

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

**Artikel:** Stadtbilduntersuchung Altstadt Lenzburg  
**Autor:** Stuber, Fritz  
**Anhang**  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-917965>

### **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:** 29.04.2026

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

# ANHANG

## A.1 DATENKARTEI

### A.1.1 ZWECK, GRUNDLAGEN, METHODE

**Zweck:** Die Kartei enthält Daten über die Altstadt und die angrenzenden Gebiete und ist ein Nachschlagewerk in konzentrierter und handlicher Form. Sie enthält die wichtigsten Informationen über jedes Grundstück bzw. Gebäude. Die Kartei ist so konzipiert, dass sie jederzeit ergänzt, ausgebaut und auf den neuesten Stand gebracht werden kann.

**Grundlagen:** Die verwendeten Grundlagen und Quellen sind in der Datenkartei pro Haus aufgeführt.

**Methode:** Die Einordnung der Grundstücke (bzw. der Gebäude) wurde in fortlaufender Folge, anhand ihrer Katasternummer (bzw. Parzellennummer) vorgenommen (vgl. Uebersichtsplan Nr. 1, Mst. 1:1000, mit Katasternummern, Assekuranznummern und Strassenbezeichnungen). Ist nur die Strassenbezeichnung und die Hausnummer bekannt, so dient Uebersichtsplan Nr. 2, Mst. 1:1000, zur Auffindung der Katasternummer. Uebersichtsplan Nr. 3, Mst. 1:1000, enthält die bisher aufgenommenen Grundstücke und Gebäude nach den Aufnahmekategorien A, B und C. Dieser Plan soll laufend nachgetragen werden. Ebenso laufend nachzutragen ist Uebersichtsplan Nr. 4, Mst. 1:1000, in dem die unter Denkmalschutz stehenden Bauten festgehalten sind. Uebersichtsplan Nr. 4 enthält ferner das im Rahmen des Bundesbeschlusses über dringliche Massnahmen auf dem Gebiet der Raumplanung vom 17. März 1972 bezeichnete Schutzgebiet (69). (Die 4 Uebersichtspläne und das detaillierte Verzeichnis der Nutzungskategorien "Uebersichtskarte 5" sind hier nicht abgebildet. Abb. 189 enthält das Gebiet, das mit der Datenkartei erfasst wurde.)

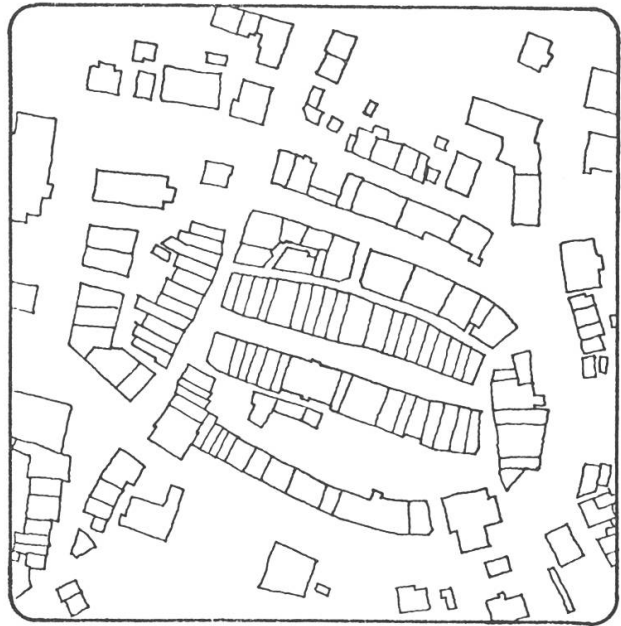


Abb. 189, Gebiet, das mit der Datenkartei erfasst wurde

Für jedes Haus, bzw. Grundstück, sind 10 Karteikarten vorhanden (wenn keine Reihenhäuser je 1 Karte mehr pro zusätzliche Fassade, wenn wertvolle Gebäude), auf denen die Detailinformationen eingetragen werden. Auffindbar ist jedes Haus nach seiner Katasternummer (die als Karteikartennummer übernommen wurde), nach Strassenbezeichnung und Hausnummer, nach der Assekuranznummer oder auch nach den Fassadenfotos (vorne und hinten). Je nach den bereits eingetragenen Angaben können die Karteikarten laufend ergänzt, bzw. revidiert werden. Die ausgefüllten Karteikarten erlauben bei Anfragen, Baugesuchen und auftauchenden Problemen, zusammen mit der im Rahmen der Stadtbilduntersuchung ausgearbeiteten Leitkonzeption für die Altstadt und deren Teilbereiche, eine detaillierte und umfassende Stellungnahme. Ferner können laufende Veränderungen ab Oktober 1974 rückwirkend verfolgt werden. Voraussetzung dazu ist allerdings, dass die Datenkartei konsequent ergänzt und revidiert wird.

## A.1.2 ERLAEUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN KARTEIKARTEN UND TABELLEN

Tab. 1: Kennzeichnung: Dazu dienen Gebäudenamen wie "Zum Hirschen", "Merkur", usw., die oft weiten Bevölkerungskreisen bekannt sind. Die Eintragung der Eigentümer ermöglicht Rückschlüsse über die Eigentumsverhältnisse in einer Strasse oder in einem Gebiet. Zudem kann der Gesprächspartner bei entsprechenden Anfragen oder Problemen sofort eruiert werden. Die Koordinatenbezeichnung bezieht sich auf den vom ORL-Institut an der ETH erstellten Hektarenraster.

Tab. 2: Fläche, Bauvolumen: Die Grundstückfläche wurde aus dem Flächenverzeichnis der Gemeinde Lenzburg von 1935 (70) ermittelt. Die Aussenmasse der Gebäude wurden an Ort gemessen oder aus Plä-

nen im Mst. 1:200 ermittelt. Die überbaute Fläche errechnet sich aus den Aussenmassen der Gebäude im Erdgeschoss. Die Angabe der totalen Geschossfläche basiert auf den Bruttogeschossflächen (ca. Aussenmasse) ohne Zurechnung von Kellern und unbewohnten Dachgeschossen. Obwohl die Ausnutzung der Gebäude (zumindest im Kern der Altstadt) etwa gleich scheint, differiert die Ausnutzungsziffer je nach der Benutzung der einzelnen Geschosse. Als Nettogeschossfläche wurden nur effektiv genutzte Räume und Geschosse berücksichtigt (Formel: Summe der Nettogeschossfläche dividiert durch die Grundstücksfläche). Unter Anzahl Geschosse wurde Erdgeschoss, plus Anzahl Obergeschosse bis unter die Traufe, plus Anzahl ausgebaute und nicht ausgebaute Dachgeschosse, eingetragen.



Strasse, Hausnummer  
Rathausgasse 31  
Henschiker Kirchweg 34

Karteikarte Nr.  
(entspr. Kataster Nr.) **122**

Assekuranz Nr. 659

Tab. 1

Kennzeichnung	Gebäudenamen	Vitrine
	Eigentümer	Einwohnergemeinde Lenzburg
	Koordinate	ha = 100x100m

Tab. 2

Fläche Bauvolumen	Grundstücksfläche	m <sup>2</sup>	121
	Aussenmass		ca. 17,50 x 6,30
	Überbaute Fläche	m <sup>2</sup>	111
	Total Geschossfläche <sup>1)</sup>	m <sup>2</sup>	549
	Ausnutzungsziffer (GFZ)		3,2
	Anzahl der Geschosse		EG + 3 OG + 3 DG

Tab. 3

Aufnahme

Kategorie (A)  
B  
C

Tabelle (1)(2)(3)(4)(5)(6)  
(7)(8)(9)(10)(11)  
(12)(13)(14)(15)  
(16)(17)(18)(19)  
(20)(21)(22)(23)

Nutzungskategorien<sup>2)</sup>

1 = Wohnen	6 = Industrie
2 = Einzelhandel	7 = Gewerbe und Handwerk
3 = Grosshandel	8 = Beherbergung
4 = Private Dienstleistungen	9 = Soziale Dienste
5 = Öffentliche Dienste	10 = Sonstige Dienste
	11 = Keller, Dachboden

<sup>1)</sup> Bruttogeschossfläche einschl. Mauerwerk, Treppenhäuser ohne Keller, nicht ausgebaute Dachboden

<sup>2)</sup> Detailliertere Untergruppen vgl. separates Blatt am Anfang der Kartei

Bearbeitung BD

Datum 11.9.74

Rev.

SU LB 73, URBANISTICS Okt. 1974

Abb. 190, Karteikarte Stamblatt

Tab. 3: Aufnahme: Je nach Detaillierungsgrad wurde unterschieden in:

Kategorie A: Aussen- und Innenbegehung des Gebäudes, Befragung der Bewohner (sofern anwesend). Aufnahme Tab. 1 bis 23.

Kategorie B: Aussenbegehung des Gebäudes. Aufnahme von Bewohnern und Arbeitsplätzen. Bearbeitung der Tab. 1-3, 14, sowie eines Arbeitsblattes mit Aussenkriterien.

Kategorie C: Eruiierung der Stammdaten aus dem Flächenverzeichnis (70).

Die Kartei wurde vom Auftragnehmer nur soweit eingerichtet wie das im Vertrag vorgesehene Budget ausreichte (ca. 50 Gebäude Kategorie A und B, Kategorie C ist für alle Gebäude und Liegenschaften vorhanden - mit allen notwendigen Karteikarten (siehe Abb. 190).

Tab. 4: Nutzungsverteilung: Aufgrund der Begehung wurden geschossweise (vgl. Uebersichtskarte 5) die Raummasse grob genommen und (auch anhand vorhandener Umbaupläne) die Nettogeschossfläche ermittelt und der jeweiligen Nutzungskategorie zugeordnet. Als Kontrolle, bzw. Ergänzung wurden teilweise separat die Bruttogeschossfläche und die Verkehrsfläche errechnet.

Tab. 5: Gebäudezustand: Anhand eines optischen Eindrucks und speziell in Erscheinung getretener Mängel wurde nach der Begehung eine Einstufung einzelner Teile des Gebäudes vorgenommen, ohne jedoch bereits eine Gesamtbewertung vorzunehmen.

Tab. 6: Gebäudeausstattung: Ein weiteres Beurteilungsmerkmal des Gebäudes stellt dessen Ausstattung mit Installationen dar, die ebenfalls bei der Innenbegehung aufgenommen wurde (siehe Abb.191).

Karteikarte Nr. 122 Blatt 2

Tab. 4

Nutzungsverteilung					1. Nutzung			2. Nutzung			3. Nutzung		
Geschoss	Bruttogesch.fl. <sup>1)</sup>	Verkehrsf.l. <sup>2)</sup>	Nettogesch.fl.	Bemerkungen	Kat.	m <sup>2</sup>	%	Kat.	m <sup>2</sup>	%	Kat.	m <sup>2</sup>	%
Keller				Lager	11	57							
EG	111	21	70	Lad+Lag+Büro	2	70							
1. OG	111	15	65	Wohnung	1	65							
2. OG	111	15	65	Wohnung	1	65							
3. OG	111	15	59	Wohnung	1	59							
4. OG													
1. Dachg. (ausbauf.)	105		93	Lager	2	93							
2. Dachg. (ausbauf.)				leer	11	50							
3. Dachg.				leer	11	31							
Total	549		352										

Tab. 5

Gebäudezustand	Fassade vorn	Fassade hinten	Treppe	Gang	Dach	Konstruktion	Fenster		
Gut				x bis 3. OG					
Gepflegt	x	x	x						
Ungepflegt				x ab 4. OG		x	x		
Schlecht					x				

Tab. 6

Gebäudeausstattung	Wohnung separat	WC innen	Wasser innen	Kueche	Bad	Heizung	Tel.Nr.	Feuchtigkeit	
Ja			x	x	x 1. OG	Zentralh.			
Nein	x								
Teilweise		x						x	

1) ca. Aussenmasse einschl. Mauern, Treppen

2) Treppen, Vorräume, Flure, Durchgang

Bearbeitung BD

Datum 11.9.74

Rev.

SU LB 73, URBANISTICS Okt. 1974

Abb. 191, Karteikarte Blatt 2

Tab. 7: Mietverhältnis: Geschossweise Angaben über Mietverhältnisse, Mietdauer und zu zahlende Miete ermöglichen Rückschlüsse auf Ausstattungsgrad, Wohnungsgrößen, Gebäudezustand, usw. Sie wurden anlässlich der Innenbegehung aufgenommen, sofern die Bewohner anzutreffen waren.

Tab. 8: Demographische Gliederung: Vorausgesetzt, dass die Kartei nachgeführt wird, können dieser Tabelle an einem bestimmten Stichtag die Anzahl Bewohner (gegliedert nach männlichen und weiblichen In- und Ausländern (-innen)), der Altersaufbau und die Anzahl Arbeitsplätze entnommen werden.

Tab. 9: PW-Bestand.

Tab. 10: Parkplatzanzahl: Diese Angaben sind aufgenommen worden, um den Fehlbestand an grundstückseigenen Abstellflächen für PW zu ermitteln (siehe Abb. 192).

Tab. 11: Schemaschnitt.

Tab. 12: Schemagrundrisse: Um einen generellen Ueberblick über die Anzahl Geschosse und deren Nutzung zu geben, wurden für die nicht detailliert aufgenommenen Grundrisse (EG und 1.OG) Schemas gezeichnet (ca. Mst. 1:500).

Tab. 13: Darstellung Erdgeschoss und typisches Obergeschoss: Anhand des örtlichen Aufmasses und evtl. vorhandener Umbaupläne früherer Baueingaben sind pro Haus zwei Grundrisse (EG und 1. OG) detailliert aufgezeichnet (Mst. 1:200) (siehe Abb. 193).

Tab. 14: Quellenverzeichnis, Anhang Innenaufnahmen, Anhang Photonegative: Soweit greifbar, sind für jedes Gebäude der Kategorie A die Archivmappen und die früheren Baugesuche gesichtet und im Quellenverzeichnis eingetragen worden. Wenn diese Tabelle alle Unterlagen enthält, er-

Karteikarte Nr. 122 Blatt 3

Tab. 7

Mietverhaeltnis	1. Nutzung				2. Nutzung				3. Nutzung			
	Eigent.	Mieter	Eingem. seit	Miete 1974	Eigent.	Mieter	Eingem. seit	Miete 1974	Eigent.	Mieter	Eingem. seit	Miete 1974
Keller		x	1971	900.-								
Erdgeschoss												
1. Obergeschoss		x	1972	500.-								
2. Obergeschoss												
3. Obergeschoss		leer										
4. Obergeschoss												

Tab. 8

Demographische Gliederung (pro Gebäude)			EG	1.OG	2.OG	3.OG	4.OG	Dach
Bewohner	Anzahl CH	M						
		W						
	Anzahl Auslaender	M						
		W						
Insgesamt			4					
Altersaufbau	Anzahl	0-14	2					
		15-19						
		20-29						
		30-49	2					
		50-64						
	65-							
Arbeitsplatzanzahl	Nutzungskategorie <sup>1)</sup>		4			1 + 1		
	Insgesamt					2		

Tab. 9

PKW - Bestand	
Bewohner	2
Arbeitsplaetze	1
Insgesamt	3

Tab. 10

Parkplatzanzahl (privat)	
Strassenseite	
Hofseite	
Garage	2
Insgesamt	2

<sup>1)</sup> vgl. Nutzungskategorien

Bearbeitung BD

Datum 11.9.74 Rev.

SU LB 73, URBANISTICS Okt. 1974

Abb. 192, Karteikarte Blatt 3

möglichst sie einen sofortigen Ueberblick über die vorhandenen Planunterlagen und Veränderungsabsichten der Besitzer, usw. (siehe Abb. 194).

Tab. 17: Stellung in der Umgebung: Hier ist eingetragen, wie sich das Gebäude in die Strassenflucht oder den Platz eingliedert (Baulinie, kubische Gliederung, Traufe, First, Vorbauten, Anbauten, usw.) und welchen Stellenwert der Bautyp in seiner Umgebung (Baugruppe) einnimmt (siehe Abb. 195).

Tab. 15: Baugeschichte: Diese Tabelle enthält Angaben über den Ursprung des Gebäudes (z.B. mittelalterliche Bausubstanz), über allfällige Erweiterungen (z.B. Ladeneinbauten, Aufstockungen, Dachausbauten, Anbauten, usw.), das Baujahr (wenn nicht bekannt - ungefähr, z.B. 2. Hälfte des 19. Jh.), den Bautyp (z.B. mittelalterliches nachgotisches Bürgerhaus) und Bemerkungen (z.B. "Steht unter kantonalem Denkmalschutz").

Tab. 16: Geschichtlicher Bezug: Bezug zu einem historischen Ereignis (z.B. Spittel, ehemaliges Asyl - heute Bibliothek).

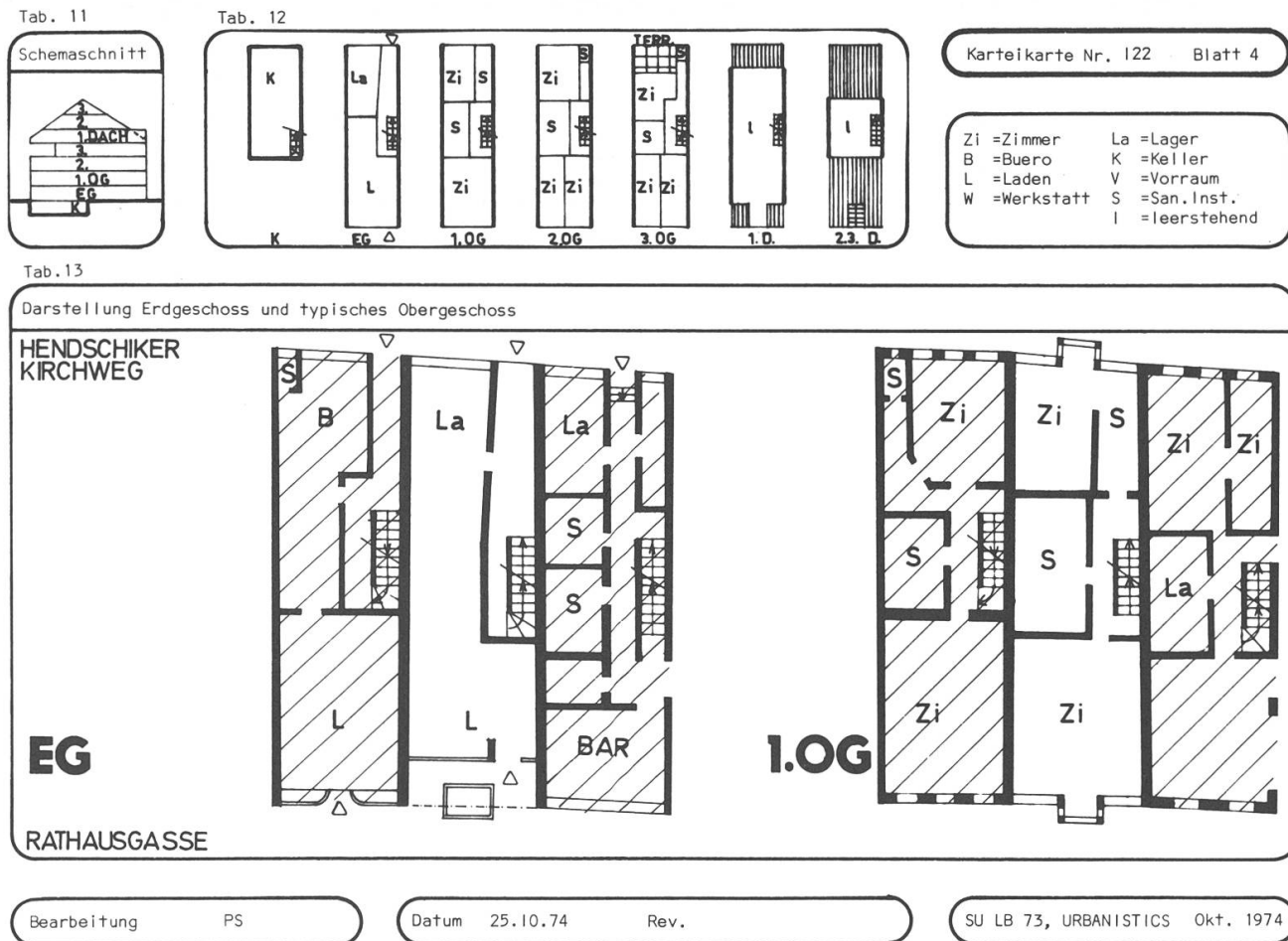


Abb. 193, Karteikarte Blatt 4

Tab. 14

## Quellenverzeichnis, Anhang Innenaufnahmen, Anhang Photonegative

- Ladenumbau (damaliger Besitzer E. Streit-Zehnder)	Febr. 1961	- Grundriss	1 : 20	Akte 5/61
		- Fassade	1 : 20	
		- Innenansichten	1 : 20	
		- Situation	1 : 250	

Bearbeitung BD

Datum 25.9.74 Rev.

SU LB 73, URBANISTICS Okt. 1974

Karteikarte Nr. 122 Blatt 6

Tab. 15

Baugeschichte	Jahr	Teil d. Gebäudes	Bautyp
Ursprung	1728	Hauptgebäude	Frühbarockes Bürgerhaus (provinzieller, bernischer Typus)
Erweiterungen			
Bemerkungen			
Steht unter kantonalem Denkmalschutz			

Tab. 16

Geschichtlicher Bezug

Tab. 17

## Stellung innerhalb der Umgebung

Reihenhaus in der oberen Hälfte der Rathausgasse-Nordseite; Bündig zu Nachbarbauten; Traufe, First und Dachform sind gut eingefügte und belebende Elemente im Strassenbild. Der Bau bildet durch den leicht vorstehenden Mittelrisalit und durch die harmonisch gegliederte, gut proportionierte Fassade einen markanten Akzent in der Häuserreihe und trägt dadurch zur visuellen Belebung der Gasse bei.

Die Rückfassade ist gegenüber dem rechten Nachbarbau leicht zurückgesetzt und bildet dadurch das Gelenk für die leichte Krümmung und für die Fortsetzung der Fassadenfront in Richtung oberes Eckhaus.

Bearbeitung AD/FS

Datum 2.10.74 Rev.

SU LB 73, URBANISTICS Okt. 1974

Abb. 194, Karteikarte Blatt 5 und Abb. 195, Karteikarte Blatt 6

Tab. 18: Fassade: In dieser Tabelle befinden sich eine Gesamtbeschreibung der jeweiligen Fassaden (Haupt-, Rück- und Seitenfassaden) mit den charakteristischen Merkmalen und der Zuordnung zu Stilepochen, Angaben über die dominierenden Formelemente (gegebenenfalls nach Geschossen), Zierelemente und störende Elemente (siehe Abb. 196).

Tab. 19: Konstruktion, Material: Diese Tabelle enthält eine generelle Beschreibung von Konstruktionsart und verwendeten Materialien mit spezifischen Angaben nach Geschossen (wo unterschiedlich), Angaben über den Keller und über die Dachform und besondere Merkmale (z.B. Anschlüsse an Nachbargebäude).

Tab. 20: Hausinneres: Hier finden sich Angaben über den Innenausbau (z.B. teilweise oder ganz modernisiert - oder teilweise

Originalelemente, Datum und Art der Veränderung, usw.), Beschaffenheit von Böden, Decken und Wänden, spezielle Ausstattungen und allgemeine Bemerkungen.

Tab. 21: Kunsthistorische Zusammenfassung und Bewertung: Diese Tabelle soll als Uebersicht dienen und vor allem charakteristische Merkmale und den Wert des Gebäudes (absolut und in seiner Umgebung) hervorheben. Die Bewertung wird von den Bearbeitern, evtl. unter Beizug der Vertreter der zuständigen kantonalen und eidgenössischen Stellen, vorgenommen und nach der zusammenfassenden Kurzcharakterisierung unter den Kriterien "Epoche und kunsthistorischer Typ", "Geschichtlicher Bezug", "Stellung in der Umgebung", "Konstruktion, Material", "Fassaden", "Inneres" unter der Rubrik "Bemerkungen" eingetragen (siehe Abb. 197).

Karteikarte Nr. 122 Blatt 7

Tab. 18

Fassade

- Hauptfassade ●
- Rückfassade ○
- Seitenfassade ○
- Seitenfassade ○

Gesamtbeschreibung

4-geschossiger Bau, 3-achsig. Mittelachse als vom Boden zum Dach durchgehender Risalit ausgebaut, der turmartig aus dem Satteldach hinausragt und unter dem Giebel eine Aufzugsöffnung (die einzige an der Rathausgasse) aufweist. Horizontalgliederung durch durchgehende Fensterbänke. Rechteckgewände mit Ohren (an den äusseren Fenstern und an der Schmalseite am Risalit sind keine Ohren). Die Fensterbrüstungen enthalten bauchig bossierte Füllungen. In der Füllung im ersten Stock im Risalit ist die Jahrzahl 1728 eingehauen. Das Fenster mit Brüstung und Gewände im Dachgeschoss (Risalit) ist gleich gearbeitet wie die Fenster in den Untergeschossen, jedoch in Holz. Dieses Fenster enthält als einziges noch die ursprüngliche Fensterteilung mit hölzernem Kreuzstock.

Erdgeschoss

Der in der Mitte vorgebaute Erker wurde im 20. Jahrhundert bis zum Boden herabgeführt und mit einem Schaufenster versehen. Dadurch wurden die ursprünglichen Erker zum Mittelrisalit.

Zierelemente

Obergeschosse

Stoerende Elemente

Bearbeitung AD/FS

Datum 2.10.74

Rev.

SU LB 73, URBANISTICS Okt. 1974

Abb. 196, Karteikarte Blatt 7 (pro Fassade ein Blatt)

Tab. 19

Konstruktion, Material

Generelle Beschreibung Mauerwerk mit rechteckigen Muschelkalksteinplatten verkleidet  
Keller neuzeitlich umgebaut, als Lagerraum verwendet

Erdgeschoss

Obergeschosse

Dach Satteldach, 45 Grad, parallel zur Strasse.  
Hauptfassade: Risalit durchbricht Traufe und endet unter Satteldach mit breitem Vorsprung  
Besonderes Rückfassade: offene Holzlaube über Hauptgesims  
Gute handwerkliche Praxis.

Tab. 20

Hausinneres

Böden

Decken

Wände

Spezielle Ausstattung

Bemerkungen Ursprünglicher Grundriss erhalten. Ausstattung teilweise neuzeitlich verändert.

Tab. 21

Kunsthistorische Zusammenfassung und Bewertung

Epoche und kunsthistorischer Typ

Geschichtlicher Bezug

Stellung in der Umgebung

Konstruktion / Material

Fassade Vor-

Rück-

Seiten-

Inneres

Bemerkungen

Bearbeitung AD/FS

Datum 2.10.74 Rev.

SU LB 73, URBANISTICS Okt. 1974

Tab. 22

Kunsthistorische Quellenangabe

Die Kunstdenkmäler der Schweiz, Band II: Kanton Aargau, Seite 82  
Das Bürgerhaus in der Schweiz, Band XIII, Seite XXXIII, Abbildungen 46 und 47

Bearbeitung AD/FS

Datum 2.10.74 Rev.

SU LB 73, URBANISTICS Okt. 1974

Tab. 22: Kunsthistorische Quellenangabe: Hier sollten alle Quellen, die als Arbeitsunterlagen verwendet wurden, oder sonst Informationen über die aufgenommenen Gebäude enthalten, angegeben werden (siehe Abb. 198).

#### A.1.3 QUELLENVERZEICHNIS

(69) Auflageplan der provisorischen Schutzgebiete, Ortsbildschutz-Detailplan Nr. A 11, Baudepartement des Kantons Aargau, Abteilung Raumplanung, Aarau, November 1972, ergänzt Juli 1973.

(70) Gemeinde Lenzburg, "Flächenverzeichnis", Lenzburg, 1935

#### A.1.4 WEITERE QUELLEN

(71) J. Wick, "Aufnahmen Altstadt Häuser", Winterthur, August 1971 (6 S.)

(72) A. Ott, "Altstadinventarisation 1973/74", Winterthur, Dezember 1973 (5 S.)

## A.2 DETAILAUSFÜHRUNGEN ZU KAPITEL 4, GRUNDMUSTER WAHRNEHMUNG

### A.2.1 FESTLEGUNG DER HAUPTMERK- MALE

#### A.2.1.1 Zweck, Grundlagen, Me- thode

**Zweck:** Die vorhandenen und wünschenswerten Merkmale für Sichtbeziehungen der Stadt Lenzburg und Umgebung sind aufzunehmen und in ihrer Wichtigkeit zu klassifizieren.

**Grundlagen:** Als Grundlagen wurden die Erkenntnisse aus der Herleitung des städtebaulichen Grundmusters (Kap. 3), die Definition des Landschaftsraumes und des Siedlungsraumes (Kap. 4.1), die visuellen Wahrnehmungsmöglichkeiten (Kap. 4.2), sowie eigene Ueberlegungen und Geländebegehungen verwendet.

**Methode:** Die möglichen Hauptmerkmale für Sichtbeziehungen wurden für die Bezugsbereiche Landschaftsraum und Nahbereich der Altstadt erarbeitet und aufgrund der folgenden Kriterien bewertet: Historische Bedeutung, heutige Bedeutung, kunsthistorische Qualität, Qualität der äusseren Form, Bedeutung als Orientierungsmerkmal, touristische Reklamewirkung. Dies ermöglicht eine Auswahl der wichtigsten Merkmale.

#### A.2.1.2 Ergebnisse

Als Hauptmerkmale für Sichtbeziehungen im Landschaftsraum kommen in Frage: Das Schloss Lenzburg mit Schlossberg, die Kirche Staufen mit Stauffberg, der Turm der Stadtkirche Lenzburg. Daneben gibt es auffallende Gebäude neueren Datums wie die Hochhäuser an der Autobahn, die Hochhäuser am Bahndamm sowie die Silos und Fabrikanlagen im Bereich der Nie-

derlenzerstrasse zwischen Bahn und Autobahn. Die beiden Hügel mit Schloss Lenzburg und Kirche Staufen haben für den Raum Lenzburg historische Bedeutung, wie die Darstellung in Stumpf's Chronik von 1548 (siehe Abb. 5) zeigt. Die Sichtbeziehung auf diese Elemente soll deshalb auch in Zukunft erhalten und in der Qualität noch gesteigert werden. Die Sichtbeziehung auf die Altstadt selber ist nur von den beiden Hügeln möglich. Auch diese Sichtbeziehung soll erhalten und verbessert werden.

Der Turm der Stadtkirche wird als Merkmal stark dominiert von den beiden Hügeln mit Schloss Lenzburg und Kirche Staufen. Sowohl die geschichtliche Bedeutung wie auch der kunsthistorische Wert der äusseren Erscheinung sind nicht aussergewöhnlich.

Auch Hochhäuser und selbst Industrieanlagen können eine visuelle Qualität besitzen und deshalb u.U. als positive Elemente in den Sichtbeziehungen berücksichtigt werden. In Lenzburg ist dies jedoch nicht der Fall. Die gestalterische Qualität der in Erscheinung tretenden Bauten ist höchstens als neutral, in den meisten Fällen jedoch als störend zu bezeichnen. Die Stellung der Gebäude ist in bezug auf das Stadtbild und die Sichtbeziehungen rein zufällig.

Auf die touristische Reklamewirkung des Schlossberges mit dem Schloss für Passanten wurde in Kapitel 4.2 schon hingewiesen. Die oben beschriebenen Hauptmerkmale wirken vor allem auch im Landschaftsraum bei der Zufahrt nach Lenzburg. Die Sichtbeziehungen sollten aber ebenfalls innerhalb des Stadtgefüges gewährleistet werden (Wahrnehmungsbereich für Fussgänger) und Regeln für die Bewahrung und Verbesserung von Sichtbeziehungen auf inhaltlich bedeutende, kunsthistorisch

wertvolle und ästhetisch hervorragende Bauten, die jedoch nur den lokalen Bereich visuell dominieren, aufgestellt werden. Dies ergibt vor allem Randbedingungen für die Gestaltung in den Teilgebieten. Da aber die detaillierte Bearbeitung aller Teilgebiete über den Rahmen dieser Arbeit hinausging, wurde dieser Aspekt nur in bezug auf die raumbildenden Bauten und deren Bedeutung (siehe Kap. 4) und für das Teilgebiet Brättligäu behandelt (siehe Kap. 11.2).

## A.2.2 FESTLEGUNG DER WICHTIGSTEN STANDORTBEREICHE FÜR DIE SICHTBEZIEHUNGEN

### A.2.2.1 Zweck, Grundlagen, Methode

Zweck: Die möglichen Standortbereiche für die Sichtbeziehungen sind nach ihrer Wichtigkeit einzustufen (Frequenzen, Einprägbarkeit, usw.). Die wichtigsten davon sind auszuwählen und zu erhalten.

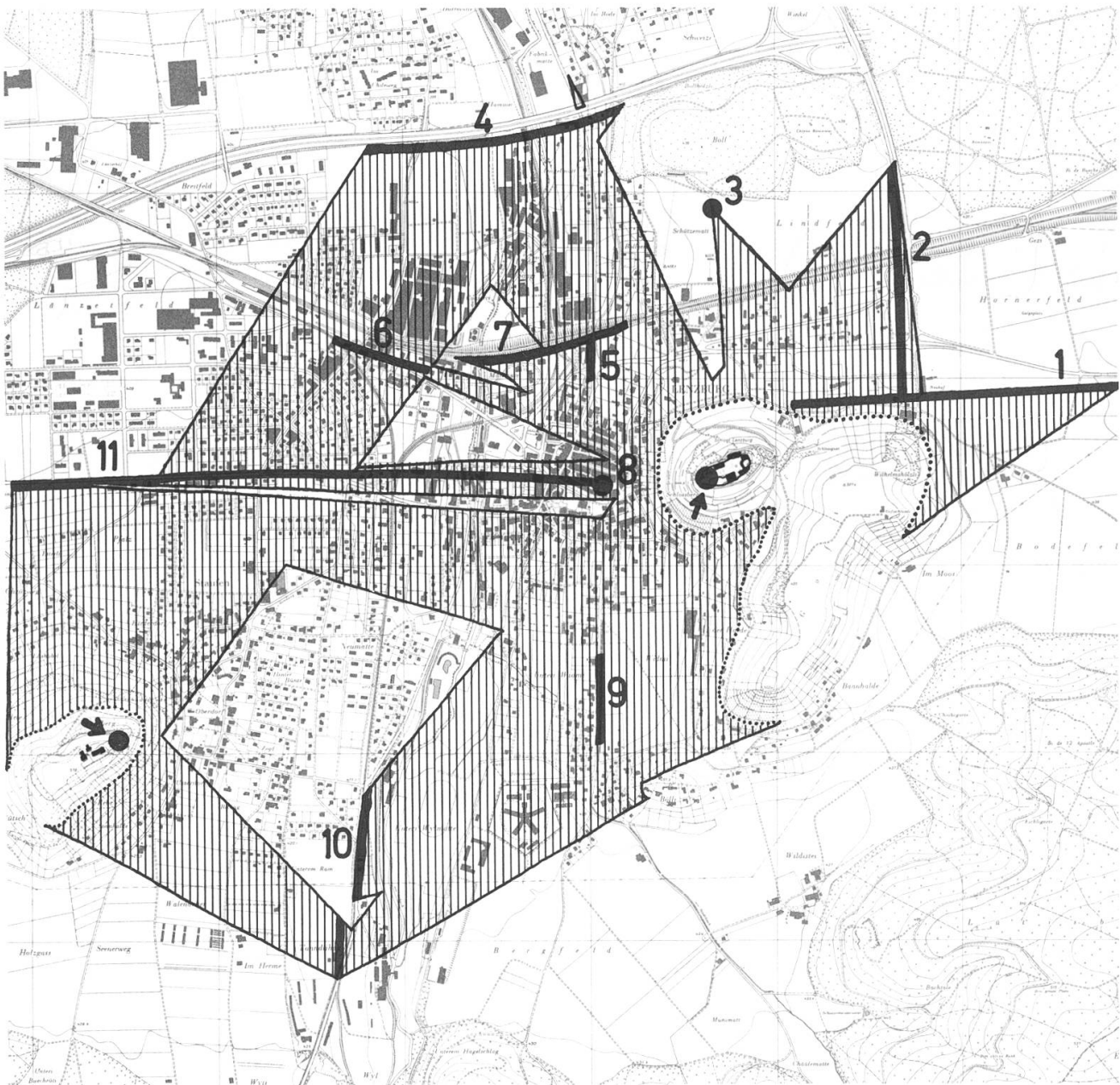


Abb. 199, Standortbereiche mit Sichtbeziehungen auf Schlossberg und Staufberg

Grundlagen: Als Grundlagen dienten eigene Begehungen und Ueberlegungen.

Methode: Während den Begehungen wurden die möglichen Standorte für Sichtbeziehungen in eine Karte eingetragen und geprüft und zwar für die Durchfahrt durch den Landschaftsraum, die Zufahrt zur Altstadt, für den Nahbereich der Altstadt und die Altstadt selber. Die Auswahl der wichtigen Standortbereiche erfolgte aufgrund der Frequenz und der Sichtrichtung in bezug auf die Hauptbewegungsrichtung.

#### A.2.2.2 Ergebnisse

Für Passanten in Auto und Bahn sind in Kap. 4.2.5 die wichtigsten Standortbereiche für Sichtbeziehungen auf die Hauptmerkmale erfasst und beschrieben worden. Bei den Zufahrten auf die Altstadt sind die folgenden Bereiche festgelegt worden, die eine erste, einprägsame Orientierungshilfe darstellen: Zubringerstrasse Autobahn N1, Aarauerstrasse, Seonerstrasse und Niederlenzerstrasse (siehe Abb. 47, S. 59).

Daneben wurden die Schützematt (Festwiese) und Fünflinden (Rastplatz und markanter Stadtrittspunkt) als Sichtpunkte von Bedeutung bezeichnet. Im Nahbereich bilden der Bahnhofplatz sowie der Schulhausplatz die markantesten Sichtpunkte. Die festgestellten wichtigen Standortbereiche für die Sichtbeziehungen auf das Schloss Lenzburg, Schlossberg und Kirche Staufen mit Staufberg sind in der Vorstufe zum Sichtschutzplan zusammengefasst worden (siehe Abb. 199).

In der Altstadt selber sind ebenfalls durch Begehungen alle Bereiche mit Sicht auf Schloss und Schlossberg festgestellt und aufgezeichnet worden. Die Randbedingungen und Kriterien für diese

werden bei der Erarbeitung von speziellen Regeln für Teilbereiche der Altstadt wichtig (siehe Abb. 200).

Neben den oben erwähnten Sichtbereichen gibt es verschiedene weitere Punkte mit wichtigen Sichtbeziehungen, so zum Beispiel von lokalen Strassen, von Bauten und Freiräumen zwischen den Gebäuden. Diese Standorte sind aber oft auf privatem Grund oder haben eine geringe Besucherfrequenz, sodass sie in ihrer Wichtigkeit deutlich hinter den übrigen Standorten zurückstehen. Eine weitere Behandlung im Hinblick auf einen Schutz von Seiten der Öffentlichkeit ist daher nicht gerechtfertigt.

#### A.2.3 FESTLEGUNG DER ZU BEWAHREN DEN SICHTAUSSCHNITTE

##### A.2.3.1 Zweck, Grundlagen, Methode

Zweck: Nach der Bestimmung und Wertung der Sichtbereiche sind nun die definitiven Abgrenzungen seitlich und in der Höhe festzulegen.

Grundlage: Als Grundlage dienten eigene Beobachtungen von den verschiedenen Standpunkten.

Methode: Die seitliche Abgrenzung wurde von Fall zu Fall subjektiv abgeklärt. Die Abgrenzung in der Höhe (Freihaltung des Schlossberges und des Staufberges) geschieht durch die Festlegung einer Höhenlinie, welche die Möglichkeit für Bauten am Schlossberg und Staufberg nach oben begrenzt. Diese Höhenbegrenzungslinie wurde von den verschiedenen wichtigen Standorten aufgrund der dazwischen liegenden Sichthindernisse (Bauten, Bäume, usw.) nach Variante A oder B einnivelliert und festgelegt (siehe Abb. 201 und Abb. 202).

### A.2.3.2 Ergebnis

Die seitliche Begrenzung des Sichtausschnittes soll sich nicht nur auf das Schloss oder die Kirche Staufen beschränken. Es soll mindestens auch der Schlossberg

und der Staufberg mit einbezogen werden. Ebenfalls als zum Schlossberg gehörend wird der südliche Ausläufer (Gofi, Wilhelmshölzli) bezeichnet.

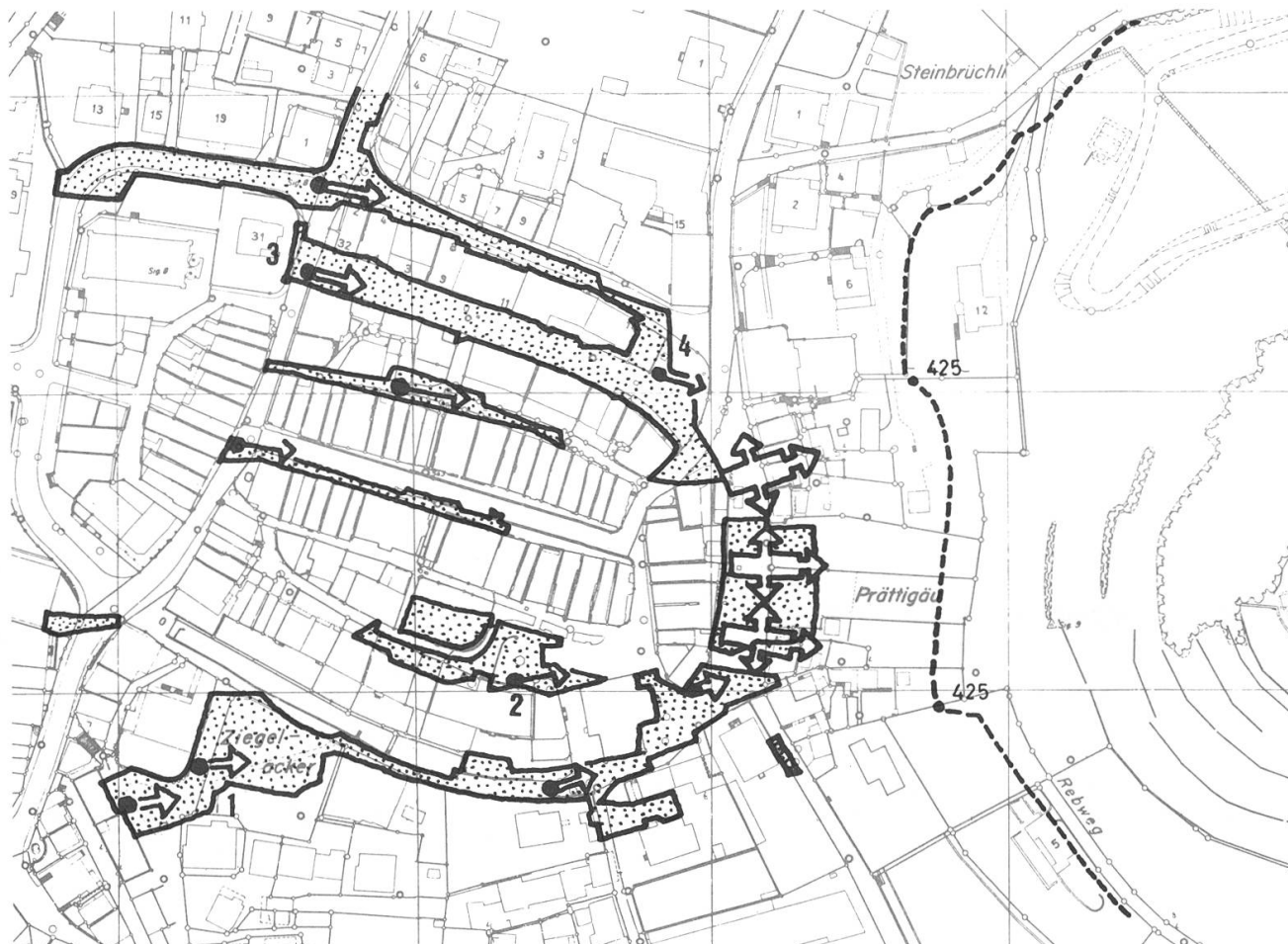


Abb. 200, Sichtbereich auf Schlossberg und Schloss Lenzburg in der Altstadt

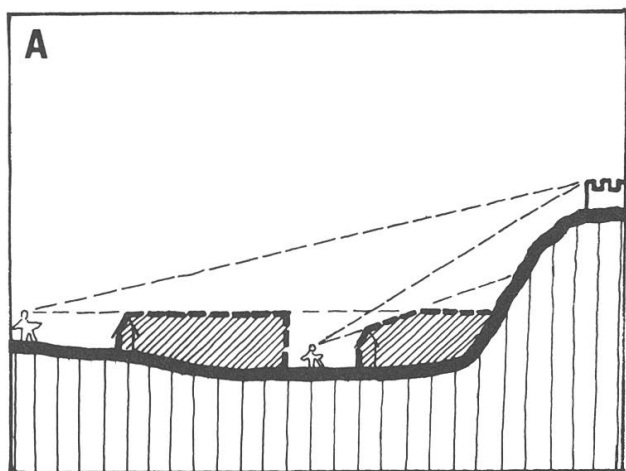


Abb. 201, Höhenbegrenzungslinie durch Umgebung bestimmt

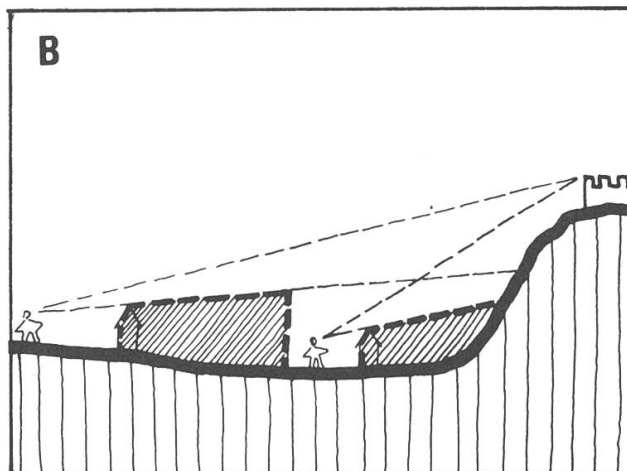


Abb. 202, Höhenbegrenzungslinie durch Nahbereich bestimmt

Die Festlegung eines unteren Randes des Bildausschnittes ist äußerst kritisch. Damit wird nämlich eine Höhenbegrenzung festgelegt, welche die oberste Bebauungsmöglichkeit am Schlossberg wie am Staufberg bestimmt. Ebenso ergibt sich dadurch eine Beschränkung der Höhen für Bauten, welche zwischen dem massgebenden Standort und dem betrachteten Objekt liegen. Dabei bestimmen die bestehenden Sichthindernisse im Vorder- und Mittelgrund den

Bereich, der heute noch frei sichtbar ist. Es ist offensichtlich, dass durch Veränderung dieser Vorder- und Mittelgrundelemente auch der Sichtbereich verändert wird. Eine Beseitigung oder Reduktion dieser Elemente ist jedoch wenig wahrscheinlich. Andererseits ist es gerade ein Hauptanliegen dieser Arbeit, eine Erhöhung dieser Bauten zu verhindern.



Abb. 203, Ergebnis aus der Ueberlagerung der massgebenden Höhenlinien von verschiedenen Standorten

◁ Sichtpunkt

⤿ Höhe über Meer

Von den massgebenden Sichtpunkten ist über die Sichthindernisse im Vorder- und Mittelgrund eine Höhenbegrenzungslinie am Schlossberg einnivelliert worden. Unterhalb derselben beeinflussen die Bauten die Sichtbeziehungen nicht negativ (siehe auch Abb. 203). Von den verschiedenen Standorten ergeben sich verschiedene Höhenlinien. Durch Ueberlagerung kann die unterste Höhenlinie als massgebende Begrenzung festgelegt werden.

Die Sichtpunkte 1 bis 10 sind die Standorte, die für die Bestimmung der Höhenbegrenzungslinie am Schlossberg einen Einfluss haben.

#### Sichtpunkt 1: Henschikerstrasse

Die Baumgruppen vor dem Brauereiweg (Neuhof) im Mittelgrund sind bestimmend für die Höhenbegrenzung (448 m.ü.M.).



Abb. 204, Sichtpunkt von Osten

#### Sichtpunkt 2: Anschluss an N1

Die Baumgruppe und Bauten entlang der Bahnlinie sind bestimmend für die Höhenbegrenzung im Mittelgrund (448 m.ü.M.) (siehe Abb. 204).

#### Sichtpunkt 3: Waldrand/Lindweg

Die Bauten und Bäume im Mittelgrund sind bestimmend für die Höhenbegrenzung (424 m.ü.M. im Westen, 432 m.ü.M. im Osten). Der

Höhenzug wird bis ins Wilhelmshölzli in die Betrachtung mit einbezogen (siehe Abb. 205).



Abb. 205, Blick über Lindfeld auf Schlossberg

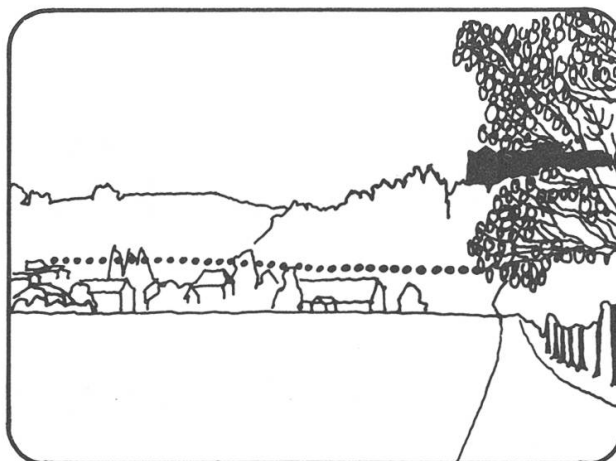


Abb. 206, Bestimmung der Höhenbegrenzungslinie am Schlossberg

#### Sichtpunkt 4: Autobahn

Das Gebäude der Wisa Gloria sowie Bauten und Bäume im Gebiet des Freiäntlerplatzes (Mittelgrund) sind bestimmend für die Höhenbegrenzung (424 - 430 m.ü.M.), (siehe Abb. 59 und 60).

#### Sichtpunkt 5: Freiäntlerplatz

Die bestehenden Bauten und Bepflanzungen an der Schützenmattstrasse sind bestimmend für die Höhenbegrenzung (424 - 428 m.ü.M.).

Sichtpunkt 6: Bahnhofplatz,  
-strasse

Für den Bereich des Brättligäu wurde die Höhenbegrenzung von 8 verschiedenen Standorten ermittelt (siehe Abb. 207). Der Standort Bahnhofplatz ausserhalb des Altstadtbereichs ergibt die stärkste Höhenbeschränkung. Von diesem Standort aus sind die Bauten und Bäume im Bereich der Alt-

stadt bestimmend für die Höhenbegrenzung (428 m.ü.M.). Das neu erstellte Gebäude beim Seetalplatz stellt durch die den Schlossberg imitierende Form eine unglückliche Lösung dar (siehe Abb. 208).

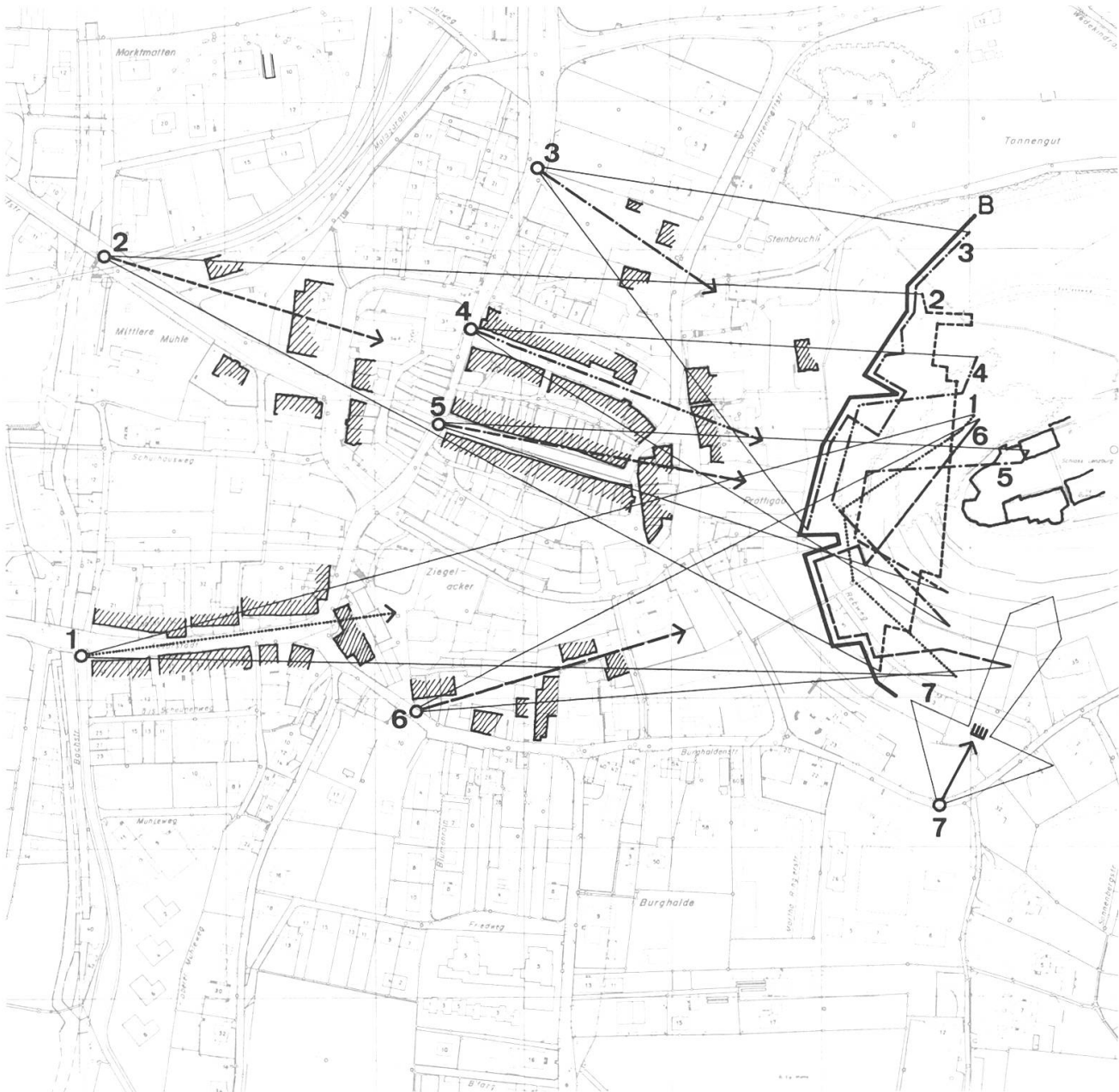


Abb. 207, Bestimmung der Höhenbegrenzungslinie Bereich Brättligäu

○ Standorte

— Bestimmende Höhenbegrenzungslinie



Abb. 208, Standort Bahnhofstrasse



Abb. 210, Sichtbereich aus Aavorstadt auf Schlossberg, ca. 1900

Sichtpunkt 9: Ammerswilerstrasse, Widmi

Die Bauten im Gebiet Viehmarkt-  
platz (Mittelgrund) sind bestimmend für die Höhenbegrenzung  
(450 m.ü.M.) (siehe Abb. 209)

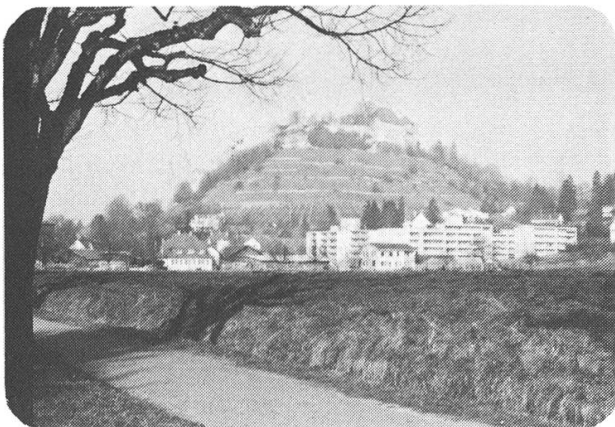


Abb. 209, Sichtpunkt 9, Blick über Widmi auf Schlossberg



Abb. 211, Bestimmung der Höhenbegrenzungslinie Aavorstadt

Sichtpunkt 10: Seonerstrasse

Die Firstlinie der Strafanstalt sowie Bauten und Bäume im Mittelgrund sind bestimmend für die Höhenbegrenzung (450 m.ü.M.), (siehe Abb. 63 und Abb. 64).

Vom Nahbereich der Altstadt sei hier beispielhaft die Höhenbegrenzungslinie am Schlossberg dargestellt, wie sie sich von der Aavorstadt (Abb. 210, 211 und 212) und vom Ziegelacker (Abb. 213 und 214) ergibt.

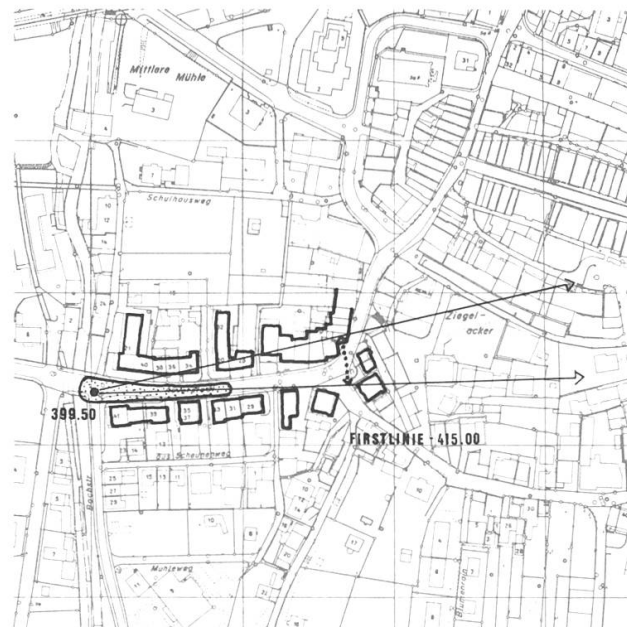


Abb. 212, Bereich der Sichtbeziehung in der Aavorstadt



Abb. 213, Sichtbereich vom Ziegelacker

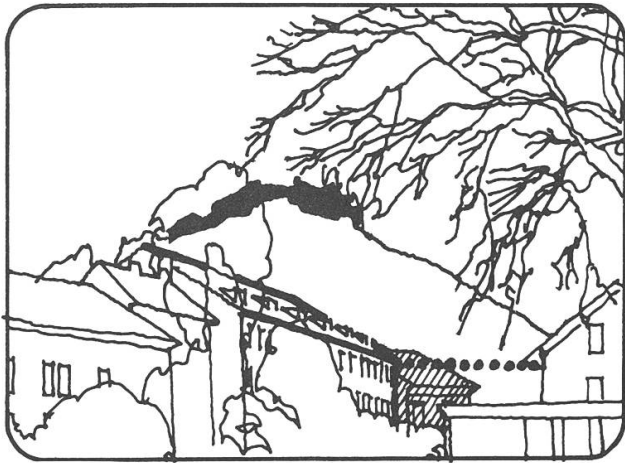


Abb. 214, Bestimmung der Höhenbegrenzungslinie

Für den Staufberg konnte eine einfachere Methode zur Ermittlung der Höhenbegrenzungslinie gewählt werden. Der obere Teil des Hügels weist eine bewaldete Grünzone auf, deren untere Grenze von keinem wichtigen Standort aus sichtbar ist. Somit kann auch eine Bebauung unterhalb dieser Linie die Sichtverhältnisse nicht stören. Sofern die Grünzone beibehalten bleibt, kann der untere Rand als Höhenbegrenzung festgelegt werden, wobei natürlich die entsprechenden Abstandsvorschriften zwischen Bauten und Waldrändern weiterhin Gültigkeit haben.

### A.3 DETAILAUSFÜHRUNGEN ZU KAPITEL 10, VORSCHLÄGE UND EMPFEHLUNGEN VERKEHR

#### A.3.1 LOESUNGSBEREICH GROSSE UMFAHRUNG

##### A.3.1.1 Zweck

Eliminierung des stark störenden Durchgangsverkehrs in der Altstadt einschliesslich Aavorstadt. Hauptverkehr Nord-Süd Richtung Niederlenz und Seon sowie Verkehr Ost-West Richtung Hendschikon und Hunzenschwil (Regionalverkehr, der die Autobahn nicht benutzt). Im weiteren soll die Möglichkeit bestehen, das Gebiet zwischen Aabach und Bahnhofstrasse zu erschliessen.

##### A.3.1.2 Randbedingungen

In der Entscheidung über den Raum des Aabaches sind die Zielsetzungen des Wasserbauamtes zu berücksichtigen. Die Gefahr von Ueberschwemmungen im Aabachtal soll vermindert werden (Dimensionierung für 100-jährige Ueberhäufigkeit). Hier, wie in anderen Gebieten, drängt sich vorerst einmal eine Ueberprüfung der Prognosen auf. Es scheint, dass die Vergrösserung der Siedlungsfläche, die damit verbundene Verkleinerung der absorptionsfähigen Fläche und als Folge davon die Vergrösserung der mittleren Wassermenge des Baches, überbewertet wurde. Ein weiterer zu überprüfender Punkt ist die entsprechende Berücksichtigung des Aabaches im Zonenplan und in der Bauordnung. Doch darüber, wie auch über die Sicherheitsmarge von 100 Jahren existieren Bundesvorschriften, welche wenig Spielraum in der Interpretation übrig lassen. Trotz dieser scheinbar extrem hohen Prognose bleibt als wichtigster Entscheidungsspielraum immer noch die Umsetzung der einmal angenommenen Bedin-

gungen in Lösungen. Die jetzige Praxis der Bachkorrektur durch ein trapezförmiges Bachbett mit flankierenden Betonmauern mit möglichst wenig Unebenheiten und Kurven scheint auch im vorliegenden Projekt für Lenzburg angewendet worden zu sein. Eine solche Lösung widerspricht auf extreme Weise der Erhaltung der natürlichen Uferlandschaft. In Lenzburg würde damit ein wichtiger Teil des Stadtbildes (städtebauliches Grundmuster) zerstört (Siehe Abb. 215). Die vorgeschlagene Bachlösung muss deshalb eindeutig abgelehnt werden.



Abb. 215, Aabach 1975

Insbesondere soll auch nicht das unbefriedigende Bachprojekt mit den unbefriedigenden Verkehrslösungen verknüpft werden, um die Zerstörung des Bachraumes zu begründen. Es ist sicher möglich, mit sorgfältiger Projektierung und Gestaltung einen grösseren Schutz vor Ueberschwemmungen zu gewähren und trotzdem die Substanz des Bachraumes zu bewahren, sogar noch zu steigern und intensiv für die Erholung zu nutzen.

##### A.3.1.3 Lösungsmöglichkeiten

###### A.3.1.3.1 Keine Veränderung

Vorteile: Keine direkten Kosten; keine Entscheidungen notwendig; kurzfristig keine politischen Auswirkungen.

Nachteile: Durch zunehmenden Verkehr Verstärkung der bestehenden Probleme wie z.B. Durchgangsverkehr, Verkehrslärm, Luftverschmutzung, Verkehrsgefahren, usw.

Empfehlung: Diese Lösung darf höchstens als befristete Uebergangslösung in Frage kommen.

#### A.3.1.3.2 Offizieller Vorschlag Bachstrasse

Vorschlag des Stadtbauamtes Lenzburg. Diese Variante wird oft mit einer Korrektur des Aabaches verkoppelt (73).

Vorteil: Entlastung der Altstadt und Aavorstadt vom Durchgangsverkehr.

Nachteile: Zerstörung des Raumes entlang des Aabaches als Teil des städtebaulichen Grundmusters durch Zerstörung des Baubestandes

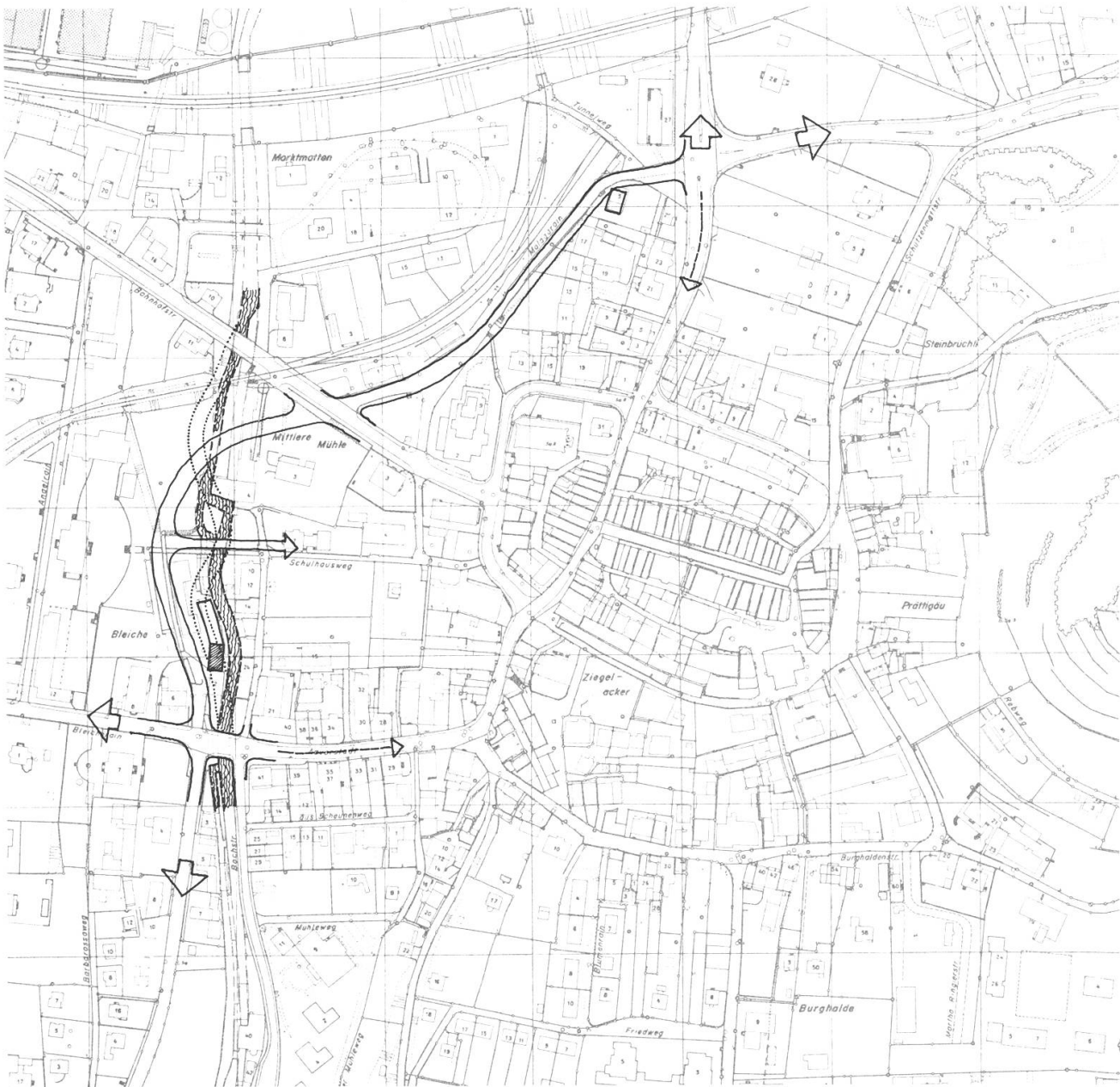


Abb. 216, Teilvariante Grosse Umfahrung: Offizieller Vorschlag Bachstrasse

des und Zerstörung von malerischen Bauten am Bach (Abb. 38). Die vorgeschlagene Korrektur des Aabaches würde die verbleibenden Naturelemente zerstören. Relativ schlechte Erschliessung des Areals zwischen Aavorstadt und Bahnhofstrasse über eine zusätzliche Brücke; Kostenintensive Lösung; Zerstörung des Fussgängerweges zum Schulhaus (Siehe Abb. 216).

#### A.3.1.3.3 Verbindung Aavorstadt - Bahnhofstrasse

Vorteile: Entlastung der Aavorstadt und der Altstadt vom Durchgangsverkehr; gute Erschliessung des Gebietes zwischen Aavorstadt und Bahnhofstrasse; Bewahrung des Bachgebietes als Teil des Grundmusters.

Nachteile: Abbruch eines relativ neuen Mehrfamilienhauses in der Aavorstadt ist kostenintensiv, politisch schwer realisierbar und extrem zeitraubend; die er-

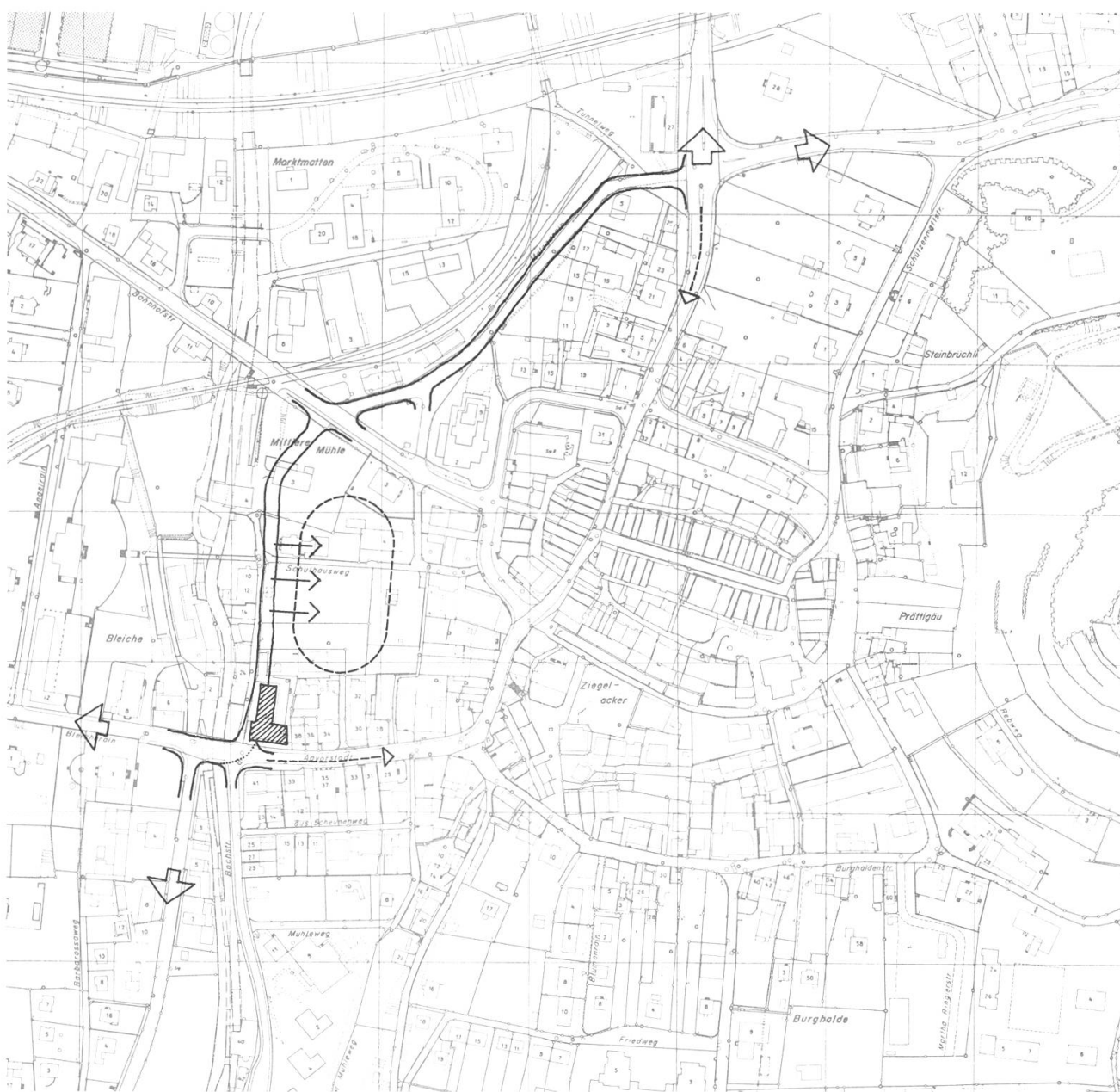


Abb. 217, Teilvariante Grosse Umfahrung: Verbindung Aavorstadt - Bahnhofstrasse

forderliche Doppel T-Kreuzung an der Aarauer-Seonerstrasse wurde nach (heutiger) Auffassung von Verkehrsexperten nicht als ideal bezeichnet (Siehe Abb. 217).



Abb. 218 Bachstrasse

Empfehlung: Alle Lösungen im Bereiche des Aabaches (A.2.1.3.2, A.2.1.3.3 und eine zusätzlich ausgearbeitete "Doppel S Lösung") haben schwerwiegende Nachteile und müssen deshalb abgelehnt werden.

Es soll nach weiteren Lösungsalternativen ausserhalb des Aabachraumes gesucht werden. Es bieten sich z.B. folgende Möglichkeiten an: Verwendung des Bahntrassees der Seetalbahn; Weiterführung über Malagarain (abhängig von der Bahn); Neue Führung der Seonerstrasse um den Staufberg herum; Verbindung über Industriestrasse und Ringstrasse Nord (keine Entlastung Ost-West Verkehr). Verbindung Industriestrasse Bahnhofstrasse Malagarain (keine Entlastung Nord-Süd Verkehr) usw..

Diese Vorschläge wurden in die Diskussion von Varianten der Ortsplanung Lenzburg aufgenommen (74).

### A.3.2 LOESUNGSBEREICH KLEINE UMFABRUNG (POSTSTRASSE)

#### A.3.2.1 Zweck

Für das Gebiet der Altstadt (Kirchgasse) Verringerung des stark störenden regionalen Durchgangsverkehrs (Uebergangslösung) und ständige Lösung des lokalen Durchgangsverkehrs zwischen verschiedenen Ortsteilen Lenzburgs.

#### A.3.2.2 Lösungsmöglichkeiten

##### A.3.2.2.1 Keine Veränderung

Der Verkehr geht in einem Einbahnsystem von Norden nach Süden um die Altstadt herum (Poststrasse) und von Süden nach Norden durch die Altstadt (Kirchgasse).

Vorteile: Grössere Verkehrskapazität; keine direkten Kosten; keine Entscheide notwendig; kurzfristig keine politischen Auswirkungen; eventuell bevorzugte Lösung für Anstösser der Poststrasse, da weniger Verkehr.

Nachteile: Klarer Verstoß gegen die Zielsetzung einer Altstadt ohne Durchgangsverkehr; wachsender Verkehr bringt unzumutbare Immissionen für die Kirchgasse, insbesondere ist der Lärm durch die schallverstärkende Wirkung von Kopfsteinpflaster und die engen Gassen unerträglich; starke Gefährdung der Fussgänger. Die Verkehrskapazitäten verlangen schon heute, dass in Stosszeiten an der Kreuzung Poststrasse-Bahnhofstrasse der Verkehr durch die Polizei geregelt wird.

Empfehlung: Diese Lösung muss auf alle Fälle vermieden, das heisst der jetzige Zustand soll sobald als möglich verändert werden.

#### A.3.2.2.2 Gegenverkehr Poststrasse

Das Einbahnsystem für den Durchgangsverkehr wird aufgehoben. Auf der Poststrasse wird der Gegenverkehr eingeführt. Das Projekt wurde in einem Gutachten (75) als prinzipiell möglich bezeichnet. Dieser Bericht hält fest: "Die Lenzburger Innenstadt kann prinzipiell durch eine Verkehrsführung des lokalen Durchgangsverkehrs über die Poststrasse verkehrsarm gestaltet werden. Der im Bauprojekt enthaltene Ausbau des Knotens Poststrasse / Bahnhofstrasse mit separater Fussgängerebene kann auf eine Verkehrslösung in einer Ebene mit einer dreiphasigen Lichtsignalregelung reduziert werden" (76).

**Vorteile:** Eliminierung des Durchgangsverkehrs aus der Altstadt

(Kirchgasse); geringe Kosten (ca. Fr. 300'000.-- für Lichtsignalanlage - hohe Schätzung); sofortige Realisierung möglich.

**Nachteile:** Intensivierung des Verkehrs in der Poststrasse, keine Entlastung Aavorstadt. Nach Auffassung einiger Mitglieder der Altstadtkommission ist die Lösung äusserst wirksam in der Beseitigung eines grossen Teils des Durchgangsverkehrs aus der Altstadt. Dadurch könnte die Notwendigkeit für eine grosse Umfahrung soweit vermindert werden, dass diese überhaupt nie mehr realisiert würde, da der verbleibende Verkehr am Rande der Altstadt und in der Aavorstadt eventuell toleriert würde. Dem ist entgegenzuhalten, dass eine kleine Umfahrung auch für den lokalen Durchgangsverkehr zwischen Gebieten im Nahbereich der Altstadt dient und deshalb auch bei



Abb. 219, Teilvariante Kleine Umfahrung, Gegenverkehr

der Verwirklichung einer grossen Umfahrung unbedingt notwendig ist. Eine Verzögerung der Realisierung der kleinen Umfahrung aus diesen Gründen ist unakzeptierbar, da eine grosse Umfahrung aus ökonomischen und technischen Gründen noch sehr lange nicht realisiert wird (Schätzung: min. 10 Jahre) und der Durchgangsverkehr keinesfalls auf so lange Zeit geduldet werden darf.

Empfehlung: Die Vorteile überwiegen bei weitem. Die kleine Umfahrung mit Gegenverkehr in der Poststrasse soll deshalb baldmöglichst realisiert werden (innerhalb 1 Jahr leicht möglich). (Siehe Abb. 219 und 220)

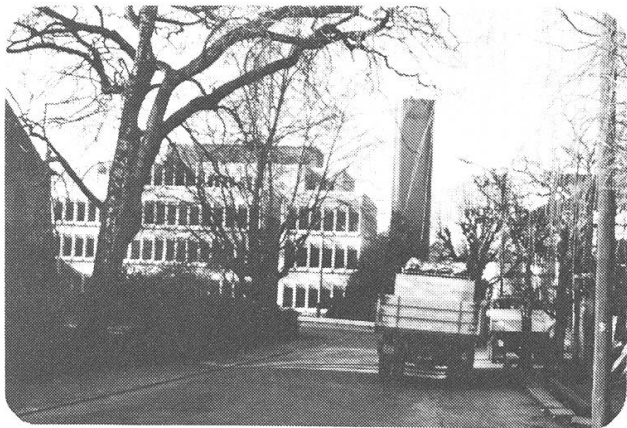


Abb. 220, Poststrasse

### A.3.3 LOESUNGSBEREICH ZUFAHRT SCHÜTZENMATTSTRASSE / SCHLOSSGASSE

#### A.3.3.1 Zweck

Bewahrung der Qualität der Zufahrtsräume (Teil des städtebaulichen Grundmusters); Förderung der Qualität als Fussgängerbereiche; Beseitigung des Durchgangsverkehrs aus diesen beiden Strassen und angrenzenden Bereichen (Rathausgasse).

#### A.3.3.2 Randbedingungen

Nach dem neuesten Verkehrsleitplan (77) sind Schützenmattstrasse

und Schlossgasse als Sammelstrassen vorgesehen. Nach den Richtlinien des ORL-Institutes (78) werden die Charakteristiken von Sammelstrassen folgendermassen festgehalten (Auszug): "Sie dienen hauptsächlich dem Sammeln des Verkehrs aus den Erschliessungsstrassen und führen ihn den höheren Strassentypen zu.

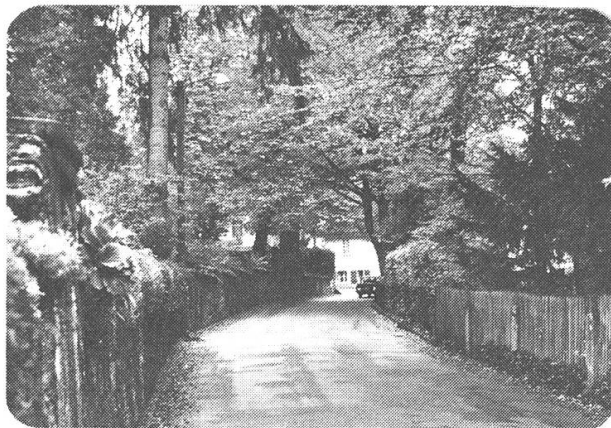


Abb. 221, Schlossgasse

Netzfunktion: Sammeln, meist auch erschliessen; je nach Lage auch untergeordnete Verbindungsfunktion. Verkehr: Ortsinterner Verkehr... Ausbau: Die Leistungsfähigkeit ist wichtiger als hohe Geschwindigkeiten, keine Richtungstrennung. Ausrüstung: Zwei Fahrstreifen, evt. Radstreifen, Gehwege obligatorisch, für öffentliche Verkehrsmittel geeignet, Knoten evtl. mit Lichtsignalen. Seitlicher Zutritt: Frei, nach Möglichkeit jedoch gebündelt und zusammengefasst". (78)

Die Befolgung dieser Empfehlungen ist bei Beibehaltung des Gegenverkehrs und nur unter starker Veränderung der Umgebung möglich. Insbesondere lässt die Schlossgasse ohne bauliche Veränderungen nicht 2 Fahrstreifen und einen Gehsteig zu. Die Umwandlung in ein Einbahnsystem erlaubt hingegen die Erfüllung der Verkehrsanforderungen unter Bewahrung des Charakters des Gebietes (siehe Abb. 221).

### A.3.3.3 Lösungsmöglichkeiten

#### A.3.3.3.1 Keine Veränderung

Vorteile: Keine direkten Kosten; keine Entscheidung notwendig.

Nachteile: Der zunehmende Verkehr steht im Konflikt mit den Schutzbestimmungen für Schlossgasse und Schützenmattstrasse; starke Behinderung der Fussgänger; gefährliche Verkehrsbedingungen; Ermöglichung des Durchgangsverkehrs durch Schlossgasse, Schützenmattstrasse sowie den inneren Bereich der Altstadt (Rathausgasse); schwierige Verkehrslösung am Kronenplatz und Metzplatz.

Empfehlung: Aufgrund obiger Überlegungen ist diese Alternative abzulehnen.

#### A.3.3.3.2 Strassenverbreiterung

Verkehrsverbesserungen werden angestrebt durch Verbreiterung des Strassenraumes und Gestaltung des Verkehrsflusses.

Vorteile: Keine.

Nachteile: Der flüssige Verkehr lädt zum Durchgangsverkehr ein; vergrösserte Verkehrsvolumen und Geschwindigkeiten erhöhen die Gefahr und die Störungen; der charakteristische Altstadtzutritt wird zerstört (Schlossgasse - Brättligäu); vergrösserte Dominanz des Automobils über den Fussgänger.

Empfehlung: Diese Alternative ist eindeutig abzulehnen.

#### A.3.3.3.3 Fussgängerpriorität

"Der am unsichersten scheinende Verkehr ist der sicherste" (79). Statt den Verkehr immer flüssiger und schneller zu machen und damit zur gesteigerten Bedrohung

des Fussgängers werden zu lassen, soll er verlangsamt und der Geschwindigkeit des Fussgängers angepasst werden. Die Priorität des Fussgängers wird durch gestalterische Mittel ausgedrückt. Ein solches Konzept von Zonen mit Fussgängerpriorität wurde in Delft (Holland) mit grossem Erfolg eingeführt (Siehe Abb. 222 bis 224). Die Unfallzahlen konnten gesenkt werden, der Strassenraum wird stark aktiviert und zum begehrten Tummelplatz für Kinder, die Autofahrer beginnen wieder auf die Fussgänger Rücksicht zu nehmen; Kosten für die Gestaltung sind minimal.

Diese Art der Lösung hat gegenüber der reinen Fussgängerzone den Vorteil einer besseren Erschliessung und einer aktiveren Mischung von Aktivitäten und den Nachteil der Behinderung durch die Autos. Eine Kombination dieser Gestaltungsmassnahmen mit einem Einbahnsystem ist ohne weiteres möglich.

Empfehlung: Diese Alternative wird als eine (für die Schweiz) neue Möglichkeit der Steigerung der Qualität der Fussgängerbereiche sehr empfohlen.



Abb. 222, Gesicherte Uebergänge



Abb. 223, Absolute Fussgängerpriorität



Abb. 224, Fussgängerfreundliche Gestaltungsmaßnahmen

#### A.3.3.3.4 Einbahnsystem

Durch Einbahnschleifen soll der Verkehr in die Innenstadt geführt werden. Die Anlage der Einbahnrichtungen verhindert jedoch den Durchgangsverkehr. Dieses Verkehrskonzept wurde in Bologna und anderen italienischen Städten erfolgreich angewandt.

Während die nördliche Einbahnschleife ohne jegliche Probleme in den bestehenden Strassenraum gelegt werden kann, sind in der südlichen Schleife Anpassungen im Bereich des Schlossgässli (heute Privatstrasse) notwendig.

Die beiden Schleifen können unabhängig voneinander in verschiedenen Etappen verwirklicht werden.

Empfehlung: Die Realisierung dieser Alternative in Kombination mit der Zone für Fussgängerpriorität wird sehr empfohlen (siehe Abb. 225).

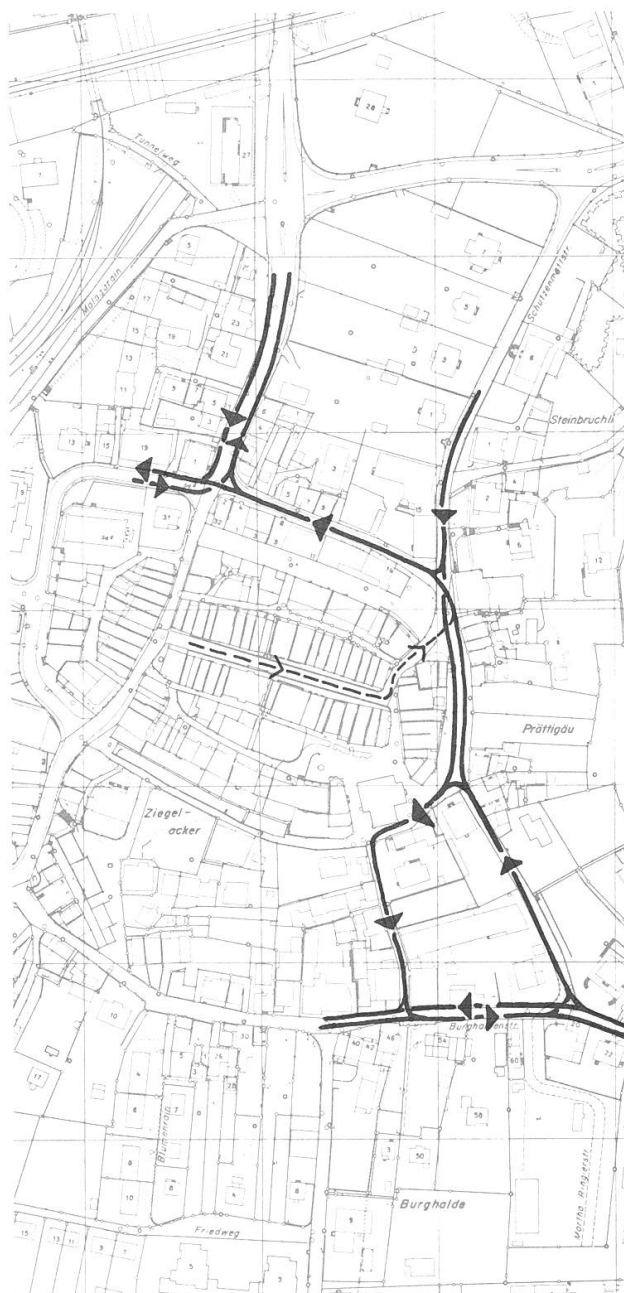


Abb. 225, Teilvariante Einbahnsystem, Zufahrten Schützenmattstrasse und Schlossgasse

#### A.3.4 LOESUNGSBEREICH INNERE ALTSTADT

##### A.3.4.1 Zweck

Verminderung des meist lokalen Durchgangsverkehrs und der damit

verbundenen Störungen; Bewahrung und Förderung von guten Erschliessungs- und Anlieferungsmöglichkeiten; Schaffung von verbesserten Fussgängerbereichen.

#### A.3.4.2 Lösungsmöglichkeiten

##### A.3.4.2.1 Keine Veränderung

Vorteile: Keine direkten Kosten; keine Entscheidungen notwendig.

Nachteile: Weiterbestehen des Konfliktes zwischen Autoverkehr und Fussgängern und der störenden Verkehrsimmissionen; keine Ausschöpfung des Potentials der Schaffung eines attraktiven Zentrums mit Fussgängerpriorität.

Empfehlung: Diese Variante ist abzulehnen.

##### A.3.4.2.2 Verkehrsfreie Altstadt

Vorteile: Totale Eliminierung der Störungen durch den Verkehr, Möglichkeit zur Schaffung einer attraktiven Fussgängerzone.

Nachteile: Schlechte Erschliessung des Zentrums; zeitlich beschränkte Zulieferung; eventuell mangelnde Aktivität; Grundbedingungen für diese Alternative sind genügende Parkierung in nächster Nähe, was frühestens in ca. 5 Jahren erreicht werden könnte.

Empfehlung: Diese Alternative ist höchstens als mittel- oder langfristige Massnahme in Betracht zu ziehen.

##### A.3.4.2.3 Fussgängerpriorität

Wie in den Zufahrten Schützenmattstrasse und Schlossgasse (siehe Abb. 40, 41 und 221) soll auch der innere Bereich der Altstadt (Rathausgasse, ev. Kirchgasse) für Fussgängerpriorität gestaltet werden.

##### A.3.4.2.4 Geändertes Einbahnsystem

Durch Umkehrung der Einbahnrichtungen im nördlichen Teil der Kirchgasse kann der Durchgangsverkehr in diesem Teil der Altstadt vermieden werden.

Empfehlung: Einführung der Fussgängerpriorität wie auch des Einbahnsystems.

#### A.3.5 LOESUNGSBEREICH PARKIERUNG ALTSTADT

##### A.3.5.1 Zweck

Vermehrung der Parkierungsmöglichkeiten, damit auch Verbesserung des Potentials als Einkaufszentrum; Ausarbeitung eines Kostenverteilers zwischen Gemeinde und Privaten.

##### A.3.5.2 Charakteristiken

Gemäss Bericht Parkraumplanung (80) ist im Kerngebiet der Altstadt (Zone 1) und im angrenzenden nördlichen Gebiet (Zone 2) bei ähnlicher Nutzung wie heute und minimaler Nutzungserhöhung ein zusätzlicher Bedarf von 593 (Zone 1) und 315 (Zone 2), total 908, Parkplätzen festzustellen (Siehe Abb. 226).

In den übrigen Gebieten ist es nicht sinnvoll generell den Parkraumbedarf zu quantifizieren, da er von der Art und vom Ausmass der Nutzung abhängt und somit aufgrund der Entwicklung und Neubautätigkeit äusserst stark variieren kann. Die Berechnung des Parkraumbedarfes in diesen Gebieten soll deshalb gemäss den Berechnungsgrundlagen der Parkraumplanung (Seiten 1, 2 und 5) vorgenommen werden (Siehe Abb. 226 und 227).

FLÄCHENNUTZUNG UND PARKRAUM 1971 <sup>1)</sup>														
Teil- gebiet	Ladenfläche		Gaststättenfläche			Bürofläche		Werkstattfläche		Wohnungen		Vorhand. PP		TOTAL
	netto M2	brutto M2	netto M2	brutto M2	Sitzpl. Stk.	netto M2	brutto M2	netto M2	brutto M2	5 Zi. Stk.	5 Zi. Stk.	offen Stk.	Garage Stk.	
1	5650	6950	1080	1370	825	2600	3400	1800	1920	220	2	52	35	87
2	340	530	2000	2120	720	420	460	250	630	53	4	18	40	58
3	100	130	230	260	200	380	580	4240	4480	30	8	140	23	163
4	250	320	120	160	70	490	500	370	410	41		7	4	11
5	740	740	240	270	115	150	150	320	410	62	6	51	17	68
6	310	750	410	790	230	620	930	550	870	44		59	25	84
7	900	1120	120	300	120	2700	3700	73	85	62		35	76	111
TOTAL	8290	10540	4200	5270	2280	7360	9720	7603	8805	512	20	362	220	582

Abb. 226, Flächennutzung und Parkraum 1971

Bestand <sup>3)</sup>				Sinnvoller Bedarf <sup>4)</sup>			Zusätzlich erforderlich
Zo- nen	Priva- te PP	Oef- fentl. PP	Total	Kurz PP A	Dauer P A            W	Total	
1	87 <sup>2)</sup>	95	182	378	213    184	775	593
2	58 <sup>1)</sup>	19	77	278	55    50	383	306
3	163	11	174	58	45    38	141	- 33
4	11	21	32	27	15    34	76	44
5	68	5	73	44	15    61	120	47
6	84 <sup>1)</sup>	36	120	189	89    36	314	194
7	111	6	117	80	68    51	199	82
	582	193	775	1054	500    454	2008	1233

Abb. 227, Parkraum Bedarf

Anmerkungen zu Abb. 227:

- 1) Gemäss Parkraumplanung Lenzburg;  
 2) Diese Zahlen wurden von uns gegenüber dem Bericht Parkraumplanung (80) korrigiert. Die erwarteten Zuwachse (72 PP in Zone 1, 9 PP in Zone 2 und 375 PP in Zone 6) sind noch nicht berücksichtigt. Somit ist der zusätzliche Bedarf um 456 PP höher;

- 3) Bestand gemessen Januar 1971  
 4) Sinnvoller Bedarf berechnet für einen undefinierten zeitlichen Zustand Z2 gemäss ORL-Richtlinien. Die Nutzung wurde entweder beibehalten, durch bekannte Projekte ergänzt (Migros, Hypothekarbank) oder gemäss Bericht "Ringzone Lenzburg" (81) vergrössert.

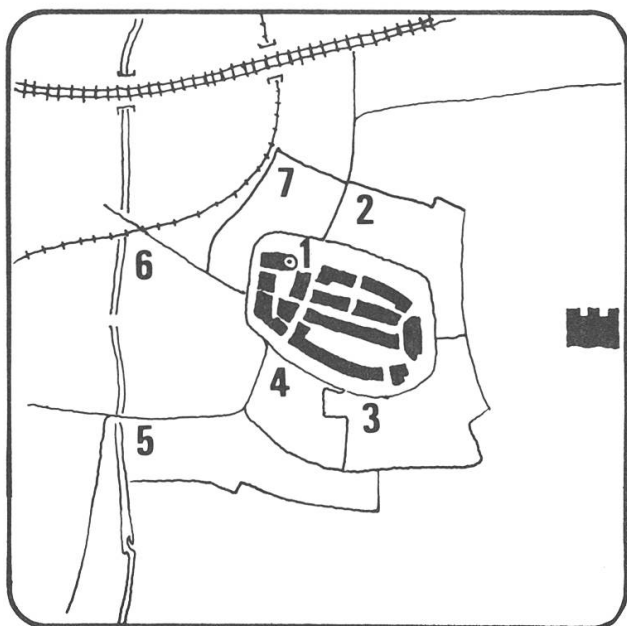


Abb. 228, Einteilung in Zonen, zu Abb. 227

#### A.3.5.3 Lösungsmöglichkeiten

##### A.3.5.3.1 Keine Veränderung; vermehrter Parkplatzmangel

Vorteile: Keine direkten Kosten, keine Entscheide notwendig.

Nachteile: Vergrößerung der Parkplatznot, Verschlechterung des Potentials als Einkaufszentrum; Verlust von Aktivitäten.

Empfehlung: Diese Alternative ist eindeutig abzulehnen.

##### A.3.5.3.2 Parkieranlagen durch Private finanziert

Die notwendige Parkierung soll in der Altstadtzone und dem angrenzenden Nahbereich für Neu- und Umbauten in gleichem Ausmass erforderlich sein wie für die anderen Gebiete Lenzburgs. Dabei soll jedoch die Zusammenfassung in Parkieranlagen gefördert werden (ev. Ausnutzungsbonus, Finanzbeihilfen, Abgeltung der Parkierungserfordernisse, usw.).

Für die Parkierungen kommen Standorte in der Altstadt und in deren Nahbereich in Frage (siehe Abb. 229).

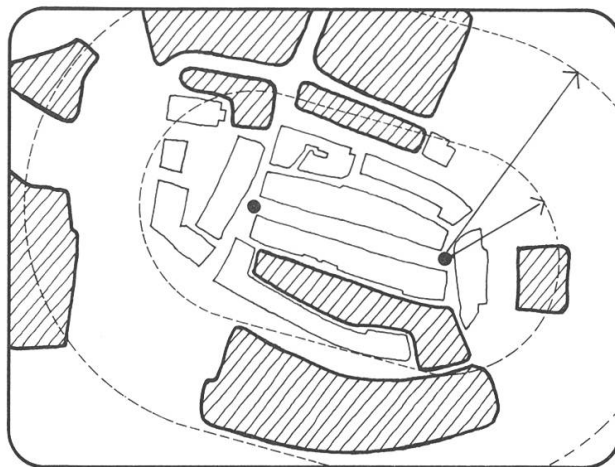


Abb. 229, Potentielle Standorte für Parkieranlagen

Vorteile: Erstellung von Parkraum durch Private mit minimalen Kosten für Gemeinde; einfache Erschliessung.

Nachteile: Langsame Realisierung; Parkraum bleibt meistens unter privater Kontrolle.

##### A.3.5.3.3 Parkieranlagen durch öffentliche Hand finanziert

Vorteile: Rasche Realisierung; Linderung der Parknot; Förderung der Aktivität in der Altstadt.

Nachteile: Kosten für die Gemeinde.

Empfehlung: Es sollen sobald als möglich weitere Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden. Die Finanzierungsmöglichkeiten sollen genauer abgeklärt werden.

#### A.3.6 QUELLENVERZEICHNIS

(73) R. Bertschinger, "Projekt Korrektur des Aabaches", Lenzburg, Juli 1965

(74) METRON, Planungsgrundlagen AG, "Ortsplanung Lenzburg, Generelle Varianten", Brugg, April 1975

(75) Ingenieurbüro AG, Seiler, Niederhauser, Zuberbühler, "Verkehrsplanung Lenzburg; Beurteilung des Bauprojektes Ausbau der Poststrasse vom November 1973", Zürich, März 1974, (7 S.)

(76) Wie (75), S. 7

(77) Seiler, Niederhauser, "Verkehrsplanung Lenzburg; Konzept des funktionellen Strassennetzes Z 2", Zürich, April 1970, (Plan)

(78) ORL-Institut ETH, "Richtlinien zur Orts-, Regional- und Landesplanung; Strassentypen" Zürich, Juni 1967, (Blatt 514 501)

(79) SRG, "Autoradio Schweiz", Rundfunksendung vom 25. November 1974

(80) Seiler, Niederhauser, "Parkraumplanung Lenzburg (Altstadtgebiet)", Zürich, Juli 1972, (12 S.)

(81) METRON, Planungsgrundlagen AG, "Stadt Lenzburg - Gestaltungsvorschläge für die Ringzone", Brugg, Oktober 1968, (Bericht 33 S.)



32 Ursprüngliche Ringmauer- verbauung	51	65 Seonerstrasse 1975 ..	65
33 Ensemble Burghalde von Osten	52	66 .. und nach Abdeckung stö- render Elemente	65
34 Schützenmattstrasse 3	52	67 Seonerstrasse 1975 ..	65
35 Aeusserst störende Verbin- dung Spittel - ursprüng- liche Ringmauer	52	68 .. und nach Abdeckung stö- render Elemente	65
36 Heimatmuseum und störende Nebengebäude	53	69 Sichtbeziehung Schloss- weg - Altstadt	66
37 Graben südlich der ur- sprünglichen Ringmauer	53	70 Sicht Schlossweg - Alt- stadt 1975 ..	66
38 Aabach als Teil des städ- tebaulichen Grundmusters	53	71 .. und nach Reduktion des Buschbestandes	66
39 Widmi im Süden der Alt- stadt	53	72 Grossmassstäblich: Stadt- werke Lenzburg	68
40 Schlossgasse von Süden	53	73 Grossmassstäblich: Haus Kirchgasse/Poststrasse	68
41 Schützenmattstrasse nach Norden	54	74 Kleinmassstäbliche Elemen- te in den Zwischenberei- chen	69
42 Natürlicher Landschafts- raum	55	75 Ueberlagerung Gebäudehöhe-, -breite, -tiefe	69
43 Siedlungsraum	55	76 Anzahl Vollgeschosse (1974) und deren Einheit- lichkeit	70
44 Sichtbereiche im Land- schaftsraum	57	77 Reststück der Stadtmauer	72
45 Ausscheidung von Sicht- schutzonen	58	78 Zusammenlegung mehrerer ursprünglicher Gebäude- achsen	72
46 Beispiel eines die Sicht- beziehung störenden Ele- mentes	59	79 Anzustrebendes Grund- muster Gebäudebreiten	73
47 Sichtpunkt 2: Lindfeld	59	80 Einheitliche Gebäudetiefe	74
48 Sichtpunkt 3: Waldrand/ Lindweg	60	81 Unregelmässige Gebäude- tiefe	74
49 Sichtbeziehungen für Passanten	60	82 Ursprüngliche Ringmauer; heutige Annexbauten	75
50 Sichtbeziehung Schloss- berg - Bahn	60	83 Dachlandschaft 1975 mit spezifischen Problembe- reichen	76
51 Dynamische Wahrnehmung aus der Bahn	61	84 Unterbrochene Betonung der Hufeisenform. Unproportio- naler Anschluss	77
52 Sichtpunkt 4: Autobahn	61	85 Gestörte Fortsetzung der Hufeisenform	77
53 Dynamische Raumwahrnehmung	61	86 Unterbrochene Hufeisenform im Nordosten	77
54 Sichtpunkt 5: Freiäntler- platz	62	87 Negativ auffallende Eckge- staltung Marktgasse/Kirch- gasse	78
55 Sichtpunkt 8: Altstadt (Sandweg)	62	88 Abrupte Firständerung; Grossmassstäblicher Dach- ausbau	78
56 Schloss als Hauptmerkmal	62	89 Flachdach als Anschluss- problem	78
57 Widmi 1975	63	90 Ungeordnete Dachlandschaft	79
58 Notwendige Aussparung Sichtkorridor	63	91 Monotone, grossflächige Dächer stören den Rhythmus	79
59 Gebiet Nähe Autobahn 1975	64		
60 Mögliche Massnahmen zur Akzentuierung	64		
61 "Lentzburg", Stich von Joseph Plepp, 17. Jh.	64		
62 Ideale Wahrnehmungsmöglich- keit: Ammerswilerstrasse	64		
63 Seonerstrasse 1975 ..	65		
64 .. und nach Akzentuierung	65		

92	Keine kontinuierliche und raumbildende Dachlandschaft	79	121	Abweichendes Fassadenelement (über zwei Gebäudebreiten)	89
93	Dachlandschaft, Sicht vom Schlossberg	80	122	Regeln Ablesbarkeit und symmetrische Fassadengliederungen	92
94	Unterbrochene Trauflinie	80	123	Symmetrische Fassadengliederungen	92
95	Varietät der Dachneigungen	80	124	Falsche Ablesbarkeit durch verschobene Gebäudetrennlinie und EG-Einbauten	92
96	Dem Grundmuster entsprechende Auskragungen	81	125	Regel Seitenstücke	92
97	Ablesbarkeit der Dächer durch Höhenunterschiede	81	126	Regelwidriges Erdgeschoss (Seitenstück)	93
98	Gebäudetrauflinie darf nicht durchbrochen werden	81	127	Sturzbetonung und Zierelement als einzige Ausnahmen	93
99	Ursprüngliche Dachaufbauten	81	128	Regel Mittelstücke	93
100	Neuere Dachaufbauten	82	129	Regel Fassadenrücksprünge bei Durchgängen	93
101	Störender Dacheinschnitt	82	130	Als Einzelemente ablesbare Fenster; Rücksprung im Erdgeschoss als Ausnahme	94
102	Regel Neigung, Knick	82	131	Fensterformate	94
103	Regel Auskragung	83	132	Fenstergruppierungen	95
104	Regel Traufversatz und Firstversatz zu Nachbargebäude	83	133	Den Regeln entsprechende Fensterformate und Gruppierungen (Mitte), Abweichungen (links)	95
105	Regel Höhenunterschied zu Nachbargebäude	83	134	Regelwidrige Laubenimitationen	95
106	Regel Dachaufbauten	83	135	Illustration der Fassade (Henschiker Kirchweg)	95
107	Gewichtung raumbildender Elemente	86	136	Regelwidrige Fenstergruppierungen und Laubengestaltung	95
108	Erlebnisbereich als Fussgänger von Südwesten: Aavorstadt	87	137	Ursprüngliche Lauben	96
109	Sternenplatz (Heimattmuseum)	87	138	Nutzung Rathausgasse um die Jahrhundertwende	98
110	Altstadt (Kirchgasse)	87	139	Problematische Anlieferung im Altstadtbereich	99
111	Kirchgasse/Rathausgasse	87	140	Zugängliche Bereiche	99
112	Erlebnisbereich als Fussgänger von Norden: Schützenmattstrasse/Kronenplatz	88	141	Grundmuster Nutzungsart, Regel Erdgeschoss	100
113	Kronenplatz	88	142	Grundmuster Nutzungsart, Regel 1. Obergeschoss	100
114	Zugang Rathausgasse (von Kronenplatz)	88	143	Grundmuster Nutzungsart, Regel 2.-4. Obergeschoss, Dachgeschoss	100
115	Rathausgasse	88	144	Potentiale Dachgeschoss	100
116	Rathausgasse und Schlossberg um die Jahrhundertwende	89	145	Zonen für Bauten und offene Räume	102
117	Südliche Fassade Rathausgasse	90	146	Abweichungen	103
118	Nördliche Fassade Rathausgässli/Metzgplatz	90	147	Schwer auffindbarer Durchgang	103
119	Nördliche Fassade Rathausgasse	91			
120	Südliche Fassade Henschiker Kirchweg	91			

148 Unattraktiver Fussgänger- durchgang	103	175 Elemente sekundärer Raum- bildung	121
149 Abweichende und verwehr- te Stadtbildelemente	103	176 Unregelmässige Elemente sekundärer Raumbildung	122
150 Stadteigene, abbruchwür- dige Vorbauten im Brättli- gäu	104	177 Min. zwei Fussgänger- verbindungen Brättligäu - Schlossberg	124
151 Die Entwicklung der süd- lichen Gebiete bringt Ver- kehr gegen die Altstadt	106	178 Sofortmassnahmen	124
152 Teilprobleme des Ver- kehrs	107	179 Mittelfristige Massnah- men	125
153 Durchgangsverkehr Kirch- gasse 1975	107	180 Langfristige Massnahmen	125
154 "Durchgangsverkehr" Rat- hausgasse (ca. 1900)	108	181 Frühere Bebauung (Metzg- platz nach Westen)	126
155 Schlossgasse 1975	108	182 Häuserzeile Oberer Scheu- nenweg links, störende Bauten rechts	126
156 Unattraktiver Kronen- platz 1975	108	183 Störende Ein- und Anbau- ten an den Rückfassaden der Häuserzeile Kirch- gasse	126
157 Durchgang Metzplatz - Rathausgasse, unter Haus mit Holzlauben	109	184 Räumlicher Lösungsspiel- raum in den Spielberei- chen 1-6	127
158 Verkehrsalternativen	110	185 Tabelle zur Auswahl mög- licher Nutzungen	128
159 Ausscheidung der mögli- chen Teilalternativen des Verkehrs	111	186 Variante 1: Parkland- schaft	129
160 Aabach 1975	111	187 Variante 2: Einzelne Neu- bauten, einzelne Altbau- ten	130
161 Anwendung von Gestaltungs- massnahmen zugunsten der Fussgänger	112	188 Variante 3: Neubebauung	131
162 Verkehrsleitbild Sofort- massnahmen	113	189 Gebiet, das mit der Da- tenkartei erfasst wurde	134
163 Verkehrsleitbild Mittel- fristige Massnahmen	114	190 Karteikarte Stammblatt	135
164 Verkehrsleitbild Lang- fristige Massnahmen	115	191 Karteikarte Blatt 2	136
165 Beispiel Fussgängerprio- rität in Delft	115	192 Karteikarte Blatt 3	137
166 Beispiel Fussgängerprio- rität in Delft	115	193 Karteikarte Blatt 4	138
167 Hauptfussgängernetz 1975 mit Unterbrechungen	116	194 Karteikarte Blatt 5	139
168 Fussgängerverkehr, Haupt- beziehungen	116	195 Karteikarte Blatt 6	139
169 Teilbereiche	119	196 Karteikarte Blatt 7 und 8	140
170 Raumbildung Altstadt - Schlossberg	120	197 Karteikarte Blatt 9	141
171 Platzausweitung im Norden und Süden, ca. 1800	120	198 Karteikarte Blatt 10	141
172 Gestaltungswettbewerb Brättligäu	120	199 Standortbereiche mit Sichtbeziehungen auf Schlossberg und Stauf- berg	144
173 Elemente primärer Raum- bildung	121	200 Sichtbereiche auf Schloss- berg und Schloss Lenzburg in der Altstadt	146
174 Beispiel fehlender pri- märer Raumbildung (Bau- lücke)	121	201 Höhenbegrenzungslinie durch Umgebung bestimmt	146
		202 Höhenbegrenzungslinie durch Nahbereich be- stimmt	146

203	Ergebnis aus der Ueberlagerung der massgebenden Höhenlinien von verschiedenen Standorten	147	228	Einteilung in Zonen	162
204	Sichtpunkt von Osten	148	229	Potentielle Standorte für Parkierungsanlagen	162
205	Blick über Lindfeld auf Schlossberg	148			
206	Bestimmung der Höhenbegrenzungslinie am Schlossberg	148			
207	Bestimmung der Höhenbegrenzungslinie Bereich Brättligäu	149			
208	Standort Bahnhofstrasse	150			
209	Blick über Widmi auf Schlossberg	150			
210	Sichtbereich aus Aavorstadt auf Schlossberg, ca. 1900	150			
211	Bestimmung der Höhenbegrenzungslinie Aavorstadt 1975	150			
212	Bereich der Sichtbeziehung in der Aavorstadt	150			
213	Sichtbereich vom Ziegelacker	151			
214	Bestimmung der Höhenbegrenzungslinie	151			
215	Aabach 1975	152			
216	Teilvariante Grosse Umfahrung: Offizieller Vorschlag Bachstrasse	153			
217	Teilvariante Grosse Umfahrung: Verbindung Aavorstadt - Bahnhofstrasse	154			
218	Bachstrasse 1975 (Einmündung in Aavorstadt)	155			
219	Teilvariante Kleine Umfahrung, Gegenverkehr	156			
220	Poststrasse 1975	157			
221	Schlossgasse nach Süden	157			
222	Strassen und Uebergänge zugunsten des Fussgängers (und Radfahrers) gestaltet	158			
223	Absolute Fussgängerpriorität	159			
224	Fussgängerfreundliche Gestaltungsmaßnahmen	159			
225	Teilvariante Einbahnsystem; Zufahrten Schützenmattstrasse und Schlossgasse	159			
226	Flächennutzung und Parkraum 1971	161			
227	Parkraum Bedarf	161			