

Zeitschrift: Bremgarter Neujahrsblätter
Herausgeber: Schodoler-Gesellschaft
Band: - (1960)

Artikel: Die Stadt wandelt ihr Antlitz : die Umgestaltung des Obertorplatzes
Autor: Benz, Walther
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965196>

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: 09.02.2026

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

Die Stadt wandelt ihr Antlitz

Die Umgestaltung des Obertorplatzes

VON WALTHER BENZ

In den ersten Novembertagen sind am Obertorplatz fünf Platanen eingepflanzt und damit die Bauarbeiten abgeschlossen worden. Der Platz hat nun die Gestalt gefunden, bei der es wohl für Jahrzehnte bleiben wird. Heute ist daher der Zeitpunkt gekommen, um zur Stärkung des Gedächtnisses der Zeitgenossen Rückschau zu halten auf das, was war, und um für eine interessierte Nachwelt festzuhalten, wie es anders geworden ist.

Noch ist vielen Einwohnern und auswärtigen Freunden unseres Städtchens das Bild gegenwärtig, das der Obertorplatz bis vor kurzer Zeit dem Beschauer darbot: In der Mitte der alte Bahnhof, in fünfzig Jahren abgenutzt, verwittert und zuletzt auch verwahrlöst; der zugehörige Güterschuppen, ebenso wenig ansprechend wie der Bahnhof, aber vertraut und gewohnt; im Hintergrund die Bogen der früheren Brücke, auf denen die alte Zürichstraße den Hirschengraben überquerte; am Ostrand des Platzes der Gasthof zur «Krone», ein unschöner, langer, schmaler Bau aus den Jahren um 1860, von dem der ehemalige Besitzer Hans Honegger (1889—1933) unter Anspielung auf seine Form und auf den an seiner Fassade angebrachten Weichenhebel bei Gelegenheit launig sagte, es fehlten ihm nur die Räder, sonst wäre er ein «Komeediwage». Sie alle sind verschwunden und haben einer freien Fläche und einer modernen Gebäudegruppe Platz gemacht. Wer heute den Obertorplatz betrachtet, dem möchte

es scheinen, als sei das alte Bild nie Wirklichkeit gewesen. So tiefgreifend ist in der Tat die Veränderung, die innert weniger Jahre herbeigeführt worden ist.

Die Aufgaben

Es sind erst fünfundzwanzig Jahre vergangen, seit 1933/34, mitten in der Zeit der großen Arbeitslosigkeit, die Marktgasse und die Zürichstraße ausgebaut wurden und einen neuen Belag erhielten. Im Bereich des Obertorplatzes galten diese Bauten damals als weitsichtige Lösungen, auf die Bremgarten mit Recht stolz war, und kaum einer zweifelte daran, dass sie den Verkehrsbedürfnissen für lange Zeit vollauf genügen würden.

Schon gegen Ende der dreißiger Jahre aber sah sich der Gemeinderat veranlaßt, erneut Studien darüber anzustellen, wie auf dem Obertorplatz für den Straßenverkehr bessere Verhältnisse geschaffen werden könnten. Der zweite Weltkrieg unterbrach die Entwicklung des Verkehrs und ließ die Planungsarbeiten für einige Zeit weniger dringlich werden. Nach seinem Ende stieg aber der Straßenverkehr geradezu stürmisch an und erreichte Ausmaße, die alle Schätzungen innert kurzer Frist Lügen straften; zum Beispiel befuhren schon 1956 an einem Sonntag nicht weniger als 6 864 Motorfahrzeuge den Obertorplatz. So mußte denn erneut und unter stetig wachsendem Zeitdruck abgeklärt werden, wie Abhilfe möglich sei.

Den ersten Anstoß gaben also die *Verkehrsverhältnisse*. Bei der zunehmenden Verkehrsdichte war es je länger umso weniger zu verantworten, daß die Bremgarten-Dietikon-Bahn beim Spitalturm die Hauptstraße rund achtzig Mal im Tag überquerte, daß sie auf der ganzen Länge der Zürichstraße einen Teil der

Fahrbahn für sich beanspruchte und diese außerdem auf der Höhe des Gebäudes der Aargauischen Hypothekenbank noch kreuzte. Die Sicherheit aller Straßenbenutzer ließ es nicht zu, daß es weiterhin bei diesem Zustand blieb (vgl. dazu den nachfolgenden Aufsatz: Die Bahnverlegung Bremgarten).

Zu den dringlichen Erfordernissen des Verkehrs im allgemeinen gesellten sich solche der Bahn. Im Laufe der Jahre war die *Bahnhofanlage* erneuerungsbedürftig und überdies zu klein geworden. Ein Ausbau an Ort und Stelle war in einem den neuzeitlichen Anforderungen genügenden Umfang weder für die Geleiseanlagen noch für die Hochbauten möglich. So blieb nur ein Ausweichen an einen andern Standort übrig, für den sich das freie Gelände zwischen Zürichstraße und Bahndepot als naheliegende Lösung darbot.

Ungefähr zur gleichen Zeit war auch festzustellen, daß die Räume der alten *Post* dem wachsenden Postverkehr nicht mehr genügten. Für diesen öffentlichen Dienst war daher ebenfalls ein neuer Standort zu finden, der die Einrichtung der benötigten größeren Räumlichkeiten erlaubte und zudem möglichst zentral gelegen war. Die Verlegung der Post ließ zugleich eine beträchtliche und willkommene Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an der Einmündung der Marktgasse in den Obertorplatz erwarten, weil damit das heute fast nicht mehr zu begreifende, den Straßenverkehr außerordentlich gefährdende Wenden der großen Postautos an dieser engen Straßenspinne wegfiel. Die Voraussetzungen dafür stellten sich in fast idealer Form ein, als der Beschuß gefaßt wurde, die Bahnhofanlage vom Obertorplatz zu entfernen.

Mitten in diese Planungsarbeiten der Behörden von Kanton und Gemeinde und der obersten Bahnorgane fiel der Entschluß

wagemutiger Privater, den *Gasthof zur «Krone»* und die angebaute Liegenschaft Hubler abzubrechen und durch größere moderne Bauten zu ersetzen. Dieses Vorhaben traf sich mit dem Wunsch der *Aargauischen Kantonalbank*, ihre Agentur in grössern, neuzeitlich ausgestatteten Räumen unterzubringen.

Diese Pläne zeigten, daß ein ansehnlicher Teil des Obertorplatzes künftig von Bauten frei sein werde. Daraus ging die Möglichkeit hervor, auf dem Obertorplatz das seit langem bestehende Bedürfnis nach Parkplätzen für Motorfahrzeuge wenigstens in beschränktem Umfang zu befriedigen. Zugleich erwuchs daraus die keineswegs leichte Aufgabe, den Platz selbst zu gestalten.

Es versteht sich von selbst, daß dieses große Bauprogramm einer ganzen Reihe von weitern Bauaufgaben rief. Unter diesen seien als die wichtigsten die Erneuerung und der Ausbau der Kanalisation auf dem Obertorplatz und die Neuanlage von Straßen bei der Metzgerei Staubli und östlich des neuen Standorts des Bahnhofs erwähnt. Daneben erwies es sich als unerlässlich, in der Umgebung des Obertorplatzes mehrere Anpassungsarbeiten auszuführen.

So waren alles in allem und sozusagen in einem Zug zahlreiche, schon für sich allein nicht einfache und durch ihre gegenseitige Abhängigkeit noch komplizierte Fragen städtebaulicher, verkehrstechnischer, aesthetischer, finanzieller und nicht zuletzt politisch-psychologischer Natur zu beantworten und die Antworten zu einem sinnvollen Ganzen zu verbinden. Erschwerend trat hinzu, daß verschiedene Interessen, jene der Ortsbürgergemeinde, der Einwohnergemeinde, des Kantons, der Bahn, der Post und einer großen Zahl von Privaten, unter einen Hut gebracht werden mußten.

Die Ausführung der Bauten

Die Grundlage für die Umgestaltung des Obertorplatzes und für die Ausführung der einzelnen öffentlichen Bauten schufen die Beschlüsse, welche die Einwohnergemeinde entsprechend dem Fortschreiten der Planungsarbeiten am 22. Dezember 1950, 5. Juli 1952, 27. Dezember 1956 und 1. Juli 1957 nach zum Teil recht lebhaften Aussprachen faßte, sowie der Beschuß des Großen Rates vom 28. November 1956 über die 4. Ergänzung des Straßenbauprogrammes vom 1. Dezember 1952. Interessant ist die — im Rückblick auffallende — Tatsache, daß sich bei der Ausführung der Bauten die Reihenfolge umkehrte, in der das Bedürfnis nach den einzelnen neuen Bauwerken im zeitlichen Ablauf offenkundig geworden war.

Die Umgestaltung des Platzes begann am 5. Juni 1955. An diesem Tage sah die Wirtsstube des alten Gastrofs «Krone» die letzten Gäste. In angeregter Geselligkeit nahmen sie von dem Lokal Abschied, in dem sie so manche gemütliche Stunde erlebt hatten. Der Abbruch des Gastrofs nahm indessen erst am 19. September 1955 seinen Anfang. Zugleich wurden das Sträßchen vom alten Bahnhof zur Risi und die Straßenbrücke über den Hirschengraben abgetragen. Ende September war es so weit, daß mit dem Neubau der Post und des Hotels «Krone» nach den Plänen von Architekt Josef Oswald (Bremgarten) begonnen werden konnte.

Als Bauherrin der neuen *Post* trat die Ortsbürgergemeinde auf, nachdem die Eidgenössische Postverwaltung ihre ursprüngliche Absicht, ein verwaltungseigenes Gebäude zu errichten, aufgegeben hatte. Die Ortsbürger, in deren Eigentum auch die alte Post stand, hatten den Beschuß dazu schon am 17. Juni 1952 gefaßt. Nach einer Bauzeit von fast einem Jahr wurde das neue,

mit zeitgemäßen Einrichtungen versehene Postgebäude am 15. Oktober 1956 in Dienst genommen.

Zusammen mit dem Postneubau wurde in einem Bauunternehmen das neue Hotel «*Krone*» im Auftrag eines Konsortiums errichtet. Die Bauzeit erstreckte sich über etwa vierzehn Monate. Um die Jahreswende 1956/57 konnte die neuzeitlich eingerichtete und geschmackvoll ausgestattete neue Gaststätte offiziell eröffnet werden.

Nach Pfingsten 1957 begannen die Arbeiten am neuen, ebenfalls von Architekt Josef Oswald projektierten Gebäude der *Aargauischen Kantonalbank*. Schon im darauf folgenden Januar war die Bank in der Lage, ihre freundliche, helle Schalterhalle dem Publikum zu öffnen.

Kurz nachher wurde der erste Spatenstich für den Bau des neuen *Bahnhofs* getan. Die Arbeiten dauerten bis in den Spätherbst. Während dieser Zeit wurde auch, nachdem man schon im Herbst 1956 mit der Geleiseverlegung begonnen hatte, der Einbau der Geleise auf der neuen Strecke zu Ende geführt. Am 16. November 1958 rollte der erste Zug auf der neuen Spur. Von diesem Tag an hatte der alte Bahnhof ausgedient. Tags darauf schon machten sich die Soldaten der in der Umgebung von Bremgarten im Wiederholungskurs stehenden Mot. Sap. Stabskompanie 22 an den Abbruch der alten Bahnhofsanlage. Sie benötigten nur wenige Tage, um mit ihren großen, wie vorsintflutliche Ungeheuer anmutenden Baumaschinen alles dem Erdboden gleichzumachen.

Nach einem längeren Stillstand, dem später mehrere kürzere Unterbrüche der Arbeiten folgten, begann im vergangenen Frühjahr der Bau der *Straße*, der vor allem eine Verbesserung

der Fahrbahn zum Ziele hatte. Diese Arbeiten bildeten zusammen mit der Geleiseverlegung und dem Bau neuer Gehwege an der Zürichstraße Bestandteil des kantonalen Straßenbauprogramms. Sie wurden daher unter der Leitung der kantonalen Baudirektion und nach den Plänen, die Ingenieur Hans Zumbach (Aarau) im Auftrag der Baudirektion geschaffen hatte, ausgeführt. Dem Gemeinderat war von der kantonalen Baudirektion Gelegenheit gegeben, bei den Planungsarbeiten mitzuwirken, da ja die Einwohnergemeinde Bremgarten allgemein am Bauvorhaben interessiert war und einen Teil der Kosten zu übernehmen hatte.

Im Sommer fingen schließlich die der Einwohnergemeinde obliegenden Arbeiten am Platz selbst an. Dafür hatte Gartenbauarchitekt Ernst Cramer (Zürich) im Auftrag des Gemeinderates die Pläne ausgearbeitet. Fast auf den Tag genau ein Jahr nach dem Abbruch des alten Bahnhofs, am 3. November 1959, wurden als Abschluß der Arbeiten auf dem Platz Bäume gepflanzt.

Würdigung

Planung und Ausführung aller Hoch- und Tiefbauten am Obertorplatz erstreckten sich über rund zwanzig Jahre. Schon die Dauer der Planung für die Geleiseverlegung und den Straßenbau schien in einem grotesken Widerspruch zur sachlichen und zeitlichen Dringlichkeit der Aufgaben zu stehen und stellte die Geduld manches Mitbürgers auf eine harte Probe. Es hieße indessen die Schwierigkeiten der gestellten Aufgaben gründlich erkennen, wollte man die Zeitspanne, welche diese Planung erforderte, zum einzigen Maßstab für sein Urteil machen. Die Aufgaben schlossen eine große Zahl von Teilproblemen verschiedener Art in sich, deren jedes einzelne eine gründliche Prüfung

erheischte. Wir sahen uns hier, nimmt man alles zusammen, ohne Zweifel vor die größte und anspruchsvollste Bauaufgabe gestellt, die in Bremgarten seit seiner Gründung zu lösen war. Die für die Planung aufgewendete Zeit war daher sicher gerechtfertigt, wenn alles mit Umsicht und Sorgfalt überlegt und wenn vermieden werden sollte, daß infolge Ueberstürzung die eine oder andere Teilaufgabe Schaden leide.

Als eigentliche Belastung empfanden alle Einwohner die Dauer der Bauarbeiten an Bahn, Straße und Platz beim Obertor, die manche Unannehmlichkeit mit sich brachten. Das schleppende Fortschreiten der Arbeiten und die häufigen Unterbrüche stimmten mißmutig, zumal keine plausiblen Gründe ersichtlich waren, die den interessierten Bürger hätten beruhigen können.

Während all der Zeit, in der geplant und gebaut wurde, nahmen nicht nur die Stimmberchtigten beider Gemeinden, die in ihren Versammlungen die nötigen Beschlüsse zu fassen hatten, sondern die ganze Bevölkerung lebhaften Anteil an dem, was auf dem zentralen Platz unserer Stadt geschah. Unablässig wurden Projekte und Ausführungsarbeiten erörtert, und an der oft bis zur Leidenschaftlichkeit gesteigerten Diskussion war erkennbar, daß eine Veränderung im Gange war, die jeden Stadtbewohner berührte. In der Tat ging es nicht bloß um geringfügige Eingriffe in den vertrauten Anblick eines wichtigen Stadtteils. Vielmehr handelte es sich um eine von Grund auf neue Gestaltung des Hauptplatzes vor den Toren der Altstadt, den jeder Einwohner als Mittelpunkt des Gemeinwesens empfindet und wo jeder fremde Besucher, der auf dem rechten Reußen der Stadt sich nähert, zuerst einen bestimmenden Eindruck von unserer Kleinstadt empfängt. Darum ist es verständlich, daß die Meinungen über die im einzelnen richtigen und zweckmäßigen Lösungen unter den Einwohnern weit auseinander gingen und



Der Obertorplatz um 1930



Foto: Lüthy
Bremgarten

Der Obertorplatz vor und nach der Umgestaltung



Foto: Wettstein
Bremgarten



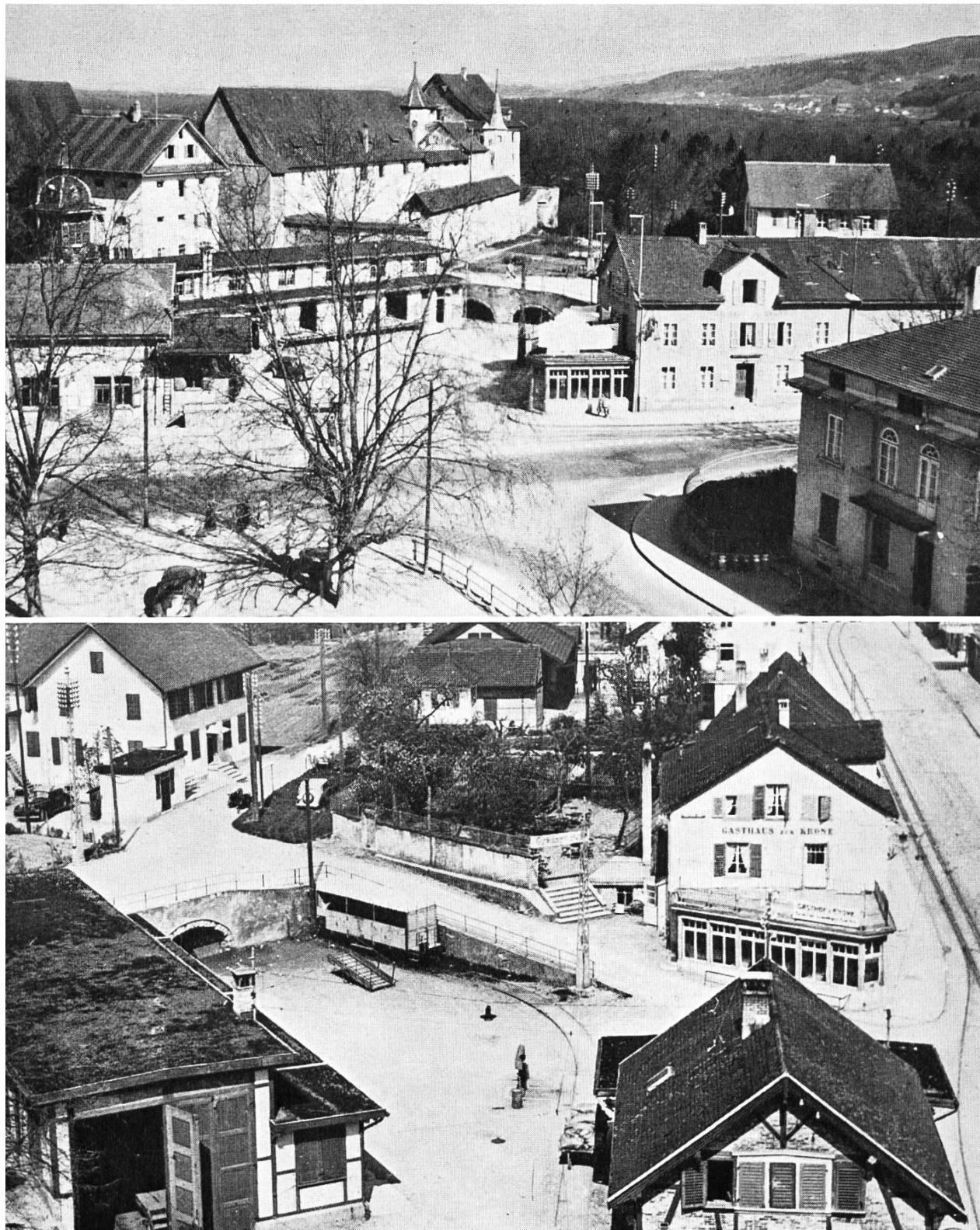
Foto: Lüthy
Bremgarten

Der Obertorplatz vor und nach der Umgestaltung



Foto: Wettstein
Bremgarten

Der Obertorplatz vor der Umgestaltung



Fotos: Wettstein
Bremgarten

noch heute geteilt sind und daß oft harte — keineswegs immer und ausschließlich auf sachliche Erwägungen begründete, oft aus bloßem Besser-wissen-wollen geborene — Kritik am Handeln oder Nichthandeln der Behörden von Kanton und Gemeinde laut wurde.

An diesem täglich bekundeten Interesse aller Einwohner wurde ersichtlich, daß die Umgestaltung des Obertorplatzes nicht eine rein technische, sondern vor allem eine politische Aufgabe war, die das staatsbürgerliche Bewußtsein jedes einzelnen ansprach. Dies konnte bei der zentralen Lage des Platzes und seiner Bedeutung, die er deswegen für unser Gemeinwesen und dessen Angehörige hat, keinen Augenblick zweifelhaft sein. Die übrigen Probleme, vor allem die technischen Fragen, die es in sich haben, sich unbescheiden vorzudrängen und die Aufmerksamkeit über Gebühr zu beanspruchen, ließen die politisch-psychologische Seite der Aufgabe in den Hintergrund treten. Sie ist denn auch wohl zu kurz gekommen. Es wäre zweifelsohne ein bedenkliches Zeichen für das staatsbürgerliche Verantwortungsbewußtsein unserer Bürger, hätten sie nicht etwa die Gelegenheit vermißt, ihren Willen kundzutun oder für ihr Urteil hin und wieder eine umfassende Orientierung zu erhalten. Anderseits werden wir uns vor Augen halten, daß es die Demokratie überspannen hieße — wie dies ja heutzutage zum Schaden unserer politischen Ordnung leider nur allzuoft geschieht —, wenn man zu den Einzelheiten eines solchen öffentlichen Werks die Zustimmung aller einholen wollte. Anscheinend hat sich der Gemeinderat von dieser Ueberlegung leiten lassen, als er auch die politische Verantwortung insbesondere für die Gestaltung der Freifläche allein übernahm und diese nicht mit einem Gremium von verständigen und zu positiver Mitarbeit bereiten Mitbürgern teilte. Maßgebend mag für ihn außerdem gewesen sein, daß es praktisch ausgeschlossen war, die Oeffentlichkeit laufend und

über alle Einzelheiten zu orientieren. Denn der größere Teil der Aufgabe, die Geleiseverlegung und der Straßenneubau, war nicht seine Sache, sondern die der kantonalen Baudirektion. Ueberdies waren die Probleme kompliziert und vielfältig ineinander verschlungen, und erst verhältnismäßig spät bestand eine Vorstellung davon, wie das Ganze schließlich aussehen werde.

Versucht man als Zeitgenosse sich ein Urteil über das Geschaffene zu bilden, so begegnet man zunächst der in der konservativen Grundhaltung des Schweizers begründeten Schwierigkeit, sich vom Alten zu lösen und mit dem Neuen zu befreunden. Ist diese aber einmal überwunden, so stellt sich wohl der Eindruck ein, es sei, alles in allem, die Umwandlung des Obertorplatzes wohl gelungen.

Die neuen Gebäude der Post, des Hotels «Krone» und der Aargauischen Kantonalbank verkörpern mit ihren modernen architektonischen Formen die Gegenwart. Sie setzen dadurch, daß sie unmittelbar vor der Altstadt liegen, einen zwar eigenwilligen, aber keineswegs störenden Kontrast zu den hinter ihnen aufragenden alten Mauern und Bauwerken der Stadt. Insofern vermag die Lösung städtebaulich durchaus zu befriedigen. Das gilt auch von der einfachen Gestaltung der Freifläche. Nach der Idee von Gartenbauarchitekt Ernst Cramer beeinträchtigen keinerlei kleinlich wirkende Grünstreifen und Einfassungen ihre großzügige Weite, und sie wird auf natürliche Weise durch die an ihrem Rand stehenden Häuser begrenzt. Ein Schönheitsfehler aber ist nicht zu übersehen, wenn man den ganzen Raum des Obertorplatzes, zu dem auch der Schulhausplatz gehört, ins Auge faßt. Dann tritt deutlich hervor, daß die Hauptstraße diesen einen, geschlossenen Raum bedauerlicherweise in zwei Hälften trennt. Es ist daher doppelt schade, daß diese Trennungslinie durch eine wuchtig scheinende Mauer entlang der

Straße noch unterstrichen wird, obwohl es klar ist, daß diese Mauer den Zweck hat, die Fußgänger daran zu hindern, an jeder beliebigen Stelle die Straße zu betreten oder zu überschreiten.

Von den verkehrstechnischen Aufgaben darf man sagen, daß sie im ganzen sehr gut gelöst worden sind. Die Postautos haben einen eigenen Standplatz erhalten und können ungehindert zu- und wegfahren. Abgesehen von den Kreuzungen mit der Zugerstraße und der Zufikonerstraße im Bibenlos ist nun die Bahn ganz aus der Straße entfernt. Die Hauptstraße selbst ist im Bereich des Obertorplatzes in zwei Fahrbahnen unterteilt, die noch die nötigen Signale erhalten werden. Damit ist das zum Schutze aller Straßenbenützer Mögliche vorgekehrt, es sei denn, daß sich mit der Zeit der Bau einer Unterführung für den Weg zum Schulhaus doch noch als unerlässlich erweisen wird.

Im einzelnen vermag das eine und andere nicht alle Wünsche zu erfüllen. Dem Bedürfnis nach Parkplätzen konnte nicht voll Genüge getan werden. Auch gibt es Dinge, die dem Schönheitsempfinden nicht entsprechen wollen. Sich darüber aufzuhalten oder gar zu ärgern, verlohnt sich indessen nicht, weil ja nach einem alten Wort über den Geschmack nicht zu streiten ist. Die Behörden haben es, von den besten Absichten geleitet, so gewollt, und wir andern, die wir es mit den gleichen Absichten anders gemacht hätten, werden uns damit abfinden können.

Ueber die finanziellen Aufwendungen, die von Seiten der Einwohnergemeinde erforderlich waren, sind Angaben gegenwärtig nicht möglich, weil die Bauabrechnungen noch nicht vollständig vorliegen. Soviel steht aber fest, daß die Umgestaltung des Obertorplatzes recht kostspielig war.

Das Werk ist vollendet. Daran wird sich im wesentlichen in nächster Zukunft nicht viel ändern, auch wenn es schon in absehbarer Zeit — es geht bereits (wieder) die Rede davon — dazu kommen sollte, daß die Hauptstraße neben der bestehenden Eisenbahnbrücke über die Reuß geführt werden muß. Ganz vollendet aber wird das Werk erst sein, wenn der Obertorplatz mit einem künstlerischen Schmuck versehen sein wird, der dem Zeitgefühl und der Eigenart unserer Bevölkerung angemessen Ausdruck gibt.

Wir alle haben die Zuversicht, daß der Obertorplatz, mit viel Mühe und Arbeit und unter großen finanziellen Opfern neu gestaltet, der Allgemeinheit, uns Einwohnern von Bremgarten, die Dienste leisten wird, die ihm zugesetzt sind, und daß er in der neuen Gestalt vor dem Urteil der Nachwelt in Ehren bestehen wird. Wie es sich geziemt, wollen wir, nachdem das Werk zu Ende geführt ist, allen daran Beteiligten und zuvorderst den Männern in unserem Gemeinderat den Dank nicht versagen, der ihnen für die Arbeit im öffentlichen Dienst gebührt.