

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie

Herausgeber: Schweizerischer Verein für Vermessungswesen und Kulturtechnik = Société suisse de la mensuration et du génie rural

Band: 62 (1964)

Heft: 12

Artikel: Stadt- und Verkehrsplanung Baden

Autor: Bachmann, E.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-219238>

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: 13.01.2026

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

Kosten

Heute kann mit folgenden Preisen gerechnet werden:

- 70 mm: 80 Rp. pro Aufnahme
- 35 mm: 18 Rp. pro Aufnahme
- 16 mm: 10 Rp. pro Aufnahme

Die Anwendung des Mikrofilms erfordert entsprechende finanzielle Belastungen der öffentlichen Hand. Der Gegenwert, die Sicherheit gegen Zerstörung, rechtfertigt aber die Ausgaben. Der Mikrofilm ermöglicht den Aufsichtsbehörden die Erfüllung ihrer Pflicht, für die Sicherheit der wichtigen Dokumente zu sorgen.

Stadt- und Verkehrsplanung Baden

E. Bachmann

Zusammenfassung

Die Stadt Baden hat zur Lösung ihrer städtebaulichen Probleme eingehende Untersuchungen angestellt und einen Wettbewerb ausgeschrieben. Gestützt auf die Wettbewerbsergebnisse, wurde eine großzügige Lösung für die Neugestaltung des Bahnhofsquartiers ausgearbeitet, die gegenwärtig durch eine Planungskommission geprüft und überarbeitet wird.

Résumé

Afin de résoudre ses problèmes d'urbanisme, la ville de Baden a ordonné une enquête approfondie, et elle a fait faire un concours. A l'appui des résultats de ce concours, un grand projet a été élaboré, projet qui fait actuellement l'objet d'un examen approfondi de la part d'une commission de planification.

Baden, die ehemals «berühmte» Stadt der drei Niveaumarktungen mit der Eisenbahn und der engen Stadtdurchfahrt, ist gegenwärtig daran, diese Verkehrshindernisse zu beseitigen. Bereits sind die Niveauübergänge verschwunden, eine Entlastungsstraße um den Engpass in der Altstadt im Bau. Nach der Beendigung dieser umfangreichen Straßenkorrekturen wird eine spürbare Verkehrsentlastung der Altstadt eintreten; doch sind damit noch nicht alle verkehrstechnischen und städtebaulichen Probleme gelöst.

Die Stadt und die Region Baden zeigen seit Jahren eine außerordentliche Anziehungskraft für Gewerbe und Industrie und damit auch für die Zuwanderung von Arbeitskräften. Dies ist vor allem auf die günstige geographische und verkehrstechnische Lage der Stadt zurückzuführen. Sie liegt zwischen den großen Wohngebieten des oberen und unteren Limmattales, des unteren Reußtales und des Surbtales. Will die

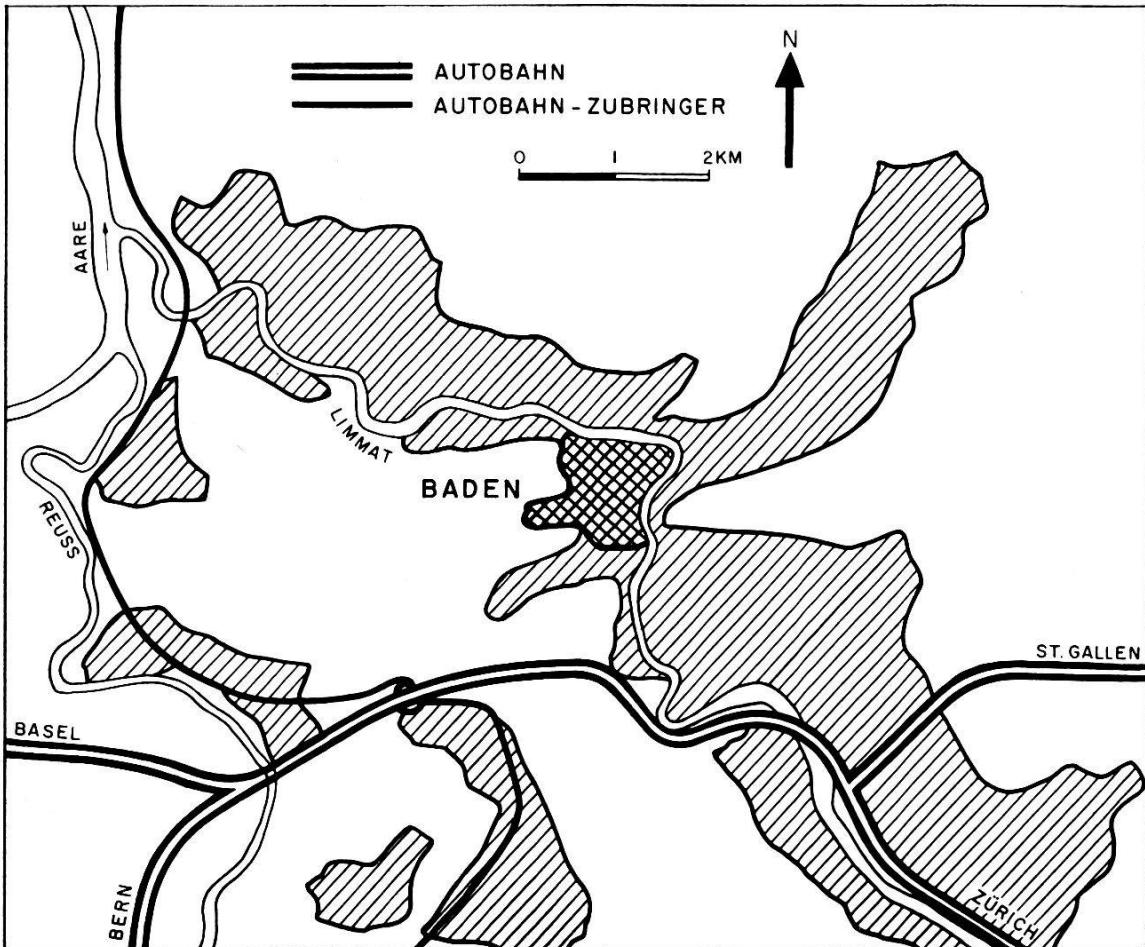


Bild 1. Die Region Baden mit ihrem Einzugsgebiet

Stadt ihrer heutigen Stellung gerecht und der Zukunft verpflichtet bleiben, so muß nicht nur das lokale Straßennetz vom Durchgangsverkehr möglichst befreit, sondern auch für den städtischen wie regionalen Verkehr eine befriedigende Ordnung gefunden werden.

Rechnet man zur Region Baden das aargauische Limmattal von Spreitenbach bis Gebenstorf, vom Surbtal die Gemeinden Ober- und Unterehrendingen und vom Reuvtal die Gemeinden Rohrdorf und Fislisbach, so ergibt sich hiefür aus der Volkszählung 1960 eine Wohnbevölkerung von 64 000 Einwohnern. In den zukünftigen Baugebieten der Region finden nach dem Vollausbau 250 000 Einwohner Platz (Bild 1). Baden selbst zählte im Jahre 1960 14 000 Einwohner und stellte 17 000 Arbeitsplätze zur Verfügung. Beim Vollausbau soll die Stadt 18 000 Einwohner aufnehmen und 36 000 Arbeitsplätze bereitstellen.

Die projektierten Nationalstraßen sind dank ihrer günstigen Lage geeignet, den aus der äußeren Region kommenden Fernverkehr aufzunehmen und damit vom Regionalzentrum fernzuhalten. Trotz diesen günstigen Voraussetzungen hinsichtlich des Fernverkehrs stellen sich der Region, vor allem aber dem Regionalzentrum Baden noch große zusätzliche Verkehrsprobleme. Die bei Vollausbau im Zentrum bereitstehenden Arbeitsplätze, deren Inhaber größtenteils in den Außengemein-

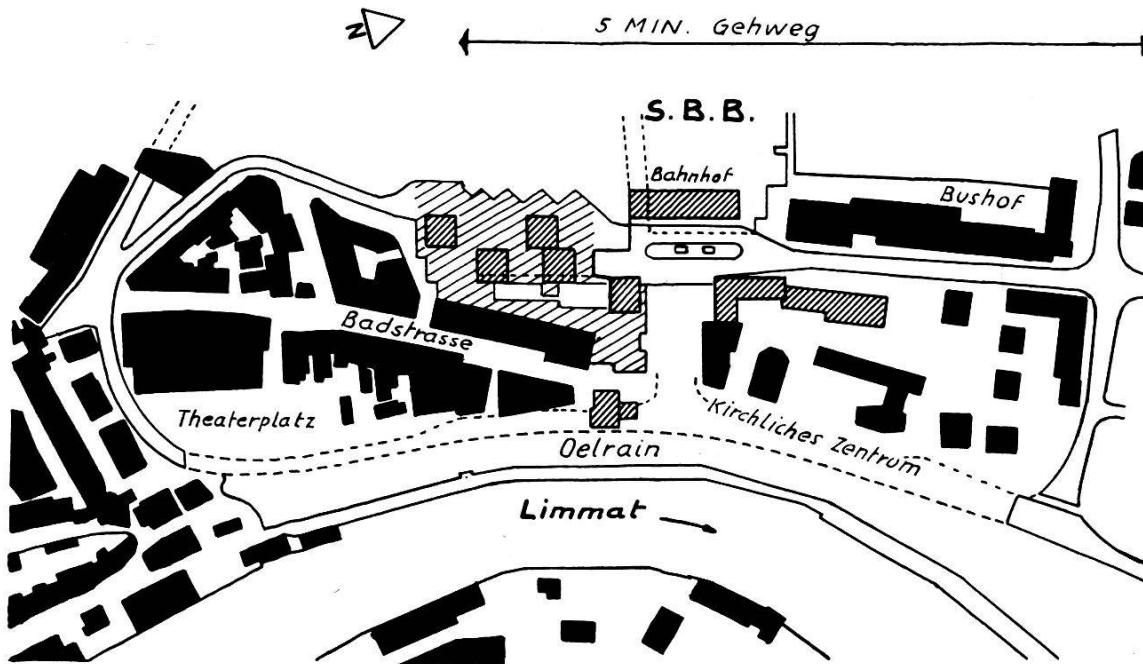


Bild 2. Baden, verkehrsreie Fußgängerstadt,
Bahnhofplatz mit Einkaufszentrum

den wohnen, schaffen bei Arbeitsbeginn und Arbeitsschluß ein Transportvolumen, das mit dem individuellen Verkehr nicht mehr bewältigt werden kann. Einen großen Teil der Transporte haben die öffentlichen Verkehrsmittel (Bahn und Busse) zu übernehmen. Hierfür sind geeignete Halte- und Abstellplätze notwendig, und für den individuellen Verkehr müssen großzügige Parkplätze bereitgestellt werden.

Auf Grund dieser Planungskonzeption hat die Stadtbehörde eingehende Verkehrsuntersuchungen anstellen lassen und dabei erkannt, daß vor allem das Gebiet um den Bahnhof einer großzügigen Neuordnung bedarf (Bild 2). Man hoffte, mit Hilfe eines städtebaulichen Ideenwettbewerbes neue Möglichkeiten der Stadtsanierung zu erhalten. Die eingereichten Projekte brachten zum Teil sehr gute Vorschläge. Der Entwurf der Herren Ingenieur Fricker und Architekt Müller schien den Bedürfnissen der Stadt am besten zu entsprechen. In überaus konsequenter und zweckmäßiger Form schlagen die Projektverfasser beim Bahnhof eine scharfe Trennung von motorisiertem, ruhendem und Fußgängerverkehr vor. Die sogenannte obere Verkehrsebene kommt auf die Höhe der SBB-Perrons zu liegen. Sie dient vor allem dem Bus- und Taxi-dienst sowie den privaten Zubringern zu Bahnhof und Post. Dem Fußgänger wird eine eigene, vom Fahrverkehr unbehelligte Ebene zur Verfügung gestellt. Sie liegt unter der Verkehrsebene (Bild 3) und soll mit Läden aller Art eingefäßt werden. Über Rolltreppen und Rampen sind die einzelnen Ebenen miteinander verbunden. Dem Fußgänger entsteht hier eine großzügig angelegte Halle, von der aus sämtliche Verkehrsbeziehungen mühelos hergestellt werden können. Architektonisch attraktiv gestaltet, wird sie die Atmosphäre eines Einkaufszentrums erhalten.

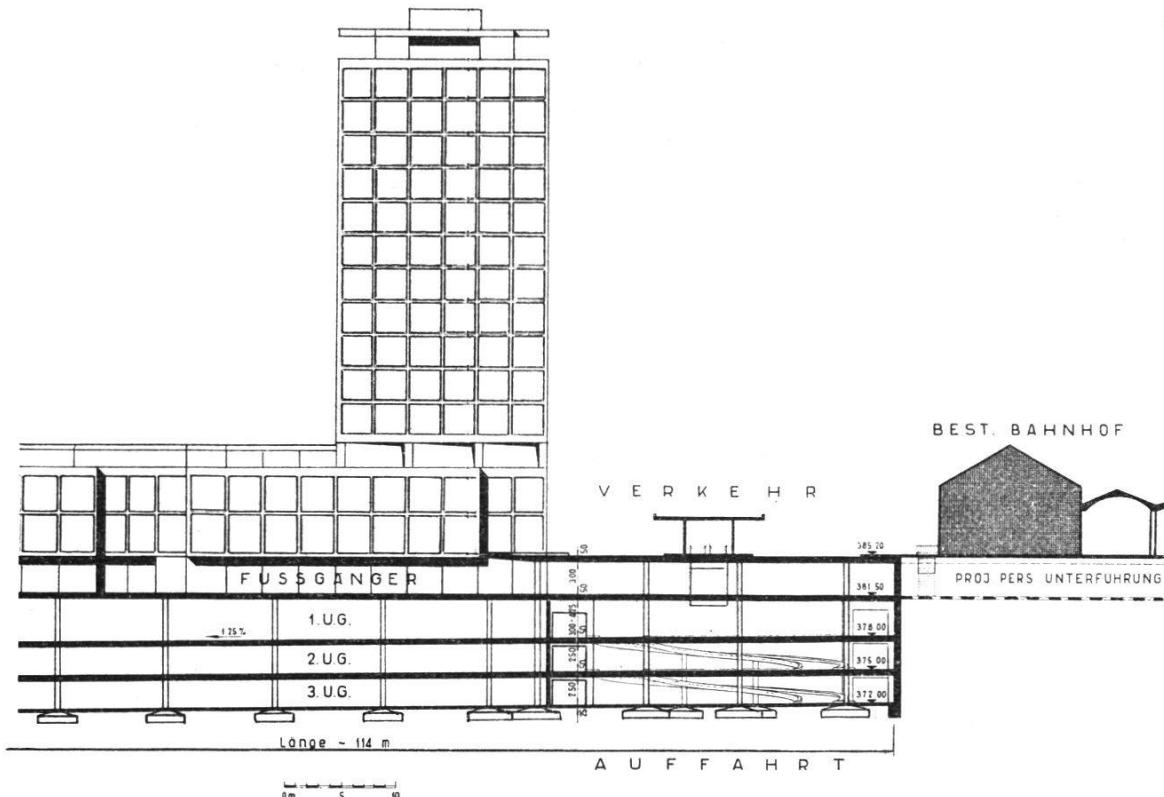


Bild 3. Bahnhofplatz Baden, Schnitt Ölrain-Bahnhof

Unter der Fußgängerhalle entstehen drei Parkgeschosse für total 540 Personenautos. Die Zufahrt zum unterirdischen Parking erfolgt über die Ölrainstraße. Die Bahnhofshalle wird neu errichtet und auf ihrem Dach ein Autoparking für rund 500 Autos eingerichtet. Die erwähnte Lösung zur Bahnhofplatzgestaltung hat den großen Vorteil, daß sie sich in zwei Bauetappen ausführen läßt.

Alle Planungsvorschläge bleiben Utopie, wenn nicht gleichzeitig mit der Planerstellung ein seriöser Kostenvoranschlag aufgestellt wird. Die Bauverwaltung von Baden hat darum eine umfangreiche Kostenberechnung für die einzelnen Bauetappen ausarbeiten lassen. Die erste Bau-stufe, welche die Korrektion des Bahnhofplatzes mit den Untergeschossen, den teilweisen Ausbau der Ölrainstraße und der Parkstraße vorsieht, kommt inklusive Landerwerb auf 22 Millionen Franken zu stehen; der Endausbau mit neuer zentraler Fußgängerunterführung beim Bahnhof und die Erstellung einer neuen Bahnhofshalle mit Dachparking kostet 19 Millionen. Diese 41 Millionen stellen eine große Summe dar. Die Stadtväter haben daher der Finanzierung ihre volle Beachtung geschenkt, aber schließlich erkennen müssen, daß nur eine großzügige Lösung auf lange Sicht den stets anwachsenden Bedürfnissen des Verkehrs genügen kann. Sie schließen ihren Bericht «Stadtplanung Baden» mit folgenden Worten: «Für unsere Stadt ist jetzt der Zeitpunkt gekommen, um zur innerstädtischen Verkehrssanierung etwas Entscheidendes zu tun. Die heutige Verkehrssituation ist in der Innenstadt und besonders auf dem

Bahnhofplatz völlig unhaltbar. Heute sind große private Bauvorhaben am Bahnhofplatz aktuell. Diese Ausführung wird von weittragender Bedeutung für die zukünftigen Möglichkeiten sein. Wir stehen deshalb vor einer einmaligen Gelegenheit, gleichzeitig aber auch letzten Chance, die Verkehrsanlagen in der Innenstadt so auszubauen, daß sie den Anforderungen des modernen Verkehrs gewachsen sind und eine Ausweitung des Lebens und der Geschäftstätigkeit ermöglichen. Das vorliegende Projekt nimmt im hohen Maße auf die künftige Entwicklung der Bevölkerung und des Verkehrs Rücksicht; es darf aber keineswegs als überdimensioniert erachtet werden.»

Die Gemeindeversammlung der Stadt Baden behandelte das Projekt im Dezember 1963 und genehmigte die «Überbauungspläne» zur Freihaltung der vorgeschlagenen Verkehrslösung. Der Baukredit für die Verwirklichung der ersten Etappe in der Höhe von 22 Millionen Franken wurde jedoch noch nicht bewilligt, in der Meinung, es seien vorerst die zu erwartende Citybildung, das von dieser verursachte Verkehrsvolumen und die Verkehrsbeziehungen mit den Nachbargemeinden eingehender abzuklären. Diese Studien sind gegenwärtig im Gang, und es dürfte interessieren, unter welchen Gesichtspunkten sie ausgeführt werden:

- Die Städtische Planungskommission wurde erweitert, insbesondere durch Zuzug namhafter Fachleute des Städtebaus und des Verkehrs.
- Die gegenwärtige und in Zukunft zu erwartende Nutzung der Innenstadt, also die Citybildung in der Funktion als Regionalzentrum, wird eingehend untersucht durch Erhebungen und Prognosen über die Gewohnheiten des Einkaufs und der Inanspruchnahme der Dienstleistungen. Die Prognose soll Auskunft geben über die Bedeutung, die Ausdehnung und die Struktur (Läden, Büros, Praxisräume), die Zahl der Beschäftigten und der Parkplätze des Regionalzentrums. Bearbeitung durch ein Team, bestehend aus einem Soziologen und einem Architekten.
- Für die Gestaltung der Innenstadt wird ein städtebauliches Leitbild erarbeitet, mit Berücksichtigung der funktionellen Gliederung, der Verkehrserschließung für den öffentlichen und individuellen Verkehr (Parkierung und Zufahrten), der verkehrsfreien Fußgängerverbindungen, der Platzbildungen und der Grün- und Erholungsräume. Bearbeitung durch ein Team, bestehend aus einem im Städtebau versierten Architekten und einem Historiker.
- Besonders sorgfältig ist die verkehrstechnische Erschließung des zukünftigen Geschäftszentrums zu studieren. Es soll vollständig freigehalten werden vom Fremdverkehr, soweit als möglich auch von den Zufahrten zu Parkierungsanlagen, während anderseits der öffentliche Verkehr und der Zubringerdienst zu gewährleisten sind. Bearbeitung durch einen Verkehrsingenieur.

Für die Durchführung dieser Planungen hat die Gemeindeversammlung einen Kredit von 250 000 Franken beschlossen.

Die Planungskommission hat in einem detaillierten Arbeitsprogramm die thematische und zeitliche Einstufung der einzelnen Bearbeitergruppen festgelegt und koordiniert die Teilergebnisse laufend. Auf die Orientierung und Mitsprache der Öffentlichkeit wird Wert gelegt, so daß beim Abschluß der Arbeiten ein Leitbild der Stadtentwicklung gefunden werden soll, welches nicht nur im Kreise der Fachleute, sondern auch in der Öffentlichkeit bewußt sein wird. In ein derartiges Leitbild sollen die einzelnen Schritte der kommenden Stadtentwicklung eingeordnet werden, ganz besonders auch die öffentlichen Bauaufwendungen. So wird auch die beschriebene Sanierung des Bahnhofplatzes erneut kritisch beurteilt werden. Die Badener Behörden sind aber gewillt, es bei der Planung allein nicht bewenden zu lassen, sondern alsdann dem Stimmbürgers wiederum den Schritt zur Verwirklichung zu beantragen.

Prof. Dr. W. Schermerhorn



Gründer und Leiter des Internationalen Trainingszentrums für Luftphotogrammetrie in Delft, Ehrendoktor der ETH und einiger Universitäten, vollendet am 18. Dezember 1964 sein

70. Lebensjahr.

Wir gratulieren dem Jubilar herzlichst und wünschen ihm weitere Jahre ungebrochener Schaffenskraft für sein ersprießliches Wirken auf dem Gebiete der internationalen Photogrammetrie.