

Verkehr : immer auf dem richtigen Weg

Autor(en): **Huber, Werner**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **20 (2007)**

Heft [4]: **Baden : kleine Stadt auf grosser Fahrt**

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123211>

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.

Immer auf dem richtigen Weg

Text: Werner Huber

Fotos: Stadtarchiv Baden

Für die Wege war Baden seit je ein Nadelöhr. Als dies mit dem motorisierten Strassenverkehr zum Problem wurde, löste die «kleine Bahnverlegung» den Knoten und rief damit eine Planung hervor, die als Musterbeispiel der Schweiz galt. Doch nach der Euphorie kam die Ernüchterung.

• Geologie und Topografie boten die idealen Voraussetzungen für die Anlage einer Stadt: Am Limmatkniesprudelte das Thermalwasser, das die Römer in ihren «Aquae Helveticae» nutzten, und flussaufwärts verengte sich das Limmattal zu einer schmalen Klus, die sich ausgezeichnet als Zollschanke nutzen liess. Als die Strasse als Transportweg an Bedeutung gewann, wurde dieser Vorzum Nachteil, denn der ganze Verkehr von Zürich nach Basel zwängte sich durchs Städtchen. Darum erweiterten die Badener 1846 erstmals den Torbogen des Stadtturms und rissen ein Jahr später das «Franzosenhaus» ab, um die Weite Gasse zur Durchgangsachse auszubauen. Im gleichen Jahr erreichte die «Spanisch-Brötli-Bahn» Baden. Ihr Trasseefand in der Klus keinen Platz mehr und durchstach darum den Schlossberg mit einem Tunnel.

Weil die Eisenbahn zu einer Erfolgsgeschichte und Baden somit zur Station an der Hauptschlagader des Schweizer Eisenbahnnetzes wurde, senkten sich beim «Falken» und an der Bruggerstrasse die Schranken immer häufiger. Und wer die eine Barriere passiert hatte, dem stand nach wenigen Metern der Stadtturm im Weg, der nur tröpfchenweise Einbahnverkehr durchliess – bevor man vor der zweiten Schranke wieder wartete. Schon 1892 forderte ein Leser im «Tagblatt», dass Abhilfe geschaffen werden müsse. 1930 fand ein Wettbewerb für «die Beseitigung der Niveauübergänge und Engpässe der Durchgangsstrassen in Baden» statt. Die Projekte ersetzten die Barrieren durch Unter- oder Überführungen und schufen beim Stadtturm Platz durch den Abriss des Hotels «Engel». Der erstrangierte Entwurf von Karl Knell und Otto Dürr schlug gar für die «ferne Zukunft» einen Strassentunnel durch den Schlossberg vor. Dieser Wettbewerb führte zu keinem Ergebnis, und als der Kanton 1938 in einer Konkurrenz das Trasseefür eine Fernverkehrsstrasse Brugg-Baden suchte, wurden dessen Resultate schon als «zu kleinlich» angesehen. ➔

**Bahnübergang Bruggerstrasse, 1951:
Velofahrer auf dem Heimweg aus der BBC
Richtung Altstadt, Wettingen und Zürich.**







1



2



3

→ Nach dem Krieg präsentierte eine Kommission vier Vorschläge: eine grossräumige Umfahrung (nützt der Innenstadt nichts), die blosse Eliminierung der Bahnübergänge (eine kurzfristige Lösung) sowie die «grosse Bahnverlegung» mit einem Tiefbahnhof und die «kleine Bahnverlegung» mit einem neuen Eisenbahntunnel durch den Schlossberg. Die Stadt lehnt alle vier Varianten ab. Weil Bern den Bundesfranken nur für den Strassenbau versprochen hat, legt der Stadtrat das Projekt eines reinen Strassentunnels durch den Schlossberg vor – das die Gemeindeversammlung denn auch prompt ablehnt.

Kleine Bahnverlegung löst Knoten

Die Zeit ist reif für die «kleine Bahnverlegung», einen langen Eisenbahntunnel durch den Schloss- und den Kreuzli-berg. Damit verschwände die Barriere beim «Falken», und im alten Bahntunnel umführe die Strasse elegant die Altstadt samt Schlossbergturm. Der gordische Knoten wäre gelöst. Es ist auch höchste Zeit, passieren doch Anfang der Fünfzigerjahre täglich nicht nur 8500 Autos die beiden Barrieren und den Stadtturm, sondern auch 16 000 Velofahrer – BBC-Arbeiter, die im Takt der Fabriksirene über Mittag und nach Arbeitsschluss alle gleichzeitig nach Hause radeln. In Spitzenzeiten bringen die Barrieren den Verkehrsfluss auf der Strasse alle vier Minuten zum Erliegen; Rückstaus von drei Kilometern Länge sind keine Seltenheit und verhelfen Baden zum zweifelhaften Ruf, die «längste Stadt der Schweiz» zu sein.

Ende 1955 genehmigt der Grosse Rat des Kantons Aargau die «kleine Bahnverlegung», zwei Jahre später wird Baden zur Grossbaustelle. Der 30. September 1961 ist der grosse Tag: Die Bahn verlässt ihre alte Linie und rollt fortan durch den neuen Tunnel. Nun verwandeln die Baumaschinen das alte Bahntrasse in eine Strasse. Ab Juli 1963 fahren die Autos vom «Falken» über die neue Neuenhoferstrasse Richtung Süden, und im Oktober 1965 ist auch der zum Strassentunnel erweiterte Bahntunnel fertig. Die einst schnurgerade auf den Stadtturm zulaufende Bruggerstrasse zweigt auf der Höhe des Gstuhlplatzes ab – wo eine Häuserzeile weichen musste – und führt auf einer Rampe über die SBB-Gleise in den Tunnel.

Für den innerstädtischen Verkehr baut man in der Verlängerung der alten Bruggerstrasse eine Unterführung zum Schlossbergplatz. Gross sind die Eingriffe jenseits des Schlossbergtunnels, wo am Schulhausplatz eine riesige Verkehrsmaschine entsteht, der eine Häuserzeile am Cordulaplatz und mehrere Gebäude an der Mellingerstrasse weichen mussten. Der in weitem Bogen vom Tunnelportal her unter dem Platz hindurchführende Velotunnel illustriert, welche Bedeutung das Velo damals für die BBC-Arbeiter hatte; heute ist die Röhre meist leer.

Rechts und links der neuen Strasse entstehen mehrere Neubauten: auf der Nordseite des Tunnels das Hochhaus der Buchdruckerei, das Tagblatt-Hochhaus (heute AZ-Hochhaus), die Neubauten von Vilan (Manor) und dem

1 1961: Der Zug fährt noch durch den alten Tunnel, doch der neue ist bereit. Die Druckerei zieht bald in den Neubau rechts.

2 1961: Der neue Bahntunnel ist praktisch fertig, davor ist die Unterführung zum Schlossbergplatz «der Blinddarm» im Bau.

3 1967: Jenseits des idyllischen alten Bahnhofplatzes wächst das Tagblatt-Hochhaus in den Himmel.

Haus am Schlossbergplatz. Auf der Südseite des Tunnels baut man das Hochhaus des Hotels (Linde), eine neue Altstadt-Häuserzeile am Cordulaplatz und weitere neue Geschäftshäuser (Plan Seite 24). Im Gstühl und auf dem Falkenareal schlägt die Verkehrssanierung aber auch Wunden, die über Jahrzehnte nicht vernarben und erst in jüngster Zeit mit Neubauten geschlossen worden sind.

Planung zum Vollausbau

Die Verkehrssanierung beflügelt die Badener. Als Nächstes macht ihnen der Bahnhofplatz Sorgen, wo sich in Stosszeiten Busse und Postautos, Fussgänger, Velos und Autos ein Durcheinander liefern. Schon 1959 hatte die Stadt einen Ideenwettbewerb ausgeschrieben, den Hans Fricker und Max Müller aus Luzern gewannen. Sie schlugen vor, den Bahnhofplatz auf mehreren Ebenen zu organisieren: auf der oberen die Busse und Autos, in der mittleren die Fussgänger und unten zwei Parkgeschosse. Ende 1963 stimmt die Gemeindeversammlung diesem Projekt zu, doch verlangt sie auch einen Bericht über die weitere Planung. Man rechnet bis 2000 mit einer Verdreifachung der Einwohnerzahl der Region, da will man gewappnet sein.

Die Stadt setzt also eine Planungskommission ein, die als architektonisch-städtebaulichen Berater Hans Litz und als Verkehrsexperten das Büro Seiler + Barbe beizieht. Doch auch für die junge «Metron Arbeitsgruppe für Planungsgrundlagen» mit Wilhelm Vogt, Alexander und Hans-Rudolf Henz und Hans Rusterholz ist die Mitarbeit am Gesamtplan Innenstadt einer der frühen Aufträge. Auf der Analyse der bestehenden Strukturen ermitteln die Planer die künftigen Flächen für Läden, Büros, Wohnraum und für den Verkehr. Sie fordern, die Stadt müsse wohnlich sein, was heisst, dass «möglichst viele Personen und Waren das Zentrum mit öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln erreichen können». Die autogerechte Stadt auf Badener Art. Eine Ost- und eine Westtangente sollten – zum «grossen Ring» verbunden – das Zentrum weiträumig umfahren, dafür autofreie Einkaufsstrassen die Rolle Badens als Einkaufs- und Vergnügungsort stärken, denn auf dem Papier nimmt schon das Shopping Center in Spreitenbach Gestalt an. Mit Ausnahme der Altstadt ist die ganze Innenstadt zum Abbruch vorgesehen. Die Neubauten an der Badstrasse 4 bis 8 sind aber schliesslich die einzigen, die nach diesem Schema erstellt werden.

Alles neu am Bahnhof

1966 setzt die Stadt mit Fritz Wagner einen vollamtlichen Stadtplaner ein; Baden gilt als planerisches Musterbeispiel. Als «logische Ergänzung» des grossen präsentiert die Planungskommission den kleinen Ring aus Hasel-, Brugger- und Stadtturmstrasse und einer neuen Strasse am Hang des Ölrains. Im Juli 1967 bewilligt die Gemeindeversammlung den Bau dieses kleinen Rings und den Umbau des Bahnhofquartiers gemäss Projekt Fricker/Müller. Der Bahnhofplatz wird zur 50 000 Kubikmeter grossen Baugrube. Dank dem abfallenden Gelände kann man die «Fussgängerhalle» gegen die Badstrasse grosszügig öffnen. Da der neue Bahnhofplatz dennoch etwas höher liegt als der alte, verliert das Bahnhofgebäude von 1847 seinen Sockel; das ist nicht weiter schlimm, es ist zu dieser Zeit sowieso dem Abbruch geweiht. Gleichzeitig entstehen am Bahnhofplatz die Blechkiste der EPA (heute Coop-City) und die bronzen schimmernde Gewerbebänk (heute Neue Aargauer Bank). Der untere Bahnhofplatz, gestaltet von Walter

Verkehrssanierung

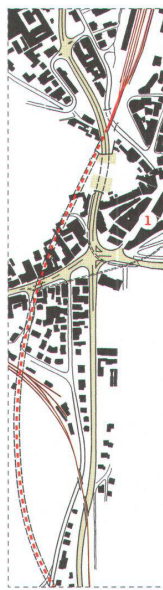
4-5 Die «kleine Bahnverlegung»:

In den Jahren 1958–61 erhielt die Bahn einen neuen Tunnel, und die Strasse übernahm das Eisenbahntrasse. Vier Nadelöhre an der Hauptstrasse Zürich-Basel wurden damit aufgehoben.

6 Der Gesamtplan:

Dieser Plan von 1965 sah den grossräumigen Abbruch weiter Teile der Stadt vor; nur die Altstadt und das Bäderquartier sollten erhalten bleiben. Der kleine und der grosse Ring leiteten den Verkehr durch und um die Stadt.

- 1 Altstadt
- 2 Geschäftscity
- 3 Kulturzone
- 4 Bäderquartier
- 5 Administrationszone
- 6 Forschungssektor
- kleiner Ring
- grosser Ring
- Bahnlinie
- Hauptstrasse
- Nadelöhre



Zürcher, und die Badstrasse werden zu einer der ersten Fussgängerzonen der Schweiz. Am 12. August 1972 feiert Baden sein neues Bahnhofquartier mit einer «kleinen», aus dem Zehnjahresrhythmus tanzenden Badenfahrt, und eine Kantonsschulklasse bemalt den Bahnhof bunt.

Nach dem Fest: der Kater

Im selben Jahr, in dem die Badener feiern, legt der «Club of Rome» in seinem Bericht «Die Grenzen des Wachstums» dar, dass unkontrolliertes Wachstum die Menschheit in eine Katastrophe führen wird. Die Ölkrise von 1973 und die Rezession dämpfen die Planungseuphorie. Auch in Baden beginnt sich das Blatt zu wenden. Vor allem die Jungen unter den «Badener Architekten», einem losen Zusammenschluss von Berufsleuten, begannen, die Verkehrspolitik zu kritisieren. Dieter Boller, Ueli Fuhrmann, Urs Burkard und Adrian Meyer, dann Max Steiger, Luca Maraini, Hermann Eppler und später Werner Egli und Hans Rohr mischten sich ein – mit Erfolg: Die Stadt holt die architektonische Opposition in die Planungskommission, und die «Badener Architekten» wirken darauf ein, dass Hans Wanner 1971 neuer Stadtplaner wird. All das schlägt sich im Planungsbericht 1975 nieder, der konstatiert: Die autogerechte Stadt ist überholt. Die Innenstadt will man nach wie vor vom Autoverkehr frei halten, der grosse Ring aber wackelt: Die Osttangente ist praktisch tot, die Westtangente bleibt als langfristige Option noch bis 1986 im Plan.

Weil in der Planungskommission die Architekten und die Tiefbauer nicht immer der gleichen Meinung sind, gibt sich Baden 1976 als eine der ersten Schweizer Städte eine Stadtbildkommission. Die Stadt setzt den Wettbewerb als Mittel zur Architekturförderung ein und animiert auch private Bauherren dazu. Ab den Achtzigerjahren entsteht so eine Reihe bemerkenswerter Bauten, die sich – im Gegensatz zur Tabula-rasa-Planung der Sechzigerjahre – in ihre Umgebung einfügen. Mit dem Neubau des Wohn- und Geschäftshauses am Bahnhofplatz setzen Burkard, Meyer, Steiger – die Jungen von einst – 1984 am Bahnhofplatz, dem Brennpunkt der Badener Grossstadträume, mit einem betont städtischen, auf seinen Kontext bezogenen Bau ein Zeichen dieser anderen Zeit. •

Sarah Brian Scherer und Andreas Steigmeier befassten sich in den Badener Neujahrsblättern 2002 ausführlich mit dem Thema.