

Zeitschrift: Badener Neujaarsblätter
Herausgeber: Literarische Gesellschaft Baden; Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden
Band: 48 (1973)

Artikel: Neugestaltung des Bahnhofplatzes Baden
Autor: Rickenbach, V.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-323451>

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: 31.01.2026

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

Neugestaltung des Bahnhofplatzes Baden

Am 12. August 1972 konnte nach viereinhalbjähriger Bauzeit die anlässlich der Einwohnergemeindeversammlung vom 29. Juni 1967 beschlossene Neugestaltung des Badener Bahnhofquartiers abgeschlossen werden. An diesem Tage ist dieses grosse Verkehrsbauwerk dem Betrieb übergeben worden. Damit wurde eine erste entscheidende Etappe im Rahmen der Gesamtplanung unserer Stadt und gleichzeitig auch das bisher grösste kommunale Bauwerk, das unsere Gemeinde aus eigener Kraft realisiert hat, vollendet.

In einer ersten Bauphase war im Jahre 1968 die Haselstrasse im Teilstück Badstrasse/Parkstrasse auf vier Fahrspuren erweitert worden. Anschliessend erfolgte der an die Fachleute allerhand Ansprüche stellende Bau der Ölrainstrasse, welche seit Ende September 1969 dem Verkehr offen steht. Über diese beiden ersten Realisierungsabschnitte zur Neugestaltung des Bahnhofquartiers wurde bereits im Neujahrsblatt 1970 berichtet. Heute sollen ein Blick auf den engern Bezirk des Bahnhofplatzes geworfen und einige besondere Aspekte der Badener Planungsarbeit aufgezeigt werden.

Der neue Bahnhofplatz

Im Rahmen der Gesamtplanung für die Innenstadt Baden war für den Bahnhofbereich als Kernstück ein Projekt zu erarbeiten, das auch den künftigen städtebaulichen und verkehrstechnischen Anforderungen des Regionalzentrums Baden zu genügen vermag. Die jetzt verwirklichte Lösung lehnt sich sehr stark an die bestehende Topographie an. In Ausnützung der gegebenen Hanglage sind den verschiedenen Verkehrsteilnehmern, nämlich dem Fussgänger, dem motorisierten und dem ruhenden Verkehr – vertikal getrennt – separate Bereiche geschaffen worden. Auf der obern Ebene, die sich auf Schienenhöhe befindet, stehen dem öffentlichen Verkehrsmittel eigene Fahrspuren zur Verfügung, die Vorfahrt zum Bahnhof ist sichergestellt, und ein flüssiger Taxibetrieb ist gewährleistet. Ebenerdig zur Badstrasse findet der Fussgänger sein sich bis an den Ölrainhang ausweitendes Reich. Zwei unterirdische Ebenen nehmen den Parkierungs- und Anlieferungsverkehr auf. Sie dienen ferner zur Erschliessung der angrenzenden Gebäudegruppen.

Über den baulichen Umfang dieses stattlichen Werkes mögen folgende Daten Aufschluss geben:

Die vier genannten Geschosse sind zirka 104 m lang und zirka 36 m breit. Ihre Höhe beträgt insgesamt 12 m. Die Betondecken der einzelnen Geschosse sind auf 36 Vollstahlstützen gelagert, die zirka 180 Tonnen wiegen. Der Stützenabstand beträgt 10 m, was für die Übertragung der Lasten sehr grosse Spannweiten ergab. Insgesamt mussten 50 000 m³ Erdmaterial ausgehoben und abgeführt werden, was ungefähr 10 000 schweren Lastwagen à 5 m³ Transportkapazität entspricht. Zirka 17 000 Tonnen Beton sind verarbeitet worden. Ohne die Stahlstützen belief sich der Verbrauch an Armierungsstahl auf rund 500 000 kg. Der umbaute Raum hat eine Grösse von 55 000 m³.

Die *Verkehrsebene* ist Bestandteil eines durch die ausgebaute Bahnhofstrasse und die Ölrainstrasse gebildeten Ringes um das Badstrassenquartier. Die auf ihr angelegten Bushaltestellen sind überdacht und von der Fussgängerebene aus mit Lift oder Treppe erreichbar.

Die *Fussgängerhalle* umfasst eine Fläche von etwas mehr als 3000 m², davon konnten zirka 1000 m² als Verkaufsfläche ausgeschieden werden. Es sind 11 Spezialgeschäfte sowie die Schalterhalle der Schweizerischen Bundesbahnen hier untergebracht. Die technischen Einrichtungen wurden so getroffen, dass eine Vollklimatisierung sämtlicher Läden möglich ist. Von der Innenstadt her ist die Fussgängerhalle ohne Überwindung einer Höhendifferenz bequem erreichbar. Horizontalverbindungen bestehen auch zu den Perronunterführungen der Bundesbahnen. Verschiedene Lifte und Treppen sichern eine komfortable Verkehrsbeziehung zur Verkehrsebene, wie auch zu den zwei unterirdischen Parkieranlagen.

Die Zu- und Wegfahrt zu den *Parkierungsgeschossen* wurde so dimensioniert, dass 700 Abstellplätze erschlossen werden können. In den unterirdischen Parkieranlagen sind bereits 230 öffentliche sowie 160 private Parkplätze eingerichtet worden. Daneben stehen dort in beschränktem Ausmass Personal- und Lagerräumlichkeiten für die Läden in der Fussgängerebene zur Verfügung.

Auf die Frage, was mit dem vorstehend kurz umschriebenen Bauwerk angestrebt und erzielt wurde, lässt sich was folgt antworten:

Durch den Bau der Ölrainstrasse wurde es möglich, die Badstrasse als Einkaufsbereich verkehrsfrei zu halten. Gleichzeitig können die limmatseitigen privaten Liegenschaften unabhängig vom Fussgängerverkehr erschlossen werden.

Am Bahnhofplatz wurde eine strenge Entflechtung des Verkehrs auf vier Ebenen durchgeführt. Nicht nur für das individuelle, sondern vorab auch

für das öffentliche Verkehrsmittel stehen heute leistungsfähige Anlagen zur Verfügung.

Es wurde zudem ein respektabler Fussgängerplatz geschaffen, der, von prächtigen Baumkronen umrahmt und mit Boulevard-Cafés bestell, eine lebendige, attraktive Note in das Stadtbild bringt und der Stadt eine grosszügig gestaltete Eingangspartie vermittelt. Dieser Platz ist durch zahlreiche gestaltende Elemente wie Bodenbelag, Brüstung, Treppenverbindung, Brunnenanlage, Sitzgruppen, ansprechende Beleuchtung verschönert worden. Er soll dem vielfältigen täglichen Gebrauch, dem Einkaufsbummel, dem Verweilen und Flanieren wie auch zur Durchführung von Festen und als Aussichtsterrasse dienen.

Auch vor der Reformierten Kirche konnte eine grosszügige Vorplatzgestaltung erzielt werden.

Zwischen Schlossbergplatz und Kurpark entstand gesamthaft ein grosser zusammenhängender Bereich, in welchem der Fussgänger König ist.

Am zentralsten Ort der Innenstadt konnte eine grosse Anzahl öffentlicher Parkplätze erstellt und zudem die Möglichkeit zum Anschluss zahlreicher privater Parkplätze geschaffen werden.

Mit der Einrichtung von 11 Ladenlokalen beim Bahnhof bot sich eine willkommene Gelegenheit, das städtische Einkaufszentrum zu erweitern und zu bereichern. Gleichzeitig erhielt die Stadt erstmalig die Chance, auf die Struktur des Warenangebotes aktiv und gezielt Einfluss zu nehmen.

Alle diese baulichen Vorkehren waren möglich, ohne dass dabei wichtige städtebauliche Werte wie der Grüngürtel am Ölrainhang, die Stadtsilhouette oder der Bereich der kirchlichen Anlagen gestört werden mussten.

Zudem machten sich im Verlaufe der letzten Jahre viele Liegenschaftsbesitzer und Gewerbetreibende der Innenstadt Gedanken über ihre persönlichen Zukunftsperspektiven. Die umfassende Vorbereitung der Öffentlichkeit auf die zukünftigen Aufgaben unserer Stadt wirkte ausserordentlich stimulierend auf die Unternehmerinitiative der Privatwirtschaft, welche im gleichen Zeitraum, in dem im Bereiche des Bahnhofquartiers von der öffentlichen Hand 20 Millionen investiert wurden, ein privates Bauprogramm von rund 70 Millionen Franken verwirklichte.

Nutznieser der ganzen städtebaulichen Neugestaltung sind nicht nur die Grundstückseigentümer und Geschäftsinhaber der Innenstadt, sondern vor allem auch alle in der Stadt Tätigen, die Gäste und Besucher unserer Gemeinde. Jeder einzelne, der aus irgendeinem Grunde im täglichen Leben das Regionalzentrum aufsuchen will oder muss, soll davon profitieren.

Besondere Gesichtspunkte der Badener Planungs- und Realisierungsarbeit

Viele glückliche Umstände halfen mit, das Werk erfolgreich zu planen und zu verwirklichen. Folgende Momente waren bei dieser Arbeit von besonderer Bedeutung:

Es wurde versucht, die gestellte Aufgabe auf kooperativem Wege zu bewältigen. Einerseits hatte die aus Vertretern verschiedener Bevölkerungsschichten zusammengesetzte Planungskommission die Meinung der Bevölkerung repräsentativ zu vertreten, andererseits wurden die als Sachbearbeiter eingesetzten Vertreter der einzelnen Fachdisziplinen (Soziologe, Städtebauer, Verkehrsingenieur) zu einer interdisziplinären Zusammenarbeit geführt. Auf diesem Wege konnte vorab die Gefahr gebannt werden, dass einzelne Gesichtspunkte ohne Rücksicht auf die Zusammenhänge überwertet wurden. Das Teamwork spielte auch in der Realisierungsphase vorzüglich.

Nicht nur der Erarbeitung des Gesamtkonzeptes, sondern ebenso sehr seiner etappenweisen Verwirklichung wurde grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Jede Ausbautappe soll für sich allein eine entscheidende Verbesserung bringen. Sie soll finanziell überblickbar sein und damit auch im Hinblick auf den Gesamthaushalt der Gemeinde beurteilt werden können.

Information, Dokumentation und Diskussion der Einwohnerschaft über die Planung und deren Realisierung wurden in einem Ausmass betrieben, das als aussergewöhnlich bezeichnet werden darf.

Die Bürgerschaft beteiligte sich denn auch in einem ungewohnt hohen Masse am Planungsprozess. Sie hat klare Entscheidungen getroffen und – was schliesslich das allerwichtigste ist – sie hat die Folgerungen daraus gezogen, als sie den Kredit zur Neugestaltung des Bahnhofquartieres bewilligte.

Der Schritt vom Planen zum Bauen wurde rasch unternommen. Diese Ausführung nach konsequentem Plan ist in einer Demokratie vielleicht doch erstaunlich, vor allem wenn man bedenkt, dass in Baden schon erhebliche Anstrengungen für eine umfangreiche Verkehrssanierung vorausgingen.

Mit diesen aufwendigen Bauarbeiten hat die Bevölkerung unserer Stadt und haben insbesondere die unmittelbaren Anstösser an den grossen Bauplatz mancherlei Einschränkungen, Beschwerden und Immissionen in Kauf nehmen müssen. Die an der Bauausführung Beteiligten konnten aber stets sehr viel Verständnis finden. Diese positive Haltung hat zu einem raschen, erfolgreichen Fortgang der Bauarbeiten entscheidend beigetragen.

Natürlich brachte der Bau des sehr differenzierten Werkes auch recht viel

Schwierigkeiten, Hemmnisse und Widerstände. Ich denke dabei an die technischen Probleme des Hanglehnenviaduktes, an die Überraschungen, die sich in geologischer Hinsicht ergaben, an den Umstand, dass der Verkehr in der Badstrasse und im Bereiche des Bahnhofplatzes stets aufrechterhalten werden musste. Laufend waren provisorische Rampen, Brücken und Anschlüsse für den Fussgänger und den Fahrverkehr zu errichten. Die Koordination der öffentlichen mit zahlreichen grossen privaten Bauwerken sowie mit den Bundesbahnen und der PTT erforderte vielseitige Verhandlungen, Absprachen und Vorgehen, viel Zuversicht und Ausdauer.

Nach Abschluss der umfangreichen Arbeit besteht aber doch für alle Beteiligten Grund genug, Freude und Genugtuung zu verspüren: Es ist nicht selbstverständlich, dass das Werk termingerecht vollendet werden konnte. Dies war nur dank einem vorzüglichen Einsatz aller beauftragten Unternehmungen und ihrer Arbeitskräfte, der Stadtplanung und besonders auch des Chefs des Tiefbauamtes sowie seiner Mitarbeiter möglich. Glücklicherweise war während der langen Bauzeit auch kein schwerer Unfall zu beklagen. Die notwendigen Verhandlungen konnten in einer Atmosphäre des guten Willens und der Verständnisbereitschaft abgewickelt werden. Mit einem gewissen Optimismus ist zudem anzunehmen, der im Jahre 1967 bewilligte Kredit müsse bei der Schlussabrechnung nicht überschritten werden.

Mit der Neugestaltung des Bahnhofquartiers hat die Stadt Baden eine einmalige Chance zur Erhaltung und Förderung ihrer Lebenskraft rechtzeitig wahrgenommen. Sie hat tatkräftig bekundet, dass sie bereit ist, im Interesse einer organischen glücklichen Entwicklung den erforderlichen Einsatz zu bestreiten. Der Bürgerschaft unserer Stadt gebührt Anerkennung und herzlichster Dank dafür, dass sie durch grosszügige Entscheide allen Verantwortlichen die Möglichkeit gab, das heute beendete Werk zu schaffen. Gleichen Dank verdienen auch die an der Planung und am Bau beteiligten Sachbearbeiter und Unternehmungen für ihren beispielhaften Einsatz. Es bleibt die Hoffnung, der geleistete erhebliche geistige und materielle Aufwand werde sich in reichem Masse zugunsten unserer Stadt und der ganzen Region auswirken.

V. Rickenbach

- 1 Die Verkehrsebene dient als zentrale Haltestelle für die regionalen Busbetriebe. Eigenwillig gestaltete Wartehallen bieten dem Publikum Schutz vor Witterungseinflüssen.
- 2 Die Fussgängerebene wurde zu einem respektablen städtischen Platz ausgeweitet, der zum Verweilen und Flanieren einlädt.
- 3 Der neue Bahnhofplatz bildet eine grosszügig gestaltete Eingangspartie zur Stadt, die mit zahlreichen gestaltenden Elementen wie Bodenbelag, Brunnenanlage, Sitzgruppen, effektvoller Beleuchtung verschönert wurde.
- 4 Als Aussichtsterrasse zieht sich die Fussgängerebene in den Ölrainhang hinaus und wird dort durch eine sorgfältig geformte Brüstung abgeschlossen.
- 5 Zufahrtsrampen zu den unterirdischen Parkierungsgeschossen. Durch sie werden 700 Abstellplätze erschlossen.
- 6 Der durch die Verkehrsebene überdeckte Bezirk des Fussgängerbereichs erhielt durch seine architektonisch gepflegte Gestaltung eine ansprechende und einladende Note.

«Kleine Badenfahrt 72»

- 7 Strahlender Ehrengast nach der Ankunft des «Swiss-Express»: Kreisdirektor Dr. Max Strauss (Mitte) von den SBB, neben ihm Stadtammann Max Müller.
- 8 Feierliche Ehrung der Persönlichkeiten, die sich um das neue Bauwerk besonders verdient gemacht haben: Im Vordergrund neben dem Zunft-Weibel der eigentliche «Vater» des Bahnhofplatzes, Stadtschreiber Dr. Victor Rickenbach.
- 9 Anmutige Tanzdarbietungen lockerten den offiziellen Festakt auf.
- 10 «Frisch gewagt, ist halb gewonnen», Ausschnitt aus der Gemeindestafette.
- 11 Das Frühschoppenkonzert im Kurpark, verbunden mit einem Ballonaufstieg, wurde (beinahe) zu einem sommerlichen Familienfest.
- 12 Volk, Volk, Volk drängte sich zur Badenfahrtszeit auf dem neuen Bahnhofplatz.
- 13 «Buebeschwinget»: Wie bei den Grossen putzt der Sieger dem Verlierer das Sägemehl vom Rücken.
- 14 Eine gute Idee und eine gute Tat von Fritz Meria (Mitte): Der «Badenfahrt-Plausch für Ältere».
- 15 Originalgetreuer Alpbazug von der «Protzenalp».
- 16/17 Szenen vom «Historischen Markt im Canton Baden».