Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 23 (1966)

Heft: 2

Artikel: Die Sanierung des Behemenquartiers in Aarau : ein Beispiel für die Landumlegung in bebautem Gebiet

Autor: Turrian, René

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-783839

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: 11.08.2025

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

März / April 23. Jahrgang Nr. 2

Plan Landesplanung

Schweizerische Zeitschrift für Landes-, Regional- und Ortsplanung • Revue suisse d'urbanisme • Fachorgan für kommunale Bau- und Planungsfragen

Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung · Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Gewässerschutz und Lufthygiene (VGL) · Offizielles Organ der Föderation Europäischer Gewässerschutz (FEG) Erscheint 6mal jährlich

Redaktioneller Teil der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung

Redaktion: Prof. Dr. E. Winkler, Institut f. Landesplanung an d. ETH, Zürich 6, Tel. (051) 32 73 30
Redaktions-Sekretariat: Dr. H. E. Vogel, Kürbergstrasse 19, Zürich 49, Tel. (051) 44 56 78

711.4-163 (494.22)
Städtebau-Sanier
Bo

Die Sanierung des Behmenquartiers in Aarau

Ein Beispiel für die Landumlegung in bebautem Gebiet

Von René Turrian, dipl. Architekt SIA, Aarau, und Dr. iur. Jürg Merz, Direktionssekretär, Aarau

I. Die planerische Vorgeschichte

1. Lage und Bedeutung des Behmenquartiers

Das südlich unmittelbar auf die sogenannten Vorstadtgebiete der Aarauer Altstadt folgende, das Regierungsgebäude flankierende Behmenquartier liegt am Schnittpunkt von zwei bedeutenden innerstädtischen Verkehrsachsen. An seinem Nordrand wird es von der heute noch ausschliesslich den Ost–West-, Lokal- und Regionalverkehr des Aaretalraumes aufnehmenden Bahnhofstrasse, der Städteverbindung Aarau–Olten–Solothurn, tangiert. An seinem Westrand führt die wichtige Nord–Süd-Verbindung Aarebrücke–Altstadt–Obere Vorstadt–Entfelderstrasse vorbei zur Hauptstrasse Zürich–Bern bzw. bald zum Autobahnanschluss Kölliken. Obwohl das Behmenquartier dicht an die Altstadt anstösst, gehört es weder nach seinem baulichen Bestand noch nach dem Gründungsplan zur Altstadt. Es hat sich vielmehr als typisches Vorstadtgebilde an diesem Landstrassenknotenpunkt angesetzt und längs den einzelnen Strassensträngen in ungeordneter Weise entwickelt. Hinsichtlich Nutzung wurde es nicht zuletzt vom Stadtbach als Energiespender beeinflusst, welcher in der Bachstrasse, der alten Verbindung nach Suhr, das Gebiet diagonal durchströmt. Das Resultat dieser ungeordneten Entwicklung ist ein mit Fabrik-, Gewerbe-, Büro- und Wohnbauten verschiedenster Altersstufen wirr und unorganisch überbautes Kerngebiet, welches dadurch bei weitem nicht die seiner zentralen Lage entsprechende Bedeutung innerhalb der heutigen Stadtstruktur aufweist. Städtebaulich gesehen muss es als Kopf- oder Abschlusstück des langgezogenen Bebauungsschildes zwischen Bahnhofstrasse und SBB-Areal einerseits, zwischen Bahnhofplatz und Rathausplatz anderseits betrachtet werden, eines Gebietes, welches in absehbarer Zeit eine weitgehende Erneuerung erfahren wird, und zwar in einem durchaus eigenen, seiner Grösse und Lage im Stadtgefüge entsprechenden Masstab. Einzig an der Kontaktstelle dieses Schildes mit der Altstadt, eben beim Behmen, stellt sich die Frage einer masstäblichen Ueberleitung in die kleinteilige Struktur der Altstadt. Damit sei die heutige Betrachtungsweise über die Bedeutung des Behmenquartiers in städtebaulicher Hinsicht kurz umrissen.

2. Das Verkehrsproblem als Ausgangspunkt

Die Frage der Sanierung des Behmenquartiers im Sinne einer Regeneration bzw. Erneuerung von Stadtkerngebieten auf Grund einer planerischen Konzeption ist wohl nicht so alt wie der «Fall Behmen» selbst, welcher nun schon auf eine ordentlich lange Entwicklungsgeschichte zurückblicken kann. Erst im Laufe der Zeit und der konkreten Bearbeitung des vom Verkehr gestellten Problems erkannte man, dass mit einer Zurücksetzung von Baulinien wohl Platz für die Verkehrsflächen gewonnen wird, aber keine sinnvoll geplante Erneuerung von innerstädtischen Sanierungsgebieten zu erzielen ist, wenn nur die Randbebauung ohne Beziehung zum Ganzen mehr oder weniger zufällig erneuert wird.

Auch im Falle des Behmenquartiers kam der primäre Anstoss von seiten des Verkehrs. Die bereits erwähnten, das gegebene Quartier streifenden Verkehrsachsen, Bahnhofstrasse und Obere Vorstadt, müssen erheblich verbreitert werden und zwar, wie die durchgeführte Gesamtverkehrsplanung Aarau und Umgebung zeigt, auf vier Fahrspuren. Die Lösung mit vier Fahrbahnen ist aber nicht in erster Linie eine Frage der Leistungsfähigkeit der Strassen an sich, sondern ihrer künftig in einer sogenannten grünen Welle organisierten Knotenpunkte. Ein besonderes Hindernis im Zuge der Bahnhofstrasse bildet der unmittelbar nördlich dem Behmenareal gegenüberliegende Kopf der historischen Vorstadtbebauung, welcher namentlich durch die heute unter Denkmalschutz stehende alte Mühle, wohl der bedeutendste spätgotische Profanbau der Stadt, kräftig akzentuiert wird. Dieses Bauwerk ist wohl schon als Einzelobjekt des Schutzes und der Erhaltung wert, mehr aber noch durch seine städtebauliche Funktion als raumbildendes Element

im Zuge des Strassenraumes Bahnhofstrasse–Rathausplatz–Rain, wo es als Kontaktpunkt die Altstadt mit den neueren Kerngebieten verklammert. Um dieses scheinbar verkehrsbehindernde Gebäude entbrannte eine Jahre dauernde Kontroverse, weil ein Teil der Bürgerschaft zur Gewinnung der nötigen Verkehrsfläche diesen Zeugen alter Stadtbaukunst und mit ihm den ganzen Kopf der Vorstadt einfach abschneiden wollte. Schon ein in den Jahren 1926/27 durchgeführter Wettbewerb über die Umgestaltung der Strassenverhältnisse in diesem Gebiet zeitigte aber eine für jene Zeit bedeutsame Erkenntnis, nämlich die Einsicht, dass eine Behebung des verkehrlichen Engpasses bei der alten Mühle unter der Voraussetzung ihrer Erhaltung nur dann realisierbar ist, wenn eine gesamthafte Erneuerung der Bebauung südlich der Bahnhofstrasse, eben des Behmenquartiers, ins Auge gefasst wird. Ein entsprechender gemeinderätlicher Antrag, welcher sich dann allerdings mehr nur auf die Randbebauung beschränkte, wurde aber im Jahre 1947 durch die Gemeindeversammlung zurückgewiesen mit dem Begehren, eine Lösung mit der nordseitigen Erweiterung unter Opferung der alten Mühle vorzulegen. Der Regierungsrat stellte sie aber kurz darauf unter Denkmalschutz und gelangte erneut zum Schluss, dass die südseitige Er-

Abb. 1. Plan des Stadtkerns von Aarau. Oestlich des Regierungsgebäudes das Behmenquartier (durch Raster gekennzeichnet).

weiterung der Bahnhofstrasse in verkehrstechnischer und städtebaulicher Beziehung eindeutig vorzuziehen sei. Damals handelte es sich erst um eine bescheidene Verbreiterung der Fahrbahn auf 8 m. Der in der Folge gemäss Beschluss der Gemeindeversammlung vorgelegte Teilüberbauungsplan mit der nordseitigen Erweiterung wurde denn auch vom Grossen Rat abgelehnt. Gestützt auf die ablehnende Haltung des Grossen Rates legte der Gemeinderat im Jahre 1950 das Problem der Gemeindeversammlung erneut vor, wobei er in einem fundierten Bericht über die verkehrstechnischen und historisch-städtebaulichen Aspekte die südseitige Erweiterung der Bahnhofstrasse beantragte. Mit der Annahme seines Vorschlages durch die Gemeindeversammlung war der Bann gebrochen und der Weg für eine schon damals als richtig erkannte totale Sanierung bzw. Erneuerung des gesamten Behmenquartiers freigelegt. Es zeigte sich klar, dass für die an sich beschränkte Aufgabe einer Vergrösserung der Verkehrsfläche in diesem durch wirre und unklare Parzellierungs- und Bebauungsverhältnisse belasteten Gebiet eine Neuplanung der Strassenrandbebauung allein weder wirtschaftlich noch städtebaulich tragbar ist. Das am Anfang stehende Verkehrsproblem wuchs sich somit zu einer eigentlichen Stadtkernsanierung aus, einer Neukonzeption in bebautem Gebiet mit recht schwierigen Eigentumsverhältnissen, ein Unterfangen, das Aarau heute auch in anderen Stadtgebieten praktiziert, das für jene Jahre aber schon als sehr fortschrittliche Lösung gelten darf.

3. Der Wettbewerb 1957/58

Im Jahre 1955 beschloss die Einwohnergemeindeversammlung die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbes über das gesamte Behmenquartier mit dem Endziel, einen in verschiedenen Etappen zu verwirklichenden Bebauungsplan zu erarbeiten. Verlangt wurden geeignete Vorschläge für die Erschliessung und Ueberbauung des gegebenen Areals, wobei die Bewerber die Art der Nutzung und die bauliche Gestaltung nach den Bedürfnissen vorschlagen konnten, die sie in diesem Stadtgebiet als gegeben erachteten. Bindend waren lediglich die auf 1,5 festgesetzte Ausnützungsziffer und die geplanten neuen Strassenlinien. Damit wurde den projektierenden Architekten ein aussergewöhnliches Mass an Freiheit eingeräumt, sie konnten ohne Rücksicht auf Sonderinteressen und Einzelbesitz planen und hatten allein die städtebaulichen und verkehrstechnischen Aspekte zu bearbeiten. So konnte erwartet werden, dass eine grosse Zahl verschiedenartigster Vorschläge eingehen würden als Diskussionsgrundlage für die Suche nach einem gangbaren Weg für die spätere Realisierung.

Die Mehrzahl der Projektierenden konnte die verlangte Ausnützung nur unter Miteinbezug von Hochhauslösungen erreichen. Ihre Eingliederung in eine städtebaulich dermassen heikle Situation, geprägt durch den unmittelbar angrenzenden schützenswerten Altstadt-Baubestand und die klassizistische Gruppe der Regierungsbauten, stellte die Architekten vor

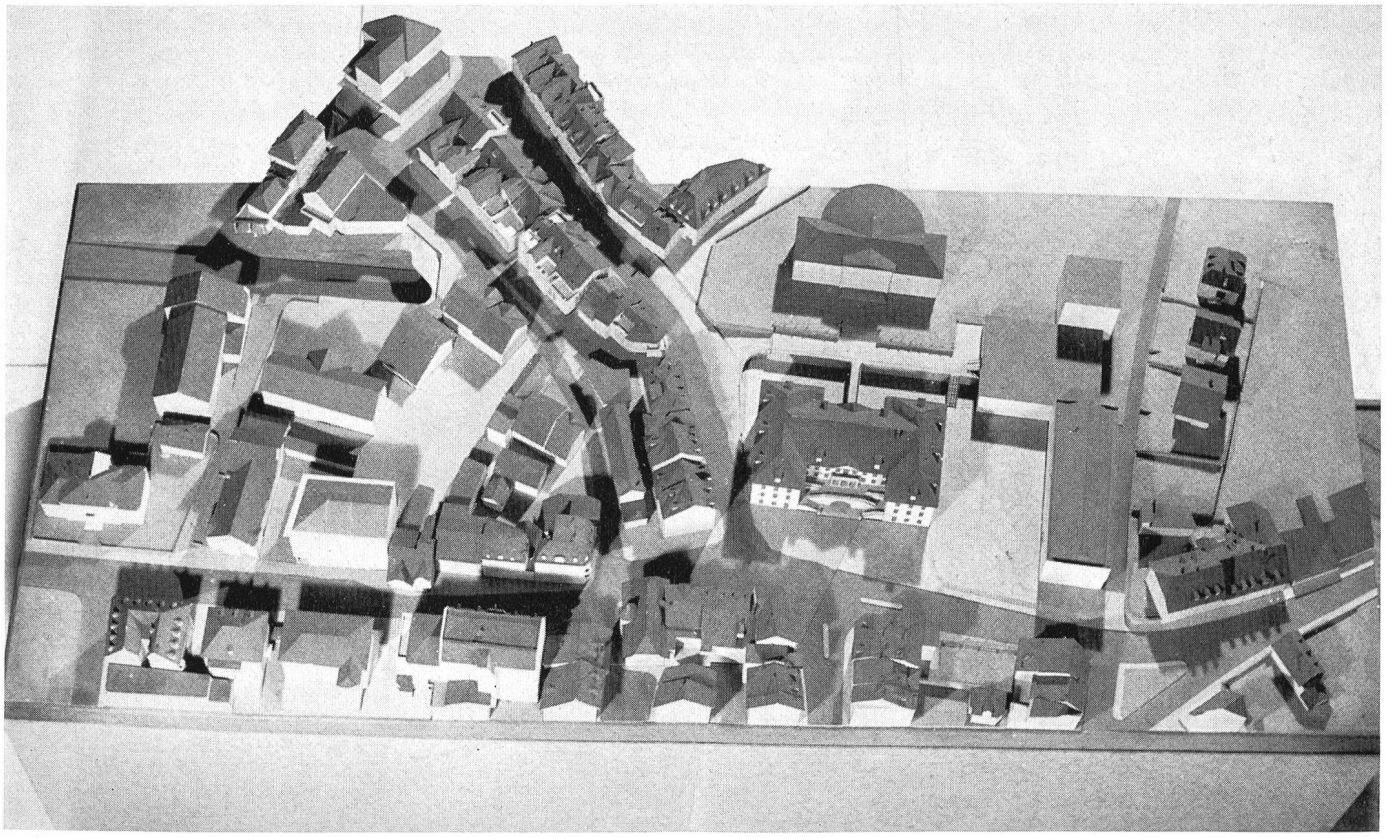

Abb. 2. Modellaufnahme des Behmenquartiers mit dem heutigen Baubestand. Ansicht von Norden.

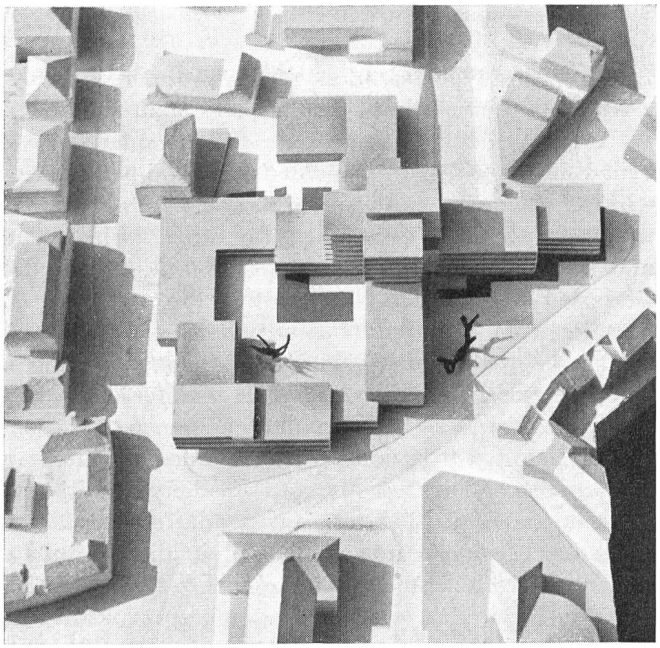

Abb. 3. Modellaufnahme des mit dem ersten Preis ausgezeichneten Wettbewerbsprojektes. Ansicht von Westen. (Cliché: «Schweiz. Bauzeitung» 1960.)

schwierige städtebauliche und architektonische Probleme. Hochhauslösungen in Randstellung am Verkehrsknotenpunkt konnten aus naheliegenden Gründen nicht in Erwägung gezogen werden, wohl aber eine massvolle Konzentration von Baumassen im inneren, südöstlichen Teil des Areals. Da das Wettbewerbsgebiet im Einkaufsbereich der Stadt liegt, sollten, neben der selbstverständlichen Schaffung zureichender Parkierungs- und Einstellmöglichkeiten, die unteren Geschosse unter Ausnützung der topographischen Gegebenheiten für Läden, Unterhaltungs- und Gaststätten ausgewertet werden, wobei der ungestörten Führung der Fussgängerströme durch die Bebauung und ihrem Anschluss an die umliegenden Stadtgebiete besondere Beachtung zu schenken war.

Das erstprämiierte und zur Weiterbearbeitung bestimmte Projekt von Walter A. Moser, dipl. Architekt SIA in Zürich, zeichnete sich vor allem durch seine Feingliedrigkeit in der kubischen Aufteilung und der Höhenentwicklung aus, womit der städtebauliche Masstab der umgebenden Bebauung, namentlich der angrenzenden Altstadtgebiete, seine organische Ueberleitung in die Neubebauung findet. Im Zentrum des Areals steigern sich die Baumassen zu einem stark gegliederten Turmbau hin, welcher seinerseits in eine neue, künftige Ueberbauung des Schildes zwischen Bahnhofstrasse und SBB-Areal überzuleiten vermag. Das Projekt dokumentiert eindeutig den Willen, sich in die städtebauliche Struktur der Kleinstadt an sich und der engeren Situation einzufügen. Die vielgestaltig vorgeschlagene und sorgfältig durchgearbeitete Nutzung entspricht der Lage und der Wertigkeit des Gebietes innerhalb des Stadtorganismus. Das Ladenzentrum gruppiert sich als Randbebauung um reizvolle Innenräume, unter welchen eine zweigeschossige Autoeinstellhalle mit Zufahrt von der

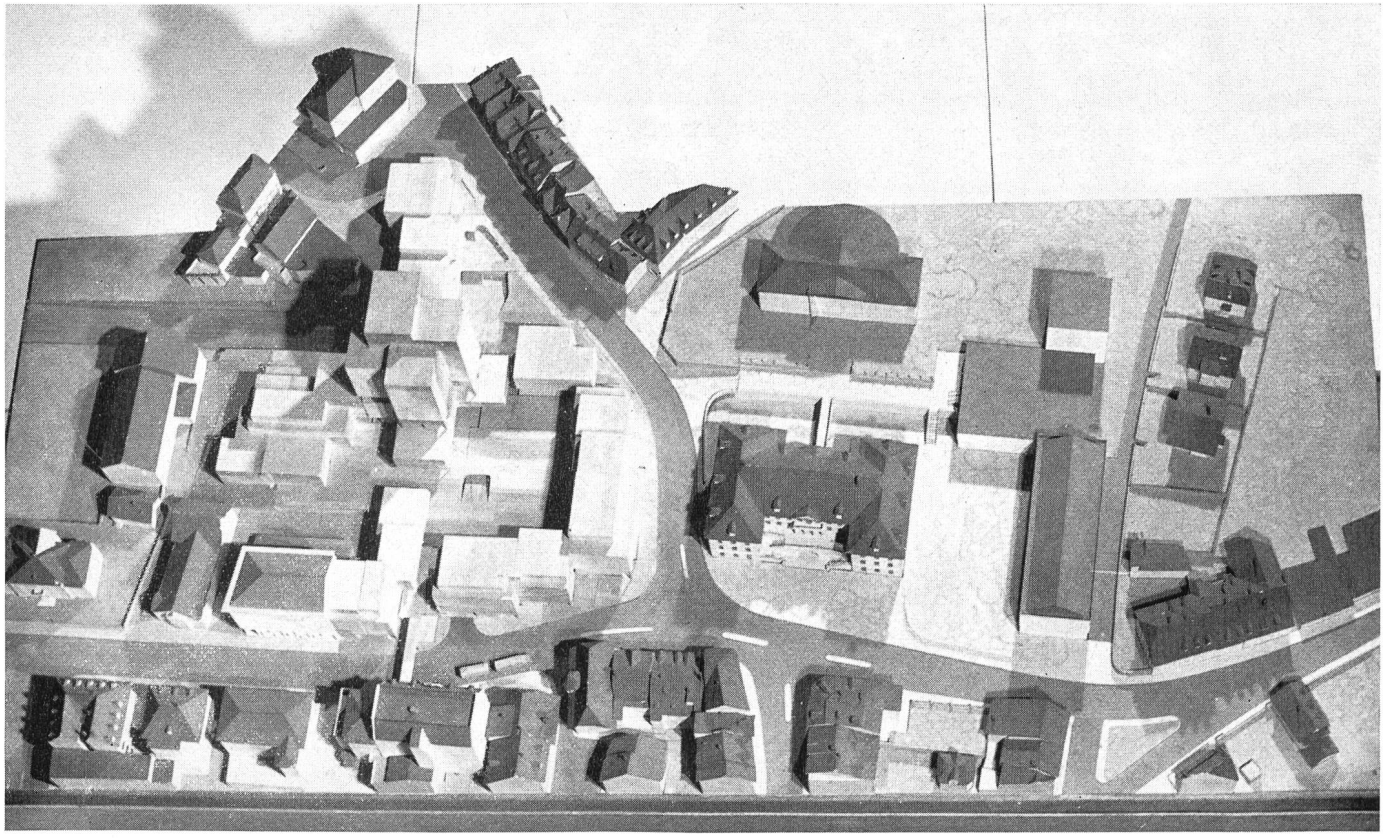

Abb. 4. Richtmodell der Neuüberbauung. Ansicht von Norden.

Bahnhofstrasse liegt. Vorteilhaft in verkehrstechnischer Hinsicht ist die durch das Projekt gegebene Möglichkeit einer rechtwinkligen Einführung der Oberen Vorstadt in die Bahnhofstrasse. Ein eminenter Vorteil des Entwurfes mit seiner Aufteilung in kleinere Baukörper differenzierter Nutzung liegt wohl in seiner Realisierbarkeit, in der damit gebotenen Möglichkeit, die Besitzverhältnisse umzulegen und neu aufzuteilen. Damit war der Weg für die Weiterentwicklung des Projektes vorgezeichnet.

4. Die Weiterbearbeitung

Bei der weiteren Entwicklung bis zum Ueberbauungsrichtplan mussten nun die besonderen Cha-

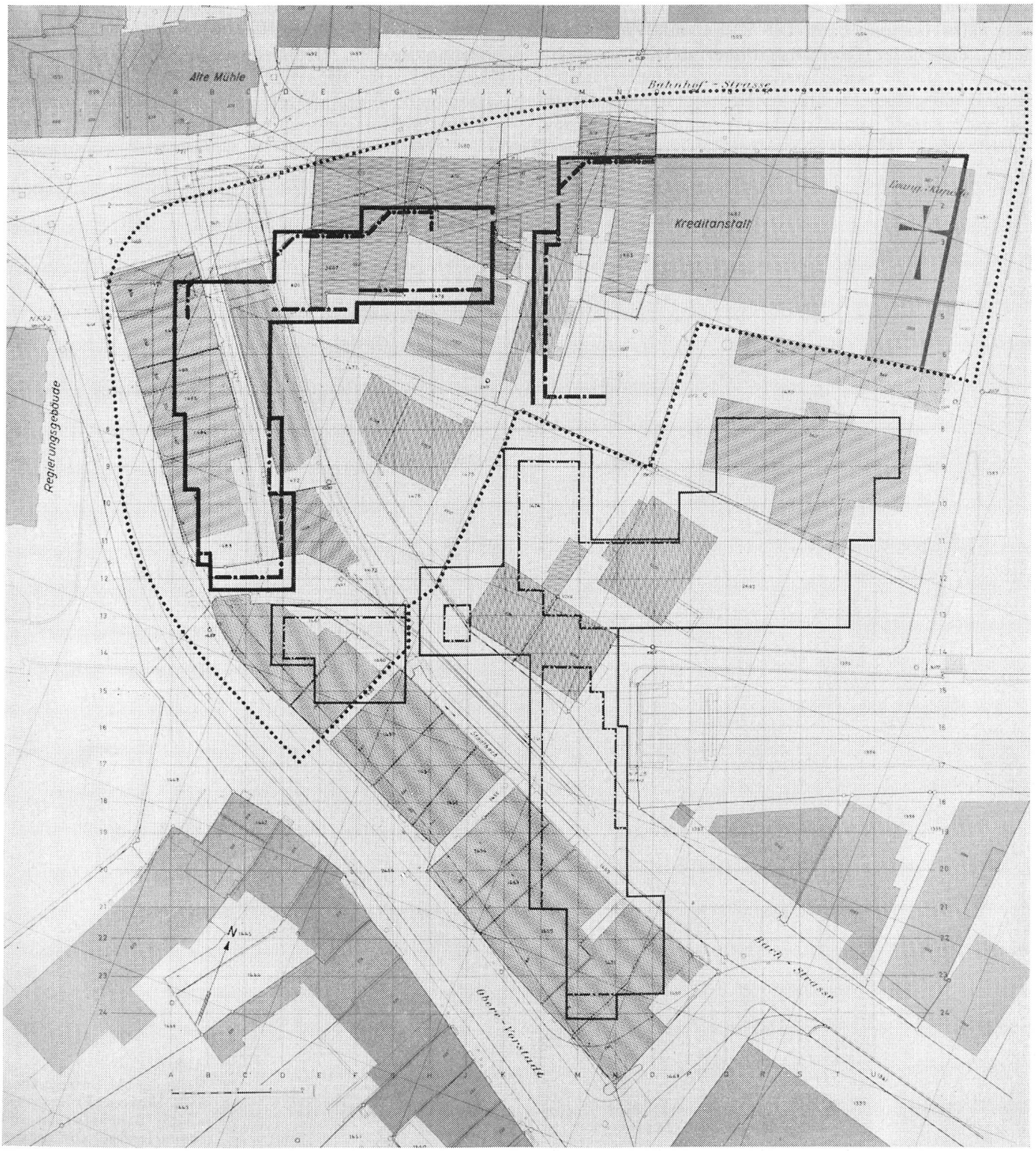

Abb. 5. Baulinienplan. Punktiert umrandet die 1. Etappe. Ausgezogene Linien = neue Baulinien. Strichpunktierte Linien = neue Baulinien für zurückgesetzte Erdgeschosse. Schraffiert = abzubrechende Bauten.

rakteristiken des Behmenquartiers, namentlich die komplizierten Eigentumsverhältnisse, genau untersucht und berücksichtigt werden. Ueber 20 Grundeigentümer besitzen in Grösse, Form und Qualität der Lage unterschiedliche Parzellen mit einem hinsichtlich Alter und Zustand sehr verschiedenartigen Baubestand. Einzelne Gebäudeeigentümer möchten ihre überalterten und unzweckmässigen Bauten entfernen und durch Neubauten ersetzen, andere Gebäude wurden vor noch nicht langer Zeit renoviert oder teilweise umgebaut. Die Zielsetzung liegt somit darin, dass jeder Grundeigentümer möglichst unabhängig von seinem Nachbarn sein oder seine Gebäude abbrechen und an anderer, gleichwertiger Lage im Rahmen des Gesamtplanes seinen Neubau errichten kann. Den Anreiz hiefür bildet die inzwischen festgesetzte Tatsache, dass seine neue Bruttonutzfläche das 2,4fache seiner bisherigen Grundstückfläche betragen darf, nachdem die geltende Bauordnung für dieses Gebiet eine generelle Ausnützungsziffer von 2,0 vorsieht. Die Aufgabe, die sehr divergierenden Interessen der Grundeigentümer zu koordinieren, ist bestimmt nicht leicht zu bewältigen. Auch Stadt und Kanton sind als Grundeigentümer beteiligt und er-

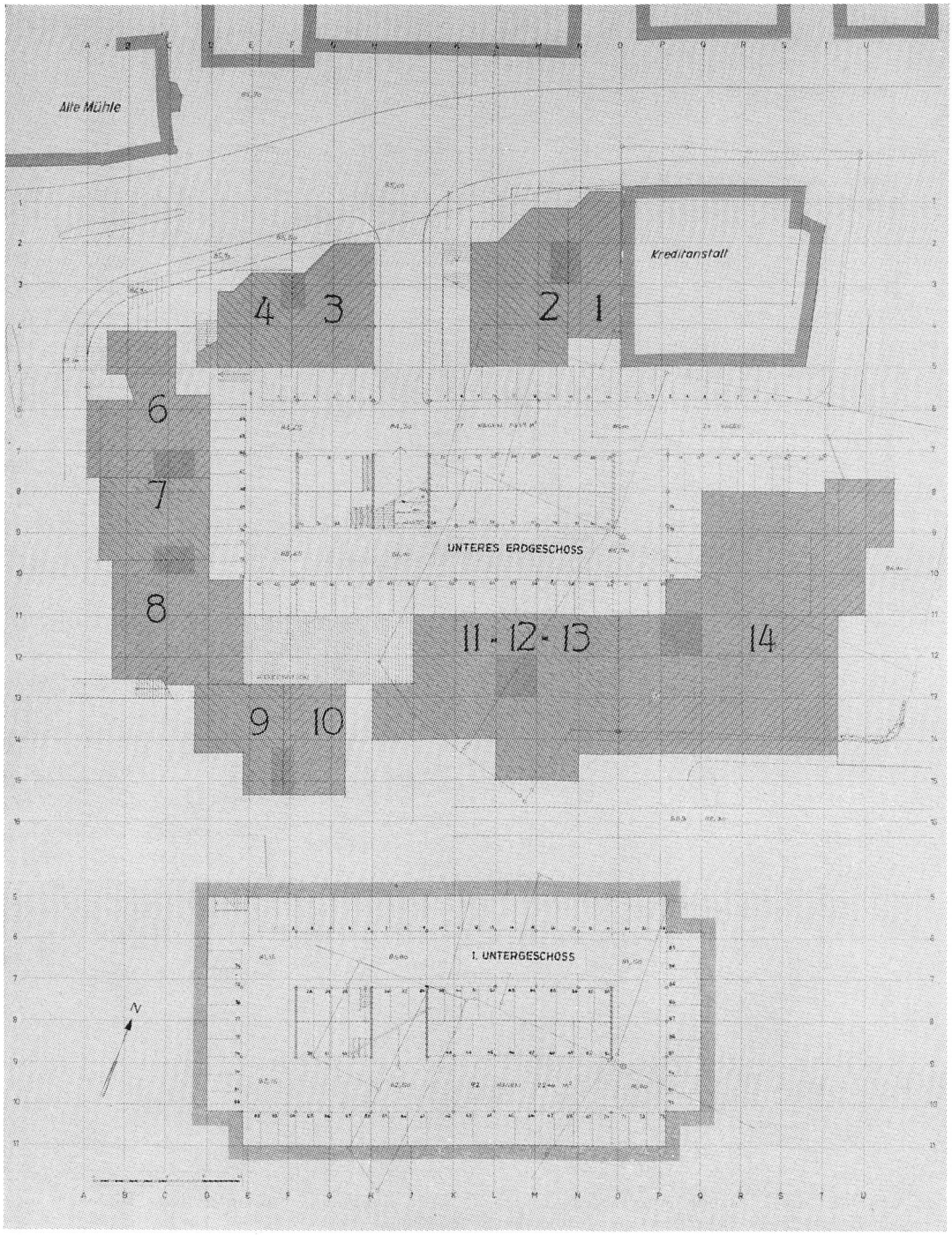

Abb. 6.
Richtplan 1. Untergeschoss und Unteres Erdgeschossniveau Bahnhofstrasse mit Sammelgarage. Die grossen Ziffern bezeichnen die Neuzuteilung der verschiedenen Grundeigentümer.

halten dadurch ein gewichtiges Mitspracherecht und die Möglichkeit, ihren Besitz zum Gelingen des Ganzen sinnvoll einzusetzen.

Gerade die aus dem Bedürfnis nach Masstabhaltung erwachsene differenzierte Gliederung der Baukörper entspricht den bisherigen Eigentumsverhältnissen soweit, dass das von den Architekten W. A. Moser und J. Schilling weiterentwickelte Projekt jedem Grundeigentümer die ihm zukommende Nutzfläche in einem eigenen Trakt anbieten kann, womit die bisherige individualistische Struktur auch in die neue Bebauung, die als gesamtheitliche Schöpfung ein organisches Ganzes formt, übertragen wird. Die Aufgliederung in einzelne, zusammenhängende Baukuben ermöglicht nach einem bestimmten Stufenplan die etappenweise Realisierung.

Die schon im Wettbewerbsprojekt vorhandenen städtebaulichen Qualitäten wurden im Zuge der Weiterbearbeitung noch stärker ausgeprägt. Motorisierter Verkehr und Fussgängerwege sind vollständig voneinander getrennt. Der von der Bebauung umschlossene, um ein Geschoss über dem Niveau Bahnhofstrasse liegende Fussgängerplatz erschliesst nicht nur die Geschosse dieser Ebene, sondern ist Schnittpunkt von zwei wichtigen Fussgängerströmen, nämlich einerseits Bahnhofstrasse–Regierungsgebäude–Kunsthaus–Rathauspark und anderseits südliche Stadtgebiete–Stadtzentrum. Ueber- oder Unterführungen verhindern die Kreuzung mit den Verkehrssträngen. Im Zusammenhang mit anderen Bauvorhaben ist geplant, diese Fussgängerzüge im gleichen Sinne in die weiteren Stadtkerngebiete zu leiten und sukzessive ein System von dem Fussgänger vorbehaltenen Wegen über die ganze Innerstadt zu legen, wie es auch in den Richtplanentwürfen für die Regenerierung der Altstadt vorgesehen ist. Hinsichtlich Nutzung sind die an Ver-

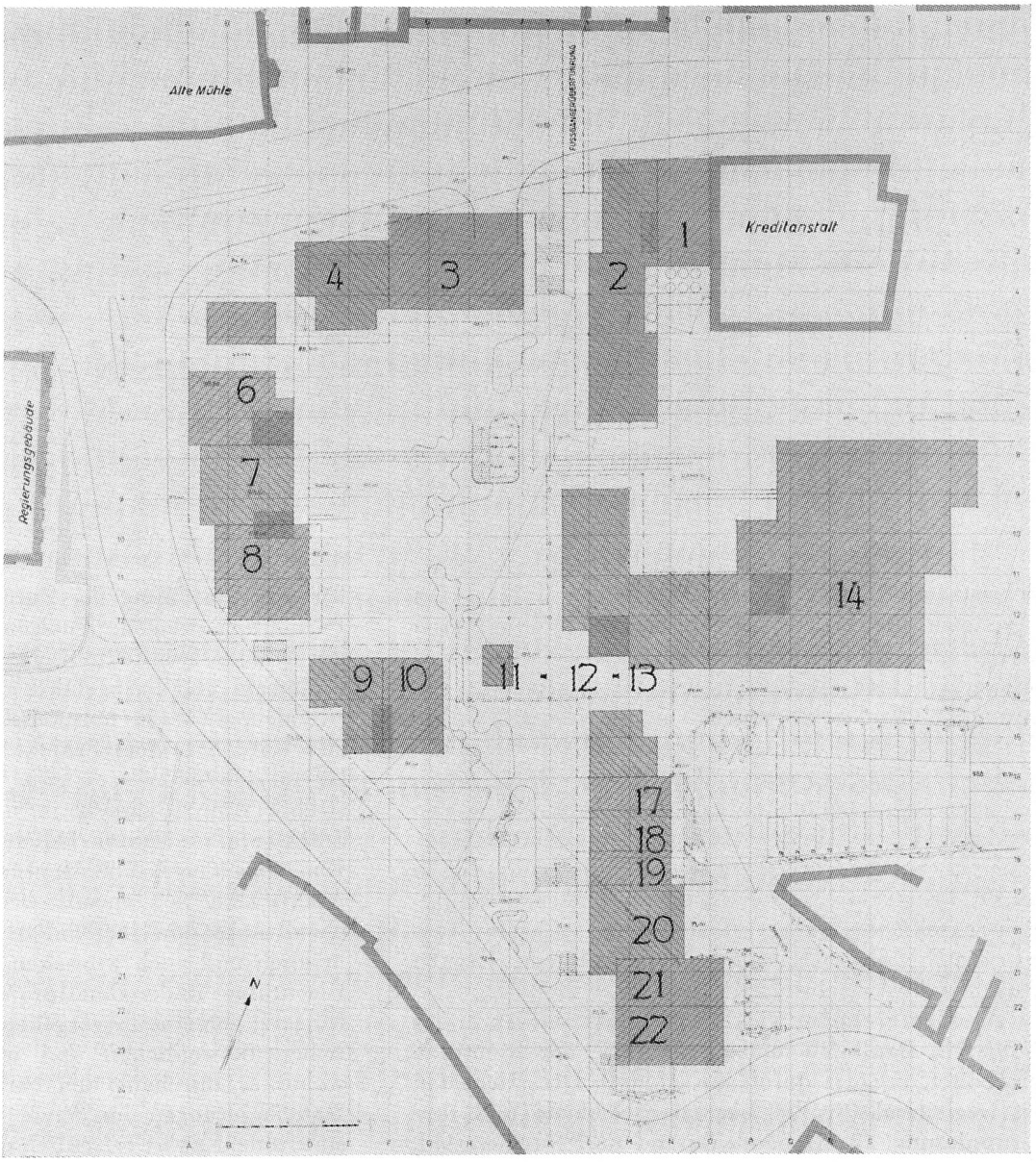

Abb. 7.
Richtplan Oberes Erdgeschoss mit Fussgängerplatz.

Abb. 8.
Richtplan Obergeschosse.

kehrsstrassen und Fussgängerebene anschliessenden Geschosse für Läden und Restaurants, die unteren Obergeschosse für Büros und die weiteren Geschosse, namentlich jene des Turmhauses, für Wohnungen bestimmt. Im Endausbau ergeben sich insgesamt 2300 m² Laden- und 8400 m² Bürofläche (im ganzen Stadtgebiet 20 500 m² Laden- und 21 500 m² Bürofläche). Als gemeinsam zu erstellende Werke im Sinne von gemischtwirtschaftlichen Unternehmen sind die Fussgängerebene, die Parkierungs- und Anlieferungsgarage und die zentrale Heizungsanlage zu nennen. Bekanntlich schreibt die Aarauer Bauordnung zu jedem Neubau die Erstellung der seiner Nutzung entsprechenden Anzahl von Autoeinstellplätzen verbindlich vor.

Aus dem weiterentwickelten Projekt wurden in der Folge ein Baulinien- und ein umfassender Richtplan erarbeitet, ergänzt durch ein Modell. Der Richtplan ist wegleitend für die Lage der Gebäude und ihre Gruppierung, für Gebäudeabstand und Geschosszahl, für die Anordnung der Zufahrten und Zugänge, der Parkierungsanlagen, Fussgängerflächen und Durchgänge. Die architektonische Durchbildung, die Materialwahl und Farbgebung sind so aufeinander abzustimmen, dass ein harmonischer Gesamteindruck erzielt wird. Das dem Projekt unterlegte Einheitsraster ist an sich schon eine gute Grundlage für die angestrebte Einheitlichkeit in der Detailgestaltung. Erschliessung und grundrissliche Gestaltung können also vom einzelnen Grundeigentümer bzw. seinem eigenen Architekten den spezifischen Bedürfnissen entsprechend individuell behandelt werden. Allerdings ist es möglich und auch wünschenswert, wenn verschiedene Eigentümer in der Detailprojektierung und in der Ausführung gemeinsam vorgehen zur Erzielung der möglichen betrieblichen und wirtschaftlichen Vorteile, wobei es durchaus denkbar ist, dass auch gewisse Handänderungen im Sinne von Zusammenschlüssen stattfinden. Es ist erfreulich und verständlich, dass die

Grundeigentümer diese neue Ueberbauungskonzeption befürworten, denn anstatt Enteignung und Entschädigung verschafft sie ihnen ein lage- und ausnützungsmässig besseres Grundstück, das zudem durch die geplante Gesamtlösung eine eindeutige Aufwertung erfährt.

5. Die Realisierung

Baulinienplan, Richtplan und die zugehörigen Sonderbauvorschriften wurden im Jahre 1962 durch die Gemeindeversammlung gutgeheissen. Zur Durchsetzung der Gesamtplanung, namentlich einer durch die vorgesehene Strassenerweiterung bedingten ersten Etappe wurde in der Folge der Weg einer Landumlegung in bebautem Gebiet beschritten. Sie umfasst die Randbebauung von der Kreditanstalt an der Bahnhofstrasse bis zum Schöpfersteg an der Oberen Vorstadt inklusive Teilparzelle für die zentrale Heizstation und eine erste Etappe der Sammelgarage. Ein Stufenplan regelt die einzuhaltende Abfolge für den Abbruch und den Neubau. Damit wird der gesamte Bauablauf für die erste Etappe grob umrissen, verfeinert noch durch einen gegenwärtig in Ausarbeitung begriffenen Netzplan. Anlässlich der Grundeigentümerversammlung vom November 1965 konnte der Landumlegungsvertrag allseitig unterzeichnet werden. Der erste Neubau an der Ecke Bahnhofstrasse–Obere Vorstadt wird im kommenden Frühjahr in Angriff genommen.

II. Die rechtlichen Probleme

1. Einleitung

Die vorstehend geschilderte Konzeption beruht auf einer Umlegung und Neuverteilung des nach Abbruch der bestehenden Gebäude und nach Abzug der für den Ausbau der beiden kantonalen Landstrassen (Bahnhofstrasse, Obere Vorstadt) benötigten Flächen zur Verfügung stehenden unüberbauten Landes.

Bei einem Vergleich mit dem Expropriationsverfahren, das zwar dem Kanton die für die Strassenverbreiterung benötigten Flächen ebenfalls hätte verschaffen können, musste von vorneherein die Landumlegung günstiger abschneiden, weil nur sie die anfallenden Restflächen unter die bisherigen Grundeigentümer nach ihren Ansprüchen einerseits und nach städtebaulichen Aspekten anderseits in einem Zuge aufteilen kann. Das Expropriationsverfahren hätte zudem in der konkreten Situation die Entschädigung ganz wesentlicher mittelbarer Schäden zur Folge gehabt, was sich mit einer Landumlegung unter den bisherigen Eigentümern vermeiden liess.

2. Die Rechtsgrundlagen

a) Das Aargauische Einführungsgesetz zum Zivilgesetzbuch (EGZGB) regelt in den §§ 103 bis 116 das Landumlegungsverfahren im Baugebiet.

Formelle Voraussetzung zum Erlasse verbindlicher Vorschriften durch die Gemeinden über die Erschliessung neuer Baugebiete und die Verbesserung überbauter Gebiete, insbesondere mit Bezug auf Verkehrswege, Einteilung des Baugebietes und die Bauweise, ist der Erlass einer Bauordnung und eines Ueberbauungsplanes in einem speziellen Verfahren, das mit der grossrätlichen Genehmigung von Bauordnung und Ueberbauungsplan endet (§ 104 EGZGB und §§ 1 bis 14 der regierungsrätlichen Vollziehungsverordnung zu den §§ 103 bis 116 des Einführungsgesetzes zum ZGB über Bauvorschriften der Gemeinden vom 21. Januar 1949).

Hat sich die Gemeinde diese Voraussetzungen geschaffen, so können die in den Ueberbauungsplänen vorgesehenen Verkehrswege, Bodenzusammenlegungen und Grenzregulierungen in einer für das beteiligte Grundeigentum verbindlichen Weise von der Gemeinde oder von der Mehrheit der beteiligten Grundeigentümer, die zugleich mehr als die Hälfte des beanspruchten Bodens besitzen, durchgeführt werden

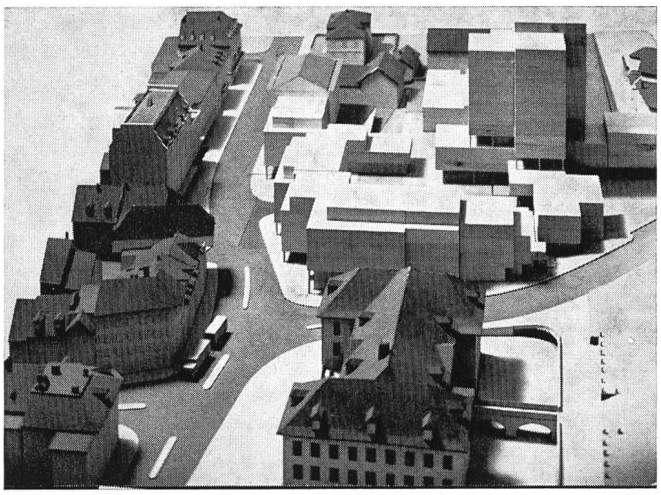

Abb. 9. Richtmodell. Ansicht von Westen. Im Vordergrund das Regierungsgebäude.

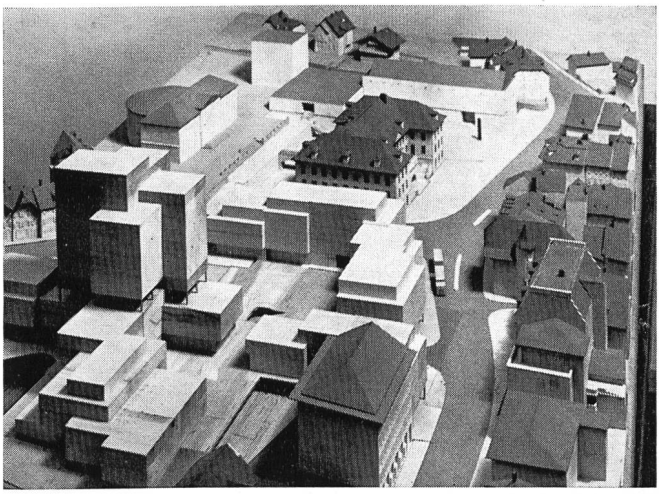

Abb. 10. Richtmodell. Ansicht von Osten. Im Vordergrund rechts Kreditanstalt. Mitte rechts mit Treppenturm die in die Bahnhofstrasse vorspringende Alte Mühle. Hinten Regierungsgebäude, Grossratsgebäude und Kunsthaus.

Abb. 11.
Landumlegungsplan, erste Etappe. Westlich der Evang. Kapelle das Terrain der Schweiz. Kreditanstalt.

(§ 108 EGZGB). Das Verfahren ist in der vorgenannten Vollziehungsverordnung zu den Bauvorschriften der Gemeinden (zitiert: VVO Bauvorschriften) festgelegt (§§ 15 ff.).

b) Die im konkreten Falle der Behmensanierung vorgesehene Neuverteilung überbauten Gebietes nach Abbruch der bestehenden Gebäude stellt zweifellos eine sogenannte *Zonenexpropriation* dar, im Gegensatz zum eigentlichen Landumlegungsverfahren, das begriffsmässig für *unüberbautes* Baugebiet zur Anwendung gelangt.

Bei der Zonenexpropriation handelt es sich um ein Verfahren, das den Abbruch bestehender Gebäude gegen Entschädigung nach Enteignungsgrundsätzen erlaubt, damit alsdann das unbebaute Land umgelegt werden kann im Interesse der Bildung neuer, zweckmässiger Parzellen, die eine bestimmungsgemässe wirtschaftliche Neuüberbauung erlauben [1]. Zur Zonenexpropriation gehört begriffsnotwendig — in diesem Sinne ist die vorstehende Definition zu ergänzen — der Abzug der für öffentliche Zwecke benötigten Flächen vor der Neuverteilung des nach Entfernung der bestehenden Gebäude anfallenden Landes.

c) Analysiert man nun die Regelung des «Landumlegungsverfahrens» im EGZGB und in der VVO Bauvorschriften, so stellt man fest, dass sie nur in den Grundzügen fixiert ist. Die weitere Ausgestaltung hat durch die Praxis zu geschehen [2]. Diese Praxis ist denn auch durch die Beschwerdeentscheide des Regierungsrates im Laufe der Jahre recht bedeutungsvoll geworden und hat offensichtliche Lücken geschlossen. Immer jedoch handelte es sich um Verfahren, die unüberbaute Gebiete betrafen. Aus der ganzen Konzeption des EGZGB und der VVO Bauvorschriften heraus muss geschlossen werden, dass die aargauische Ordnung die Zonenexpropriation nicht kennt. Aus dem § 103 allein lässt sich dieser Schluss zwar nicht ziehen, hingegen enthalten die weiteren Bestimmungen keinen einzigen Hinweis auf die Grundsätze, die für die Entschädigung von Gebäuden zur Anwendung kommen sollen, ja es fehlt überhaupt jeder sachliche Zusammenhang mit dem Enteignungsgesetz. Vielmehr wird in § 20 Abs. 4 der VVO Bauvorschriften für «Neueinteilungen im Baugebiet» das Regulativ über Güterregulierungen und Vermessungen vom 9. Januar 1964 (heute Verordnung über Bodenverbesserungen vom 21. Juni 1957) als sinngemäss anwendbar erklärt. Ueberhaupt lässt sich dem § 20 der VVO Bauvorschriften wohl entnehmen, dass das ganze Verfahren nur für unüberbaute Gebiete in Frage kommt [3].

d) Auf Grund dieser Rechtslage schienen nun die Grundlagen für das vom Kanton, der Stadt Aarau und

[1] Dr. A. Kuttler: «Das Strassengesetz des Kantons Basel-Stadt im Dienste des städtischen Expresstrassenbaues» im «Schweiz. Zentralblatt für Staats- und Gemeindeverwaltung», 61. Jahrgang, Nr. 18/19 vom 1. Oktober 1960, S. 441 und 448.

[2] Aarg. Gerichts- und Verwaltungsentscheide (zit. AGVE) 1960, S. 198.

[3] Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass der Entwurf der Baudirektion zu einem neuen Aarg. Baugesetz, das auch die Bauvorschriften der Gemeinden in den Grundsätzen festhält, die Zonenexpropriation als Variante der Landumlegung vorsieht.

teilweise auch von den Grundeigentümern gewünschte Ziel zu fehlen. Jedenfalls galt es für das kantonale Tiefbauamt und die städtische Bauverwaltung, eine Lösung im Interesse der Strassen- und Quartiersanierung zu finden, die nicht das Risiko einer Beschwerdeführung an den Regierungsrat über die rechtliche Zulässigkeit der Zonenexpropriation auf Grund der kantonalen Gesetzgebung enthielt. *Die gewählte Lösung ist der öffentlich beurkundete Landumlegungsvertrag, abgeschlossen zwischen allen Beteiligten.*

3. Das Verfahren

a) Nachdem das erstprämiierte Projekt in der Weiterbearbeitung so weit gediehen war, dass ein Ueberbauungsplanentwurf mit Baulinienplan und Richtplänen für die einzelnen Geschosse der ersten Etappe vorlag, nahm der Stadtrat von Aarau die Realisierung an die Hand und berief die am Unternehmen zu beteiligenden Grundeigentümer gemäss § 18 Abs. 2 VVO Bauvorschriften zu einer Versammlung ein, die am 11. Juli 1961 unter Leitung des Stadtammannes stattfand.

Mit allen Stimmen (bei einer Enthaltung) stimmten die Grundeigentümer der Durchführung zu, womit das Unternehmen beschlossen war, da die VVO Bauvorschriften in § 18 Abs. 2 festlegt, dass die Zustimmung der Mehrheit der Beteiligten, die zugleich über die Mehrheit der Flächen verfügt, zur positiven Beschlussfassung über das Unternehmen notwendig ist.

Gestützt auf § 18 Abs. 5 der VVO Bauvorschriften machten die Grundeigentümer zudem von der Möglichkeit Gebrauch, den Gemeinderat mit der Durchführung zu betrauen. Gegen diese Beschlüsse der Beteiligtenversammlung wurde innerhalb der gesetzlichen Frist von zehn Tagen [4] keine Beschwerde geführt, so dass das Unternehmen «Landumlegung Behmen» rechtskräftig zustande kam.

Der Gemeinderat der Stadt Aarau beauftragte hierauf gestützt auf § 17 VVO Bauvorschriften eine Ausführungskommission, bestehend aus je einem Vertreter des Kantons und der Stadt Aarau sowie dem Verfasser des erstprämiierten Wettbewerbsprojektes. Der Vorsitz wurde einem Notar übertragen.

b) Die Kommission stand von Anfang an auf dem Standpunkt, dass es gelingen müsse, die beteiligten Grundeigentümer zu einer Unterzeichnung eines öffentlich beurkundeten Vertrages zu bringen. Es war daher Aufgabe der Kommission, die Probleme, die sich den einzelnen Grundeigentümern stellten, kennenzulernen und mit diesen entsprechende Lösungen zu prüfen sowie die Grundsätze für den Landumlegungsvertrag zu erarbeiten und den Beteiligten zu erläutern.

Parallel dazu ging die endgültige Bearbeitung des Teilüberbauungsplanes. Am 2. Juli 1962 stimmte die Einwohnergemeindeversammlung dem Teilüberbauungs- und Richtplan nebst Spezialbauvorschriften für das Gebiet «Behmen» zu. Die Genehmigung durch den aargauischen Grossen Rat erfolgte am 6. November 1962.

Die Genehmigung der planerischen Grundlagen des Landumlegungsunternehmens erfolgte also rund ein Jahr nach dem Gründungsbeschluss der Beteiligtenversammlung. Dieser zeitliche Abstand gab zwar zu keinen Diskussionen Anlass, doch sei darauf hingewiesen, dass das Bundesgericht eine staatsrechtliche Beschwerde in einem analogen Fall mit der Begründung abgewiesen hat, das aargauische Recht umschreibe die Beziehungen zwischen dem Landumlegeverfahren und dem Verfahren auf Erlass des Ueberbauungsplanes nicht in eindeutiger Weise.

In der Tat regelt die VVO Bauvorschriften die Landumlegung im Abschnitt über den «Vollzug der Bauvorschriften» und behandelt sie als Ausführung des Ueberbauungsplanes. Anderseits formuliert § 108 EGZGB: «... die in den Ueberbauungsplänen vorgesehenen Verkehrswege, Bodenzusammenlegungen und Grenzregulierungen», was vom Bundesgericht mit Recht als eine teilweise Vorwegnahme des Landumlegungsverfahrens betrachtet wird und «in gewissem Sinne auf eine Eingliederung desselben in das Verfahren auf Erlass des Ueberbauungsplanes hinausläuft». Das Bundesgericht zieht daraus richtigerweise folgenden Schluss:

> Je nachdem, ob der einen oder andern Betrachtungsweise gefolgt wird, erscheint es als sinnvoll, das Vorliegen eines «rechtskräftigen» (§ 15 VV), das heisst vom Grossen Rat genehmigten (§ 13 VV) Ueberbauungsplanes zu verlangen oder nicht. Da die einschlägigen Bestimmungen beide Möglichkeiten offen halten, hat sich der Regierungsrat nicht der Willkür schuldig gemacht, wenn er entschieden hat, die Grundeigentumsversammlung könne die Durchführung der Landumlegung (unter Vorbehalt der nachträglichen Genehmigung des Ueberbauungsplanes) schon vor dessen Bestätigung durch den Grossen Rat beschliessen [5].

c) Schliesslich waren die jahrelangen Bemühungen der Kommission von Erfolg gekrönt: Am 27. Oktober 1965 wurde der «Landumlegungsvertrag «Behmen» von allen Beteiligten unterzeichnet. Er kann nun, nach Genehmigung durch den Regierungsrat und den Gemeinderat der Stadt Aarau, im Grundbuch eingetragen werden.

4. Der Landumlegungsvertrag «Behmen»

Es mag von Interesse sein, die wesentlichen Bestandteile des Vertrages kurz darzustellen, da die Lösung der vielfachen Wechselbeziehungen, die durch den Abbruch der alten Häuser, die Neuverteilung der Grundstückflächen und die Neuüberbauung zwischen den Beteiligten entstehen, zum Teil auf recht interessante Art erfolgte.

a) Einleitend wird der *Vertragszweck* wie folgt umschrieben:

«Im Zuge der Sanierung der Verkehrsverhältnisse im Gebiet Bahnhofstrasse/Obere Vorstadt in Aarau

[4] § 18 Abs. 4 VVO Bauvorschriften.

[5] BGE vom 6. Mai 1959 in AGVE 1959, S. 228 ff.

und der damit durchzuführenden Neugestaltung des Behmenquartiers wird zwischen den nachgenannten Parteien folgender Vertrag abgeschlossen, mit dem Ziel, die neuen Eigentumsverhältnisse festzulegen, die nachbarrechtlichen Beziehungen zu ordnen und das Verhältnis der privaten Grundeigentümer zu Staat und Gemeinde auf eine feste Basis zu stellen.»

b) Nach der Aufzählung der Parteien werden die *beteiligten Grundstücke* gemäss Grundbuchbeschrieb festgehalten; dann folgen die flächenmässigen Aenderungen und die neuen Eigentumsverhältnisse gemäss der Mutationstabelle des Grundbuchgeometers, die auf dem Teilüberbauungsplan «Behmen» beruht, mit folgenden Rubriken:

Eigentümer, Grundbuch- und Parzellennummer, bisheriger Inhalt, Abgang an (Parzellennummer, Fläche), Zuwachs von (Parzellennummer, Fläche), neuer Inhalt.

c) Dann war das *rechtliche Schicksal der alten Gebäude* bis zu deren Abbruch grundbuchmässig zu regeln, weil infolge der Neuaufteilung des bisherigen Grundbesitzes und des dadurch völlig neuen Verlaufes der Grundstückgrenzen die bestehenden Gebäude grösstenteils auf fremdes Eigentum zu stehen kommen. Mit obligatorischer Wirkung unter den Parteien wurde daher vereinbart, dass alle bisherigen Gebäude unverändert stehen bleiben und von den bisherigen Eigentümern genutzt werden können, bis sie nach Massgabe des Stufenplanes beseitigt werden müssen. Die Gebäude bleiben beim Aargauischen Versicherungsamt unter den bisherigen Eigentümern registriert. Diesen sind auch allfällige Versicherungsleistungen auszurichten.

Ferner wurde festgelegt, dass die Gebäude im Grundbuch auf denjenigen Parzellen, auf die sie durch die Landumlegung zu stehen kommen, *bis zum Abbruch als Fahrnisbauten einzutragen sind;* die Grundpfandgläubiger stimmten durch Mitunterzeichnung des Vertrages ausdrücklich einer Entlassung aus der Pfandhaft zu.

d) Recht schwierig und aufwendig war die *Bereinigung der Vor- und Anmerkungen, der Dienstbarkeiten und Grundlasten,* da in jedem Falle die Notwendigkeit der Löschung oder der Uebertragung geprüft werden musste. Ferner waren zahlreiche neue, aus der Landumlegung, der Führung des Fussgängerverkehrs und der Neuerstellung der Gebäude resultierende Anmerkungen und Dienstbarkeiten zu begründen. Um hier nichts zu versäumen, wurde am Schlusse der langen Liste der Rechte und Lasten die Verpflichtung der Grundeigentümer statuiert, zum Abschluss der entsprechenden Verträge Hand zu bieten, sofern die nachbarrechtlichen Verhältnisse die Begründung weiterer dinglicher Rechte verlangen.

e) Die *bestehenden Pfandrechte* wurden auf die neuen Parzellen übertragen. Die Pfandgläubiger stimmten der Pfandrechtregulierung durch Mitunterzeichnung des Vertrages zu.

f) Ein wesentliches Kapitel des Vertrages betrifft die *Entschädigungen:*

Mit Bezug auf das *abzutretende Land* wird einleitend die Zuteilung neuer Parzellen festgehalten. Sofern die flächenmässigen Minderzuteilungen durch die erhöhte Ausnützungsmöglichkeit gemäss den Spezialbauvorschriften aufgewogen werden, wird festgestellt, dass die Beteiligten anerkennen, gleichwertigen Realersatz erhalten zu haben. Sie verzichten daher durch Unterzeichnung des Vertrages auf eine zusätzliche Entschädigung unter diesem Titel. Nur im Falle eines einzigen Grundeigentümers konnte das Aequivalent durch die erhöhte Ausnützungsziffer nicht hergestellt werden, so dass hier eine zusätzliche Entschädigung ausgerichtet werden muss.

Für die Entschädigung der Gebäude und allfälliger mittelbarer Schäden wurden folgende Grundsätze festgehalten:

- Es finden nach Unterzeichnung des Vertrages mit jedem Grundeigentümer separate Verhandlungen über allfällige Entschädigungen unter diesen Titeln statt.
- Eine Entschädigung fällt ausser Betracht, in allen Fällen, wo nachweisbar der bisherige Grundeigentümer
  - das Abtretungsobjekt speziell zum Zwecke der Neuüberbauung erworben hat;
  - mit Rücksicht auf das Alter, den Unterhaltszustand oder die Unzweckmässigkeit der vorhandenen Gebäulichkeiten für den bestimmungsgemässen Gebrauch auch unabhängig von der Landumlegung eine Neuüberbauung oder weitgehende bauliche Umgestaltung beabsichtigte (lit. a).
- Eine Entschädigung kommt somit grundsätzlich nur in Frage, wo die bestehenden Gebäude dem Eigentümer noch für längere Zeit voll gedient hätten (lit. b).
- Die entschädigungspflichtigen Gebäude sind mit dem Zeitbauwert zu vergüten. Eine Berücksichtigung des Ertragswertes findet nicht statt, weil die Bodenfläche entschädigungslos umgelegt wird (lit. c).
- Mit den Gebäulichkeiten verbundene obligatorische Rechte (Miet- und Pachtverträge, Arbeitsvergebungsverpflichtungen u. a.) bilden Gegenstand spezieller Vereinbarungen und sind vom Eigentümer des neuen Grundstückes grundsätzlich zu übernehmen (lit. d).
- Unter Vorbehalt von lit. a hievor werden die mit der Umlegung und dem Abbruch der bisherigen Gebäude im Kausalzusammenhang stehenden *Inkonvenienzen* (Einbussen während der Bauzeit, Erwerbsausfall, Kosten von Provisorien usw.) ebenfalls entschädigt (lit. e).
- Der Neubauzwang ist ein zu entschädigender mittelbarer Schaden, dem derjenige Gebäudeeigentümer unterliegt, der ein den eigenen Bedürfnissen dienendes Gebäude an die öffentliche Hand abzutreten hat, das noch auf lange Zeit seinen Zweck erfüllt hätte, nun aber im öffentlichen Interesse abgebrochen werden muss (lit. f).

Vergütungsberechtigt sind im Maximum 50 % der Differenz zwischen dem Zeitbauwert des alten Gebäudes und den Erstellungskosten für einen Neubau von gleicher Kubatur und gleichem Ausbaukomfort. Mehrkosten zufolge eines grösseren Bauvolumens oder komfortablerer Ausstattung hingegen gehen voll zu Lasten des Grundeigentümers.
— Zu entschädigen sind ferner allfällige weitere Schäden, die nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge als Folge der Landumlegung zu betrachten sind (Notwendigkeit des adäquaten Kausalzusammenhanges [lit. g]).

Die Umschreibung des *Neubauzwanges* entspricht der konstanten Praxis der Eidgenössischen Schätzungskommission des IV. Kreises (in Zusammenhang mit den Enteignungen für den Bau der Nationalstrassen). Das Aargauische Obergericht hat diese Praxis im kantonalen Enteignungsverfahren schon wiederholt im Grundsatz übernommen.

Die Beschränkung der Vergütung auf höchstens 50 % der Differenz zwischen dem Zeitbauwert des alten Gebäudes und den Erstellungskosten für einen Neubau von gleicher Kubatur und gleichem Ausbaukomfort beruht einmal auf dem von der neuesten Bundesgerichtspraxis wiederum anerkannten enteignungsrechtlichen Grundsatz, dass nicht der *Wiederbeschaffungswert* eines Gebäudes, sondern der *Verkehrswert* zu entschädigen sei. (BGE vom 22. 12. 65 in Sachen Otto Läderach, Oftringen, gegen Staat Aargau [nicht veröffentlicht] [6].) Zum zweiten aber ist zu sagen, dass sich der Grundeigentümer entgegenhalten lassen muss, dass ein neues Gebäude eben einen höheren Wert repräsentiert und auf Jahre hinaus keine Unterhaltskosten verursacht. Ein neues Gebäude wird zudem (bei gleicher Kubatur) zweckmässiger konzipiert sein.

g) Nach § 116 EGZGB werden die *Entschädigungen für Eigentumsbeschränkungen* infolge der Bauvorschriften vom Obergericht in dem für Verwaltungsstreitigkeiten geltenden Verfahren festgesetzt. § 24 VVO Bauvorschriften präzisiert zudem noch die Legitimation. Die Ausführungskommission hat die Auffassung vertreten, es sei nicht richtig, diese Regelung des EGZGB in den Vertrag zu übernehmen: Einmal handelte es sich ja nicht um das übliche Landumlegungsverfahren, so dass allenfalls sich beim Obergericht die Frage der Zuständigkeit hätte stellen können, und zum zweiten könnte das Obergericht als Verwaltungsgericht nicht an die unter den Parteien fixierten Entschädigungsgrundsätze gebunden werden. Daher entschied man sich für die Einsetzung eines *Schiedsgerichtes* zur Festsetzung der Entschädigungen. Allenfalls wäre eine Anrufung des Obergerichts als Schiedsgericht in Frage gekommen. Aus verschiedenen Gründen berief man jedoch einen in Enteignungsfragen besonders qualifizierten Bundesrichter als Obmann und bezeichnete dessen Stellvertreter. Die Nominierung von zwei unabhängigen Mitgliedern wird dem Obmann übertragen, während die Parteien je ein weiteres Mitglied bezeichnen, so dass das Schiedsgericht aus total fünf Richtern bestehen wird.

Das Schiedsgericht wird ausdrücklich als an die festgelegten Bewertungsgrundsätze gebunden erklärt.

h) Das Problem der *Mehr- oder Minderwertsbeiträge* wurde auf einfache Art gelöst: Der § 20 der VVO Bauvorschriften, der sagt, dass die mit den bisherigen Grundstücken verbundenen Vor- und Nachteile bei der Neuzuteilung zu berücksichtigen sind, wurde mit der vorgeschlagenen Neuzuteilung richtigerweise in dem Sinne als erledigt betrachtet, als angenommen wurde, die Neuzuteilung habe den Ausgleich gebracht. Diese Regelung stellt ein Entgegenkommen gegenüber den privaten Grundeigentümern dar.

i) Speziell zu regeln war auch, wer die auf den neuen Parzellen stehenden alten Gebäude abzubrechen hat. Im Prinzip überbindet der Vertrag diese *Abbruchpflicht* den Eigentümern der neuen Parzellen, in der Meinung, der Abbruch gehöre in solchen Fällen zu den üblichen Bauvorbereitungen.

k) Für die Ausführung der *Neuüberbauung* wurde ein *Stufenplan* ausgearbeitet, der die Reihenfolge im Prinzip als Ermächtigung festlegt; eine Pflicht der Grundeigentümer zur Ueberbauung der ihnen zugeteilten Parzellen wurde ausdrücklich nicht statuiert.

Festgelegt hingegen wurde die Verpflichtung der Gebäudeeigentümer, innert dreier Monate nach Erteilung der Baubewilligung an den Grundstückeigentümer die alten Gebäude zu räumen, und die Verpflichtung, die entsprechenden Kündigungen fristgerecht vorzunehmen.

l) Wie beim Projektbeschrieb ausgeführt, ist vorgesehen, für das Behmenquartier eine zweigeschossige unterirdische *Sammelgarage* zu erstellen, die 170 Autos aufnehmen kann. Da bis heute noch nicht feststeht, wer den Bau und Betrieb dieser Garage übernimmt, regelt der Vertrag nur die grundsätzliche *Beteiligungspflicht der Grundeigentümer* an dieser Sammelgarage, gestützt auf § 61 der Bauordnung der Stadt Aarau, der bei Neu- und Umbauten in allen Zonen die Erstellung von ausreichenden Einstell- und Parkierungsmöglichkeiten vorschreibt.

m) Zu regeln war ferner der *Uebergang von Nutzen und Gefahr*. Der Vertrag enthält folgende Lösung:

«Nutzen und Gefahr hinsichtlich des neuen Besitzstandes beginnen den Parteien mit obligatorischer Wirkung nach Massgabe des Stufenplanes betreffend Abbruch und Neuüberbauung dann, wenn ein Eigentümer mit dem Abbruch bestehender Gebäude zwecks Neuüberbauung beginnen kann. Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt im internen Verhältnis die bisherige Rechtsstellung der Beteiligten als Grundeigentümer allgemein und im besondern in bezug auf die Gebäude unverändert, obwohl das Eigentum zum Teil auf an-

[6] Im konkreten Falle wurde, wie formuliert, vom *Zeitbauwert* der Gebäude, *nicht vom Verkehrswert* ausgegangen, da der Ertragswert als Bestandteil des Verkehrswertes infolge der Realersatzleistung durch Zuteilung neuer Parzellen vernachlässigt werden musste.

dere Personen übergeht. So verbleiben zum Beispiel der Unterhalt von Gebäuden und Vorplätzen, die Haftpflicht des Grundeigentümers, die Entrichtung von Steuern und andern Abgaben usw. bis zum Beginn von Nutzen und Gefahr bei den bisherigen Eigentümern.»

n) Schliesslich mussten noch Details mit Bezug auf bestehende Arbeitsvergebungsverpflichtungen, Anstösserbeiträge, Wirtschaftspatente, Grundstückgewinnsteuer, Genehmigungsvorbehalte und Kostentragung festgelegt werden. Nach den Unterschriften endet der Vertrag mit der öffentlichen Beurkundung durch den Notar.

Das vorstehende Konzept ist das Produkt von fünf Vertragsentwürfen, die jeweils mit jedem einzelnen der zehn beteiligten Grundeigentümer durchberaten werden mussten. Es darf festgestellt werden, dass die Grundeigentümer konkrete und konstruktive Mitarbeit leisteten und vom positiven Streben nach einer ausgewogenen Lösung geleitet waren.

Staat und Stadt sind in diesem Verfahren nicht nur wegen der Zuteilung von Land für die Strassenverbreiterungen und als Subjekte der Entschädigungspflicht, sondern auch als Grundeigentümer beteiligt, indem sie im Vorbereitungsstadium verschiedene Liegenschaften freihändig erworben haben. Die internen Verhältnisse zwischen Staat und Gemeinde, die keine Auswirkungen auf die Grundeigentümer haben, wurden durch eine separate Vereinbarung zwischen dem Regierungsrat des Kantons Aargau und dem Gemeinderat der Stadt Aarau geregelt.

5. Das weitere Vorgehen

Nach Vorliegen der Genehmigungen durch den Regierungsrat und den Gemeinderat wird der Vertrag dem Grundbuchamt Aarau zur Eintragung angemeldet. Der Grundbuchverwalter hat die wesentlichen Vertragsbestandteile bereits im Vorbereitungsverfahren vorgeprüft, so dass mit einer reibungslosen Eintragung gerechnet werden kann. Nachher können den ersten Bauherren die Baubewilligungen erteilt und die noch offenen Entschädigungsfragen behandelt werden.

III. Schlussbetrachtungen

Obwohl eine Landumlegung in bebautem Gebiet viel Zeit und unendlich viel Kleinarbeit erfordert und im konkreten Falle, wie dargelegt, noch besondere rechtliche Regelungen gefunden werden mussten, darf man auf das Erreichte stolz sein. Es ist der im Rahmen unserer Rechtsordnung einzige Weg, um in dichtbebautem Sanierungsgebiet mit einer grossen Zahl einzelner Grundeigentümer zu einer gesamtheitlich gestalteten und wirtschaftlichen Neuüberbauung zu gelangen, welche in städtebaulicher Hinsicht an die Qualitäten unserer historischen Kerngebiete anzuknüpfen vermag. Bereits sind in der Stadt Aarau weitere derartige Aufgaben in Vorbereitung, denn die planlose, oft fälschlich als selbstregulierend bezeichnete Entwicklung muss überwunden werden, ohne die Eigentumsrechte über Gebühr anzutasten. Das vorliegende Beispiel zeigt, wie man sich in richtig verstandener Freiheit und Freiwilligkeit zur Erarbeitung von gemeinsamen und besseren Lösungen zusammenfinden kann.

Photonachweis: Abb. 2 und 4 Franz Rohner, Bauverwaltung, Aarau. Abb. 9 und 10 Hans Rohr, Aarau.

CHRONIK DER NORDWESTSCHWEIZ

Aargau

Baugesetzgebung auf kommunaler und kantonaler Ebene

Den erfahrungsgemäss nicht leichten Schritt zum Erlass einer *Bauordnung* haben im Jahre 1965 folgende Gemeinden gewagt: Böttstein, Eggenwil, Mägenwil und Oberrohrdorf. Veraltete Bauordnungen wurden durch eine Neuregelung ersetzt in Ennetbaden, Gebenstorf und Schöftland. Des weiteren erhielten die *Zonenpläne* folgender Gemeinden die kantonale Genehmigung: Beinwil am See, Klingnau, Mellingen, Niederrohrdorf, Sisseln, Unterentfelden, Untersiggenthal, Villnachern. Dazu kommt eine grössere Anzahl von Teilrevisionen bestehender Vorschriften und Pläne.

Eine Sonderstellung im Rahmen kommunaler Planungen kommt der *Stadtplanung von Baden* zu. Eine zielstrebige Planungskommission hat in den letzten zwei bis drei Jahren unter Beizug hervorragender Fachleute einen Gesamtplan der Innenstadt (Geschäftsquartiere, Industriegebiet BBC und Bäderquartier) erarbeitet. In diesem haben soziologisch-wirtschaftliche, städtebauliche und verkehrstechnische Gesichtspunkte gleichermassen Berücksichtigung und Niederschlag gefunden. Als Ziele waren gesetzt: a) die langfristige Entwicklung der Innenstadt abzuschätzen, b) sich eine Vorstellung über die Gestalt sowie die Einrichtungen und damit ein Leitbild über das Aussehen und das Funktionieren einer zukünftigen Innenstadt zu machen, c) die hiefür erforderlichen öffentlichen und privaten Massnahmen zu ermitteln. Der Gesamtplan unterteilt sich in einen Nutzungsplan und einen Gesamtverkehrsplan. Dem Interessenten gibt die schmucke reichhaltige Publikation «Stadt Baden, Gesamtplan der Innenstadt», näheren Aufschluss. Nimmt man noch das glücklich zum Abschluss gebrachte Verkehrssanierungswerk hinzu, so zeigt sich das Bild einer lebendigen Stadt, die trotz und in voller Bejahung einer jahrhundertealten Tradition mit dem Mut zum Wagnis auf