übereinandergelegt und verknüpft werden, entsteht ein dichtes

swisscom
swisscom

Beziehungsgeflecht, welches es erlaubt, an unterschiedlichsten Informationen teilzuhaben und sie zu seinem Nutzen zu verknüpfen.
Erst wenn die Beziehungsgeflechte dicht genug gewebt werden, entsteht eine «Stadt».
Für Aarau als Kleinstadt ist es wichtig, das Entstehen der Netzwerke sowohl zu fördern als auch – und vor allem – auch daran teilzuhaben. So reicht es schon lange nicht mehr, eine eigene Homepage im WorldWideWeb zu präsentieren, denn auch die meisten Großeltern verfügen schon über eine eigene Page, um die neusten Bilder ihrer Enkelkinder einer weltweiten digitalen Öffentlichkeit zeigen zu können. Für Aarau ist es unabdingbar, an möglichst vielen Netzwerken teilzuhaben, seien dies Netzwerke der Regionen, der Städte, Wirtschaftsbeziehungen, Kulturengagements. Nur durch das Teilhaben an vielen Netzwerken, an vielen Informationen und durch das Verknüpfen derselben ist eine wirkungsvolle Positionierung der Stadt Aarau in der urbanen Welt möglich. Gleichzeitig sind die feinmaschigeren Netzwerke innerhalb der Stadt zu fördern und auszubauen. So sind ja bereits im Mediaparkgebäude an der Bahnhofstraße mit dem Swisscom- und im Bahnhof mit dem Sunrise-Netz hochleistungsfähige Einwählknoten in die internationalen Netze vorhanden. Rund um diese Knoten siedeln sich Großfirmen (z. B. Swisslog, Trüb Druck), Schulen (Fachhochschule des Kantons Aargau), KulturarbeiterInnen an. Das Vorhandensein dieser Knoten kann die Stadt Aarau nutzen, um diese – analog den Wasser- oder Abwasserleitungen – als Service Public zur Verfügung zu stellen.

Aarau ist eine Kleinstadt. Ist Aarau eine Wohnstadt?

Für die Entwicklungsmöglichkeiten einer Kleinstadt wie Aarau ist «das Wohnen» nicht nur in finanzieller Hinsicht von grundsätzlicher Bedeutung – Aarau bezieht den weitaus größten Teil des Steuerertrages über die natürlichen Personen –, sondern auch für eine nachhaltige Stadtentwicklung. «Wohnen» bedeutet dabei nicht nur Wohnraum, sondern vor allem auch die Beziehung von Wohnraum zum urbanen Umfeld. Erst die Qualität dieser Beziehung von «guter Stube» und «Fußgängerzone», von privatem und öffentlichem Raum bildet die Identität der Bewohner und der Stadt. In einer Stärkung und Neuinterpretation des Beziehungspaares öffentlich–privat liegt die planerische Herausforderung und Chance für Aarau als Wohnort.
Die Grenzen zwischen Öffentlichkeit und Privatheit haben sich vermischt, das Öffentliche ist ins Private, das Private ins Öffentliche gedrungen. Interessen an öffentlichen Fragestellungen werden nur dann geweckt, wenn diese als private, d. h. per-

sönliche Interessen erfahren und erkannt werden. Auch im räumlichen Kontext der urbanen Zonen greifen öffentlich und privat ineinander. Der Privatraum, der Personenwagen, hat schon längst die Dominanz über die Straße, den öffentlichen Raum, gewonnen; die Massenmedien, die Öffentlichkeit, stehen durch das Fernsehen mitten im Wohnzimmer, der Privatheit. Die Unterteilung in einen ausschließlich öffentlichen und einen ausschließlich privaten Bereich urbanen Lebens ergibt keinen Sinn mehr, da sich diese beiden Bereiche und die Grenzen zwischen ihnen vermischen und verwischen.

War der öffentliche Raum bisher auch ein Ort politischer Auseinandersetzungen, verliert er diese Funktion durch die Entwicklung der Massenmedien mehr und mehr und die Funktionen, welche mit dem Konsum in Verbindung stehen, gewinnen an Wichtigkeit. Immer größere Bereiche öffentlichen Raums werden der ökonomischen Verwertbarkeit zugeführt und so dem Interesse Einzelner unterworfen. Plätze werden zu Vorplätzen für Geschäfte, öffentliche Durchgänge zur Erschließung für Läden.

Um ein hochqualitatives Wohnumfeld schaffen zu können, muss also eine neue Form der Beziehung zwischen öffentlich und privat gefunden werden, welche es auch ermöglicht, den Bewohnern ein Gefühl von Heimat zu verleihen. Durch die Mobilität ihrer Bewohner mehr und mehr ihre Bedeutung und Bildhaftigkeit verändernd, werden «Dörfer» zu «Wohnburgen», zu Übernachtungsorten für urbane Menschen im urbanen Umfeld der städtischen Agglomerationen, und häufig endet der Traum vom gemütlichen und heimeligen Bauernhaus in einem sinnentleerten, heimatlosen Pendeln zwischen Behausung und Arbeitsort.

In einem Werbeinserat für neue Wohnungen im *Tages-Anzeiger* wurden die Qualitäten der Wohnsiedlung wie folgt beschrieben: «Sie kommen von der Arbeit in der Stadt nach Hause. Und wieder einmal sind Sie froh, einen derart kurzen Arbeitsweg zu haben: nach drei Minuten sitzen Sie bereits gemütlich in Ihrem Garten. In Ihrem Wohngarten in B. Wenig später sitzen Sie auf Ihrem großzügigen Balkon oder auf Ihrer riesigen Terrasse. Und blicken ins Grüne, wo Sie Ihren Kindern beim Spielen irgendwo auf dem großzügigen Umschwung zuschauen, mit Ihrem Partner plaudern oder sich einfach zurücklehnen und entspannen. Sie schließen die Augen und erinnern sich für kurze Zeit an das Jahr 1999, als Sie die Zeichen der Zeit erkannt und dem Innenausbau Ihrer übergroßen Wohnung mit Ihren ganz persönlichen Ideen die Krone aufgesetzt haben … Keine fünf Minuten von Ihrem Haus entfernt finden Sie alles, was ein modernes Dorf ausmacht. B. ist mit seinen Kindergärten, Schulen und Vereinen geradezu ein Paradies für Kinder. Auch Eltern finden in B. alles, was sie brauchen … Der Autobahnanschluss liegt wenige Fahrminuten entfernt …» Was tönte wie eine höchst individuelle Einfamilienhausbebauung, war effektiv eine ziemlich gesichts- und identitätslose Wohnburg aus 46 Eigentumswohnungen.

Der einzige Werbetrumpf war die Lage auf dem «Lande» und das Spielen mit den dazugehörigen Bildern der Landsehnsucht.

In Aarau sinkt die Zahl der Einwohner seit den siebziger Jahren. Und es ändert sich – ebenso fatal – die soziale Zusammensetzung der Einwohner. So ziehen Personen mit höherem Einkommen und Familien weg, da sie in Aarau nirgendwo adäquaten Wohnraum finden.

Adäquater Wohnraum aber ist großzügig, hochqualitativ, bietet viel Fläche und einen privaten Außenraum an. Er liegt zentral und doch im Grünen, hat keine Straßen in der Nähe und ist doch gut erschlossen, bietet viel Kontakt und viele Möglichkeiten zum privaten Rückzug an. Wohnraum bestimmt auch das Lebensgefühl der Bewohner, befriedigt Sehnsüchte und öffnet Perspektiven.

Aarau ist in der glücklichen Lage, dass sich auf zwei Gebieten neuer Wohnraum anbieten lässt, welcher diese Anforderungen – mit differenzierten Schwerpunkten – erfüllen kann. So wird auf dem alten Werkhofareal der Schwerpunkt eher städtisch sein, während im Scheibenschachen der Außenraumbezug stärker gewichtet und in einer zukunftsweisenden Form umgesetzt werden wird. Zwar werden Leute, welche einzig auf der Suche nach einem schönen Einfamilienhaus auf der so genannt grünen Wiese sind, auch weiterhin wenig Platz und Raum in Aarau finden. Sie tragen auch nichts zu einem positiven Image des Wohnorts Aarau bei. Doch Aarau hat die

Chance, «Stadtwohnungen im Grünen», also Wohnungen, welche die urbanen und die freiräumlichen Bedürfnisse abdecken, anzubieten. Diese Wohnform kann und wird zu einem Qualitätsmerkmal werden, welches sich wohltuend abhebt vom angebotenen Immobilieneinheitsbrei. Und diese Wohnform «Urbanes Wohnen im Grünen» kann, zusammen mit einer hochqualitativen Siedlungsstruktur und Architektur, zur Identität der Bewohner und von Aarau als Wohnort beitragen, Aarau zur Heimat werden lassen.
Zum Wohnen im Sinne eines urbanen Alltags gehören auch kulturelle Angebote, Einkaufen, Arbeitsplätze, Ausbildungsmöglichkeiten usw. Angebote, die, wenn die angestrebte Erweiterung der Einwohnerschaft erreicht werden soll, ausgebaut und gefördert werden müssen.

Aarau ist eine Kleinstadt. Sie hat eine Altstadt.

Die Altstädte, welche vielfach die Identität der Städte bestimmen, sind nur Teilstädte der Städte und Teil einer Stadtideologie.
Andere Teile der Stadt konkurrieren mit anderen ähnlichen Teilen anderer Städte weltweit. Sie sind Bestandteile einer großen Welt-Stadt und funktionieren in einem globalen, weitgespannten Maßstab. Die Räumlichkeit der einzelnen Städte wird durch diese Teile insofern beeinflusst, als regionale Unterschiede verschwinden und weltweit die gleichen räumlichen Phänomene auftauchen. In ihrer ausgeprägtesten Form können sogar städteübergreifende, eng zusammenhängende Strukturen entstehen. So kann man beispielsweise Flughäfen verschiedener Städte als ein- und dasselbe Gebäude verstehen, innerhalb dessen man durch den (Luft-)Korridor fliegt, dabei einen Film sieht und isst und am Ende des Korridors in einem anderen Zimmer desselben Gebäudes aussteigt. Diese Welt-Stadt, deren Bestandteile Stadt-Teile anderer Städte sind, kann nicht als Ganzes wahrgenommen werden, sondern drückt sich nur fragmentarisch in einzelnen Bauten oder Planungen aus.
Die Altstädte als weitere Teile der urbanen Regionen sind der Stadtteil der Kultur und des Tourismus, der Tradition und der Postkartenbilder. Mit ihrer ästhetisierten und konservierten Räumlichkeit und einzelnen repräsentierenden Großprojekten übernimmt dieser Teil der Stadt eine wichtige Werbefunktion. Die Gefahr solcher «Städte der Repräsentation» besteht darin, dass sie nur noch zum Selbstzweck konserviert werden.
In ihrer Werbefunktion dienen diese Städte oft zur Festigung eines «Stadt-Land-Gegensatzes»: Hier die pulsierende «Stadt», dort das behäbige «Land». Was noch bis zur Industrialisierung zutraf, nämlich die klare Unterscheidung von «Stadt» und «Land», entspricht heute nicht mehr der Realität.

Wird dieser Begriff des «Stadt-Land-Gegensatzes» zur Beschreibung der urbanen Umwelt der Gegenwart verwendet, wird er gezwungenermaßen zur Ideologie und dient so zur Verschleierung der tatsächlichen urbanen Realität. Das Bild der sich eigenständig entwickelnden und sich klar vom «Land» unterscheidenden «Stadt» steht dem der urbanen Zone gegenüber, welche sich in ein Geflecht von unterschiedlichsten Netzen eingespannt befindet. Weder ist das Wohnen in dem mit Antikziegeln gedeckten Giebeldachriegeleinfamilienhäuschen in Biberstein oder Küttigen ländlich, noch ist die gepflegte Altstadtwohnung an der Kirchgasse in Aarau städtisch. Beides sind neue urbane Lebensformen in einer neuen urbanen Lebensumwelt. Die Einfamilienhaussiedlungen im Grünen und die wohlsanierten Altstädte sind dabei gleichzeitig Ausdruck der Ideologie und räumlicher Bestandteil der Realität.

Ein großer Teil der Selbstdarstellung und Identität von Aarau ist geprägt durch die Altstadt, ein Teil eben dieser Stadt-Land-Ideologie. Der planerische Umgang mit der Altstadt ist daher für Aarau zentral. So ist eine Pflege der Geschichte zwar wichtig, aber mindestens ebenso wichtig ist eine belebte Altstadt. Denn nur belebte Altstädte können auch wirklich Anhaltspunkte für die Identifikation liefern. Dazu ist ein innovativer Umgang mit der bestehenden Bausubstanz verlangt, welcher es ermöglicht, einen spannenden Dialog von Alt und Neu zu realisieren. Hierbei ist eine rigorose Qualitätskontrolle durch die Stadt unerlässlich, welche auch Platz und Gewähr bietet für Experimente und Neubauten.

Aarau ist eine Kleinstadt. Ist Aarau eine Kleinstadt?

Zum Verständnis der urbanen Zonen und des Urbanisierungsprozesses muss zuerst die ideologische Brille abgelegt werden, damit überhaupt Einfluss genommen werden kann. Dabei sind Planer, Behördenmitglieder, Bewohner und Bearbeiter aufgefordert, zu einer qualitätsbewussten Entwicklung unserer Lebensumwelt beizutragen.

Wie betrachtet, existieren für die Entwicklung von Aarau Herausforderungen auf unterschiedlichsten Ebenen. Diese reichen von ganz kleinen Maßnahmen wie der Schaffung kleinräumlicher Wohn-, Arbeits- und Verkehrsqualitäten bis zur globalen Konzeption wie z. B. die Positionierung und Einbindung in den globalen Netzwerken.

Die Ansprüche sind häufig widersprüchlich, denn: absolute Wahrheiten und einfache Lösungen existieren heute nicht mehr. Und erst in der Widersprüchlichkeit und den daraus entstehenden Konflikten entwickeln sich die urbanen Qualitäten, welche Aarau braucht.

6 *Altstadtszene*

Die Herausforderungen für Aarau
mögen global sein,
sie angehen muss man lokal;
denn und doch:
Aarau ist eine Kleinstadt.

Aarau ist eine Kleinstadt.
Die Welt aber ist ein Dorf.

Materialien

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

Baudepartement Aargau. Abteilung Raumplanung. *Region Aarau 1840–1994.* Aarau 1998.

U. Fausch, B. Ernst. *Stattbegriffe.* Zürich 1994.

B. Ernst, E. Niklaus, U. Fausch, H. Henz. *the meaning and the letter.* Aarau 1999.

Diverse Autorinnen und Autoren. *Tan2, cultural identity and spatial segregation.* Aarau 1998.

Bertram Ernst, geboren 1967, arbeitet als Partner bei Ernst & Niklaus Architekten in Aarau.