

**Zeitschrift:** Badener Neujahrsblätter  
**Herausgeber:** Literarische Gesellschaft Baden; Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden  
**Band:** 68 (1993)

**Artikel:** Chance Baden Nord 2005 : von der Stadtzerstörung zum Stadtumbau  
**Autor:** Roth, Ueli  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-324445>

#### 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:** 12.12.2025

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

# CHANCE BADEN NORD 2005

## VON DER STADTZERSTÖRUNG ZUM STADTUMBAU

### *Vom Machbarkeitsglauben zum dynamischen Gleichgewichtsdenken*

Der Wechsel von der Vision einer mechanistischen zur Vorstellung einer humanen Stadt, vom Glauben an die Lösbarkeit städtebaulicher Probleme durch Technik hin zu einer vorsichtigeren Einschätzung der Machbarkeit aller Dinge einschliesslich des Städtebaus bedeutet eine epochale Ablösung urbanistischer Leitbilder während der vergangenen 20 Jahre.

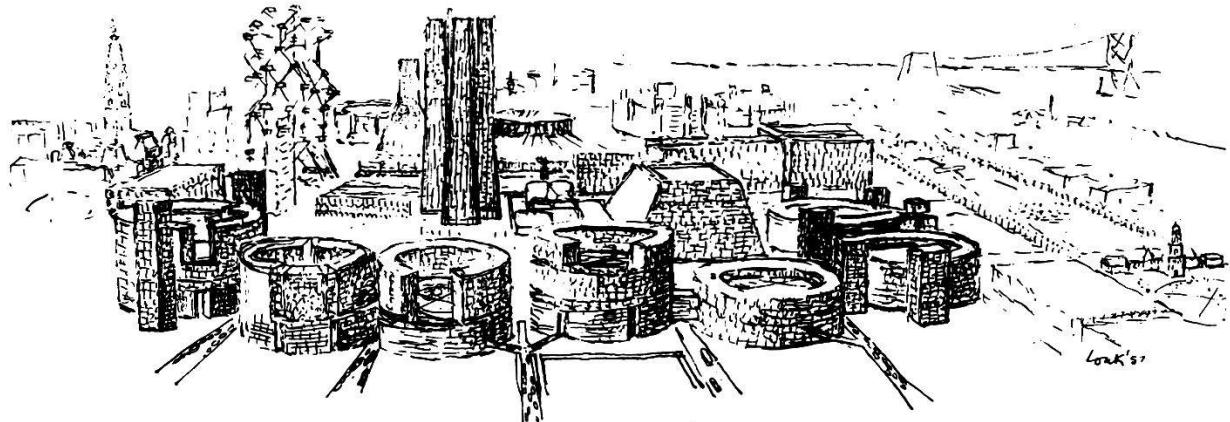
Hinter diesem Wandel steckt auch die Ablösung einer simplizistischen, geschichtsvernachlässigenden oder sogar geschichtsverachtenden Homo-Faber-Mentalität durch eine respektvollere Einstellung gegenüber der historisch gewachsenen Stadt.

Der Übergang vom Leitbild der autogerechten zu jenem der menschengerechten Stadt fällt zeitlich zusammen mit der schockartigen Erkenntnis Anfang der siebziger Jahre, dass Wachstum nicht unendlich sein kann auf einer endlichen Erde, dass nimmerneuerbare Ressourcen nicht unerschöpflich sind und dass der Menschheit ein Verschmutzungstod bevorstehen könnte, wenn sie nicht rechtzeitig lernt, Entwicklungsprozesse nachhaltig – «sustainable», wie dieses Jahr am Umweltgipfel in Rio nachdrücklich gefordert – zu gestalten. Ich erinnere an Meadows «Limits to Growth» – Grenzen des Wachstums – [1], Forresters «World Dynamics» [2] und an den Club of Rome [3], dessen wichtige Publikationen 1971/72 erschienen sind.

Der Wertewandel geht somit einher mit dem Erstarken eines ökologischen Bewusstseins der Bevölkerung vorerst der Industrieländer. Wir beobachten eine Entwicklung vom Machbarkeitsglauben zum dynamischen Gleichgewichtsdenken. Diese fand nicht schlagartig, sondern als Evolution des städtebaulichen Denkens der letzten Jahrzehnte statt:

Während etwa in Zürich noch fleissig Stadtexpressstrassen über Sihl und Limmat geplant wurden, tauchte in Philadelphia Ende der fünfziger Jahre ein

monumentaler Rufer gegen die *Stadtzerstörung* auf: Louis Kahn – zweifellos zeitlich nach F. L. Wright der grösste amerikanische Architekt – rief mit seinen carcassonnehaften Stadt-Verteidigungstürmen gegen das Auto zum Kampf auf für einen wieder dem Menschen und nicht mehr der Technik verschriebenen Städtebau. Seine Vorschläge waren Utopien – aber sie bewirkten realistische Vorschläge des City Planning Departments von Philadelphia und liessen weltweit aufhorchen.



Louis I. Kahn: Vision des neuen Stadtzentrums von Philadelphia, 1957.

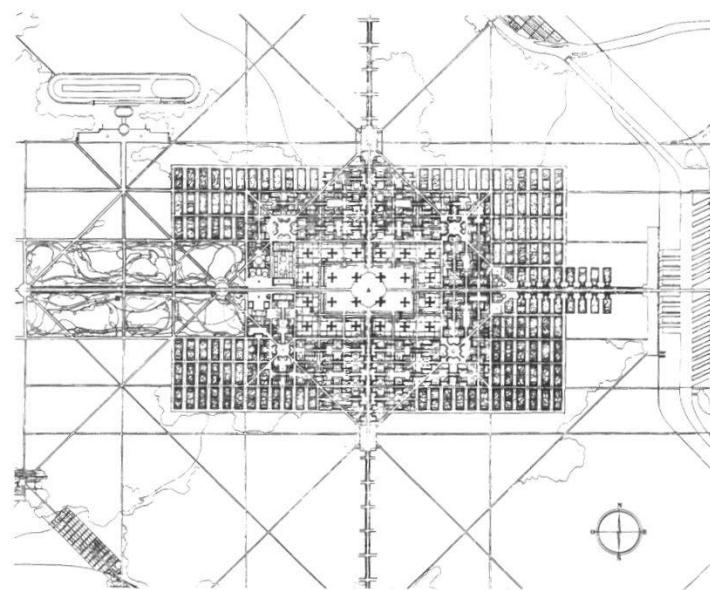
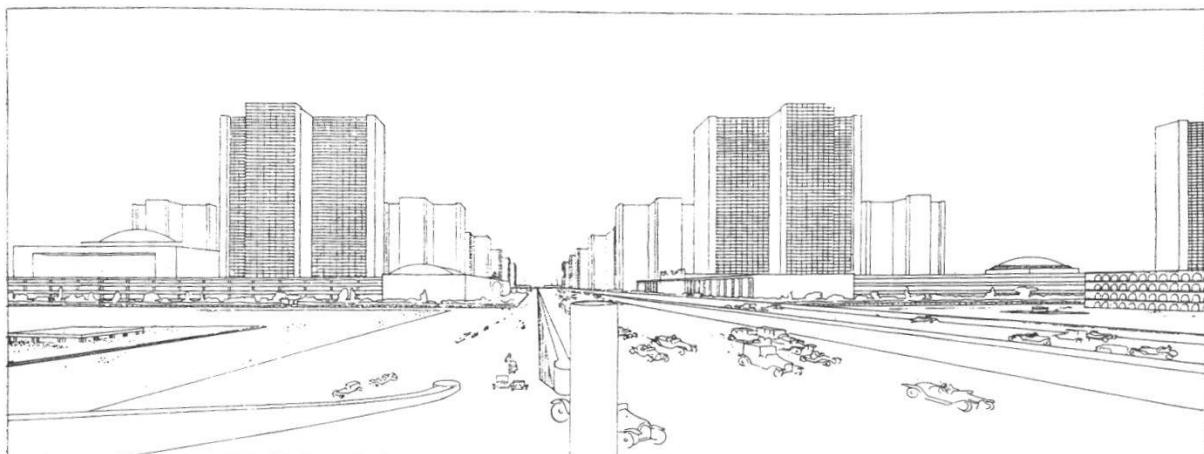
Sicher spielten der Vietnam-Krieg als ein Mitauslöser der Berkeley-Studentenunruhen Mitte der sechziger Jahre und die Auswirkungen dieser Ereignisse auf die Pariser Szene im Mai 1968 und das übrige Europa ursächlich mit an den um sich greifenden *Zweifeln an der heilbringenden Technik* – auch im Städtebau –, an der zeitweiligen *Zuwendung zur Soziologie* etwa an Architekturschulen wie der ETH Zürich Anfang der siebziger Jahre und führte zu vehementer Kritik an dem, was reine Gewinnsucht an Spekulationsblüten unübersehbar über die Städte und deren schrumpfende Zwischenräume verteilte. Gesetzgeberisch reagierte zum Beispiel das schweizerische Raumplanungsgesetz erst 1979.

Wie eingangs dargelegt, waren es aber auch *ökologische Impulse*, die neben der Erkenntnis der Grenzen des Wachstums Städte eher als etwas Biologisches und damit Hochkomplexes, Vernetztes und Nicht-Hierarchisches [4] und letztlich rational nie ganz Fassbares verstehen liessen, als geschichtlich gewordene Gebilde, deren *vorhandene Substanz* neben den materiellen auch ideelle Werte verkörpern, die nicht in Tabula-rasa-Manier beiseitegeschafft werden dürfen, um Neuem zu radikalem Durchbruch zu verhelfen. Sterilitätsprobleme in Retortenstädten wie Brasilia, wo das Lebendigste die ungeplanten Slums an den Stadträndern sind, verstärkten diese Erkenntnisse.

Nicht nur Bedenken gegen die Massenhaltung von Menschen in überdimen-

sionalen Superblöcken, wie sie vom erwähnten Brasilia bis nach Genf und Bern gebaut wurden – in einer Zeit, wo von eben dieser «Konsumgesellschaft» Eier wieder von zumindest bodengehaltenen Hühnern gefordert wurden –, nein, auch die *Sorge um historisches, kulturelles Erbe* liess in den achtziger Jahren abrücken vom mechanistischen und monokulturellen Städtebau, der auch rein wirtschaftlich so nicht nachhaltig funktionieren kann.

Der unzimperliche *Umgang mit bestehender Bausubstanz* hatte spätestens seit dem Bau der Boulevards des Baron Haussmann im Paris des letzten Jahrhunderts Tradition. Le Corbusier exerzierte in seinem «Plan Voisin» für Paris 1922 vor, wie eine völlig neue Struktur über das zentrale Paris gestülpt werden könnte mit sauberer Trennung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit, verbunden durch entsprechend aufwendige Verkehrssysteme. Motto: «La ville qui dispose de la vitesse dispose du succès»! Der Zürcher Architekturprofessor Karl Moser und andere Zeitgenossen rissen in Gedanken die rechtsufrige Altstadt Zürichs ab und ersetzten sie durch rechtwinklig angeordnete Blockstrukturen.



*Le Corbusier.  
Plan einer  
Idealstadt.  
1925.*

Ebenfalls in den frühen siebziger Jahren, die durch den – vorerst intellektuellen – Paradigmenwechsel gekennzeichnet waren, machte E. F. Schuhmacher die «Kleinen (sozialen) Netze» [5] populär mit ihren Auswirkungen auf die sogenannte Alternativszene, und der Urbanist Thomas Sieverts [6] beschwört Anfang der neunziger Jahre den «*Genius loci*» – den Geist des (vorgefundenen, städtischen) Ortes, den es zu *wahren, zu transformieren und bei selektivem Stadtumbau zu respektieren gelte*. Eine Stadterneuerung nota bene, in welcher dem Verkehr wieder seine Funktion als zwar wichtiges, aber letztlich dienendes Infrastruktursystem zukommt und den es in Schranken zu weisen gelte. Mir sind Sieverts Thesen plausibel – mein Vater war Förster und hat nachhaltigen, naturnahen Waldbau praktiziert als Grundprinzip einer gesunden Waldwirtschaft.

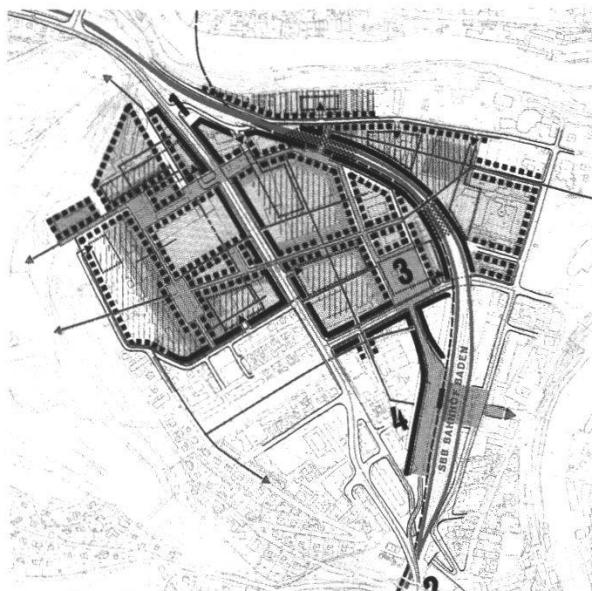
### *Zukunftsgestaltung in Kenntniss der Ortsgeschichte*

Edwin Somm [7], Vorsitzender der Schweizer ABB-Geschäftsleitung, sprach in seiner letzjährigen Badener Rede zum 1. August programmatisch in Zusammenhang mit den Umstrukturierungsvorhaben der grossen Industrieareale in Zürich-Oerlikon und in Baden von der «*wirtschaftlichen Ökostadt*». Er meint damit eine zukünftige Stadt, in der Ökonomie und Ökologie ausgesöhnt sind, das heisst in der die scheinbar widersprüchlichen Zielsetzungen optimiert werden, und in der die Erschliessung mit Energie und Verkehr zwar gewährleistet ist, aber im Gleichgewicht mit den seelisch-menschlichen und damit auch mit den kulturellen Anliegen. Auf den Verkehr bezogen heisst dies zuerst wie bei der *Abfallbewirtschaftung*: *vermeiden* (durch Mischung der Stadtfunktionen Wohnen, Arbeiten und Erholen innerhalb von Gehdistanz), dann *verlagern* des notwendigen Verkehrs auf *öffentliche Träger* und schliesslich bewältigen des restlichen Privatverkehrs auf *stadtverträglich gestaltete Weise, unter Beachtung der gewachsenen Strukturen*.

Wir versuchen gegenwärtig, in «*Chance Baden Nord 2005*» dafür Planungsbeispiele zu geben mit der Hoffnung auf eine politische und wirtschaftliche Gelegenheit zu einer sukzessiven, selektiven und differenzierten Realisierung über die kommenden Jahrzehnte hinweg.

*Das Visionäre* tritt in diesen Stadterneuerungsplanungen – die im Gegensatz stehen zu den früher fast ausschliesslich interessierenden Neuplanungen auf der grünen Wiese – nicht so spektakulär in Erscheinung wie in früheren Stadtutopien. Diese waren ja deshalb so eindrücklich, weil sie monokausal jeweils einen einzigen oder einige wenige Aspekte des Vielfalt-Phänomens Stadt realitätsfremd überzeichneten.

Heute setzen wir uns auseinander mit dem *historischen Erbe von Stadtstrukturen*,



#### LEGENDE

##### STÄDTEBAULICHES KONZEPT

- SBB UND S- BAHN
- UTM- TRASSEE (UNKONVENTIONELLES TRANSPORTMITTEL) MIT HALTESTELLE (UNTERIRDISCH)
- BUSLINIE MIT HALTESTELLE
- WICHTIGE STRASSE
- SAMMELGARAGEN / ZUFÄHRTEN

##### FUSSGÄNGERACHSEN

##### FUSSWEGE

##### ÜBERBAUBARE FLÄCHEN

##### ÖFFENTLICHE AUSSENRAUME

##### ÖFFENTLICHE BAUTEN UND ANLAGEN, NUTZUNGEN MIT HÖCHEREM PUBLIKUMSVERKEHR

##### WOHNEN

##### ERHOLUNG UND FREIZEIT

##### EVTL. SBB- GLEISÜBERBAUUNG

##### BLOCKRAND ALS IMMISSIONSSCHUTZ VERKEHRSFLUSSRAUM DURCHLÄSSIGER BLOCKRAND

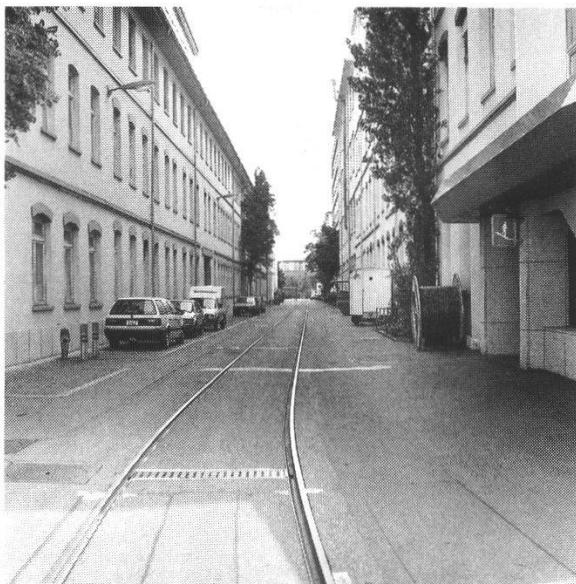
TORSITUATION: 1. MARTINSFELSEN, 2. SCHLOSSBERG  
SCHARNIERBEREICHE: 3. BROWN BOVERI PLATZ, 4. BAHNHOF

«Chance Baden Nord 2005». Städtebauliches Entwicklungskonzept. Links abstrakte räumlich-funktionelle Randbedingungen, rechts Modell-Machbarkeitsstudie zur Überprüfung von Baudichten und Nutzungen.

Vorhandene Strukturen werden neu interpretiert, nach Möglichkeit verstärkt. Ein Teil der Altbausubstanz wird erhalten, umgenutzt und aufgewertet. Verkehrsberuhigte Zonen werden lärmgeschützt durch Randbebauung, Grünelemente systematisch durch das Areal geführt.

Bausubstanz und Ortsgeschichte in der Überzeugung, dass «nihil ex nihilo» – dass nichts aus dem Nichts kommt –, das heisst, *dass ohne Kenntnis des Vergangenen eine Zukunftsgestaltung ohne Chance ist*. Wir berücksichtigen Topographie und Stadtklima. Das eidgenössische Raumplanungsgesetz, kantonale und kommunale Planungs- und Bauvorschriften sowie das eidgenössische Umweltschutzgesetz sind zu beachten. Letzteres setzt qualitative und quantitative Normen, zum Beispiel bezüglich Lärmschutz und Luftreinhaltung, welche zwingend zu beachten sind. Das gleiche gilt für Wärmeschutzbestimmungen am Bau, welche kantonal festgelegt sind.

Die besondere Herausforderung besteht heute darin, auf diese Vorgaben nicht passiv zu reagieren, sondern im Sinne des *Vorsorgegedankens* damit neue Stadtstrukturen und -formen zu schaffen. *Redimensionierte Straßen* erfahren eine Wiederbelebung der *Alleetradition*; die während Jahrzehnten zugunsten einer «differenzierten Bauweise» (mit «Hochhausakzenten») fast in Vergessenheit



*Beispiel einer räumlichen Qualität, die möglicherweise in der Planung noch verstärkt werden kann und die als «Genius loci» den Ort mit der Vergangenheit verbindet.*



*Beispiel der Umnutzung eines zu erhaltenden Gebäudes: Das 1942/43 vom BBC-«Hof-Architekten» Roland Rohn erbaute Zentral- und Hochspannungslabor wird seit 1990 als «CIM Center Aargau» verwendet.*

geratene *Blockrandüberbauung* beweist neu ihre Tugend als geeignete Bauform zum konzeptionellen Lärmschutz. Die Möglichkeiten des *passiven Sonnenwärmegewinnes* verglaster Südfassaden, verbunden mit der *Speicherfähigkeit des Massivbaus* erzeugt neue Gebäudeformen, die es im städtebaulichen Kontext vorzubereiten gilt.

Die Nutzung hoher *Standortgunst zum öffentlichen Verkehr* (S-Bahn, Bahn 2000, regionale Bussysteme) verlangt nach relativ *hohen Baudichten*, damit möglichst viele Arbeits- und Wohnplätze innerhalb von Fußgängerdistanz von den Haltestellen liegen. Hohe Baudichten sind jedoch nur dann zu verantworten, wenn sie mit *qualitativ hochwertigen architektonisch-gestalterischen Lösungen* verbunden sind.

*Massgeschneiderte Planungsorganisationen* von Grundeigentümern und Behörden sollen *prozesshaft* gewährleisten, dass einander entgegengesetzte Interessen geordnet und unter Einbezug der Öffentlichkeit ausgetragen werden können mit dem Ziel der optimalen Berücksichtigung aller Anliegen (und ohne faule Kompromisse) und zwecks Anreicherung zu einem vernetzten, in unzähligen Schritten realisierten, zukünftigen Zustand: *einer menschengerechten Stadt*.

Und die *Umnutzung alter, aber wertvoller Bausubstanz* erfordert kreative Phantasie für kurz-, mittel- und langfristige Verwendungen. Die kurzfristige Nutzung einer ehemaligen ABB-Lokomotivmontagehalle in Oerlikon für das Musical

«Cats» ist ein gutes Beispiel dafür. Ebenso die Verwendung des ehemaligen Hochspannungslabors und des Zentrallabors der BBC (ABB) in Baden als CIM(Computer-Integrated Manufacturing) Center Aargau sowie die geplante Umnutzung des BBC(ABB)-Gemeinschaftshauses «Martinsberg» als Höhere Wirtschafts- und Verwaltungsschule Aargau.



«Chance Baden Nord 2005»: Das BBC(ABB)-Gemeinschaftshaus «Martinsberg» des Architekten Armin Meili (Chefarchitekt der Schweizerischen Landesausstellung 1939) soll zukünftig als Höhere Wirtschafts- und Verwaltungsschule Aargau genutzt werden.

### *Stadthistorische Strukturanalyse Baden*

Eine städtebauliche Planung über einen so wichtigen, zentrumsnahen bzw. zentrumsbildenden Stadtteil wie das Badener Industriegebiet veranlasst wie gesagt zu einer Auseinandersetzung mit dessen Strukturgeschichte.

Diese Geschichte reicht zurück bis zur Zeit der *römischen Besiedelung*, als die warmen Quellen an der Limmat gesundheits- und gesellschaftssuchende Menschen anzogen und zu ersten infrastrukturellen Einrichtungen führten. Namen wie «Römerstrasse» zeugen noch von dieser Vergangenheit.

Im *Mittelalter* spielten die *Bäder* weiterhin eine Rolle, hinzu kam aber die leichte Kontrollierbarkeit der *Verkehrswege* bei den Felsen der Klus zwischen Lägern und Schlossberg, wo sich denn auch die *befestigte Stadt* entwickelte.

Eine explosionsartige bauliche Entwicklung wurde mit dem Bau der *ersten schweizerischen Eisenbahn* von Baden nach Zürich 1847 und mit der Gründung der *Brown Boveri AG* im Haselfeld vor dem Bruggertor 1891 eingeleitet.

Das *Haselfeld* – bisher landwirtschaftlich genutzt – wurde zu einem der wichtigsten schweizerischen Industriegebiete mit bedeutenden Villenanlagen der Industriegründer am sonnigen Rand gegen die Limmat, entlang der Römerstrasse.

Die zentrumsnahe Lage dieses Stadt-Expansionsgebietes ist *topographisch eindeutig begrenzt* von den Steilufern des Limmatbogens im Norden und Osten und vom Martinsberg im Westen zwischen den Engnissen des Schlossbergfelsens und des Martinsfelsens.

Zum besseren Verständnis der baulichen Geschichte der Stadt Baden und insbesondere des Planungsgebietes im Haselfeld, wo in neuester Zeit zufolge industrielle Umstrukturierungen sich die Chance für eine weitgehende Umnutzung des Industriegebietes anbietet, wurde eine *stadthistorische Strukturanalyse* durchgeführt.

Diese basiert auf einer *kartographischen Differentialanalyse*, das heisst auf dem Vergleich von Karten verschiedener Zeitzustände. Das Kartenmaterial wurde verdienstvollerweise zur Verfügung gestellt vom Stadtplanungsamt, von Badener Vermessungsbüros und vom Vermessungsamt des Kantons Aargau.

Folgende *Zeitabschnitte* sind dargestellt:

- Römerzeit
- Mittelalter
- 1670–1850 (Bau der «Spanischbrölibahn»)
- 1850–1900 (Beginn der Industrialisierung)
- 1900–1934 (Zwischenkriegszeit)
- 1934–1960 (Nachkriegszeit)
- 1960–1990 (Gegenwart)

Schwarz eingetragen ist die jeweilige Ausgangslage eines Zeitabschnittes, rot die neuen Bauten und Verkehrswege, gelb abgebrochene Bauten und Anlagen.

Erläuterungen zu den  
nachfolgenden Farbtafeln



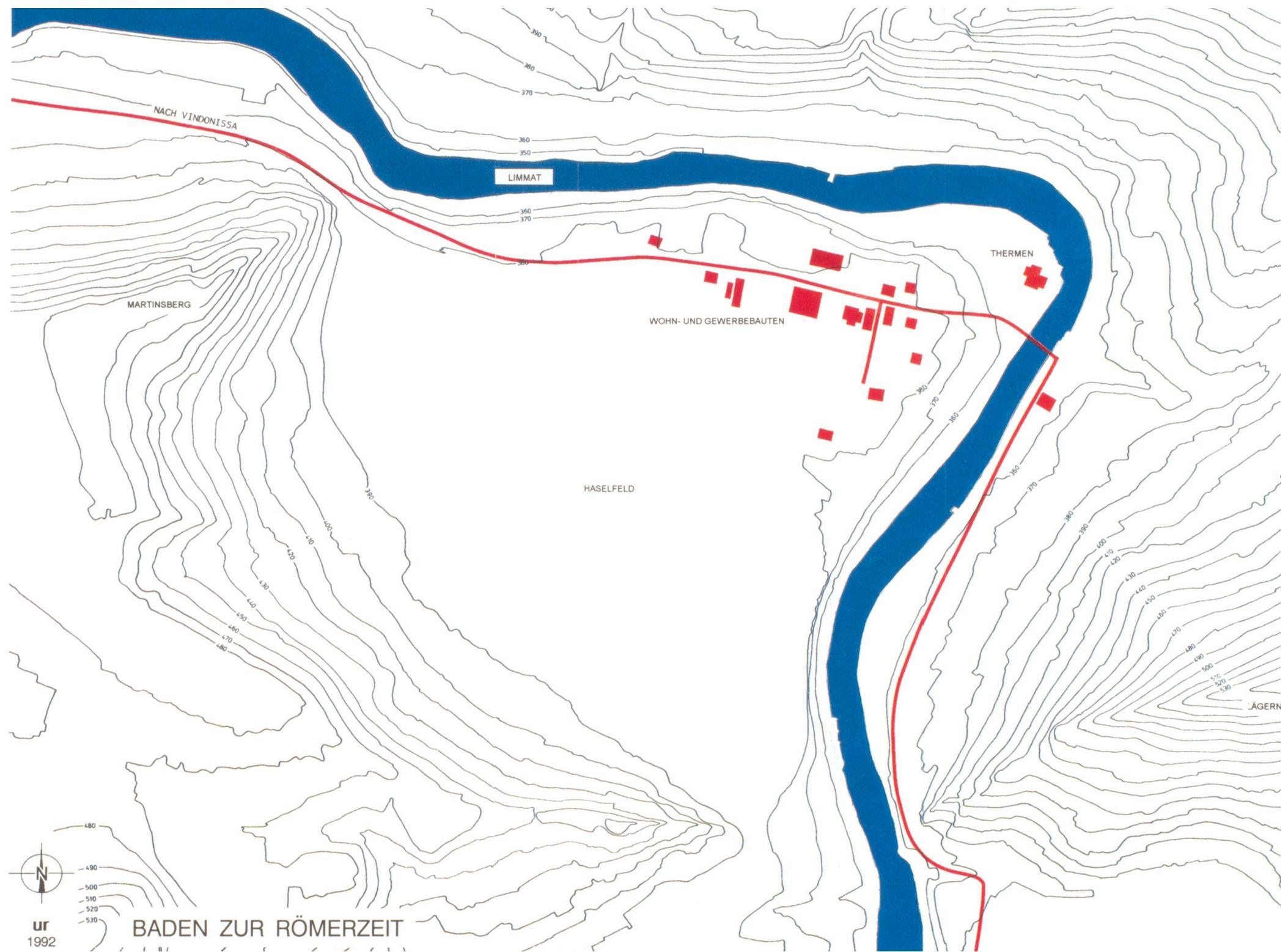
## *Baden zur Römerzeit*

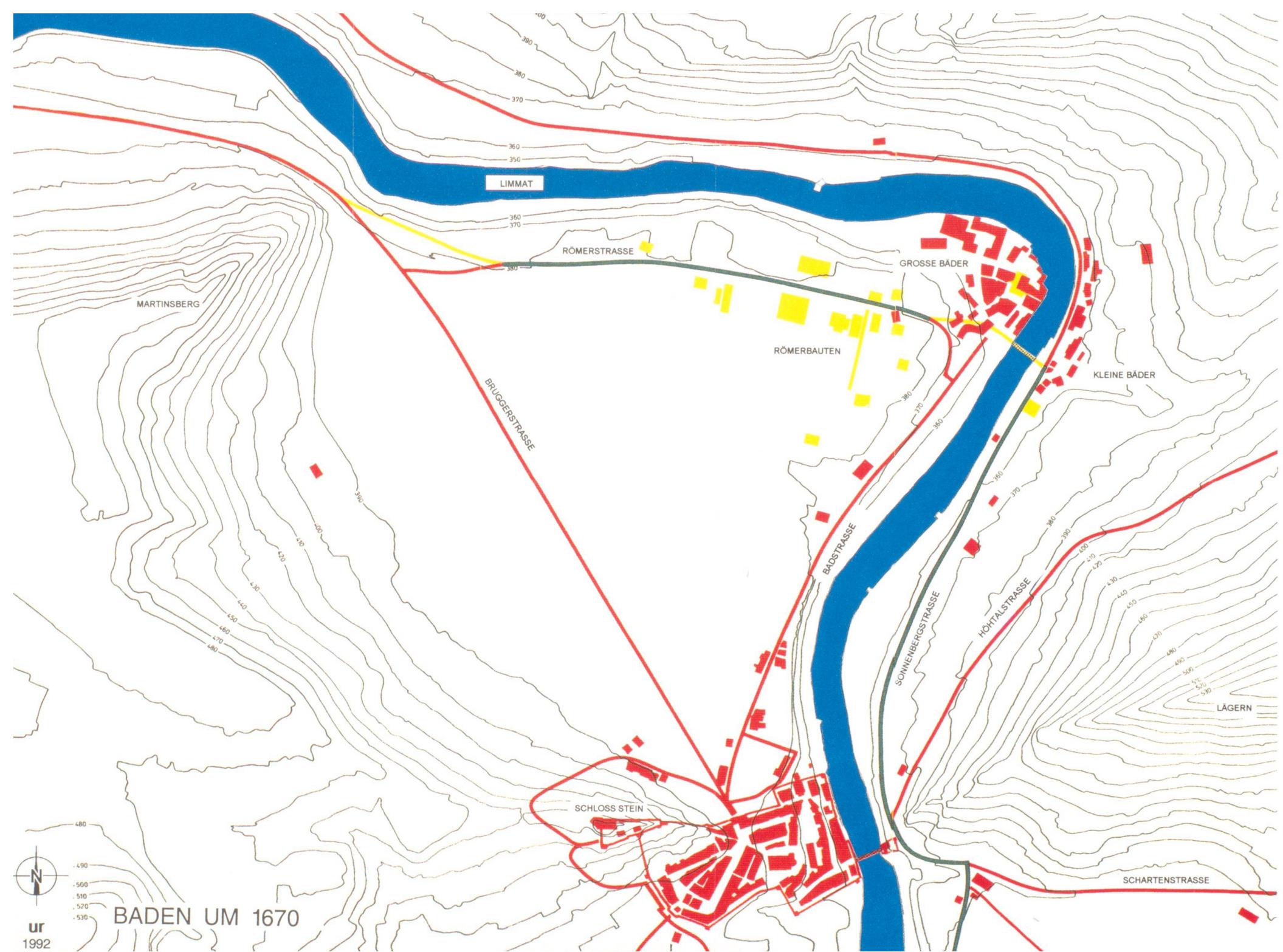
Baden liegt im letzten Ausläufer des Kettenjuras, in der im Norden durch Martinsberg und Geissberg umgrenzten Limmatklus.

Die Erosion durchbrach zwischen Lägern und Schlossberg die Jurafalte und schuf eine Talausweitung, in der die Limmat alle Gesteinsschichten bis auf den Muschelkalk durchschnitt und die *Thermen* hervorsprudeln liess.

Römisch Baden (*Aquae Helveticae*) verdankt seinen Anfang und seine Entwicklung dem Militärlager von Vindonissa (etwa 20 n.Chr. gegründet). *Aquae Helveticae* war ein vicus (Dorf), das sich dank seiner verkehrsgünstigen Lage nicht nur zu einem *Badeort*, sondern auch zu einem *Handwerker-* und *Marktzentrum* entwickelte. Das Siedlungszentrum befand sich auf dem Areal des heutigen Kurparkes und an der Römerstrasse.

Vom systematischen Ausbau des Strassennetzes durch die Römer konnte der Ort nur Nutzen ziehen. Die von Vindonissa her das Haselfeld durchquerende Überlandstrasse verlief zuerst auf dem Trassee der heutigen *Römerstrasse* und dann in steilem Abstieg zu den Thermen, von dort über eine *erste Limmatbrücke* Richtung Süden am Lägernfelsen vorbei über das Wettinger Feld nach Kloten, Winterthur und an den Bodensee.





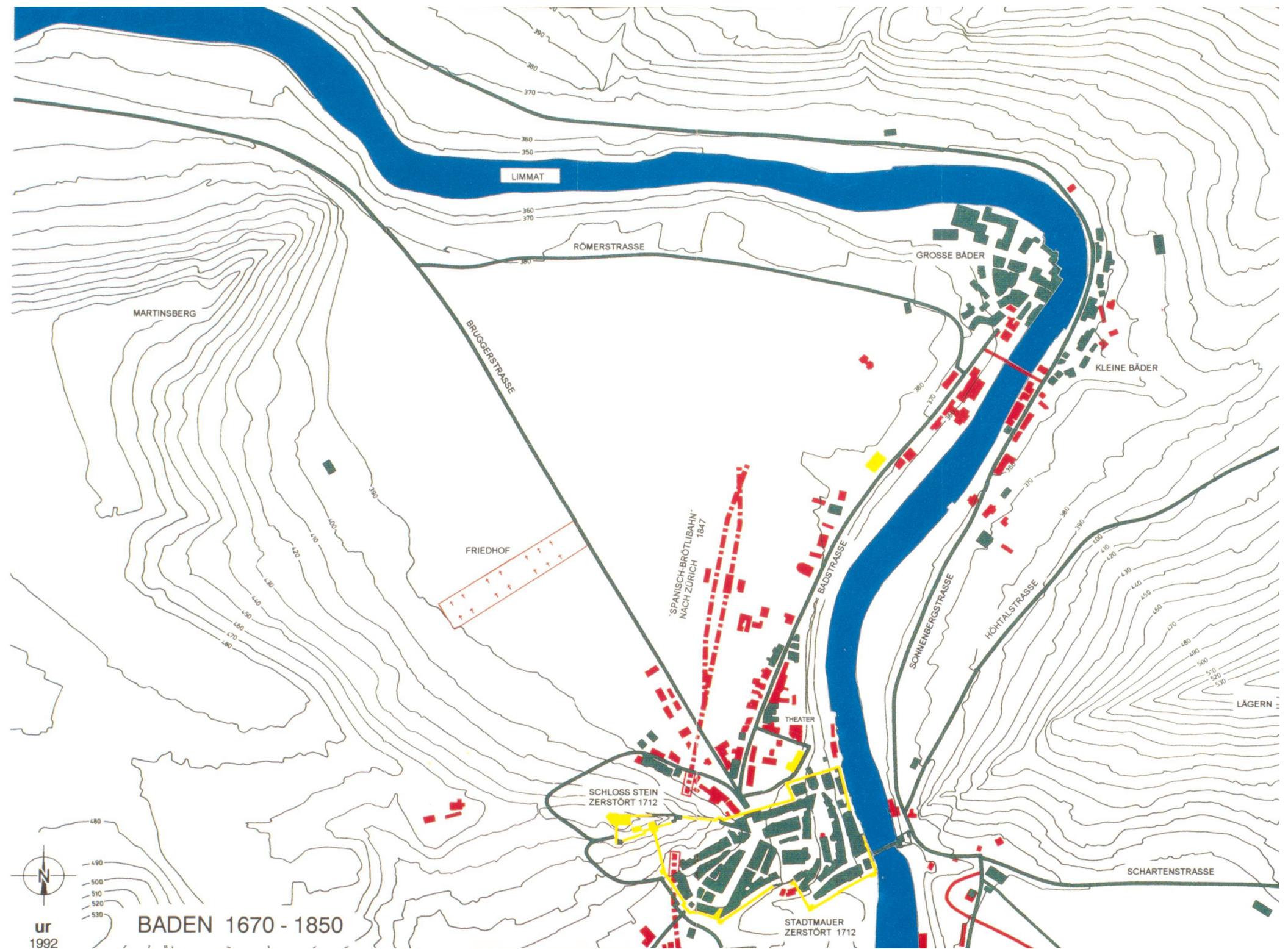
## *Baden um 1670*

Die erste mittelalterliche Nennung Badens ist in die Zeit vor 1040 anzusetzen. Eine Befestigung auf dem Stein hat schon ums Jahr 1000 bestanden, ebenso eine Kirche auf dem markanten Plateau über der Limmat.

Ein kleiner Flecken entstand am Fusse des Burghügels. Entscheidend war der Ausbau unter den Kiburgern zum Markttort. Die wirtschaftliche Entwicklung, die zunehmende Bedeutung des Marktes, der Ausbau der Befestigungen führte schliesslich zur Verleihung des Stadtrechtes unter den Habsburgern um 1297.

Im Jahre 1415 erhielten die Eidgenossen von König Sigismund in Konstanz den Auftrag, den Aargau zu erobern. Baden kapitulierte im Mai und ging bei dieser Gelegenheit an die Eidgenossen über. Das Schloss Stein wurde entgegen dem königlichen Willen von den Eidgenossen *zerstört*.

In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wurden das Schloss Stein und die Stadtmauer trotz heftiger Opposition Zürichs wieder aufgebaut.



## *Baden 1670–1850*

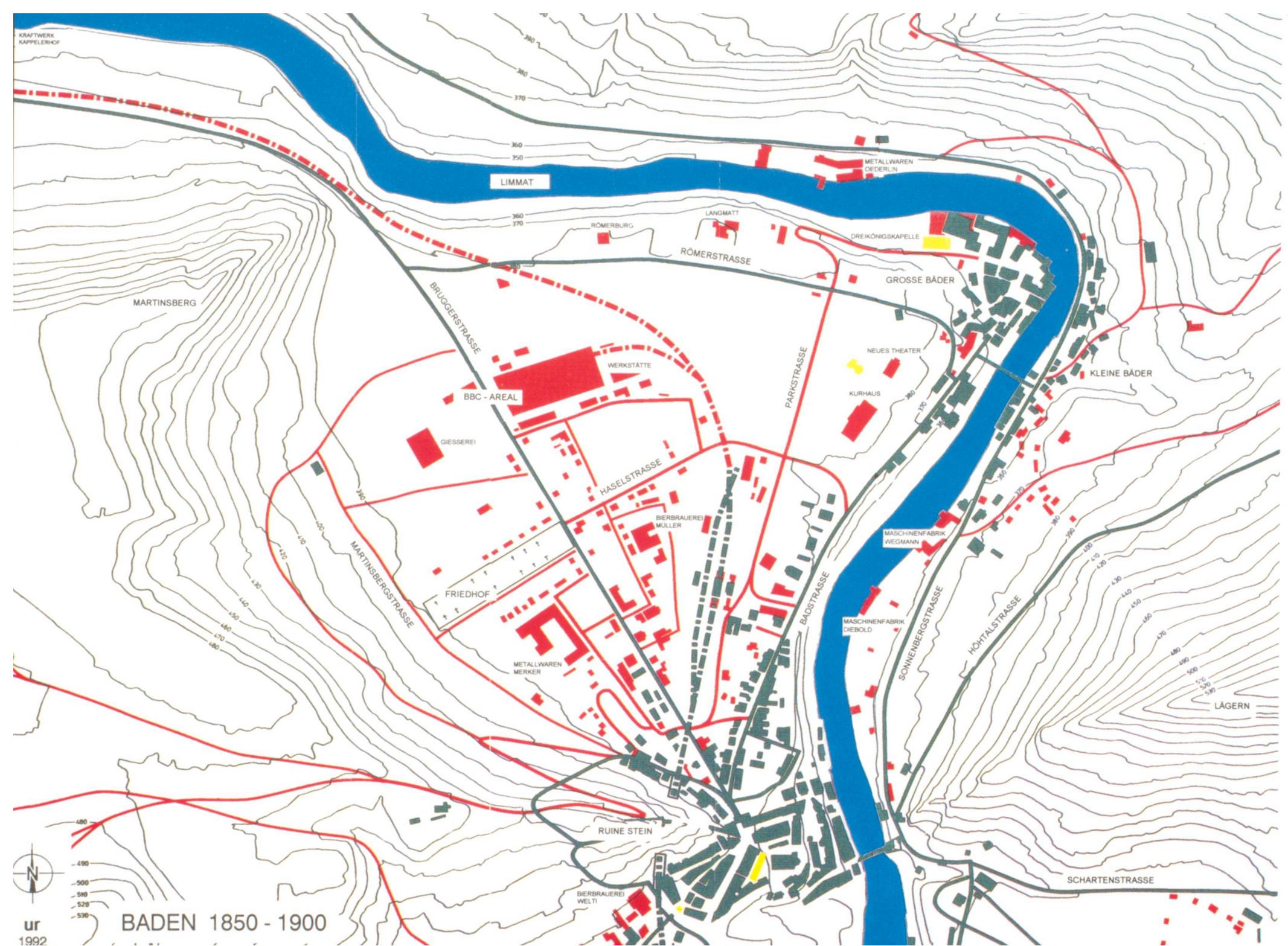
Nach der Kapitulation der Stadt Baden im Villmergerkrieg 1712 wurden das *Schloss Stein* und die Stadtbefestigungen von den Berner und Zürcher Truppen *zum zweiten Mal zerstört*.

1819 entstand ein *Fussgängersteg* über die Limmat nach Ennetbaden zur Verbindung der grossen und der kleinen Bäder. 1874 wurde dieser durch eine Brücke ersetzt, die auch von Fuhrwerken befahren werden konnte.

1832 brannte das Schützenhaus mit dem Theatersaal aus, worauf Baden eines der ersten ständigen *Theater* in der Schweiz baute und 1833 am *Theaterplatz* eröffnete.

1847 wurde die «*Spanischbrölibahn*» von Zürich bis Baden als erste schweizerische Bahnlinie eröffnet. Der *Bahnhof* wurde nördlich des Schlossberg-Bahntunnels – des ersten Bahntunnels der Schweiz – im Haselfeld angelegt, was den Badegästen bedeutende Vorteile bot.

Bis 1850 nahmen die Bebauungen längs der *Bruggerstrasse* und längs der *Badstrasse* sichtbar zu, und auch in Ennetbaden entstanden neue Bauten rund um die «*schiefe*» *Brücke* zum Bäderquartier.



## *Baden 1850–1900*

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entfaltete sich in der nördlichen und südlichen Vorstadt eine rege Bautätigkeit. In der nördlichen Vorstadt wurde nach dem Bau der Bahnlinie von Baden nach Brugg 1855 vor allem das Gebiet zwischen Bahnlinie und Martinsberg beidseits der Bruggerstrasse intensiv industriell überbaut. Dort entstanden die ersten Fabrikhallen der *Brown Boveri und Cie.*, der «*BBC*», eine davon mit Gleisanschluss, sowie die *Merker Metallwaren-Industrie* und die *Bierbrauerei Müller*. Im Zuge dieser Entwicklung ging die Bruggerstrasse ihrer früheren *Alleebeplanzung* verlustig. Auch rechts der Limmat, zwischen Aue und Ennetbaden, entstanden neue Industrien: die Spinnerei, die Maschinenfabrik *Diebold* und das Lederwerk *Streuli* sowie weiter flussabwärts nach Ennetbaden die *Oederlin Metallwarenfabrik*. Gleichzeitig mit den Industriebauten wurden sowohl *das erste Badener Elektrizitätswerk Kappelerhof* als auch die Wohnhäuser der Unternehmer gebaut. Diese bildeten den Anfang der *Villenquartiere längs der Römerstrasse*, in der Burghalde und am Ländliweg.

Diese bauliche Entwicklung zog natürlich auch einen Ausbau des Strassennetzes mit sich. So entstanden unter anderem die *Parkstrasse* als Allee-Verbindung Bahnhof–Römerstrasse und die *Haselstrasse* als Querverbindung zwischen Bruggerstrasse und Badstrasse.

Die grossen Neuerungen der Industrialisierung erzeugten auch in der Geisteshaltung der Menschen einen Umbruch, indem bisher als wertvoll erachtete Zeugen der Vergangenheit geopfert wurden. So wurde 1874 der Mellingereturm abgebrochen, und ungefähr gleichzeitig musste die Dreikönigskapelle im Bäderquartier dem Grandhotel weichen.

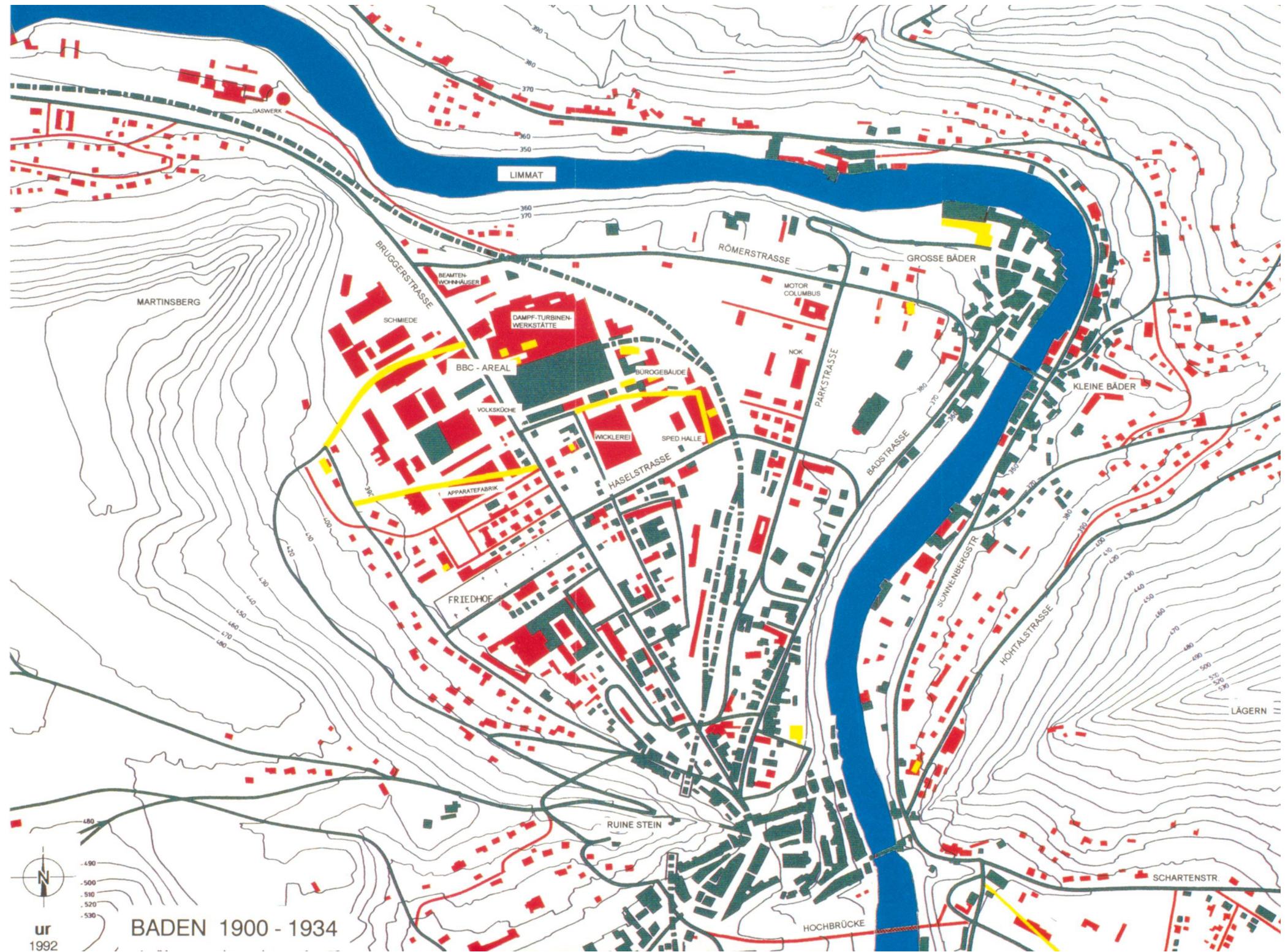
## *Baden 1900–1934*

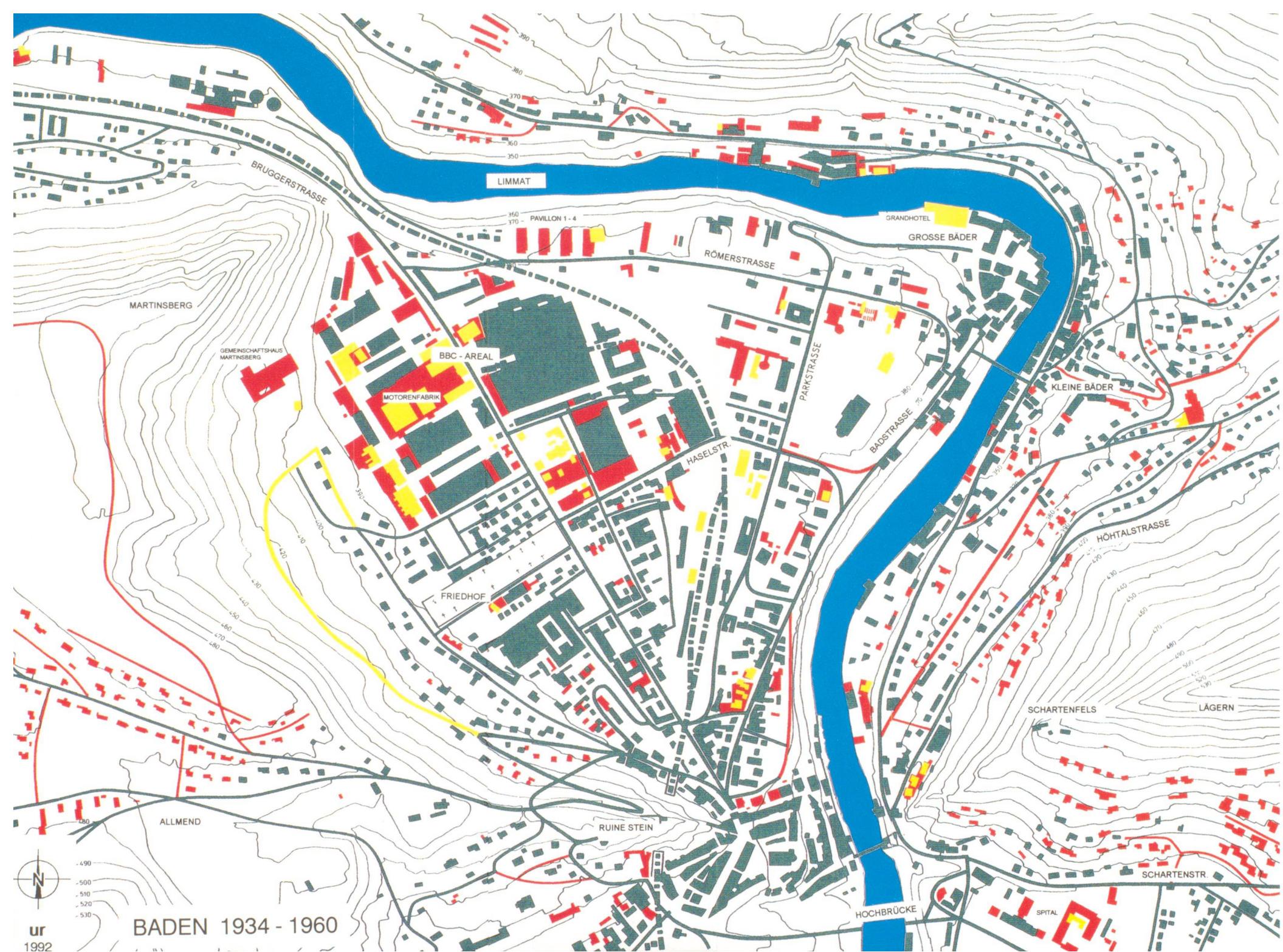
Die grösste Bautätigkeit entfaltete sich Anfang des 20. Jahrhunderts und in der Zwischenkriegszeit einerseits im BBC-Areal, andererseits in den Wohngebieten ausserhalb der Stadt. Es entstanden *Streusiedlungen* längs der Sonnenberg- und Höhtalstrasse sowie längs der Schartenstrasse Richtung Wettingen. Auch am Fuss des Martinsberges entstanden neue *Wohnquartiere trotz Schattennlage*.

Im BBC-Areal wurde die *Dampfturbinenwerkstätte* gebaut, südlich davon die *Wicklerei* und gleich neben den Gleisen eine neue *Speditions halle*. Westlich der Bruggerstrasse entstanden unter anderem die *Apparatefabrik* und die *Schmiede*. 1905 errichtete die Arbeiterschaft mit Unterstützung der Firma die «*Volksküche*». Dazu hatte man das Waldhaus Dolder auf dem Zürichberg gekauft, abgebrochen, sorgfältig zerlegt und in Baden an der Bruggerstrasse wieder aufgebaut.

Entlang der Parkstrasse entstanden gegenüber dem Kurpark die repräsentativen Verwaltungsbauten der *Nordostschweizerischen Kraftwerke AG* und der *Motor Columbus*.

Die wichtigste Ergänzung im Strassennetz war sicher der Bau der *Hochbrücke* zwischen Baden und Wettingen.





## *Baden 1934–1960*

Auch in der Nachkriegszeit wurde vor allem in den Wohngebieten am Fusse der Lägern gebaut, aber auch auf der Allmend, im höhergelegenen Westen der Altstadt, entstanden neue Wohnquartiere.

Auf dem BBC-Areal wurden viele kleine, alte Bauten und Schuppen abgebrochen und durch grosse Industriehallen, wie zum Beispiel die *Motorenfabrik*, ersetzt. Auch die «Volksküche» an der Bruggerstrasse musste weichen, da man den Platz für Fabrikanlagen benötigte.

1944 wurde das Grandhotel im Bäderquartier abgebrochen, da es als Folge des Weltkrieges in finanzielle Bedrängnis geraten war.

1950 erhielt das Spital ein neues Infektionshaus und ein neues Schwesternhaus.

1953 entstand das neue *Kurtheater*; und im selben Jahr schuf Baden eine «*Bäderzone*», um im Bäderquartier das Entstehen von Bauten, die den kurörtlichen Interessen zuwiderlaufen, zu verhindern.

Ebenfalls 1953 entstand das grosse *Gemeinschaftshaus «Martinsberg»*, gebaut von Architekt Armin Meili.

1957 wurde die Villa «*Römerburg*», von Architekt Karl Moser 1899 für Charles E. L. Brown erbaut, abgebrochen und durch vier *pavillonartige Bürogebäude* der BBC ersetzt.

### Literatur:

- [1] Meadows, D.: «The Limits to Growth» (Deutsch: «Die Grenzen des Wachstums»), New York, 1972.
- [2] Forrester, J. W.: «World Dynamics», Cambridge, Mass., 1971.
- [3] Peccei, A.: (Club of Rome) «How to Survive on the Planet Earth», Successo 1971.
- [4] Alexander, Chr.: «The City is not a Tree», Berkeley, 1965.
- [5] Schumacher, E. F.: «Small is Beautiful – economics as if people mattered», London, 1973.
- [6] Sieverts, Th.: «Neue Aufgaben für den Städtebau im alten Europa – Voraussetzungen, Prinzipien, Beispiele», 1990.
- [7] Somm, E.: «Baden als wirtschaftliche Ökostadt», BT 2. August 1991.

## *Baden 1960–1990*

Im Mittelalter wählte man für die Stadtgründung die enge Limmatklus, um den Verkehr zu kontrollieren. Heute bereitet diese Sperrlage dem Strassen- und Schienenverkehr grosse Probleme. Nach dem Zweiten Weltkrieg nahmen die Schwierigkeiten und Verkehrsstockungen in unerträglichem Mass zu, eine grosszügige Lösung des Verkehrsproblems wurde unumgänglich.

Es entstand das Projekt der «*kleinen Bahnverlegung*». Dabei wurde das neue Bahntrasse westlich des alten in einem *Tunnel durch den Schlossberg* und unter der Mellingerstrasse hindurch direkt auf die Wettinger Brücke geführt. Somit wurde der alte Eisenbahntunnel frei für den Autoverkehr auf der dort neu trassierten Bruggerstrasse. 1961 konnten die SBB die neue Strecke in Betrieb nehmen. Ein neues Verkehrskonzept machte *Altstadt und Badstrasse weitgehend autofrei*.

Weil das Gebiet zwischen Lägern, Geissberg und Martinsberg begrenzt ist, konnten in den letzten Jahren keine grösseren Flächen neu überbaut werden, es wurden vor allem Lücken gefüllt resp. dichter überbaut. So entstanden östlich des Bahnhofes neue, grössere Gewerbe- und Ladenbauten entlang der südlichen Parkstrasse und *grosszügige unterirdische Ladenpassagen* auf der Höhe der Bahnunterführung. An der neuen Bruggerstrasse wurden zwei markante *Hochhäuser* gebaut. Auch innerhalb des Fabrikareals erfolgten zahlreiche Ergänzungen und Verdichtungen: Der «*blaue Turm*» – der Architekten Bölsterli + Weidmann, Baden – ergänzte ein bestehendes Bürogebäude an den SBB-Gleisen; daneben ersetzte 1989/90 das «*Duplex*»-Gebäude – der Architekten Meier + Kern, Dättwil – ein älteres Bürogebäude. An der Kreuzung Römer-/ Parkstrasse baute die BBC das *Hotel Du Parc*.

Ueli Roth

Ueli Roth ist Inhaber des Büros ur für Raumplanung, Umweltforschung, Städtebau und Architektur in Zürich. Er war während 18 Jahren Hochschullehrer für Städtebau an der Universität von Kalifornien in Berkeley und an der ETH Zürich. Das Büro ur ist u. a. in Baden von der ABB beauftragt, mit Behörden und SBB die Umwandlung des bisherigen Industriegebietes in einen neuen, gemischtgenutzten Stadtteil «Innenstadt Nord» vorzubereiten. Mitarbeiter im Büro ur, Zürich, für die stadhistorische Strukturanalyse Baden: Virginia Rabitsch, Hans Schlotterbeck.

