

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

Artikel: Lenzburg, eine Aargauer Kleinstadt: Vorstellung in einer Zusammenfassung über die Verkehrsbauten von etwa 150 Jahren
Autor: Bertschinger, Thomas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-76619>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

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 ändern 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

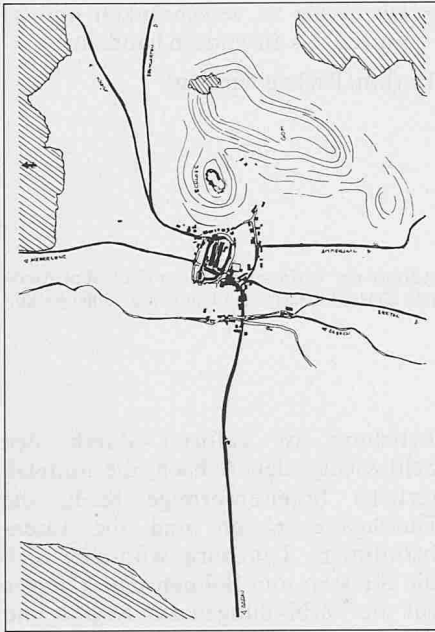
Unsere Vergangenheit können wir mit Funden bis in die Bronzezeit nachweisen. Das Schloss und die Altstadt sind weltweit bekannt. Sie sind Treffpunkte von Touristen, Kaufleuten, Planern und Politikern.

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

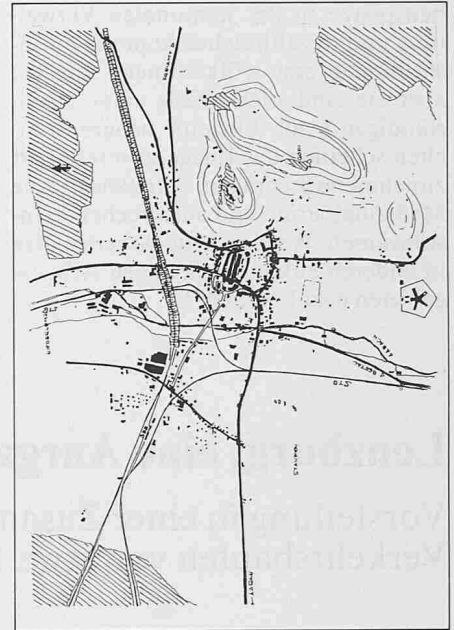




Lenzburg um 1800



Die gefährliche Rathausgasse um 1856 (Aus: Lenzburgs Brunnen und Quellen. Verl. Städtische Werke Lenzburg, 1981)

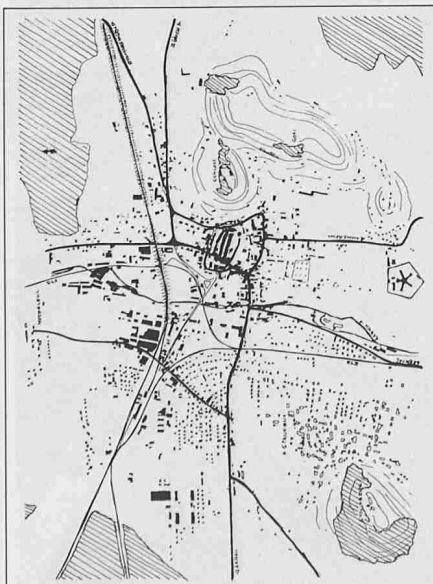


Lenzburg um 1900



Markt in der Rathausgasse (Aus: Ortsbürgerkommission Lenzburg. Verl. Kromer Lenzburg, 1986)

Lenzburg um 1965



Lenzburg in der Zukunft, um 1910



Die Bilder und Skizzen zeigen die Entwicklung der Stadt, zeigen Traditionen und weisen darauf hin, dass jeder Strassenausbau schon früher Probleme schaffte, und dass die Bewohner sich in allen Zeiten über den Verkehr Gedanken machten.

Verkehrszählungen und Fahrzeugbestände können wir über die Jahrzehnte zurück nicht verfolgen. Wir erkennen aber in den Stadtplänen, dass zu ganz bestimmten Zeiten die Fahrzeugschlangen und Fahrzeugdimensionen und -konstruktionen den Abbruch der Tore, die Korrektur der Strassenniveletten und Strassenlage nötig machten.

Die Bürger der Aargauer Kleinstädte halten an ihren Traditionen und kulturellen Einrichtungen fest. Sie lieben Museen und lesen Bücher aus alter Zeit. Sie wollen aber nicht in einem Museum leben. Ein kleiner, aber starker Kern der Einwohner kämpfte und kämpft für die Vitalität der Kleinstadt.

Unsere Stadt ist überschaubar. Das kulturelle Leben ist besonders dann intensiv, so zeigt die Geschichte, wenn wirtschaftliche Sorgen bestehen. Heute geht es den Kaufleuten, Handwerkern und Industriebetrieben recht gut; natürlich könnte es noch besser gehen. Das «Jammern» gehört zum Kaufgespräch. Das Angebot und die Nachfrage setzen der Entwicklung der Stadt Grenzen. So ist es auch sicher, dass kein Baum in den Himmel wächst.

Unsere Stadt erneuert sich schrittweise im unaufhörlichen Gespräch mit den Bewohnern. Rebellisch werden diese, wenn unsinnige Verwaltungsnormen den Dialog zwischen den Bewohnern und der Verwaltung zerstören. Eine Tatsache, die Kollegen auf anderen Verwaltungsebenen kaum verstehen können.

Entwicklung der Strassen und Bahnen im Siedlungsgebiet Lenzburg

- 18. Jhd. Die Berner bauen die Hauptstrasse Bern-Zürich über Lenzburg aus.
- 1823 Abbruch des oberen Tors.
- 1830 Einebnung des nördlichen Stadtgrabens.

Die Rathausgasse vom Durchgangsverkehr befreit, 1965

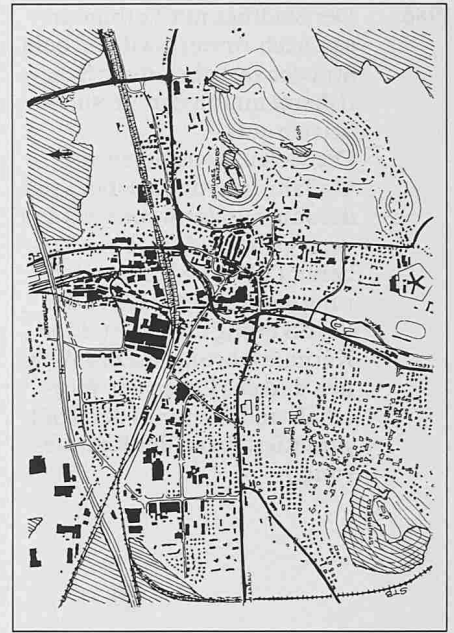




Lenzburg um 1986



Freitagsmarkt in der Rathausgasse, 1986



Lenzburg um 1995

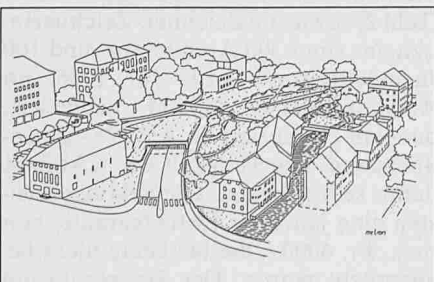
- 1856 Weiterausbau der Hauptstrasse Bern-Zürich. Tieferlegung der Rathausgasse, Höherlegung der Strassen in der Aavorstadt.
- 1875 Bau der Nationalbahn Zofingen-Lenzburg-Baden-Winterthur. Konkurrenzunternehmen zur Bahn im Aaretal.
- 1882 Konzession für den Betrieb der Seetalbahn als Strassenbahn.
- 1900-1950 Ein Zeitraum für die grossen Verkehrsplanungen und Planungswettbewerbe für die Entwicklung der Stadt. Die Weltkriege verhindern die Realisierungen.
- 1964 Bau der Verbindung Niederlenzerstrasse-Hendschikerstrasse. Die Rathausgasse wird endgültig vom Durchgangsverkehr befreit.
- 1966 Die Nationalstrasse N1 bei Lenzburg wird dem Betrieb übergeben.
- 1971 Führt die Autobahn in die Stadt Zürich.

- 1972 Der Regionalbus Lenzburg-Seengen wird eingeführt.
- 1975 Die Bahnlinie Heitersberg wird eröffnet.
- 1982 Der Taktfahrplan wird eingeführt.
- 1984 Die Seetalbahn im Abschnitt Lenzburg-Wildegg wird für den Personenverkehr aufgehoben. Der Regionalbus als Bahnersatz zwischen Lenzburg-Niederlenz-Mörliken-Wildegg-Holderbank wird eröffnet.



Jugendfest in der Rathausgasse, Treffpunkt in der Altstadt

Kernumfahrung zum Schutz des Ortsbildes, für eine fussgängerfreundliche Stadt



Fussgängerfreundliche Rathausgasse. Eine Fotomontage - ein Blick in die nahe Zukunft



1986 Der Stadtbuss mit Verbindungen nach Ammerswil und dem Strassenverkehrsamt in Schafisheim nimmt den Versuchsbetrieb auf. Die vielen Planstudien zur Umfahrung von Lenzburg seit der Jahrhundertwende werden verarbeitet und ein Zwischenbericht über die Kernumfahrung der Altstadt wird in der Bevölkerung diskutiert. Eine Kernumfahrung, die das Wohnen und das Leben der Wirtschaft und Kultur in der Stadt garantiert, harret der Realisierung.

Die Seetalbahnlinie wird zwischen Luzern und Lenzburg in betrieblicher und baulicher Hinsicht erneuert werden. Eine gute Erschliessung der Seetalregionen in den Kantonen Luzern und Aargau mit der Region Reinach/Menziken wird angestrebt. Nach Diskussionen in den Gemeinden muss der Grosse Rat des Kantons Aargau grundsätzlich entscheiden, wie es weitergehen wird. Unermüdlich sitzt die Pendelbahn von Luzern nach Baden in unseren Köpfen fest.

Der Kontakt zur Welt mit weniger Fahrzeugen, eingesetzt am richtigen Ort, ist ausbaubar. Ein Siedlungsgebiet lässt sich in den gezeichneten Quartieren verdichten und massvoll erneuern. Der Umwelt kann volle Beachtung geschenkt werden. Die Aufgaben der Bauingenieure und Architekten sind skizziert und erfolgversprechend. Der Reiz der Kleinstadt Lenzburg kann erhalten bleiben.

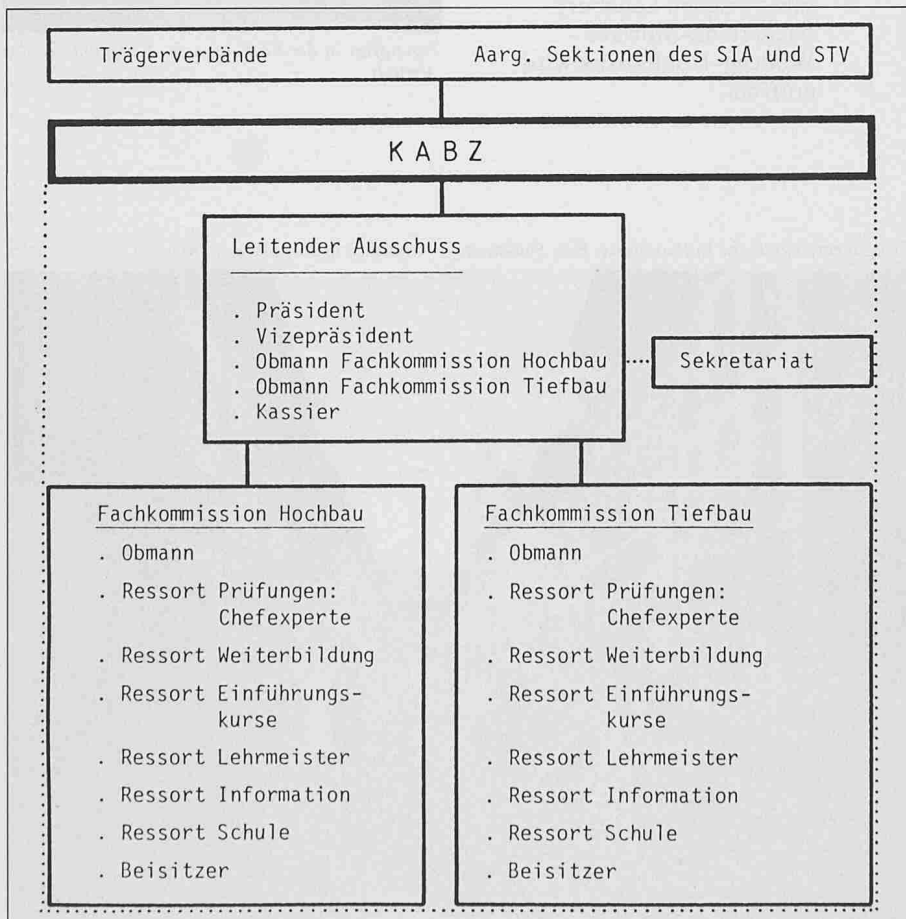
Adresse des Verfassers: *Thomas Bertschinger*, Bauverwalter, Lenzburg.

Ausbildung und Weiterbildung der Bauzeichner

Von Christian Fritschi, Aarau, und Hermann Eppler, Baden-Rütihof

Im Aargau wurde die Behandlung von Fragen und die Durchführung von Bildungsaufgaben durch die kantonalen Sektionen der Berufsverbände einer ständigen Kommission (KABZ) übertragen. Die Schwerpunktstätigkeit der KABZ der letzten Jahre war die Realisierung der Aufgaben aus dem Berufsbildungsgesetz von 1978, der Versuch des Intervall-Unterrichts an einer Berufsschule sowie die Realisierung einer kantonalen Technikerschule für Bauzeichner.

Bild 1. Organigramm der KABZ



Organisation

Im Kanton Aargau ist die Organisation der Lehrlingsausbildung und der Weiterbildung der Hoch- und Tiefbauzeichner seit 1972 einer Kommission (kurz KABZ) übertragen. Hinter dieser KABZ stehen als Trägerverbände die kantonalen Sektionen des SIA (Aargau und Baden) und des STV (Aarau, Baden, Brugg und Seetal).

Die Kommission besteht aus 16 Mitgliedern. Acht Mitglieder werden von den SIA-Sektionen und acht Mitglieder von den STV-Sektionen bezeichnet. In der Regel sollen Architekten und Ingenieure in gleicher Anzahl vertreten sein. Wie die Kommission intern organisiert ist, ist aus dem Organigramm (Bild 1) ersichtlich.

Dank der Aufteilung in verschiedene Ressorts kann die Arbeit gezielt auf mehrere Schultern verteilt werden. Nebst den ressort-spezifischen Tätigkeiten sind jährlich ein Tätigkeitsprogramm und ein Budget zu entwerfen sowie Bericht und Abrechnung zu erstellen. Auf Einladung des Präsidenten finden mindestens zwei Sitzungen pro Jahr mit folgenden Traktanden statt: Tätigkeitsprogramm, Budget sowie Jahresbericht, Rechnung, Wahlen und Bestätigungen.

Für die 321 Hochbauzeichner- und 154 Tiefbauzeichnerlehrlinge und -töchter (Bild 2) sowie die Zeichner/Zeichnerinnen aus rund 300 Architektur- und 100 Ingenieurbüros wurde für 1986 ein Aufwand von Fr. 423 075.- budgetiert, dem ein Ertrag von Fr. 423 975.- gegenüberstand. Die Tätigkeit der KABZ ist damit selbsttragend. Die Sektionen leisten eine jährliche Defizitgarantie von max. Fr. 4000.-, die bis heute nicht beansprucht wurde. Der Hauptaufwand