

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 21 (2008)
Heft: [9]: Im Massaufzug von Etage zu Etage

Artikel: Städtebau : öffentliches Schaulaufen
Autor: Simon, Axel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123570>

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: 14.01.2026

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

Öffentliches Schaulaufen

Text: Axel Simon

Der Aufzug, der seit 2007 die Altstadt Baden mit der Limmatpromenade und mit Ennetbaden verbindet, ist mehr als bloss eine neue Verbindung für Fussgänger. Limmatsteg und Fahrstuhl verkürzen den Weg der Ennetbadener zum Bahnhof von einst zwanzig auf heute nur noch zwei Minuten. Der Lift ist ein architektonisches Zeichen mit städtebaulichen Folgen.

• «Promenadenlift» ist dort klein zu lesen, auf dem Schild am Rande des unteren Bahnhofplatzes in Baden. Fast hätte man die Bezeichnung übersehen, zwischen all den Daten zu Geschwindigkeit, Nutzlast und Förderhöhe, die jeder Lift seinen Fahrgästen mitteilt. Kein Panorama-, nein, ein Promenadenlift ist dieser hier. Zu meinen, bei ihm handle es sich lediglich um die 23,37 Meter lange Verbindung zur Limmatpromenade dort unten, ist zu kurz gegriffen. Der Lift ist selbst Teil einer Promenade, er ist Spaziergang, ist Weg als Ziel. Doch beginnen wir von vorne. Nämlich beim Baden in Baden.

Dass hier am tief eingeschnittenen Limmatknie Thermalwasser sprudelt, das wussten schon die Römer und liessen es sich in ihren «Aquae Helveticae» gut gehen. Um 1900 erreichten Ruhm und Wohlstand der «Grossen Bäder» links der Limmat und der «Kleinen Bäder» rechts davon ihren Zenit, ab dem Ersten Weltkrieg ging es kontinuierlich abwärts. Erbe der Bäderstadt ist heute vor allem ein territoriales Problem: Die «Grossen Bäder» liegen auf dem Gebiet der Stadt Baden, die kleinen gehören zur Gemeinde Ennetbaden, und wie das bei Geschwistern manchmal so ist: Beide waren sich jahrelang spinnefeind.

Jahrzehnte bis zum Brückenschlag

Die Verbindungen beider Orte über den Fluss – und damit auch die Möglichkeiten, den Steilhang zwischen der Oberstadt und dem Bahnhof beziehungsweise zwischen der Bäderstadt und dem Fluss zu überwinden – stiessen immer wieder auf politischen Widerstand und brauchten stets mehrere Jahrzehnte von der Planung bis zur Realisierung. Projekte kamen und gingen, doch das Bedürfnis eines Brückenschlags blieb. Schliesslich schufen beide Gemeinden 1999 das gemeinsame Label «Blaue Stadt» und entwickelten 2002 zum ersten Mal einen Entwicklungsrichtplan fürs Bäderquartier dies- und jenseits der Lim-

mat. Ein erstes gebautes und noch dazu schönes Symbol hat nun die «Blaue Stadt» mit dem Limmatsteg und dem dazugehörigen Promenadenlift erhalten – womit wir nun wieder bei der Promenade wären.

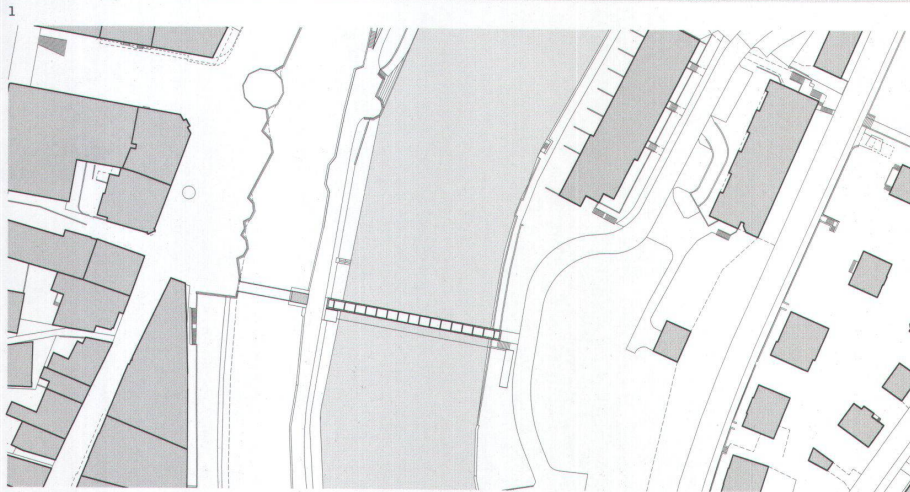
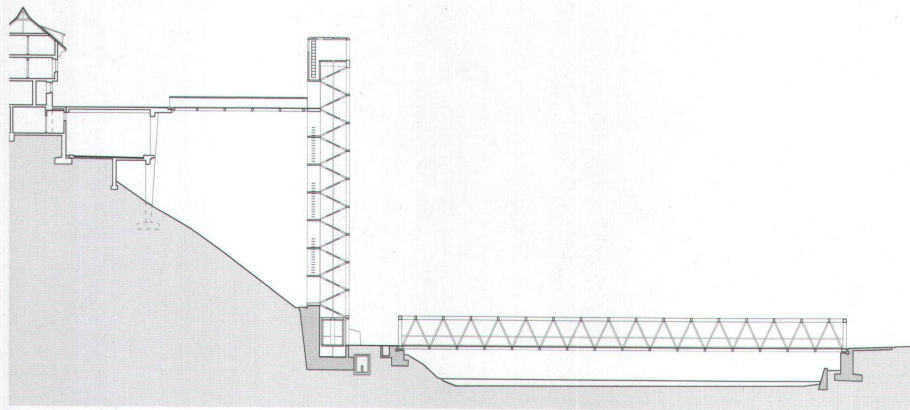
Im Wettbewerb, den die beiden Gemeinden 2003 veranstalteten, war noch von keiner Promenade die Rede, dort suchte man einen Steg über die Limmat mitsamt einer «mechanischen Verbindung zwischen den Ebenen». Das Wie war offen, das Wo war es auch: Der Perimeter spannte sich entlang der Terrassenkante des unteren Bahnhofplatzes zwischen dem «Schwyzerhüsli» im Süden und der reformierten Kirche im Norden. Keiner der Vorschläge konnte restlos überzeugen, vier gingen in eine zweite Stufe, zwei mit Schrägliften, zwei mit herkömmlichen Aufzügen. Der Entwurf der Architekten Leuppi & Schafroth machte das Rennen. Sie wählten als einzige den Standort im äussersten Süden, was eine wohltuende Erweiterung des Bahnhofplatzes bedingte, der dort als Terrasse die Ölrainstrasse überspannt. Ihr vertikaler Lift war sowohl in Erstellung als auch im Unterhalt günstiger als ein schräger und ermöglichte eine höhere Kapazität, vor allem aber gaben die Architekten dem Zweck ihrer Brücken-Lift-Kombination eine zeichnerhafte Form: eine Wegfigur übers Wasser und hoch in die Stadt. Die Promenade.

Das Bild der schrägen Fachwerkträger, deren Ober- und Untergurte wiederum zu biegesteifen Rahmenträgern verbunden sind – vom ursprünglich geplanten Cortenstahl blieb nur die Farbigkeit –, erinnere an die frühe Industrie- und Eisenbahnstadt Baden, sagen die Architekten. Die Konstruktion von Liftturm und Steg gleichen sich, Letzterer scheint für den Turm lediglich von der Waagrechten in die Senkrechte gekippt. Was natürlich täuscht: Beide Elemente wurden in je zwei Teilen angeliefert und mittels eines 500-Tonnen-Raupenkrans montiert, der Steg wiegt 52 Tonnen, der Turm 48. Die gläserne, fast drei Meter hohe Kabine fasst eine ganze Schulkasse, maximal zwei Tonnen. Die Passerelle – die kurze Verbindung von Bahnhofplatz und Lift – wiegt immerhin noch zwölf Tonnen.

Grosse Liebe zum neuen Bauwerk

Im Sommer 2007 eröffnet, erlebte der Lift seine Feuertaufer an der Badenfahrt im August. Lange Schlangen standen davor, eine lautlose Fahrt mit dem Promenadenlift war ein Muss für jeden Gast, wurde zur eigentlichen Badenfahrt. Doch auch im Alltag übertrifft sein Gebrauch alle Schätzungen: Durchschnittlich 1800 Fahrten verzeichnete man pro Tag, so Jarl Olesen, Abteilungsleiter Planung und Bau der Stadt Baden, das sei ein Drittel mehr als angenommen. Der Weg über Steg und Lift ist heute eine nicht mehr wegzudenkende, alltägliche Verbindung im Leben vieler Badener und Ennetbadener. Letztere brauchen zum Bahnhof nur noch zwei statt wie bis anhin zwanzig Minuten. Für Jarl Olesen ist das die schönste Erkenntnis des neuen Bauwerks: «Ein Lift verbindet – nicht nur vertikal.» Die gebaute Wegfigur ist zu einem Symbol für die Zusammenarbeit der lange verfeindeten Schwestern Baden und Ennetbaden geworden, die die Kosten von insgesamt 4,2 Millionen Franken übrigens je zur Hälfte trugen.

Die Liebe der Badener zu ihrem neuen Lift bedeutet aber auch eine harte Belastungsprobe für das Konstrukt. Die städtischen Planer rechneten nur mit 1200 Fahrten pro Tag. Die Folgen waren absehbar: Die um ein Drittel höher als erwartete Benutzungsfrequenz liess die Maschine im wahren Sinne des Wortes heiss laufen. Der Bremswider-



stand – Hauptquelle der Hitze im Maschinenraum – fand einen neuen Platz ausserhalb des Raums. Zugute kommt dem viel benutzten Lift, dass die eingesetzten Komponenten die zusätzlichen Belastungen schadfrei überstehen und damit auch einem wartungsarmen Betrieb entgegenkommen: Die zehn Tragseile laufen über korrosionsfreie Kunststoffrollen und werden von einer getriebelosen Maschine in Bewegung gesetzt.

«Aufzüge im öffentlichen Raum sind generell einer erhöhten Belastung ausgesetzt», sagt Daniel Steiger, Leiter der Verkaufsabteilung bei Emch. «Das betrifft vor allem die mechanische Beanspruchung etwa der Türen, Vandalismus und auch die Exponierung gegenüber Regen, Wind und Frost.» Der Korrosionsschutz erhielt daher besonderes Augenmerk: In enger Zusammenarbeit mit dem Metallbauer wurde die Leitungsführung und der Einbau der Technik koordiniert, da die spezielle Lackierung des Stahls bei der Montage nicht verletzt werden durfte.

Was bedeutet der starke Gebrauch für die Lebensdauer des Lifts? «Grundsätzlich haben mechanische Teile eine beschränkte Lebensdauer. Nach 200 000 Kilometern ist ein neuer Antrieb fällig», erklärt Daniel Steiger. Zudem wird geprüft, ob eine Anlage zur Rückgewinnung der Bremsenergie eingebaut werden soll.

Der Nutzen unnötiger Fenster

Der Architekt Matthias Leuppi ist zu Recht stolz auf seinen Steg mit Lift, auf die elegante Form seiner stählernen Wegfigur, auf die sich nach oben respektive zur Mitte hin verjüngenden Stahlprofile der Ober- und Untergurte, stolz auch auf die raffinierte abendliche Beleuchtung, bei der die Lauffläche der Brücke und die Liftkabine die jeweilige Konstruktion indirekt erstrahlen lässt. Besonders mag der Architekt jenen Raum, der sich zuoberst im Turm befindet: «Der vielleicht schönste Maschinenraum der Schweiz», wie er sagt. Dieser Raum öffnet sich tal- und bergseitig mit je einem grossen Fenster – es sind Fenster, die es eigentlich gar nicht geben müsste, die jedoch dem Turm einen Abschluss geben, so der Architekt. Zugleich regen sie die Phantasie der Menschen am Limmatufer oder auf dem Bahnhofplatz an: Was sich wohl dahinter befindet? Die Skulptur aus Promenadenlift und Limmatsteg hätte das Zeug zum Wahrzeichen. Hätte – wenn sie sich nicht bei allem formalen Selbstbewusstsein und bei aller Grösse und Tonnenschwere so gut in den Ort einpassen würde. Eine derart lapidare Konstruktion lenkt die Aufmerksamkeit mehr auf die Wasserfläche darunter, als auf sich selbst. Ebenso der Turm: Er verschwindet im Laubwerk der hundertjährigen Platanen. Und auch im Winter besteht er eher aus dem, was ihm Bewegung verleiht: Der lautlosen Fahrt von einer Welt in eine andere, voll staunenden Schauens. Einer Promenade. •

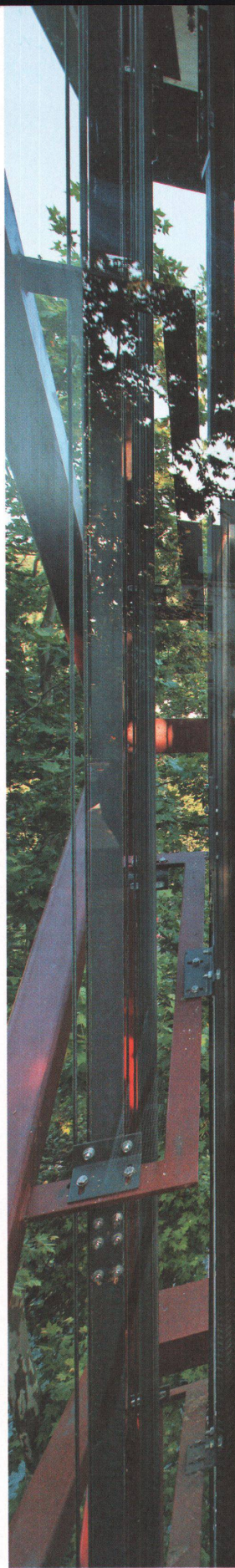
1 Von der Senkrechten zur Waagrechten: Liftschacht und Brücke sind als tonnen-schwere Virendeel-Träger konstruiert.

2 Rücken sich dank Lift näher: Brücke und Lift verbinden Baden, links der Limmat, und Ennetbaden. Zum Bahnhof dauerts zu Fuss bloss noch zwei Minuten.

3 Beliebte Ingenieurskulptur, belastende Liebe: Rund 1800 Fahrten verzeichnet der Promenadenlift pro Tag. Das sind rund 600 Fahrten mehr als erwartet.



1



2



Limmatsteg und Promenadenlift, 2007

Bahnhofplatz und Limmatpromenade

Baden/Limmatau Ennetbaden AG

--> Bauherrschaft: Stadt Baden und
Gemeinde Ennetbaden

--> Architektur: Leuppi & Schaftroth,
Zürich

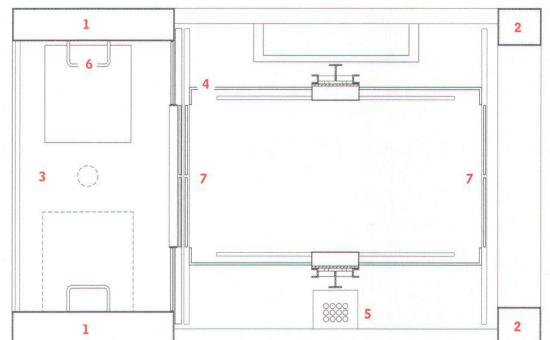
--> Bauingenieure: Henauer Gugler,
Zürich

--> Lift: Emch Aufzüge, Bern

--> Kunst und Bau: Beat Zoderer,
Wettingen

--> Auftragsart: Öffentlicher Ideenwett-
bewerb und Studienauftrag
2003/2004

--> Anlagekosten (BKP 1-9):
CHF 4,2 Mio.



3
**1 Waldspazierfahrt: Der Promenadenlift
verbindet Baden-Oberstadt mit der Limmat.**

**2 Wo gibts das sonst: Panoramablick beim
Warten auf die Liftkabine.**

**3 Hintergurt 1, Vordergurt 2, Geländer
Evakuationszone 3, Glaskabine 4,
Elektro-Steigzone 5, Leiter Evakuations-
zone 6, Türen 7**