

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 105 (1987)
Heft: 23

Artikel: Aarau als Kleinstadt eines bedeutsamen Kantons
Autor: Grob, Markus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-76618>

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: 25.01.2026

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

auch weiteren Benützern zur Verfügung. Da die verschiedenen Planelemente wie Fix- und Grenzpunkte, Bauten, Elemente des Leitungskatasters, Beschriftungen usw. aus der Datenbank getrennt abrufbar sind, kann sowohl der Blatthalt, wie auch der Massstab den weiteren Bedürfnissen angepasst bzw. je nach Genauigkeitsanforderung auch über einen Schnellplotter ausgezeichnet werden (Bild 7).

Organisation der Vollnumerik

□ Der beauftragte Geometer ist für die Feldaufnahmen, die teilnumerischen Berechnungen mittels Tischcomputer Diehl, die Bearbeitung am grafischen Bildschirm am GNIS in Aarau, die Abschlussarbeiten (Register, Statistiken usw.) sowie für die Nachführung der Operate verantwortlich.

□ Das Kantonale Vermessungsamt ist in eine personell unabhängige *EDV-Betriebsstelle* und eine *Kontrollstelle* unterteilt. Der EDV-Betriebsstelle ist der Systemunterhalt, die Koordination des EDV-Betriebes, die automatische Kartierung, die Ausbildung sowie die Zusammenarbeit mit anderen Stellen übertragen. Die *Kontrollstelle* ist für die Verifikation, d.h. die amtlichen Kontrolle der Vermessungswerke und deren Nachführung gemäss kantonalen und eidgenössischen Weisungen, verantwortlich.

Vollnumerisch bearbeitete Operate

Nach der Installation der Hardware Anfangs der achtziger Jahre übernahm das KVA Anpassung und Ergänzung der gelieferten Software an die aargau-

ischen Verhältnisse. Mit der Datenübernahme der Vermessungsoperate Mellingen (1982) und Brugg, Lose 4 + 5 auf die Calma-Anlage, war das Zeitalter der Vollnumerik im Kanton angebrochen. Während der Bearbeitungsphase dieser beiden Operate am Bildschirm hat die EDV-Betriebsstelle die Programme laufend ausgefeilt und benutzerfreundlicher gestaltet, so dass die nächsten Operate Eggenwil und Spreitenbach, Teil nordöstlich der Kantonsstrasse Baden-Zürich, bereits rascher zu bewältigen waren. Die Resultate des ersten vollnumerischen Operates Mellingen wurden im November 1985 zusätzlich von der Eidgenössischen Vermessungsdirektion überprüft und als den Vorschriften entsprechend beurteilt. Heute sind die vier ersten Operate abgeschlossen. Zwei von ihnen hat das Departement des Innern des Kantons Aargau bereits die Beweiskraft als öffentliche Urkunde erteilt. Verwaltungsinterne Abklärungen haben nun zu einem Unterbruch bei der Vollnumerik geführt. Die zurzeit laufenden Operate werden teilnumerisch abgewickelt.

Ausblick

Die Fachkreise sind sich klar darüber, dass der Vollnumerik die Zukunft gehört. Sowohl Aussagen der Vermessungsdirektion sowie die bis heute bekannten Resultate der RAV (Revision amtliche Vermessung) zeigen ein klares Bild. Die Resultate vollnumerischer Operate sind durch die Flexibilität ihrer Daten für die verschiedenen Benutzer höher einzustufen als teilnumerische.

Die in den Geometerbüro installierten Diehl-Tischcomputer stehen nach einer Einsatzzeit von 4 bis 5 Jahren vor der Ablösung. Da in der Zwischenzeit die Entwicklung nicht stillgestanden ist, hat die freierwerbende Aargauer Geometerschaft letzten Herbst eine Arbeitsgruppe zur Evaluation eines EDV-Nachfolgesystems bestimmt. Vorläufig gestecktes Ziel ist die dezentrale Vollnumerik im Geometerbüro.

Ob dies technisch und finanziell gelingt, bleibt noch abzuwarten. Analog der Beschaffung unserer ersten EDV-Anlagen wird eine für beide Seiten (Kantonales Vermessungsamt, freierwerbende Geometer) mit vielen Vorteilen verbundene paritätische Lösung angestrebt. Sobald die zurzeit noch laufenden verwaltungsinternen Abklärungen abgeschlossen sind, wird die Arbeitsgruppe noch mit Vertretern aus der Verwaltung verstärkt.

Adresse der Verfasser: *Georges Nicolet*, dipl. Kulturingenieur ETH/SIA, Matthias AG, Breitfeldstr. 24, 5600 Lenzburg; Dr. *Peter Porta*, dipl. Kulturingenieur ETH/SIA, Walter+Porta, Neumarkt, 5200 Brugg.

Literatur

- [1] Kanton Aargau, Vermessungsamt: TNET Handbuch für die teilnumerische Bearbeitung von Parzellarvermessungen. Dezember 1982, Stand 1986.
- [2] *Andris, H.R.* Grafisch-Numerisch Interaktive Systeme (GNIS). Sonderdruck aus Vermessung-Mensuration, Heft 9/1977.

Aarau als Kleinstadt – Hauptstadt eines bedeutsamen Kantons

Von Markus Grob, Aarau

Zur Zeit der Gründung des SIA, vor 150 Jahren war Aufbruchstimmung; Aufbruch in das Zeitalter des Liberalismus und in dessen Folge in das Zeitalter der Technik, deren Grenzen unendlich weit schienen und deren Möglichkeiten paradiesische Zustände verhießen. Heute stehen wir einigermaßen ratlos vor der Tatsache, dass die unbeschränkten Möglichkeiten der Technik und ihres Konsums mehr Probleme schaffen als sie lösen, und dass nicht alles, was machbar ist, Fortschritt bedeutet. Auswahl, Auslese, Qualität, Kontinuität sowie Bescheidung auf das Wesentliche erhalten plötzlich höchsten Stellenwert.

Historisches und demographisches Umfeld

Vor 150 Jahren hatte Aarau mit der Möglichkeit gespielt, schweizerische

Hauptstadt zu werden, Zentrum des Landes, was bedeutet hätte, in stetem und zum Teil stürmischem Wachstum an der Spitze gesellschaftlicher, wirtschaftlicher, politischer und kultureller Bewegungen zu stehen.

Heute hört man in unserer Stadt das Lob der Kleinstadt; es wird von zahlreichen Mitbürgern darauf geachtet, dass die Bäume nicht zu sehr in den Himmel wachsen und die Dinge bleiben, wie sie sind, gemütlich und klein. Derweilen nehmen die Probleme auf Landesebene ihren Lauf. Im Aargauer Tagblatt vom 28. Dezember 1984 stand unter der Schlagzeile: «Täglich eine Million Berufspendler» zu lesen: «Wegen der Zersiedelung der Schweiz weiter zunehmend enormer Landverschleiss; die Zahl der Pendler, die täglich zwischen Wohn- und Arbeitsort hin und her fahren, nimmt stetig zu. Jeden Tag sind in der Schweiz rund 1 Million Berufspendler mit dem Auto unterwegs – unter entsprechender Belastung der Atemluft – und legen eine tägliche Fahrstrecke von 25 Millionen km zurück. Das reicht

KANTONE Einwohner und Arbeitsplätze (incl. Teilzeitarbeit)

1'100'000	1'122'839						
1'000'000							
900'000							
800'000							
700'000							
600'000		656'494					
500'000							
400'000			453'442				
300'000							
200'000				217'146	203'915		
100'000						160'689	
0							
	Einwohner VZ 1980	Arbeitsplätze BZ 1985	Einwohner VZ 1980	Arbeitsplätze BZ 1985	Einwohner VZ 1980	Arbeitsplätze BZ 1985	
	KANTON ZÜRICH		KANTON AARGAU		KANTON BASEL-STADT		

Tabelle 1. Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze in den Kantonen Zürich, Aargau und Basel-Stadt

STÄDTE Einwohner und Arbeitsplätze (incl. Teilzeitarbeit)

400'000	369'522						
300'000		332'229					
200'000					203'915		
100'000						160'689	
0			15'788	22'051			
	Einwohner VZ 1980	Arbeitsplätze BZ 1985	Einwohner VZ 1980	Arbeitsplätze BZ 1985	Einwohner VZ 1980	Arbeitsplätze BZ 1985	
	STADT ZÜRICH		STADT AARAU		STADT BASEL		

Tabelle 2. Vergleich der Einwohnerzahlen von Gross-, Mittel- und Kleinstädten, Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze der Städte Zürich, Aarau und Basel

rund 625mal um die Erde oder 30mal zum Mond und zurück; ...der Wohnraum verteilt sich wegen der immer weiter ausgebauten Strassen auf immer grössere Gebiete, während die Arbeitsplätze überwiegend in der Nähe der städtischen Zentren bleiben.» So vermeldet vom Bundesamt für Raumplanung in seinem damaligen Informationsblatt.

Als typische Entwicklung in diesem Sinne hat die Agglomeration Zürich in den letzten Jahrzehnten ständig an Bedeutung zugenommen. Die Arbeitsplatzzahl im Kanton Zürich hat eine Grösse erreicht, die darlegt, dass der Kanton Zürich eine weit grössere Region mit Arbeit versorgt, als sie durch die Kantonsgrenzen gegeben wäre. Die Bedeutung der Stadt und Region Zürich im Rahmen der schweizerischen Wirtschaft ist immer noch ungenügend erfasst. Aber der Verdacht wird weiterhin genährt, dass das Wirtschaftszentrum Zürich eine Mächtigkeit erreicht, welche die übrige Schweiz zu einer Rand-

region stempelt. Tatsache dabei ist, dass nicht nur die Quantität, sondern auch die Qualität der Arbeitsplätze diesen Bedeutungszuwachs steigert. Sei es in der Wirtschaft, in der Kultur oder in der Freizeit, viele Kraftlinien ziehen nach Zürich; leben und leben lassen, das ist Zürich, Ausbildung und Schulung das ist ebenfalls Zürich. Warum geht der hoffnungsvolle Nachwuchs nach Zürich, warum wandern viele hier gross gewordene Qualitäten in diesen Raum ab? Gibt es eine Gegenbewegung zu dieser Entwicklung?

Der Kanton Aargau als grosser Kanton mit rund 450 000 Einwohnern und etwa 215 000 Arbeitsplätzen, dessen Qualität das Provinzielle ist und aus dessen Provinzialität viel Qualität mit kraftvollem Individualismus wächst, hat nur Kleinstädte und zudem eine sehr disperse Siedlungsstruktur aufzuweisen. Nachteile ergeben sich aus dieser Siedlungsstruktur insofern, als die Siedlungsschwerpunkte keine genügenden Dienstleistungszentren sind und den

Kanton in wichtigen Funktionen auch nicht entlasten können. Der Kanton hat aus diesen Gründen mehr Pflichten wahrzunehmen, als ihm auch nur bei einer grösseren Stadt auf Kantonsgebiet obliegen würden. Wir nennen als Beispiel die Schulen, den Sport, Kunst und Kultur, den öffentlichen Verkehr, die Polizei usw.

Die Tabelle 1 der Wohn- und Arbeitsplätze in den Kantonen Zürich, Aargau und Basel-Stadt zeigt das bedeutsame Potential dieser drei Nachbarn und lässt erkennen, wie die Pendlerströme verlaufen müssen, und wo heute von Vielen der Lebensunterhalt verdient wird.

Aus einer ähnlichen Grundsituation hat sich z.B. der Kanton Solothurn nun dazu entschliessen können, einen Schwerpunkt dort zu setzen, wo er die grössten Entwicklungsmöglichkeiten sieht, nämlich im Raum Olten. Die grundsätzliche Frage des Verhaltens im Kantonsrahmen, ob Schwerpunkte gebildet werden sollen, oder ob die Entwicklung unbeeinflusst vor sich gehen soll, hat den Kanton Solothurn Jahrzehnte der politischen Auseinandersetzung gekostet. Das Resultat muss deshalb als staatsbürgerlich erstaunlich reif gewertet werden. Die politische Erkenntnis, sich für Schwerpunkte zu entscheiden, ist offensichtlich auch aus der Überzeugung gewachsen, dass die kleineren Orte und die abgelegenen Gegenden eines Kantons bei schwerpunktmässiger Förderung eine bessere Umwelt in die Zukunft retten können.

Leben in der Stadt, besonders in der Klein- und Mittelstadt

«Jede Stadt muss sich viel mehr auf die Konstellation ihres Stadtkörpers und die Mentalität ihres Bürgers besinnen und daraus unverkennbare, unverwechselbare Identität schaffen. Identität bekommt die Stadt durch hohe und qualitative, wirtschaftliche, soziale und kulturelle Eigenleistung der lebenden Gesellschaft. Identität ist somit mehr als nur die Tatsache, dass eine Stadt an einem See liegt oder einen internationalen Flughafen besitzt oder Japanern eine «exotisch-schweizerische» Hochzeitsfeier verspricht.» So schrieb Peter Kotz am 5. April 1984 in der NZZ («Die Stadt auf der Suche nach neuem Selbstverständnis»).

In den vergangenen Jahren waren die Grossagglomerationen Gegenstand unzähliger Arbeiten und städtebaulicher Betrachtungen. Man könnte daraus den Eindruck gewinnen, dass nur diese Gebiete für die Stadtuntersuchung und

Stadt Betrachtung interessant sind. Im Rahmen der heute aktuellen Diskussionen über den Umweltschutz könnte durchaus eine andere Gewichtung Platz greifen. So ist es eine Frage, wie weit die mittleren und kleineren Städte bei etwas aktiverer Politik die grossen Zentren mit ihren spezifischen Problemen entlasten könnten, ohne dass dadurch neue grosse Umweltprobleme entstehen. Eine derartige Politik wäre nach Meinung des Verfassers wohl eine der umweltschonendsten, die man sich vorstellen kann, weil zum Beispiel die Ansiedlung neuer Wohn- und Arbeitsplätze in einer Vielzahl bereits bestehender mittlerer und kleinerer Städte diese nicht wesentlich verändern würde, dafür aber mit einer ausbaufähigen Infrastruktur gerechnet werden kann, welche ihrerseits wieder besser ausgelastet wäre.

Leider reagiert meist die Bewohnerschaft kleiner und mittlerer Städte empfindlich auf irgendwelche Veränderungen. Erfahrungsgemäss entsteht dann oft eine ablehnende unheilige Allianz jener Gruppierungen, die heute als rot/grün bezeichnet werden, und dem verunsicherten Bürgertum; zudem sind die Wirtschaftsmotoren in diesen Städten meist zu schwach, um diese Verunsicherung mit angemessenen Argumenten zu korrigieren. Es würde deshalb darum gehen, eine vielfach unglückliche Konstellation der politischen Verhinderungspraxis durch entsprechend gute Information und vorzügliche städtebauliche Leistungen zu korrigieren.

Der Verfasser hat unter dem Stichwort «Verkannte Mittel- und Kleinstädte» im September 1985 (Architektur und Technik 9/85) nachgewiesen, dass in der Schweiz heute mindestens doppelt so viele Einwohner in etwa 92 Mittel- und Kleinstädten von 10 000 bis 100 000 Einwohnern leben, wie in den fünf grossen Städten Zürich, Basel, Genf, Bern und Lausanne. An diesem Befund ändert auch die Tatsache wenig, dass einzelne der Klein- und Mittelstädte mit einer grossen Agglomeration eng verbunden sind. Die rasante Bevölkerungsabnahme in den grossen Städten während der letzten Jahre hat diese Entwicklung zugunsten der mittleren und kleinen Städte noch verstärkt. Vorerst kann immerhin als Tatsache gelten, dass etwa 1,8 Mio. Einwohner der Mittel- und Kleinstädte eine bedeutsame Bevölkerungsgruppe darstellen, welche die Vielfalt und den Reichtum unseres Landes wesentlich stützt (Tabelle 2).

Was sind denn die besonderen Qualitäten der Mittel- und Kleinstadt? Bestimmt ist die spezifische Auswahl von qualifizierten Nutzungen in einer gros-

sen Stadt grösser als in einer kleinen Stadt; ganz natürlich sind hier zum Beispiel jede Art von Dienstleistungen auf städtischem Raum beliebig verfügbar. Sie sind aber verfügbar für eine spezifisch qualifizierte Nachfrage. Für die «normale» Nachfrage, zum Beispiel für den Tagesbedarf einer Familie mit Kindern oder alter Leute, ist der vor allem interessierende Angebotsfächer unter Umständen gerade in der grossen Stadt sehr weit gestreut, während er in der mittleren und kleinen Stadt konzentriert beieinander liegt. Auf der anderen Seite spielt es eine geringe Rolle, ob man für eine seltene Dienstleistung (z.B. eines spezialisierten Anwaltes) von A nach B reist oder sie direkt am Wohnort findet. Deshalb lässt sich durchaus die Hypothese vertreten, dass das Beziehungspotential der Mittel- und Kleinstadt für den Normal- und Durchschnittsverbraucher wesentlich besser ist als in der Grossstadt, ja dass es unübertrefflich ist.

Gibt es auch Nachteile? Sicher! Eine Kleinstadt oder Mittelstadt (Mittelstadt nach Definition ab 20 000 Einwohner), in welcher der Kleingeist, die Ängstlichkeit, die besondere Wehleidigkeit, die Betrachtung des Neuzuzügers als Eindringling und die oft unsaubere Haltung gegenüber tüchtiger Konkurrenz wegfällt, und die gleichzeitig dynamisch, lebenszugewandt oder sogar lebensfroh ist, wäre eigentlich das Paradies auf Erden. Dazu müsste noch das Streben nach Qualität und die Absage an das untere Mittelmass gehören.

Damit der Bürger einer derartigen Stadt auch stolz auf Erarbeitetes und Erreichtes sein kann, müsste er die geistige Auseinandersetzung suchen. Eine

offene Stadt müsste bedeuten, Rede und Widerrede, Kritik und Eingehen auf Kritik, Bemühen über gesetzliche Normen hinaus. Im Bauen sind gesetzliche Normen ohnehin nur Krücken zur Verhinderung noch grösserer Fehler und zum nachbarrechtlichen Schutz. Aber das Ausbleiben von schweren Fehlern bedeutet noch keine Lebensqualität. Dazu ist wohl geistiges und kulturelles Bemühen nötig, das sich zwar nicht mit Gesetzen regeln lässt, so wenig wie Engagement, Zuneigung, Liebe sich durch Gesetze regeln lassen.

Wir fassen die Vorteile der Mittel- und Kleinstadt wie folgt zusammen: Für die etwa 1,8 Mio. Mittel- und Kleinstädter in der Schweiz, die bis heute die Fachliteratur kaum beschäftigt haben, gilt, dass ihr Leben etwas billiger ist, als zum Beispiel in Zürich, Genf, Bern oder Basel, dass sie meist zu noch humanen Preisen wohnen, und dass sie etwas weniger Stress, weniger Immissionen und weniger Zeitverlust als in der grossen Stadt in Kauf nehmen müssen.

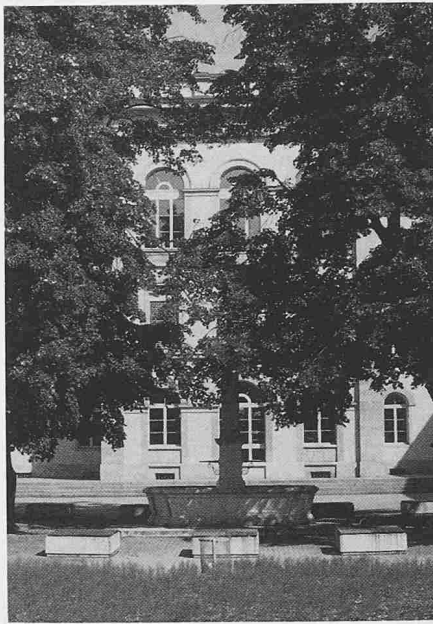
Deshalb sind die mittleren und kleinen Städte förderungswürdig, nicht so sehr um ihrer selbst willen – sie können sich durchaus genügen –, sondern weil sie nach Meinung des Verfassers die qualitativ beste Siedlungsreserve unseres Landes darstellen. Die etwas stärkere Beanspruchung dieser Reserven würde die Streubauweise zurückdämmen und würde bei guter Planung und kompetentem Städtebau vorzüglichen Orten zusätzliche Impulse verleihen. Eine Förderung der mittleren und kleineren Städte würde andererseits einzelne Grossagglomerationen so weit entlasten, dass dort wieder normalere Verhältnisse auf

Überbauung Tell, Wohnzeile C

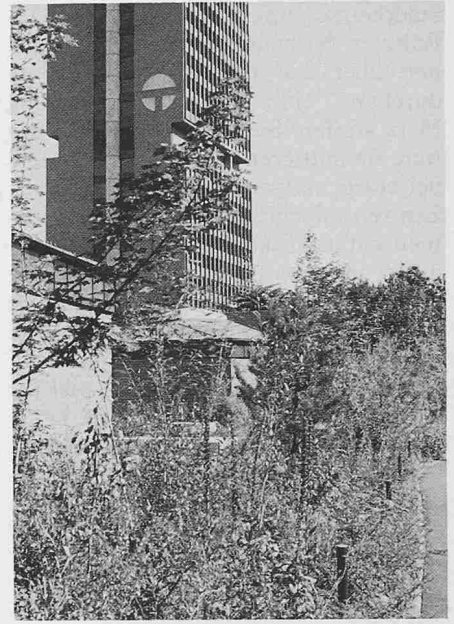




Obertor



Hof der kaufmännischen Berufsschule



Telli - Hochhaus (Kant. Verwaltung)

dem Liegenschaftsmarkt einkehren könnten und heute schwer lösbare Probleme (soziale Spannungen usw.) besser zu lösen wären. In diesem Sinne dürfte die Mittel- und Kleinstadt, ohne sich zu verleugnen, zur gesunden Konkurrenz auf dem Bodenmarkt beitragen und eine hilfreiche Rolle in unserem Siedlungskonzept spielen.

Die Stadt Aarau, Gegenwart und Zukunft

Die Kleinstadt Aarau mit heute nicht mehr ganz 16 000 Einwohnern als Hauptstadt eines bedeutsamen Kantons? Sagen diese einfachen Fakten aus, dass die Stadt, die sich einmal 14 Tage lang in der Rolle als helvetische Hauptstadt sah, und die gleichzeitig Hauptstadt eines für die damalige Zeit vorbildlichen Staatsgebildes, des neugeschaffenen Kantons Aargau, war und

ist, heute Mühe hat, sich als Hauptstadt dieses Kantons zu verstehen und sich hin und wieder in nagenden Selbstzweifeln und bohrender Selbstanklage gefällt? Gibt es denn nicht untrügliche Zeichen, dass eine lebensfrohe, selbstbewusste und auch dynamische Stadt ein absolut dringliches Erfordernis zur Artikulation gesamtheitlicher Wünsche, Vorstellungen und Ansprüche dieses bedeutsamen Kantons wäre?

Über solchen Gedanken blättere ich zurück in meinen sechsjährigen Erinnerungen als Stadtbaumeister und lasse Diskussionen an Informationsveranstaltungen, aber auch einzelne Köpfe vor meinem geistigen Auge Revue passieren: Viel kleinliches Gezänke, viel Streit und Gerede um oft sehr wenig, d.h. persönlich eingebrachte Interessen, schlecht verschleiert, aber doch mit manchmal beipielsloser Hartnäckigkeit vertreten. Andererseits erstaunlich gelassene Reaktionen auf schick-

salhafte Herausforderungen, und hin und wieder überraschend positive Entscheide in Bereichen, in welchen man harte Auseinandersetzungen vorauszu- sehen glaubte. Es soll noch jemand behaupten, er kenne die Reaktionen und die Mehrheiten der heutigen Stimmbürger; ich jedenfalls nicht.

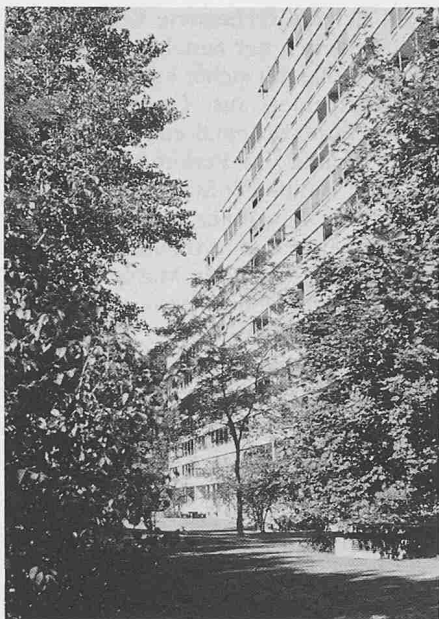
Wo steht Aarau heute? Viele äusserlich sichtbare Zeichen verraten einen guten Zustand: Die Finanzen sind in Ordnung, es gibt kaum Arbeitslose; neue Arbeitsplätze sind im Entstehen begriffen, im Rahmen eines aktiven Bau- marktes werden sowohl Wohnungen wie vielfältige andere Nutzungen vermehrt. Die jährlichen privaten Investitionen im Bauen liegen auf einer in Aarau nie gekannten Höhe; aber auch die Öffentlichkeit wird in nächster Zeit zahlreiche grosse Bauvorhaben realisieren. Allgemein wird, zum Teil auch mit einigem Bedauern, festgestellt, dass die Stadt sich zu rasch verändere und die

Biotop beim Kleintierzoo in der Telli



Mehrfamilienhäuser Binzenhof





Grüne Freiräume in der Grossüberbauung



Grün in der Altstadt



Innenhof beim Altersheim

Gefahr bestehe, dass wertvolle Bausubstanz gesichtslosen Neubauten zum Opfer falle. Diese Sorge ist ernst zu nehmen. Gegenwärtig läuft denn auch eine Analyse der schutz- und erhaltenswürdigen Bausubstanz ausserhalb der unter strenger Kontrolle stehenden Altstadt. Es ist sehr zu hoffen, dass die Resultate dieser Analyse und ihre Umsetzung in planerische und rechtliche Normen helfen, in Zukunft grössere Schäden zu vermeiden.

Zum andern ist die Notwendigkeit der Erarbeitung eines den Anforderungen der Zukunft genügenden städtischen Verkehrsnetzes in hohem Masse dringlich, und natürlich wäre dabei das Dauerthema der Altstadtumfahrung endlich abzutischen. Umfassende diesbezügliche Bemühungen sind erneut im Gang.

Gegenwärtig ist zudem ein Vorhaben aktuell, das möglicherweise bereits heu-

te Wirkung zeigt, dessen zukünftige Einflüsse, vielleicht sehr grosse, schwer abzuschätzen sind. Es handelt sich um das Konzept Bahn 2000, das auf schweizerischer Basis der Bahn neue Impulse verleihen soll. Im Rahmen dieses Konzeptes erhält Aarau die Funktion eines sogenannten Anschlussknotens, der wichtige Netzfunktionen ausübt, wesentlich bessere Verbindungen nach allen Richtungen gewährleistet, und vor allem vermehrte Halte von Intercity-Zügen aufweisen wird. Bereits auf den Fahrplanwechsel im Frühjahr 1987 wird im Rahmen des Konzeptes Bahn 2000 eine neue Intercity-Linie Zürich-Aarau-Basel über den Hauenstein eröffnet. Mit dem stündlichen Halt dieser Intercity-Züge in Aarau ergibt sich die Perspektive, dass von unserer Stadt aus innerhalb einer Fahrzeit von etwa 20 Minuten das wahrscheinlich grösste und dichteste Arbeitsplatzpotential der Schweiz erreicht werden kann: Die

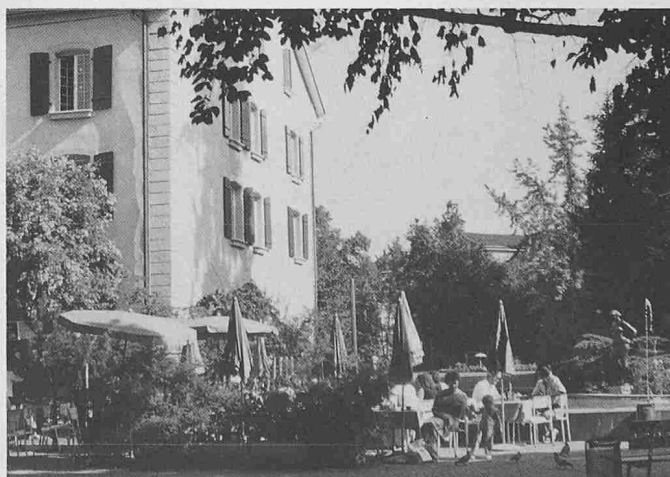
bahnhofnahen Arbeitsplätze von Zürich und Basel. Sind hier allenfalls auch Überlegungen angebracht, die davon ausgehen, dass die Pendlerbewegungen nicht nur in Richtung Zürich und Basel verlaufen können, sondern auch umgekehrt? Das würde bedeuten, dass der Ansiedlung vorzüglicher neuer Arbeitsplätze in Aarau nichts im Wege stünde! Ein Vergleich in Tabelle 2, diesmal nicht der Kantone, sondern der Städte Zürich, Aarau (Aargau) und Basel, zeigt deutlich die Bedeutung der neuen Verbindungen unserer Hauptstadt.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass eine bessere Artikulation der kantonalen Wünsche und der kantonalen Mitsprache im eidgenössischen Konzert stärkere städtische Zentren als Ausdruck politischer Macht erfordern. Hier sind interkantonale Probleme angesprochen, die in Zukunft eine vermehrte Rolle spielen werden, und die

Reiheneinfamilienhäuser Binzenhof



Im Kasinopark



besonders die – wenn auch kleinen – Städte des Kantons Aargau in den Brennpunkt des Interesses rücken werden.

Fassen wir jene Punkte zusammen, die in dieser Richtung eine Hilfe bedeuten könnten:

Allgemeine Punkte

□ Viele Postulate des Umweltschutzes zielen auf eine bessere und intensivere bauliche Nutzung des verfügbaren Bodens, um die natürlichen Reserven schonen zu können, und um den Individualverkehr einzudämmen und den öffentlichen Verkehr effizienter zu gestalten. Diese Resultate führen in ihrer praktischen Konsequenz zur Betonung einer konzentrierten Besiedlung, d.h. der Stadt.

□ Die Klein- und Mittelstadt hat eigenständige Qualitäten, die sich durchaus mit jenen der grossen Stadt messen können; es ginge deshalb vor allem darum, diese Qualitäten zu fördern, sie zu propagieren und ihnen Ausdruck und Kraft zu verleihen. Vielleicht sind gerade das Ausbleiben der Nachteile der grossen Ballungsräume, der extremen Bodenpreise, Wohnungsnot, Verkehrschaos, der schwierigen Erreichbarkeit usw. ein wesentlicher Vorteil der Mittel- und Kleinstadt.

□ Die Mittel- oder Kleinstadt ist ein idealer Wohnort der Familie, ein idealer Schulungs- und Freizeitraum, aber auch ein idealer Lebensbereich für junge und alte Alleinstehende.

□ Die Stadt ist ein lohnendes Investitionsobjekt für die reichlich vorhandenen Gelder von Banken, Versicherungen, Pensionskassen usw.

Hilfe für die Stadt

□ Die Wiedererdeckung der Bewohnerfreundlichkeit aufgrund der Forderungen des Umweltschutzes, sofern sich Behörden und Politiker zu sinnvollen und effizienten Aktionen in diesem Bereich inspirieren lassen.

□ Die gefühlsmässige Hinwendung zur städtischen Urbanität und die neue Nutzung der Stadträume nach Jahrzehnten des Auszugs ins Grüne und des Lebens mit der Streubauweise.

□ Die Erkenntnisse bezüglich einer besseren Bewältigung des städtischen Verkehrs im Sinne einer Angebots- und nicht mehr einer Nachfrageplanung; die Setzung von Schranken für den motorisierten Privatverkehr und die Förderung des öffentlichen Verkehrs zur wohnlichen Gestaltung der Stadt.

Besonderheiten

□ Die politische Einsicht, dass der Kanton Aargau zu seiner Vertretung nach aussen, zu seiner der Grösse und dem Potential der Bewohner und der Wirtschaft angemessenen Bedeutung mehr Gehör finde, wenn stärkere Städte als Katalysatoren der politischen Macht, als Kultur- und Bildungsträger, vorhanden wären.

□ Die Aufwertung des Bahnhofs Aarau im Rahmen des Konzeptes Bahn 2000 mit der Einführung neuer Intercity-Halte und der Verbesserung der Zubringersituation für die übrigen Kantonsgebiete.

Alle diese erwähnten Tatsachen und Möglichkeiten könnten eine Aufwertung der Stadt Aarau als Arbeits- und Wohnort bewirken; bleibt die Stadt selbst in dieser Situation passiv, so

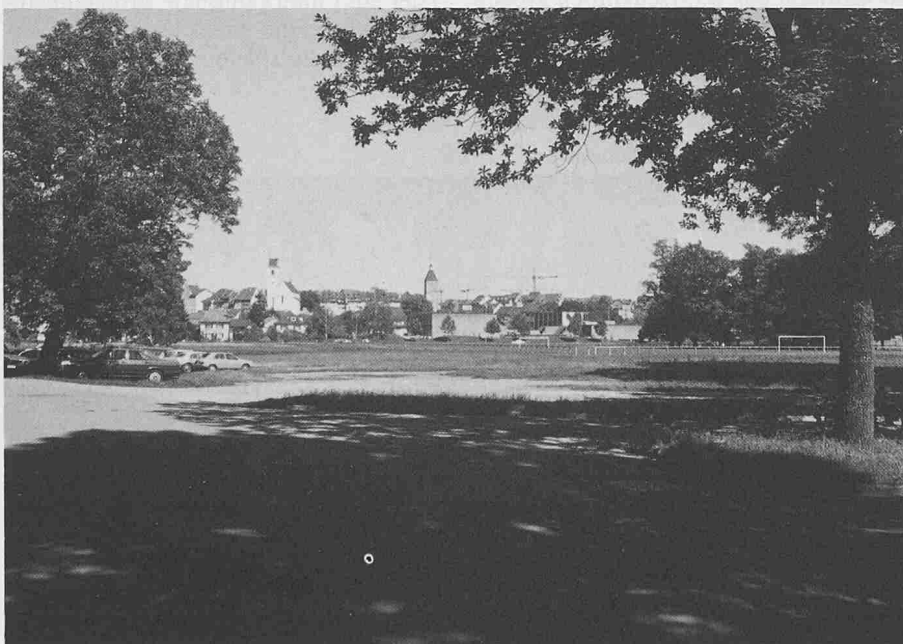
wirkt sich die verbesserte Verkehrslage höchstens in einer zunehmenden Investitionswelle mit sicher auch sehr negativen Aspekten aus. Greift die Stadt lenkend und ordnend ein, so kann die Verbesserung der Verkehrslage durchaus zum Wohle der Stadt, ihrer Region und deren Bewohner genutzt werden. Das lenkende und ordnende Eingreifen betrifft im besonderen Masse die Stadtplanung und den dahinter stehenden politischen Willen.

Die heutige Lage für Aarau, das muss deutlich festgehalten werden, ist insofern kritisch, als nicht abzusehen ist, wie sich die Attraktivität und die Lagequalität langfristig auf dem Investitionsmarkt auswirken werden. Für Aarau kumulieren sich möglicherweise eine ganze Zahl entwicklungsfördernder Einflüsse, die – sollten auch nur einige zum Tragen kommen – eine während Jahrzehnten geübte ruhige politische und wirtschaftliche Gangart durcheinander bringen könnte; es ist auch abzusehen, dass viele nun seit Jahren im gemütlichen Schlummer dahindösende Grundstücke zu neuem Leben erwachen und das bereits etwas strapazierte Stadtbild mit Baukränen, Baugerüsten und aufgeworfenen Gräben noch stärker prägen.

Was soll eine Stadt wie Aarau in dieser Lage als eigene Ziele erreichen wollen? Aarau soll sich seiner Rolle als Hauptstadt eines bedeutenden Kantons besser gewahr werden und diese Rolle verantwortungsbewusster und aktiver spielen. Möglicherweise wären dann auch die anderen Städte des Kantons ermutigt, mehr für sich selbst zu tun; Konkurrenz ist jedenfalls immer nützlich. Dem Problem der Arbeitsplätze ist hohe Beachtung zu schenken; gerade hier müsste die Sorge um die Verantwortung gegenüber Region und Kanton in eine innovative Strategie zur Anreicherung zukunftssträchtiger Branchen ausmünden. Wer es nicht glauben will, dass noch grosse Lücken klaffen, versuche das Experiment: Er inseriere als Stellensuchender oder antworte auf ausgeschriebene Stellen seiner Branche einmal im Raum Zürich und einmal im Raum Aarau! Es gibt da frappante Unterschiede.

Unsere Stadt ist genau so selbständig, so stolz und so bedeutsam, wie sie über ihre vorzüglichen oder gefährdeten Arbeitsplätze ihre Bevölkerung und einen schönen Teil der Bevölkerung der Region zu ernähren vermag. Die Erhaltung, Förderung und Neuschaffung von Arbeitsplätzen muss deshalb neben der Pflege des Stadtbildes und der Stadtstruktur, neben der Lösung der Verkehrsprobleme, einen wichtigen Stellenwert innehaben. Dabei sind die Ar-

Blick auf die Stadt vom Schachen



beitsplätze in der kantonalen Verwaltung und in zahlreichen kantonalen Institutionen eine willkommene Zugabe, aber sie sind nicht Basis einer eigenständigen Stadt. Einzelne neuere Branchen scheinen das Image unserer Stadt zunehmend zu prägen, zum Beispiel die Medizinalberufe und entsprechende Institutionen. Werden neue Arbeitsplätze in anderen zukunftssträchtigen Arbeitsgebieten dazukommen?

Zum Schluss sei der Versuch unternommen, ein negatives Szenario zu beschwören, nämlich, das in den Vordergrund zu stellen, was es auf alle Fälle zu vermeiden gilt:

- Weitere Pläne für den Papierkorb oder die Archive zu zeichnen;
- Über die vielen zusätzlichen Aufgaben zu jammern und vor lauter Besserwissen nichts zu tun;

- Die Arme zu verschränken und zu warten, bis die andern handeln.

Darum: Packen wir's an!

Adresse des Verfassers: *Markus Grob*, dipl. Architekt ETH/SIA/BSP, Stadtbaumeister, 5000 Aarau.

Lenzburg, eine Aargauer Kleinstadt

Vorstellung in einer Zusammenfassung über die Verkehrsbauten von etwa 150 Jahren

Von Thomas Bertschinger, Lenzburg

Unsere Vergangenheit können wir mit Funden bis in die Bronzezeit nachweisen. Das Schloss und die Altstadt sind weltweit bekannt. Sie sind Treffpunkte von Touristen, Kaufleuten, Planern und Politikern.

Viele lieben die Stadt, viele würden sie noch mehr schätzen, wenn ihre Forderungen bezüglich einer wohnlicheren Stadt erfüllt würden. Viele meiden die Stadt, weil sie lärmig ist, weil die «Stadtluft» nicht mehr unbedingt frei macht wie zur Zeit des Mittelalters.

Lenzburg ist geformt durch den Schlossberg, den Aabach, die mittelalterliche hufeisenförmige Stadt, die Durchgangsstrassen und die Eisenbahnlinien. Lenzburg wünschte sich die Strassen und Bahnen und kämpfte für die Verbindungen zur Region und zur «weiten Welt». Die Einwohner brachten viele Steueropfer – bis an den Rand ihrer Existenz – für die heute oftmals verfluchten Einrichtungen. Eine Stadt funktioniert nicht ohne Strassen und Bahnen. Lenzburg ist eine typische Kleinstadt im Aargau. Sie ist fest mit dem Aargauer Strassen- und Schienennetz verbunden. Sie ist aber wie jede andere Stadt einzigartig in Form und Ausdruck.

Lenzburg, eine Aargauer Kleinstadt

