

**Zeitschrift:** Badener Neujahrsblätter  
**Herausgeber:** Literarische Gesellschaft Baden; Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden  
**Band:** 45 (1970)

**Artikel:** Baden plant und baut  
**Autor:** Rickenbach, V. / Schibli, G.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-323019>

### **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:** 18.05.2025

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

## Baden plant und baut

In den Neujahrsblättern 1962 und 1967 wurde bereits darüber berichtet, dass mit der Bahnverlegung auf ein neues, vorwiegend unterirdisches Trasse und mit dem Bau der inzwischen ebenfalls vollendeten Umfahringstrasse wohl ein entscheidender Schritt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in unserer Stadt erzielt wurde, dass es nun aber noch gilt, die Bruggerstrasse zu verbreitern, die Brückenverbindung Obersiggenthal-Baden herzustellen, und dass zudem eine ebenso grosse Anstrengung zu unternehmen ist, um für den stadtinternen Verkehr eine befriedigende Ordnung zu finden. Wie man dabei zu Werke ging, muss hier nicht nochmals dargelegt werden. Es sei lediglich daran erinnert, dass die Einwohnergemeindeversammlung vom 17. Dezember 1963 nach lebhafter Diskussion das Bauprojekt zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes in seinen Grundzügen guthiess, gleichzeitig aber den Auftrag erteilte, es sei über die weitere Planung im gesamten Innenstadtgebiet Bericht zu erstatten. In der Folge ist eine umfassende Planungsarbeit an die Hand genommen worden. Soziologisch-wirtschaftliche, städtebauliche und verkehrstechnische Gesichtspunkte fanden bei diesen über unsere Stadt hinausgehenden Studien gleichermaßen Beachtung. Hinsichtlich unserer Industrie, des Handels und Gewerbes war die Frage eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen der Wohnbevölkerung und den Arbeitsplätzen abzuklären. Der Soziologe hatte seinen Untersuchungsraum auf den Einzugsbereich der Badener Geschäftstätigkeit auszuweiten. Es war abzuklären, welche Kaufkraft der Bevölkerung zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse zur Verfügung steht. Auch war zu prüfen, inwiefern das gegenwärtige Angebot in unserer Stadt der Nachfrage entspricht.

Das Zukunftsbild hatte sich nicht allein auf statistische Prognosen zu stützen, sondern es war besonders auch auf die Wünsche der Bevölkerung und die Unternehmerinitiative Rücksicht zu nehmen. Aufgabe des Städtebauers war es, gestützt auf die soziologischen und wirtschaftlichen Bestandesaufnahmen und Prognosen die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten abzuschätzen und die nötigen Nutzungsflächen auszuweisen. In den Auftrag des Verkehrsplaners waren die Verkehrsbeziehungen der Innenstadt zu den Wohngebieten unserer Stadt und die Verbindungen zu den Nachbargemeinden eingeschlossen.

Das Leitbild, das sich für unsere Stadt aus dieser in ihrer Art erstmaligen interdisziplinären Planungsarbeit herauskristallisierte, kann mit dem Begriff «Wohnlichkeit» umschrieben werden. Eine wohnliche Stadt ist ein Gemeinwesen, in dem es den Leuten wohl ist. Dazu gehört, dass die technischen Einrichtungen einigermassen funktionieren: Verkehr, Krankenpflege, Schule, Energieversorgung, Sicherheitswesen müssen geordnet und aufeinander abgestimmt sein. Die Stadt muss aber auch dem Gefühl und der Vorstellung ihrer Bewohner entsprechen. Dazu gehören das Vorhandensein von Theater, Kino, Gaststätten, Warenhäusern, die Möglichkeit, sich zu vergnügen, der Rummel, die Parkanlagen und Spielplätze. Zweifellos ist nur jene Stadt wohnlich, die auch Kindern und alten Leuten freundlich gesinnt ist und die den Bewohner und Besucher durch einen zusammenhängenden Fussgängerraum vor Gefährdungen des Verkehrs bewahrt. In Übereinstimmung mit diesem Leitbild trat in verkehrstechnischer Hinsicht die Variante «Grosser Ring» in den Vordergrund, die zwei sich westlich und östlich an die Innenstadt anschmiegende, vierspurige Tangenten vorschlägt. Eine solche Verkehrsanlage gewährleistet eine gleichmässige flächige Erschliessung des Innenstadtbereiches. Der Stadtkern wird nicht entzweigeschnitten. Der Baden nicht berührende Durchgangsverkehr kann sie benützen, ohne das Stadtzentrum zu belasten. In ihrem Bereich ist die Erstellung von 2700 öffentlichen Parkplätzen möglich.

An einer denkwürdigen Versammlung hat die Badener Bürgerschaft im Jahre 1965 diesem auf den Vollausbau unserer Stadt ausgerichteten Gesamtplanungskonzept zugestimmt. Sie bekundete damit nicht nur ausdrücklich ihren Glauben an eine dynamische Entwicklung, sondern sie legte auch gleichzeitig die Grundlage für eine städtebaulich und verkehrstechnisch klar abgesteckte Lösung der Wachstumsprobleme. Auf Grund der Gesamtplanungsergebnisse ist dann eine gebietsweise Verwirklichung der Planungsergebnisse geprüft worden. Zum «Grossen Ring» gesellte sich im Verkehrskonzept der Innenstadt als logische Ergänzung der «Kleinen Ring». Er umfasst die Haselstrasse, die abgesenkte Bruggerstrasse, den Schlossbergplatz und die neue Oelrainstrasse. Es ist ihm die Aufgabe zugedacht, den Besucherverkehr unserer Stadt aufzunehmen. An ihm können 2000 öffentliche Parkplätze angeschlossen werden (Bahnhofplatz, Theaterplatz, Kursaal, Bahnhofüberdachung, Dynamostrasse und Tunnelgarage).

Für das der Einwohnergemeindeversammlung vom 29. Juni 1967 unterbreitete und von ihr unter Bewilligung eines Kredites von Fr. 19 670 000.– beschlossene, bereinigte Projekt zur Neugestaltung des Bahnhofquartiers konnten die Grundgedanken und wesentliche Teilstücke des an dieser Stelle

schon früher besprochenen Projektes 63 übernommen werden. Der Vorschlag einer vertikalen Trennung des Verkehrs wurde beibehalten. Der Ausbau der gesamten Oelrainstrasse wurde ein wichtiger Bestandteil des Projektes. Eine Reduktion erfuhr die Breite des neuen Bahnhofplatzes. Auch wurde aus Gründen der Kostenersparnis auf die Schaffung einer dritten Parkierungsebene verzichtet, womit die Zahl der unterirdischen, öffentlichen Abstellplätze auf ca. 250 verringert wurde. Das seit Februar 1968 in Ausführung stehende Projekt umfasst folgende wesentliche Bauteile:

Erstellung der Oelrainstrasse vom Theaterplatz bis zum Kursaal als wichtiges Teilstück des «Kleinen Ringes»

Verbreiterung der Parkstrasse von der Haselstrasse bis zum PTT-Gebäude und Bau eines zweispurigen Strassenstückes vom Bahnhof über die Liegenschaft Hotel Bahnhof via Alte Bruggerstrasse bis zum Schlossbergplatz  
Schaffung einer Verkehrsebene als Verbindungsstück zwischen Parkstrasse und Bahnhofstrasse auf der Höhe der Geleiseanlagen unmittelbar vor dem Bahnhofgebäude

Bau einer Fussgängerebene von der östlichen Kante der Oelrainstrasse bis zum Bahnhofgebäude

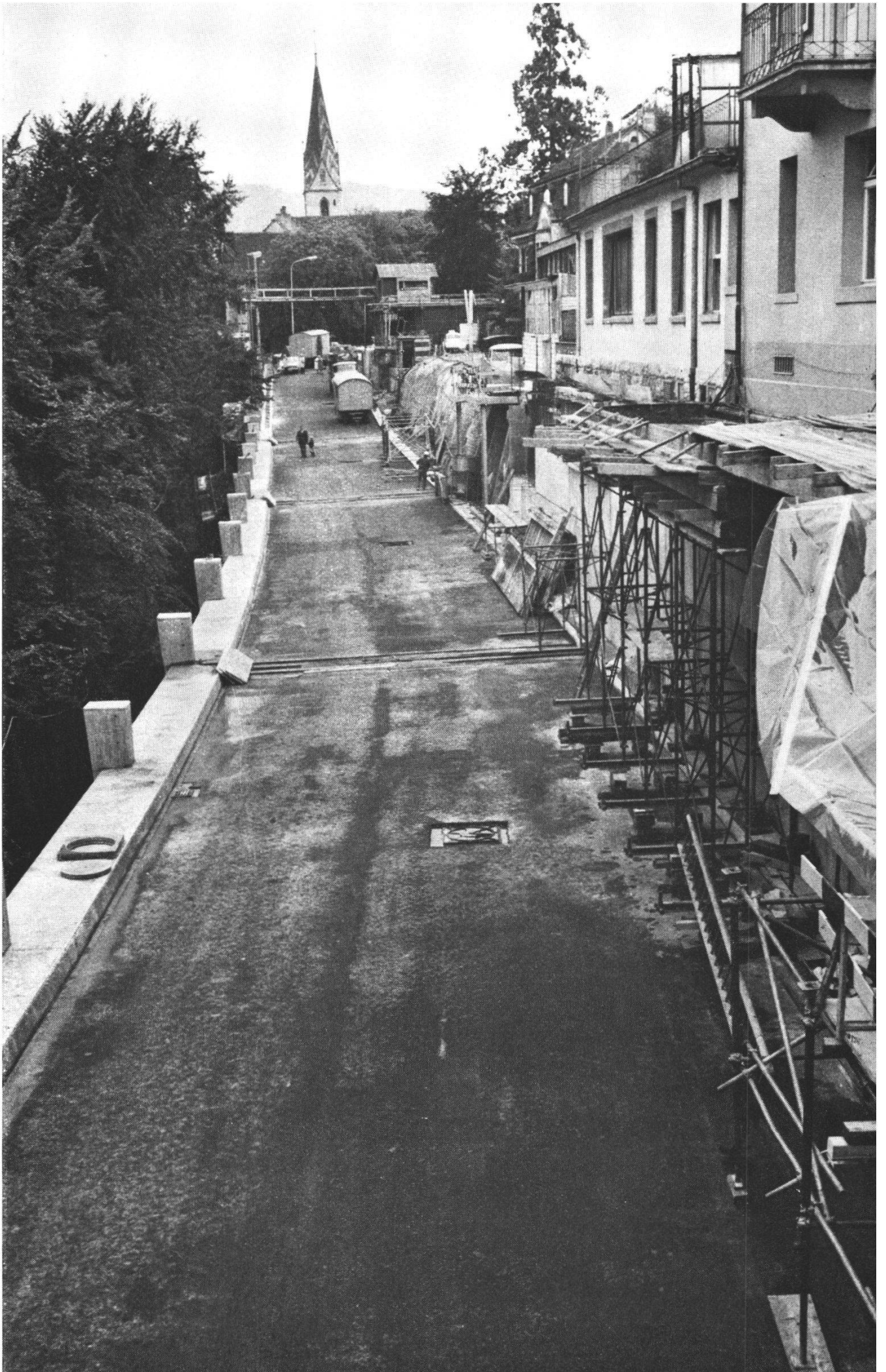
Bau von 2 unterirdischen Parkierungsgeschossen.

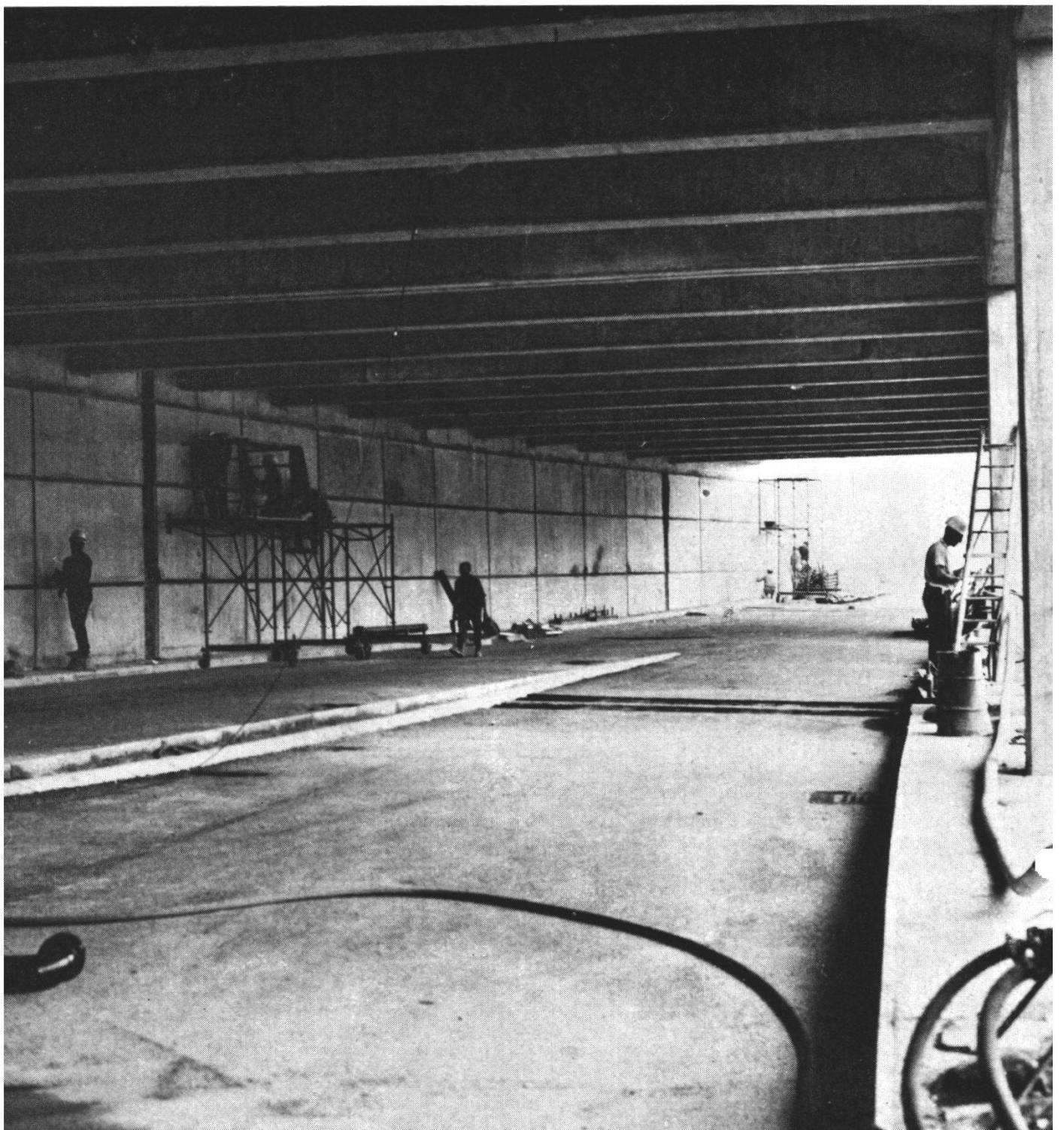
In einer ersten Bauphase ist die Haselstrasse ausgebaut worden. Anfangs Juli 1968 wurde mit dem Bau der seit Ende September dieses Jahres bereits in Betrieb genommenen Oelrainstrasse begonnen. Zunächst mussten am Oelrainhang einige Bäume gefällt werden. Diese durch das Stadtforstamt durchgeführte Rodung wurde sehr sorgfältig betreut. Aber auch der Bauleitung wie der Bauunternehmung muss attestiert werden, dass sie für das wichtige Anliegen einer möglichst kleinen Beeinträchtigung des Baumbestandes am Oelrainhang viel Verständnis aufbrachten. Ausserordentlich programmgemäss konnten die Bauarbeiten des immerhin einen Kostenaufwand von über 3 Millionen Franken erfordernden Werkes vorangetrieben werden. Natürlich sahen sich Bauleitung und Bauunternehmung im Verlaufe der letzten Monate stets grössern und kleinern Problemen gegenübergestellt. Die Erstellung einer umfangreichen baulichen Anlage am Hang ist immer heikel. In unserm Fall brachten auch die geologischen Verhältnisse zum Teil nicht sehr erfreuliche Ueberraschungen. Grosse Teile des Bauwerkes mussten als Lehnenviadukt in den steilen Hang gestellt werden. Auch galt es, die unmittelbar an der Geländekante stehenden privaten Gebäude zu unterfangen. Diese Unterfangungsarbeiten sind teilweise in herkömmlicher Etappenbauweise ausgeführt. Ein grosser Teil der Abstützun-

gen konnte jedoch mit Bentonitwänden erfolgen, welche vor den Aushubarbeiten im Schlitzverfahren erstellt und mit dem Fortschreiten des Aushubes ins angrenzende Terrain verankert wurden. Diese Baumethode erleichterte den Bauvorgang sowohl in bautechnischer als auch in zeitlicher Hinsicht. Mit dem Bau der Oelrainstrasse hat die Bevölkerung unserer Stadt und haben besonders die unmittelbaren Anstösser mancherlei Einschränkungen, Beschwerden und Immissionen in Kauf nehmen müssen. Wir fanden aber immer wieder sehr viel Verständnis. Einmal war dafür zweifellos das rasche Fortschreiten der Bauarbeiten mitbestimmend. Massgebend dürfte sich aber auch ausgewirkt haben, dass die technischen Sachbearbeiter umsichtig und kompetent ihre Aufgabe gelöst und sich mit viel Geschick der vielen grossen und kleinen Probleme, die sich am Rande der Baustelle zeigten, angenommen haben.

Grosszügige und weitsichtige Beschlüsse der Einwohnergemeindeversammlung vom 27. Juni 1968 und vom 3. Juli 1969 gestatteten neben diesem bedeutenden Werk auch erste gewichtige Schritte zur Verwirklichung der Parkraumplanung. An der Gartenstrasse besitzt die Einwohnergemeinde ein bisher unüberbautes Grundstück von 2000 m<sup>2</sup>. Schon früh wurde erkannt, dass sich dieses Areal hinsichtlich Lage und Grösse sehr gut für die Errichtung eines Parkhauses eignet. In Gemischtbauweise (Fertigelemente und Beton) ist in der überaus kurzen Bauzeit von 6½ Monaten dort in diesem Jahre ein mehrgeschossiger Parkraum für 400 Autos entstanden. Gleichzeitig konnte zum Bau einer Parkierungsanlage für 100 Autos auf dem Areal Klösterli geschritten werden. Auch diese Anlage, die dem Vorstadtquartier eine spürbare Entlastung bringen dürfte, kann in absehbarer Zeit dem Betrieb übergeben werden. Nicht unerwähnt sei in diesem Zusammenhang, dass sehr lobenswerte, private Initiative im vergangenen Jahr zum Bau eines unterirdischen Parkhauses von 200 Plätzen in den Bädern führte.

Nächste Ausbautappe in der Innenstadt und bereits in Angriff genommen ist der Ausbau der Fussgängerebene und der Zufahrt zu den unterirdischen Parkierungsgeschossen im Bereiche der Bahnhofstrasse. Anschliessend daran soll zunächst die östliche Hälfte des Bahnhofplatzes mit Verkehrsebene, Fussgängerebene und Parkierungsgeschossen erstellt werden. Hierauf wird der Bau der westlichen Bahnhofplatzhälfte folgen. Schliesslich ist die neue Bahnhofstrasse von der Haselstrasse bis zum Schlossbergplatz zu erstellen, die als Autobusstrecke die Quartiere der Innenstadt in optimaler Weise wird bedienen können. Wie bis anhin wird dabei in verkehrstechnischer Hinsicht darauf Rücksicht zu nehmen sein, dass die An-











lieferung zu den anstossenden privaten Liegenschaften wie auch die Zufahrt zu Bahnhof und Post jederzeit gewährleistet sind. Nach Bauprogramm sollen bis Ende 1970 das Verbindungsstück von der Badstrasse zum Bahnhofplatz sowie die Verkehrsebene vor dem Bahnhofgebäude fertig erstellt sein. Der Ausbau der Untergeschosse (Fussgängerebene und Parkierungsgeschosse) wird bis 1972 dauern. Sollten sich keine schwerwiegenden Schwierigkeiten einstellen, so dürfte die Gesamtanlage im Frühjahr 1973 dem Betrieb übergeben werden können. Obwohl bereits Erhebliches geleistet wurde, stehen wir somit heute erst am Anfang grosser baulicher Aufgaben. Das Programm ist sehr gerafft. Die Art, wie bisher ans Werk gegangen wurde, berechtigt aber zu Zuversicht für das weitere Tun.

Dr. V. Rickenbach, Präsident der Planungskommission  
G. Schibli, Chef des städt. Tiefbauamtes

#### ◀ Legende

- 1 Die Oelrainstrasse, ein wichtiges Teilstück des «Kleinen Ringes», im Bau.
- 2 Die Oelrainstrasse im Bereich der als Ueberdachung wirkenden Fussgängerebene.
- 3 Parkhaus Gartenstrasse, ein ansprechend gestalteter Zweckbau.
- 4 Baugrube. Zufahrt zu den unterirdischen Parkierungsgeschossen.
- 5 Grosszügige Fussgängerebene. Der architektonischen Gestaltung wird besondere Sorgfalt gewidmet.