

Zeitschrift: Bremgarter Neujahrsblätter
Herausgeber: Schodoler-Gesellschaft
Band: - (1997)

Artikel: Umgestaltung der Marktgasse/Am Bogen
Autor: Krom, Onno
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965514>

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>

Umgestaltung der Marktgasse / Am Bogen

VON ONNO KROM

Rückblick

Lange Zeit war die Marktgasse der zentrale Marktraum, von welchem eine enge Gasse «Bogen» zur Holzbrücke herabführte. Erst ab 1843 änderte sich dieses Bild eingreifend, bis schliesslich beide Strassenzüge praktisch Bestandteil eines stark befahrenen Verkehrsträgers (Achse Zürich – Bern) wurden. Die stetig zunehmende Verkehrsintensität, auch nach Eröffnung der N1, wurde für die Stadt Bremgarten zu guter Letzt zu einer Plage. Für die nicht nur in kulturgeschichtlicher Hinsicht interessante Altstadt Bremgarten – sie ist seit 1975 im ISOS als Stadtbild von nationaler Bedeutung eingestuft – und ihre Bewohner nahmen die Immissionen ein unerträgliches Ausmass an. Der Beschluss des Grossen Rates 1984, das Projekt «Umfahrung Bremgarten» in Angriff zu nehmen, hatte nicht nur einen stellenweise bedeutenden Eingriff in das landschaftliche Umfeld der Stadt zur Folge. Bestandteil war ebenfalls ein umfangreiches Konzept «verkehrsarme Altstadt» (1982), welches die Wiederherstellung einer lebendigen und fussgängerfreundlichen Altstadt zum Ziel hatte. Die vormals durch Immissionen beeinträchtigte Wohnqualität sollte verbessert und – nicht zuletzt – dem schleichenden Verfall der Altstadt-Substanz Einhalt geboten werden.

Wir müssen wohl bis 1843 zurückblättern, um einem ähnlich schwerwiegenden Eingriff ins Stadtbild, allerdings mit umgekehrten Vorzeichen, zu begegnen. Der damalige Zeitgeist

war geprägt von der einsetzenden Industrialisierung. Er empfand die mittelalterliche Zwangsjacke, den eng von Stadtmauern begrenzten Stadtbereich, das gedrängte bauliche Gefüge als dem Fortschritt hinderlich. So wurde im Rahmen der Strassenkorrektur beschlossen, die Tortürme der Holzbrücke und das untere Oberstadttor zu schleifen. Die Spitalkapelle wurde abgebrochen. Die enge Gasse am Bogen wurde erweitert, indem man die Bauzeile unterhalb des Muriamthofes den neuen Verkehrsbedürfnissen ohne Umschweife opferte. Zugunsten einer besseren Befahrbarkeit wurde das steile Gefälle der gegen die Holzbrücke abfallenden Gasse korrigiert, was unter anderem auch eine Absenkung der Marktgasse ab dem «Hirschen» notwendig machte. Im Bereich des Hauses «Drei Könige» betrug diese Absenkung gar rund zwei Meter.

Und doch, diese für uns in diesem Ausmass nicht sofort verständlichen Massnahmen waren ebenso Ausdruck ihrer Zeit, wie alle darauf folgenden – vergleichsweise geringfügigeren – Eingriffe im Strassenbild.

Blicken wir kurz hinüber auf Baden. Auch hier erfolgten zu gleicher Zeit massive Eingriffe in das Gefüge der Stadt:

- 1838–1842 Abbruch der Überreste der mittelalterlichen Stadtmauer;
- 1846–1847 Bau der Bahnlinie Zürich–Baden, Abbruch des St. Johannis-Turmes, Durchstich des Schlossberges;
- 1847 Ausbau der weiten Gasse zur Durchgangssachse in der Altstadt, Verlegung des Stadtbaches.

In Bremgarten hat sich das Stadtbild auch nach 1843 bis in die jüngste Zeit dauernd verändert. Zum einen wurden die neuen Attribute bewusst geplant – denken wir zum Beispiel an die Eisenbahnbrücke 1911 – zum andern aber auch von unvorhergesehenen Entwicklungen herbei geführt. So brannte zum Bei-

spiel 1975 die ehemalige Papiermühle (spätere Kartonfabrik) an der Reussgasse ab. An ihrer Stelle entstand 1987 eine – für Altstadtverhältnisse – ausgedehnte Wohnüberbauung.



Eisenbahnbrücke 1912. (*Sammlung Bruno Lehner*)

Im zentralen Stadtbereich, Marktgasse/am Bogen, hat sich seit der markanten Strassenkorrektur im vergangenen Jahrhundert aber bis auf wenige Ersatzbauten (wie die Apotheke) substantiell wenig geändert. Auch der massive Umbau des Gasthauses «Sonne» (1986 – 89) an stark exponierter Lage setzte keine massgeblich neuen Akzente im Strassenraum.

Anders verhält es sich bei den eher untergeordneten, die Gestalt der Marktgasse aber durchaus mitprägenden Elementen. So wurden die Ladenfronten dauernd den jeweiligen Bedürfnissen angepasst, die Strassenbeleuchtung erneuert (elektrifiziert), ausgewechselt und ergänzt. Vor allem aber wurde die Oberfläche der beiden Strassenzüge, die der Marktgasse und des Bogens, den Modalitäten des zunehmenden Verkehrs angepasst.



Am Bogen um 1907. (Sammlung Rolf Meyer)

Noch um die Jahrhundertwende zeigen Photographien die Marktgasse als verkehrsarmen Gassenraum mit einer durchgehenden Streifenpflasterung, seitlich markiert von einer minimal vertieften Rinne und einem nahe an der Häuserfront vorbeiführenden, bündig verlegten massiven Natursteinstreifen (Abdeckung des Stadtbaches). Im Laufe der Zeit änderte sich nicht nur die Art der Pflasterung – sie wurde von einer formstabileren Bogenpflasterung abgelöst, – auch wurde der Strassenraum den Erfordernissen des Verkehrs angepasst. Die Fahrbahn wird fortan von Trottoirs mit erhöhtem Randstein flankiert. Zu guter Letzt, wohl dem Fahrkomfort zuliebe, wird auch die Bogenpflasterung bis auf kleine Reste verlassen und durch einen unformen Schwarzbelag ersetzt.

Die Situation nach der Umfahrungseröffnung 1994

Bremgarten ist zwar mit seinen überregional beachteten Oster- und Pfingstmärkten noch immer ein traditioneller Markttort geblieben, seine frühere Bedeutung als regionales Zentrum ist dagegen geschwächt worden. Die Konkurrenz durch nahe Einkaufszentren hat sich längst etabliert und das Einkaufsverhalten der immer mobileren Konsumenten sich entsprechend geändert. Die Altstadt möchte und muss sich der neuen Situation anpassen und versucht, eine neue (eigentlich alte) Identität als Ort zum Wohnen, Verweilen, Einkaufen, Sich treffen etc. zu stärken.

Nachdem der Verkehr weitgehend aus der Altstadt Bremgarten verbannt worden ist, diese wiederum – wie um 1900 – einen verkehrsarmen Strassenraum aufweist, steht eine weitere Anpassung bevor. Das Grobkonzept dazu ist bereits 1982 in einem sehr bildhaften Prospekt festgehalten. Damit sich die darin angestrebte – auch für den langfristigen Erhalt der Altstadt

– wichtige Betriebsamkeit entfalten und eine gesunde ökonomische Grundlage aufgebaut werden kann, ist eine neue Konditionierung der beiden wichtigen Stadträume unabdingbar.

Wie bereits vorher kurz skizziert, hat sich die Qualität der Oberfläche in beiden Strassenzügen Marktgasse /am Bogen nach der Art der Benutzung gerichtet. Wenn man zum Beispiel das Foto der Marktgasse um 1900 mit dem heutigen Zustand vergleicht, wird deutlich, dass das räumliche Bild eines Strassenzuges durch Belag und Profil stark mitgeprägt wird. Obschon die bauliche Begrenzung nahezu die Gleiche geblieben ist, fällt die



Am Bogen heute. (Aufnahme O. Krom, Oktober 1996)

stark unterschiedliche Wirkung des Strassenraumes auf. Die Marktgasse zeigte sich, weil der Belag praktisch ohne Differenz von der einen Strassenfront zur anderen verläuft, deutlich grosszügiger, aus einem Guss.

Beispiele von verkehrsarmen Altstädten oder Altstadtbereichen finden sich im Kanton Aargau mehrere. Hier begnügt man sich vorerst mit den üblichen Verbotstafeln und gibt den Strassenraum den Fussgängern zurück (Brugg). Da wird dieser gleiche Akt flankiert von einer Umgestaltung des Strassenraumes, welche fast in eine Gestaltungseuphorie umschlägt (Rheinfelden). Weder das eine noch das andere kann aber vollumfänglich befriedigen.

Nun stellt sich uns die Frage, wie die Umgestaltung der beiden Achsen – Marktgasse und am Bogen – angegangen werden soll. Werden beide Strassenzüge schlicht von nicht mehr notwendigen Hindernissen, wie dem erhöhten Trottoir, befreit oder suchen wir ganz im Gegenteil ein neues Image und orientieren uns beispielsweise am künstlichen Ambiente eines Einkaufszentrums, dessen Mall einkaufsfördernd mit Glitter und Glamour ausgestattet wird? Oder aber, versuchen wir einen nicht ganz einfachen Zwischenweg, indem man sich nach erfolgtem Umbau dieses städtischen Raumes zwar an die frühere, «vormobile» Erscheinung erinnert fühlt, dieser dennoch ein unverwechselbares eigenes, den heutigen Bedürfnissen angepasstes Gesicht aufweist?

Beim an der Wintergemeinde 1995 vorgestellten Projekt «Umgestaltung Marktgasse – Am Bogen» ist letzterer Weg beschritten worden. Einerseits sind die Interessen der Läden und Restaurants, der Restverkehr (Anlieferung, Notfalldienste etc.) sowie die Anforderungen, welche die immer umfangreicheren Märkte stellen, bestmöglichst berücksichtigt worden.

Andererseits wurden die zur Umgestaltung eingesetzten Mittel primär dem «Repertoire» der Altstadt Bremgarten entnommen. Fremde, d.h. bislang nicht dagewesene Elemente oder Materialien wurden nicht oder nur sparsam eingesetzt. Wo es angebracht erschien, wurde aber auch auf die (jüngere) Geschichte beider Strassenzüge Bezug genommen. Oder anders gesagt, es wurde der Dialog zwischen Altem und Neuem bewusst gesucht.



Marktgasse vor 1907. (Sammlung Bruno Lehner)



Marktgasse heute. (Aufnahme O. Krom, Oktober 1996)

Der Dialog Alt/Neu

Jeder Eingriff in einen alten, gewachsenen, mit Geschichte befrachteten Kontext, wie es auch die Altstadt von Bremgarten ist, stellt eine nicht leicht zu nehmende Aufgabe dar. Die bauliche Substanz der Altstadt, die Struktur ihres Gefüges, will berücksichtigt sein. Diese Auseinandersetzung soll weder in eine absolute Verneinung, im Sinne eines Kontrapunktes, noch in eine biedere oder gar geschichtsverfälschende Angleichung münden. Salopp gesagt, soll vielmehr der rote Faden erkannt und aufgenommen werden.

Dies gilt auch für die Umgestaltung der beiden wichtigen Strassenräume Bremgartens. Bei der Umgestaltung wurde die avisierte Nutzung wiederum als wichtigste Ausgangsbasis gewählt. Auf eine rein formale, nicht oder nur schwach begründete Gestaltung wird verzichtet. Der Strassenraum wird wieder – wie in vormobilen Zeiten – zu den Läden vorgelagertem Nutzraum (Marktraum, Ladenraum). Er wird nicht zu einem eigenständigen, mit zusätzlicher Bedeutung befrachteten Element.

Die Altstadt-Pflasterung wird mit neuem, aber gleichem Material ergänzt, wobei das Alte und Neue nicht vermischt werden, sondern ihren jeweiligen Platz haben sollen. Auf eine aus Bremgarter Sicht «exotische» Pflasterung wird verzichtet.

Lediglich durch das Oberflächenprofil der Strasse und die Wiederverwendung der alten Randsteine als flächenbündig eingesetzter rudimentärer «Leitfaden» soll das Regulativ – die Nutzungsart – im Strassenraum ablesbar werden. Dieser Leitfaden gibt Hinweis auf die Marktordnung und führt den spärlichen Verkehr durch die Marktgasse.

Mit der Wiederverwendung der alten Randsteine wird in zweifacher Art an frühere Zeiten angeküpft, indem an die Gestalt der Marktgasse um 1880 und an diejenige während der «Durchfahrtszeit» erinnert wird.



Situationsplan heute

Der Raum Marktgasse/Bogen soll nächstens ein weiteres Mal den geänderten Umständen angepasst werden. Auch dieses Mal wird es nicht eine letzte oder endgültige Umgestaltung sein. Gehen wir ruhig davon aus, dass es nach uns andere Bewohner und neue Ansprüche geben wird. Weitere Mutationen im Strassenraum müssen ohne grossen Kraftakt möglich bleiben. In diesem Sinne stellt der zukünftige Eingriff eine, wie ich meine, ausgewogene Massnahme dar.

Leitgedanken

Das vor knapp einem Jahr vorgestellte Projekt wurde mittlerweile überarbeitet, weiter vereinfacht und konkretisiert. Die wichtigsten Leitgedanken möchte ich im Folgenden noch einmal in Erinnerung rufen.

1. Die Umgestaltung Marktgasse/Am Bogen soll nicht primär als rein kreativer Akt noch als eine schlichte Rückgestaltung gesehen werden. Die Gestalt des Strassenraumes und die der Strassenoberfläche war und bleibt Resultat und Ausdruck der jeweiligen Nutzung. Die Oberflächengestaltung der beiden Strassenzüge soll daher entsprechend den neuen Anforderungen auch als «bauliches Regulativ» verstanden werden, als Orientierungshilfe oder Leitfaden. Insbesondere betrifft dies:
 - die Benutzung des öffentlichen Raumes für Läden und Restaurantbesitzer
 - die Anordnung/Organisation der regelmässig stattfindenden Märkte
 - die möglichst konfliktarme Zulieferung, die Busdurchfahrt und Notfalldienste
2. Die Mittel, welche dazu eingesetzt werden, sind primär dem heute noch vorhandenen Altstadtrepertoire zu entnehmen (Pflasterstein-Typ, Verlegeart, Profil der Strasse, Rinnenausbildung etc.)

3. Die Marktgasse und der Bogen sollen wieder als öffentliche städtische «Bühnen» funktionieren, mit der alten Bausubstanz als «Kulissen» und den Leuten als «Akteure».⁴ Die zur jeweiligen Aufführung gehörenden Requisiten wird das tägliche Leben stellen.

Onno Krom

1950, Nijmegen / NL. Dipl. Architekt ETH/SIA, Nachdiplom Denkmalpflege.

Mitarbeiter im Baudepartement, Abt. Hochbau, Fachstelle Ortsbildschutz.

Co-Verfasser der Studie zur Umgestaltung Marktgasse/Am Bogen vom Februar 1995.