Der öffentliche Verkehr in der Region Baden : Utopie und Realität

Autor(en): **Wanner, Ruedi**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Badener Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **77 (2002)**

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-324724

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Der öffentliche Verkehr in der Region Baden – Utopie und Realität

Ruedi Wanner

Bis ins 19. Jahrhundert gehörten zu den individuellen Verkehrsmöglichkeiten neben Fussmärschen, Reiten und dem vielfach üblichen Wasserweg auch die Postkutschen, die aber aus finanziellen Gründen nicht allen Schichten zugänglich waren. Für den öffentlichen Verkehr im heutigen Sinn schlug die Geburtsstunde in der Region Baden im Jahr 1847 mit der Spanischbrötlibahn. Eine einfache Fahrt zwischen den beiden Endpunkten kostete in der dritten Klasse 80 Rappen, in der ersten Klasse das Doppelte. Der Badener Bahnhof wurde damals genau wie sein Zürcher Gegenstück ausserhalb der Stadt gebaut. Heute hat sich in beiden Fällen darum herum das neue Zentrum etabliert. Beim Bau der Bahn waren die Ingenieure mit dem Felsriegel unter dem Schloss Stein konfrontiert. Sie überwanden das Hindernis mit dem nur 90 m langen ersten Eisenbahntunnel der Schweiz, welcher immerhin bis 1961 seinen Dienst erfüllte.

Rund 50 Jahre lang blieben die Bahnen das einzige Transportmittel im Nah- und Fernverkehr. Mit der Errichtung von Grossfirmen und Tausenden von Arbeitsplätzen kam rasch eine neue Note in die Region. Die Arbeitersiedlungen dehnten sich bald nach Wettingen aus. Andererseits wollte das Bäderquartier den Kurgästen Erleichterungen und Annehmlichkeiten bieten. So entstanden Nahverkehrsprojekte, die heute teilweise als utopisch betrachtet werden.

1877 und 1956: zwei Seilbahnen zum Belvédère

Am 15. November 1877 reichte der Direktor des Grand Hotel das Gesuch ein für eine Standseilbahn zum Badener Martinsberg. Die Seilbahn wäre nur 200 m lang geworden, hätte dabei aber eine Höhendifferenz von 78 m überwunden. Dies ergab eine durchschnittliche Steigung von 39 Prozent. Die Spurweite wurde mit einem Meter angegeben. Um die jährlichen Ausgaben von 7 500 Franken zu decken, hätten an 150 Betriebstagen je 100 Personen einen Fahrpreis von 50 Rappen entrichten müssen (Kinder bis zwölf Jahre die Hälfte, Gepäck 20 Rappen pro 100 kg). Es wurde mit einer einmaligen Investition von 60 000 Franken gerechnet.

Entsprechend den damaligen technischen Möglichkeiten wurde für die Antriebsart das System mit Wassergewicht gewählt, das heisst, dem talwärts fahrenden Wagen wurde so viel Wasserballast mitgegeben, dass er den bergwärts fahrenden Wagen hinaufziehen konnte. Zum Bremsen war zwischen den Schienen eine Zahnstange vorgesehen. Seilbahnen dieser Art funktionierten jahrzehntelang mit geringen Betriebskosten. Eigenartig wären nach dem Gesuch des Hoteliers die Fahrzeuge ausgefallen. Auf nur drei bis vier hölzernen Sitzbänken hätten sechs bis acht Passagiere Platz gefunden – ein Unikum in der Schweizer Seilbahngeschichte. Nach alten Plänen wäre die Talstation an der Abzweigung Friedhofweg/Martinsbergstrasse erstellt worden, die Bergstation etwas westlich des Belvédère.

Noch einmal wurde das Belvédère das Ziel eines Bergbahntraums. 1956 rief ein Initiativkomitee aus bestandenen Badener Kreisen jedermann auf zur Aktienzeichnung für das Projekt einer Luftseilbahn. Sie sollte mit Viererkabinen den Gstühlplatz mit dem Sattel zwischen Ruine Stein und Belvédère verbinden. Die schräge Baulänge von 180 m hätte 50 Höhenmeter überwunden. Die Rentabilität wurde mit 105 000 jährlichen Fahrten zu 20 Rappen ausgewiesen und sollte eine Verzinsung des Aktienkapitals (225 000 Franken) mit 2,6 Prozent erlauben. Bahnbrechend für jene Zeit war die beabsichtigte Automatisierung des Seilbahnbetriebs, ohne ständig anwesendes Personal.

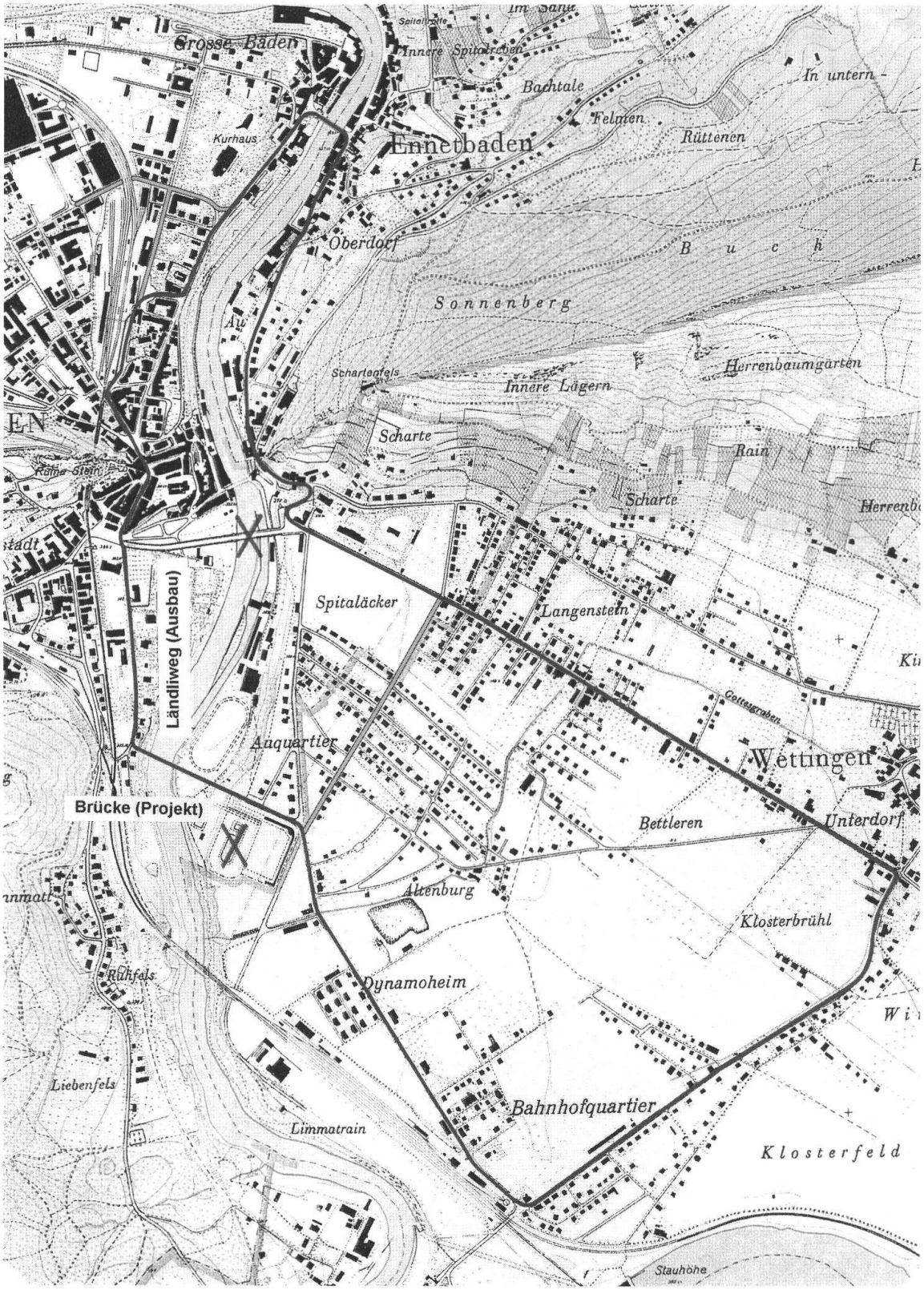
1915: Tramverbindung Baden–Wettingen–Ennetbaden

Mit dem Wachstum der Badener Industriebetriebe dehnten sich auch die Wohngebiete aus. Deshalb kam man auf die Idee von innerstädtischen Verkehrsmitteln, wie etwa ein Projekt aus dem Jahr 1915 beweist. Eine einspurige, elektrische Strassenbahn von 6 570 m Länge sollte in einem geschlossenen Kreis über folgende Strecke führen: Baden Bahnhofplatz, Stadtturm, Weite Gasse, Ländliweg, neue Brücke, Dynamoheim Wettingen, Bahnhof Wettingen, Bahnhofstrasse, Landstrasse, Landvogteischloss, Sonnenbergstrasse Ennetbaden, Schiefe Brücke, Bahnhof Baden. Man darf annehmen, dass die ortsansässige Elektroindustrie für die Lieferung zum Zug gekommen wäre. Die Erstellungskosten waren mit einer runden Million Franken veranschlagt. Dem Projekt wurde eine ausführliche Berechnung der künftigen Fahrgastzahlen beigegeben. Badener Grossbetriebe wie BBC, Merker und weitere mit ihren auswärts in Wettingen oder Ennetbaden wohnenden Arbeitern stellten das wichtigste Potenzial dar. Die projektierte Bahn sollte in erster Linie diesen Verkehr bewältigen. Zum Haupteingang der BBC wurde ein spezieller Gleiszubringer durch Park- und Haselstrasse geplant, «um die Benützung zu erleichtern». Nach Erstellung der Badener Hochbrücke wurde das Trambahn-Projekt nicht weiter verfolgt.

1921: regionale Postautolinien

Die Postautostation Baden hält mit 550 Ankünften und Abfahrten den landesweiten Rekord bezüglich Fahrplandichte! An Wochentagen verlassen rund 275 Kurse die neun Abfahrtsperrons. Der grösste Teil rollt dabei über Bruggerstrasse und Tunnel zum Linden- und Schulhausplatz. Postautolinien führen über das Höhtal nach Endingen/Döttingen und Niederweningen, andererseits in die Richtungen Mellingen, Bremgarten und Rohrdorferberg/Bellikon, zudem nach Untersiggenthal/Turgi. Die Endinger Kurse benützen dabei zwischen Niederweningen und Döttingen weitgehend jenes Trassee, das eigentlich bereits als Surbtalbahn konzessioniert war. 1892 wurde die Konzession erteilt für eine Bahn, die den damaligen Endbahnhof Niederweningen mit Döttingen-Klingnau verbinden sollte. 1915 erliess der Bund sogar ein «Gesetz über den Bau und Betrieb der Surbtalbahn», nicht zuletzt mit der Absicht, den damals drohenden Bevölkerungsrückgang in der Talschaft zu bremsen. Doch in der Zeit des Ersten Weltkriegs und in den folgenden Jahren mit grossem Rohstoffmangel war an einen Baubeginn nicht zu denken. Dieser wurde immer wieder hinausgezögert, obschon sich 1926 in Döttingen ein Baubüro installiert und bereits mit dem Ausmessen der Strecke begonnen hatte. Endingen hätte beispielsweise einen dreigleisigen Bahnhof ausserhalb der Dorfmitte erhalten; die zu korrigierende Surb wäre mit einer eisernen Brücke von 15,5 m Länge überquert worden. Das Projekt verschwand erst 1937 durch einen weiteren Bundesbeschluss in den Schubladen. Der 1921 als vorläufiger Ersatz eingeführte Postautobetrieb wurde aber noch jahrzehntelang als «Autobetrieb Surbtal» auf Rechnung der SBB geführt. Seit den 30er-Jahren wurden hier zu Spitzenzeiten spektakuläre Anhängerzüge als Vorgänger der heutigen Gelenkbusse eingesetzt. Erst mit dem Einsatz von grösseren Fahrzeugen verschwand dieses Unikum, das baugleich auch auf der Toggenburger Postlinie eingesetzt wurde, wieder von den Badener Strassen. Die früher frequenzstärkste Badener Postautolinie (Richtung Surbtal) wurde inzwischen von jener am Rohrdorferberg überholt. Seit 1980 profitieren Postautos und Busse teilweise von separaten Spuren und bevorzugter Ansteuerung der Lichtsignalanlagen.

Die Geschäftsstelle Baden von «Postauto Aargau» ist dem Regionalzentrum Aarau zugeteilt, wo 65 Linien mit 880 km Netzlänge bewirtschaftet werden. 180 Fahrzeuge, vom Mini- bis zum Gelenkbus, werden von 300 Wagenführerinnen und Wagenführern gelenkt und legen dabei jährlich 11 Millionen Kilometer zurück. Neben den eigenen Mitarbeitern und Fahrzeugen, die in Endingen und Bremgarten als Regiebetriebe stationiert sind, arbeitet das gelbe Postauto mit einigen Postautohaltern aus der Region eng zusammen. Der Fahrgast merkt dabei keinen Unterschied, mit Ausnahme der AG- statt P-Nummer am Kontrollschild und der



Streckenplan der 1915 projektierten Trambahn Baden–Wettingen–Ennetbaden. Hochbrücke und Schwimmbad entstanden allerdings später. (Schweizerisches Bundesarchiv)

diskreten Aufschrift des Halters an den Seitenwänden. Früher waren jeweils die Wagen der «Privaten» noch durch eine blassgelbe Farbe kenntlich. Neben der Firma Julius Meier AG, die seit Jahrzehnten primär die Linie über Nussbaumen nach Untersiggenthal/Turgi betreibt, sind auch weitere Postautohalter in Mellingen und Zufikon vertraglich eingebunden.

1926: wichtige Postautohalter

Mit 33 Wagenführern und 23 Fahrzeugen, worunter neun Gelenkbussen, werden durch das Unternehmen des Postautohalters Steffen AG, Remetschwil, jährlich 1,3 Millionen Kilometer gefahren. Dies entspricht 33 Weltumrundungen. Dabei werden 2,4 Millionen Reisende befördert, woraus sich ein sehr beachtlicher, täglicher Durchschnitt von 6630 Fahrgästen ergibt. Die Geschichte beginnt hier im Jahr 1926, als die zweimal pro Tag verkehrende Pferdepost am Rohrdorferberg durch ein achtplätziges Postauto abgelöst wurde. Dieser Wechsel brachte gegenüber der Postkutschenzeit ein doppeltes Fahrplanangebot, halbierte Fahrzeiten und dreifache Passagierzahlen. Ein Billett von Dättwil nach Bellikon kostete Fr. 1.65 und somit zehn Rappen weniger als beim «Hafermotor». Gefahren wurde immer noch zwischen Bellikon und Dättwil; auf dem dortigen Bahnhofplatz endeten und wendeten die Kurse, und die Weiterreise erfolgte mit den ebenfalls spärlich verkehrenden Zügen der Nationalbahnlinie. Noch vor dem Krieg drängten sich Erweiterungen auf, ein zweiter Wagen wurde beschafft, und die Zahl der beförderten Fahrgäste stieg auf 24000 pro Jahr. Ihr Reiseziel war mehrheitlich Baden, deshalb wurde das Umsteigen in Dättwil immer wieder kritisiert. Ab Oktober 1946 wurde dann durchgehend bis Baden Bahnhof gefahren, worauf sich die Zahl der Fahrgäste innert Jahresfrist auf das Vierfache erhöhte.

Durch die rege Bautätigkeit am Rohrdorferberg wuchs das Bedürfnis nach Mobilität. Fahrplan und Fahrzeugpark wurden deshalb stets ausgebaut, so 1964 mit der Streckenverlängerung nach der Station Berikon-Widen (Mutschellen) und 1975 mit dem ersten Gelenkbus. Seit 1976 fahren die gelben Wagen sogar bis nach Wiedikon und bieten eine Verbindung nach Zürich an. 1981 wurde eine erste, 1988 eine zweite Einstellhalle in Remetschwil erstellt. Die Einführung des Zürcher Verkehrsverbundes bedingte 1990 fünf weitere Fahrzeuge. 1996 kam der erste Niederflurbus an den Rohrdorferberg. Der Betrieb wird heute bereits in der dritten Generation geführt. Eine separate Busspur, die von Dättwil bis zum Stadtrand am Badener Tor geführt wird, erleichtert das Vorwärtskommen der Busse bei Stau auf der sehr stark befahrenen Mellingerstrasse. Trotz Ansteuerung der Signalanlage entstehen am intensiv belasteten Schulhausplatz Wartezeiten für den öffentlichen Verkehr.

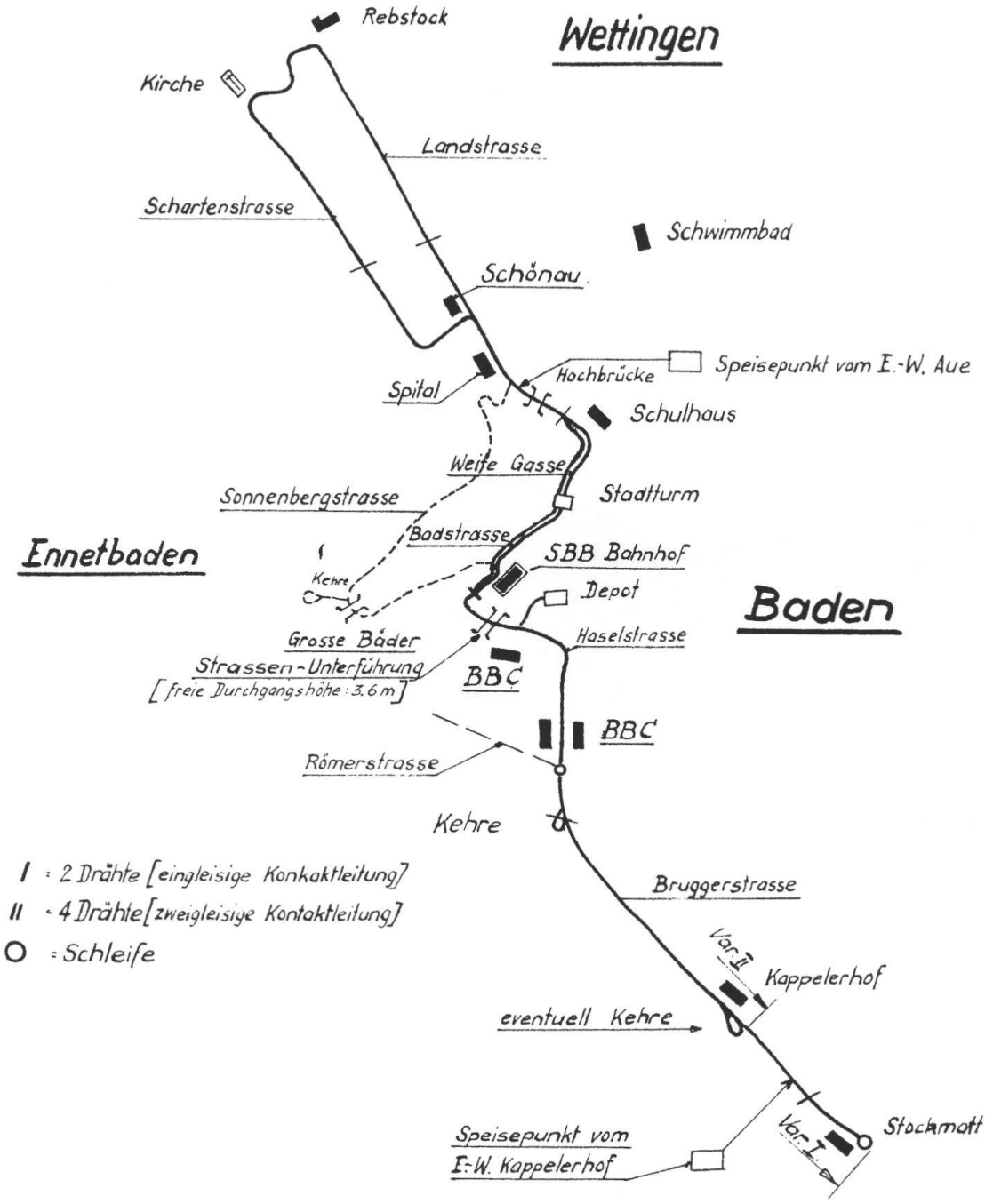
Bis 1965 wickelte sich der ganze Verkehr über die Weite Gasse ab. Dunkelrote Autobusse, erste Frontlenker (mehrheitlich der Bauart Berna), gelbe Postautos und Velofahrer drängeln auf den Schulhausplatz. Stadtpolizist Mathias Mohler (vorne rechts) hat die Lage im Griff. (Archiv RVBW)

Genau wie die PTT hatte auch der Wettinger Autobus zur mittäglichen Spitzenzeit einen zweiachsigen Anhänger in Betrieb. Die seltene Aufnahme entstand in der Weiten Gasse. (Archiv RVBW)

1930: Busbetrieb

Das Unternehmen der Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) besteht seit 1970 in dieser Form und ist aus dem Badener Alltag nicht mehr wegzudenken. Das Streckennetz ist heute auf 92 Kilometer angewachsen, der Personalbestand beträgt 140, wovon rund 100 Chauffeure und Chauffeusen. Die 44 Fahrzeuge, darunter 25 Gelenk- und zwei Kleinbusse, legen jährlich 2,7 Millionen Kilometer zurück und transportieren rund 10 Millionen Fahrgäste. Auf das Erschliessungsgebiet von 60 000 Einwohnern umgerechnet, ergibt das pro Kopf der Bevölkerung jährlich 160 Fahrten.

Die Geschichte des regionalen Busbetriebs beginnt aber bereits im Jahr 1930 mit drei Fahrzeugen, die der Badener Firma Bolliger & Co. gehörten und zunächst nur nach Wettingen fuhren. 1936 und 1939 folgten erste Streckenergänzungen nach dem Kappelerhof und dem Schwimmbad Baden. An den Sonntagen führten die gleichen Fahrzeuge (Citroën Jg. 1930, Berna 1934 und 1939) Ausflugsfahrten über die Pässe ins Engadin, ins Tessin und ins Wallis durch. Ab 1940 zeichnete das Unternehmen als «Autobus Baden und Umgebung GmbH» und entwickelte sich seither ständig aufwärts. Weitere Strecken wurden 1948 nach Neuenhof und 1953 ins Wettinger Altenburgquartier eröffnet, wodurch ein viertes Fahrzeug nötig wurde. Ergänzend dazu erhielt die Firma Baumann 1954 eine Konzession für einen Busbetrieb ins Quartier Brisgi und 1956 nach Ennetbaden, und die Firma Rippstein fuhr ab 1955 ins Meierhofquartier. Ein Jahr später kam die Linie Baden–Allmend in Betrieb. Die Zahl der Arbeitsplätze nahm rapid zu; allein BBC verzeichnete zwischen 1945 und 1960 eine Verdoppelung von 6 800 auf 13 700 Werktätige. Damals schrieb die BBC-Hauszeitung mit Recht «Wir wohnen weitherum» und zählte 350 Wohngemeinden von Mitarbeitenden auf. So mussten sich auch die öffentlichen Verkehrsverbindungen weiter anpassen. Zeitweise wurden den dunkelroten Berna-Autobussen zweiachsige Anhänger mitgegeben. 1965 entstand ein regionaler Zweckverband der Gemeinden für einen gemeinsamen Busbetrieb, und 1970 übernahmen die «Regionale Verkehrsbetriebe» die bestehenden Konzessionen. Weitere Daten in Stichworten: 1973 Einführung von Entwerter-Automaten, 1974 Farbwechsel von dunkelrot auf orange, 1980 erster Gelenkautobus, 1985 Eröffnung des neuen Bushofes in Wettingen, 1988 Verlängerung der Linien 1 nach Gebenstorf und 7 nach Birmenstorf, neue Linie 8 zu den Einkaufszentren in Spreitenbach, 1993 Einführung der kombinierten Abonnemente «A-Welle», 1994 vereinigte Abend- und Sonntagskurse auf den Linien 1/7 und 3/7. Im Jahr 1989 wurde erstmals die Grenze von 10 Millionen Fahrgästen überschritten – eine Zahl, die seither fast konstant gehalten wird. Im Juni 2001 konnte das Liniennetz durch Verlängerung in Ennetbaden (Äusserer Berg) nochmals ergänzt werden. Der Betrieb



Trolleybus Baden-Wettingen
Streckenplan

Streckenplan Trolleybus
Baden – Wettingen, Projekt
1941. (Stadtarchiv Baden)

wird heute als AG geführt; Bund, Kanton und Gemeinden sind in die Finanzierung mit eingebunden. Im Jahr 2002 soll die erste Generation von Gelenkbussen durch neue Fahrzeuge abgelöst werden. Eine Netzerweiterung in westlicher Richtung mit Durchmesserlinien steht mit der Eröffnung der neuen Siggenthaler Brücke auf Herbst 2002 zur Diskussion.

Die Entwicklung der regionalen Busbetriebe

Jahr	1940	1950	1960	2000
Betriebslänge	10 km	16 km	20 km	92 km
Anzahl Fahrzeuge	3	4	11	44
Anzahl Chauffeure	2	3	14	100
Anzahl Reisende	200 000	450 000	1,4 Mio	10 Mio

1940: Trolleybusprojekt

Die durch den Krieg bedingte Reduktion in der Treibstoffzuteilung brachte den Autobusbetrieb in Schwierigkeiten. Es war unumgänglich, den Fahrplan drastisch zu reduzieren, wenn man mit der Hälfte des Dieselöls auskommen musste. Wohl aus diesen Überlegungen heraus wurden 1940 Projekte für einen Trolleybusbetrieb entwickelt und entsprechende Offerten eingeholt. Positiv wirkten sich die Nachbarschaft zur führenden Firma der Elektroindustrie aus sowie die bereits vorhandenen Kraftwerke Kappelerhof und Aue. Zwei «Mutatorstationen» der Städtischen Werke sollten die nötigen 600 Volt liefern. Die Strecke entsprach teilweise dem Tramprojekt, war jedoch bis zum Kappelerhof verlängert. Zusätzliche Schleifen sollten zum Badener Schwimmbad und nach Ennetbaden führen. Die drei benötigten Trolleybusse entsprachen den bereits verkehrenden Fahrzeugen in Winterthur, Biel oder Bern und boten 57 Sitzplätze. Berechnet wurden ein 20-Minuten-Betrieb sowie ein Billettpreis von 20 Rappen. Die Projektierungsarbeiten wurden jedoch 1941 wieder eingestellt; massgebend dafür waren die kriegsbedingte Materialknappheit und die eher unsichere Finanzierung.

1974: unkonventionelles Transportmittel Dättwil – Baden

Der insbesondere nach Eröffnung der Autobahn stark anschwellende Individualverkehr führte schon früh zu Studien, die Mellingerstrasse zu entlasten. Im Jahr 1974 gab der Badener Stadtrat bei Motor-Columbus eine Studie in Auftrag, welche verschiedene, heute utopisch anmutende Verkehrsmittel aufzeigen sollte. Grundsätzlich ging man damals bereits davon aus, dass das Trassee der Nationalbahn mindestens im Raum Oberstadt–Dättwil vom Zugverkehr befreit und für neue Lösungen verfügbar würde. Ein «unkonventionelles Nahverkehrssystem» sollte die zahlreichen Pendler von Parkplätzen in Dättwil rasch ins Zentrum führen.

Nach dem baugleichen Berner Vorbild von 1940 sollten auch in Baden Trolleybusse fahren. (Stadtarchiv Baden)

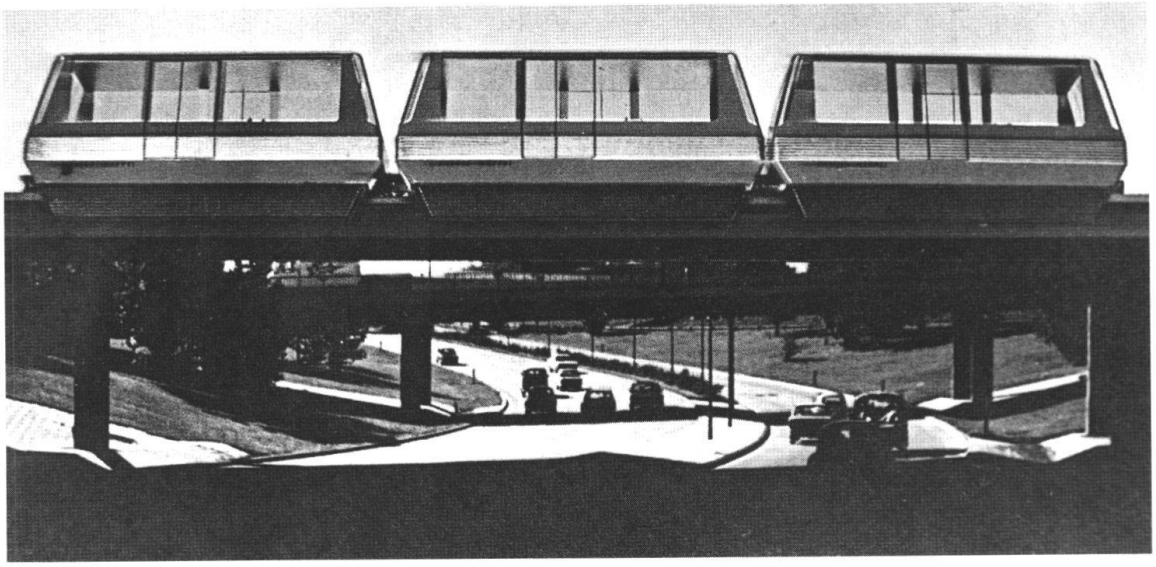
Neben Taxibahn (2–3 Plätze) und Monorail (Einschienenbahn, 54 Plätze) erregte vor allem die Variante «Kabinenbahn» die Gemüter. Mehrere kurz angekuppelte Fahrzeuge mit je 12–18 Plätzen sollten das werktägliche Verkehrsproblem entschärfen.

1981: Promenadenbahn

Nur gerade 20 Jahre alt ist das Projekt einer Standseilbahn zwischen Limmatpromenade und Bahnhofplatz. Die Stadtplanung wollte mit einer Standseilbahn von der Promenade zum Bahnhofplatz das Bäderquartier besser mit dem Zentrum verbinden. Die Talstation war beim Tränenbrünneli, die Bergstation mit unterirdischem Antriebsmotor (17 PS) bei der Treppe vor der reformierten Kirche vorgesehen. Ein Fussgängersteg über die Limmat sollte die Anlage auch für Ennetbaden zugänglich machen. Die technischen Angaben zur «Promenadenbahn» lauten: Länge 120 m, Höhendifferenz 27 m, Steigung 23 %, Fahrzeit 60 Sekunden, automatischer Liftbetrieb, Fahrpreis 50 Rappen, Erstellungskosten 700 000 Franken. Es wurden verschiedene Offerten eingeholt. Das Kapital der Betreibergenossenschaft sollten die Stadt und private Investoren je zur Hälfte aufbringen. Die Betriebsaufnahme wurde bereits auf den Sommer 1982 geplant. Geblieben ist aus dieser Zeit immerhin die damals hergestellte Busverbindung zum Bäderquartier (heutige RVBW-Linie 9).

Das Schicksal der Nationalbahn

Ein kurzes Leben war der unglücklichen Nationalbahn beschieden. Nach der Betriebseröffnung im Oktober 1877 kreiste über dem Unternehmen schon bald der Pleitegeier, und die beteiligten Gemeinden und Städte wie Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen stürzten beinahe in den finanziellen Ruin. Jahrzehntelang mussten Schulden ratenweise zurückbezahlt werden, in Baden bis 1935. Lachende Erbin war die Nordostbahn, die 1878 den ungeliebten Konkurrenten für einen Spottpreis übernahm. Im Volksmund ist jedoch weitgehend der Name aus der Gründerzeit erhalten geblieben. Die ehemalige Nationalbahn ist mit ihrer Strecke von Wettingen über Baden Oberstadt und Dättwil nach Mellingen–Suhr–Aarau Bestandteil des regionalen Eisenbahnnetzes. Die Gleisanlagen sind hier auf das Minimum reduziert worden, das Fahrplanangebot enthält sogar noch Lücken im Stundentakt. Die (Geister-)Bahnhöfe sind auf Selbstbedienung umgestellt. Für Extrafahrten oder Zugsumleitungen wegen Bauarbeiten ist die eingleisige Strecke jedoch immer noch gut genug. Das weitere Schicksal dieser Nebenstrecke dürfte mittelfristig vom Kanton Aargau bestimmt werden. Im Planungsstadium befindet sich seit längerer Zeit eine neue Haltestelle beim westlichen Ende des Heiters-



Das «Unkonventionelle Transportmittel» zwischen Dättwil und Baden Oberstadt existiert nur als Fotomontage von 1974. (Stadtarchiv Baden)

bergtunnels, wo mit Parkplätzen und Busanschlüssen der Verkehr mit dem Raum Zürich erleichtert werden soll.

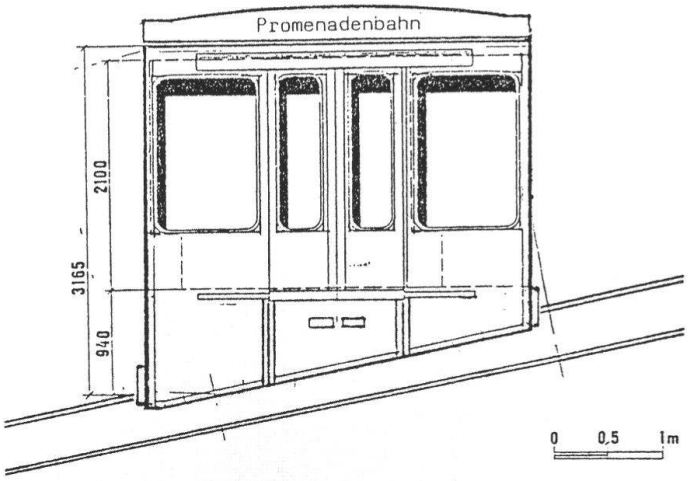
Weitere Rosinen aus dem Bahnverkehr in der Region: Bis 1982 verkehrte über Mittag jenes SBB-Zugpaar 2147/2148 von Baden nach Otelfingen, welches dabei auch die verschwundene Haltestelle beim Ortsteil Kempfhof bediente und den Werktätigen eine (allerdings knappe) Verpflegung zu Hause ermöglichte. Während kriegsbedingten Kürzungen im Fahrplan (Kohlenmangel) stellte die BBC ihren eigenen Akkumulatoren-Plattformwagen für Arbeiterzüge von Baden Oberstadt nach Mellingen zur Verfügung. Dabei genügte ein einziger angehängter Personenwagen. Vor etwa 40 Jahren waren jedoch die Abonnentenzüge sehr gut besetzt: Der «Feierabendzug» 3070 Richtung Mellingen führte sieben Personenwagen mit, und Richtung Zurzach wurden abends um halb sechs sogar zwei Wagengruppen vereinigt geführt, wobei die Waldshuter Wagen mit einer deutschen Dampflokomotive über den Rhein gebracht wurden. Mit der Eröffnung des Jelmoli-Lagerhauses in Otelfingen wurde seinerzeit das Personal aus Zürich mittels Extrazug herangeführt. Heute hat sich jener ursprünglich private Zugshalt mit «Otelfingen Rietholz» längst im Netz der S-Bahn etabliert.

Das Angebot auf der Schiene

In einem Zeitraum von 50 Jahren hat sich das Angebot im Schienenverkehr mehrfach erweitert. Waren es früher schwerfällige «Personenzüge» zwischen Zürich und Olten/Bern oder Basel, sind heute die doppelstöckigen Kompositionen der S-Bahn Zürich vorherrschend. Die Abfahrtszeiten waren einst sehr unregelmässig und den damaligen Bedürfnissen angepasst. Mit dem Taktfahrplan ist 1982 eine gut merkbare Systematik im nationalen Fahrplanangebot eingetreten. Die S 12 verkehrt seit 1990 halbstündlich zwischen Brugg und Zürich–Winterthur Seen oder Seuzach, die S 6 Baden – Oerlikon – Uetikon sowie die Regionalzüge nach Zurzach stündlich mit Verdichtungen im Spitzenverkehr. Ebenfalls im Stundentakt fahren InterRegio- und Schnellzüge nach Basel und Bern sowie die direkten Verbindungen zum Flughafen mit nur 24 Minuten Reisezeit. Der beschleunigte RegioExpress verbindet Baden, Turgi und Brugg in 24 Minuten mit Aarau und bietet dort gute Anschlüsse an die Jurafusslinie Richtung Biel – Neuenburg – Lausanne. Seit 1999 sind dank der späten Elektrifizierung auch direkte, grenzüberschreitende Züge bis Waldshut möglich. Der moderne deutsche Superzug ICE fährt um 6.14 Uhr direkt bis Hamburg. Baden ist mit Zürich durch zwei S-Bahnen und zwei Schnellzüge insgesamt viermal pro Stunde verbunden; die Fahrzeiten betragen zwischen 15 und 29 Minuten. Der kürzlich abgeschlossene Ausbau von zwei auf vier Spuren zwischen Dietikon und Killwangen-Spreitenbach brachte eine Leistungssteigerung und

Luftseilbahn Belvédère,
Projekt von 1956.
(Stadtarchiv Baden)

Skizze der
«Promenadenbahn», 1981.
(Stadtarchiv Baden)



gleichzeitig eine Entflechtung der Verkehrsströme. Andererseits ist mit der Modernisierung von Sicherungsanlagen auch deren Fernsteuerung möglich geworden, so etwa in Turgi, wo mit dem totalen Bahnhofumbau über 15 Arbeitsplätze verloren gingen. Heute beträgt der Personalbestand für die Bedienung des Billettschalters noch zwei bis drei Personen, während der Zugverkehr von Brugg aus ferngesteuert wird.

An weiteren Projekten zur Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs fehlte es auch in neuerer Zeit nicht. Neuenhof erhielt 1990 seine Haltestelle, die bald guten Zuspruch fand. 1998 wurde im bereits dem Abbruch geweihten Badener Güterschuppen ein Konzept vorgestellt, wonach die Lenzburger Nationalbahnlinie im Bereich Meierhofquartier abzweigen und durch einen neuen «Hundsbucktunnel» zum Bahnhof Baden (statt nach Oberstadt–Wettingen) geführt werden könnte. Ferner bemüht man sich in Wettingen um die Eröffnung einer weiteren Bahnhaltestelle im «Tägerhard». Die Zukunft wird zeigen, was realistisch bleibt und was später einmal als Utopie bezeichnet werden muss.