

**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 46 (1930)

**Heft:** 21

**Artikel:** Wettbewerb der Einwohnergemeinde Baden zur Erlangung von Projekten für die Beseitigung der Niveauübergänge der Durchgangsstrassen auf dem Gebiet der Gemeinde Baden [Schluss]

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-576934>

#### 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:** 28.01.2026

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

fung an die Bezirks- und Kreisspitäler auf den 26. Oktober 1930 angezeigt. Nach dem Gesetzesentwurf soll die kantonale Krankenanstalt in Aarau, abgesehen von verschiedenen baulichen Verbesserungen und von einem Umbau im Zentralgebäude erweitert werden durch die Errichtung der erforderlichen Räume für a) die Frauenklinik, b) die Augenklinik, c) die Prostektur, d) die Unterbringung der Leichen und die Durchführung der Sektionen. Im weiteren steht das Gesetz staatliche Beiträge von 20 bis 40 % an die Neu-, Um- und Erweiterungsbauten der Bezirks spitäler und Pflegeanstalten vor, auch sollen die Bezirks spitäler und Pflegeanstalten jährliche Beiträge an den Betrieb von zusammen mindestens 200,000 Fr. erhalten.

## Wettbewerb der Einwohnergemeinde Baden zur Erlangung von Projekten für die Beseitigung der Niveauübergänge der Durchgangsstrassen auf dem Gebiet der Gemeinde Baden.

(Korrespondenz.)

(Schluß.)

**Projekt Nr. 19: „1930“.** Das Unterfangen der Häuser an den Unterführungsrampen der Bruggerstrasse und der Zürcherstrasse ist kostspielig und führt zu Schwierigkeiten. Platzverhältnisse auf dem Schlossbergplatz erlauben die Verkehrsregelung in dem vorgeschlagenen Sinne nicht. Zufahrt zum Güterbahnhof nicht abgellärt.

Bei der Unterführung der Mellingerstrasse ist die Lintenführung flüssig. Abzweigung des Parallelweges zum „Falken“ bei Strafenkreuzung „Eintracht“ ungünstig. Kreisel Schulhausplatz liegt stark im Gefälle und ist unannehmbar. Neue Verkehrsorganisation auf dem Bahnhofplatz zu kompliziert.

Beim Stadtturm ist die Erweiterung des Turmdurchgangs um 2,25 m unzulässig. Die einseitige Freilegung des Turmes auf der Ostseite befriedigt nicht. Parkplatz in der Turmpartie ist verkehrstechnisch nicht zulässig.

Der Engpass bei der Badstrasse wird gelöst durch eine neue Entlastungsstrasse längs Bahnhofsweg.

**Projekt Nr. 20: „Phönix“.** Mit Ausnahme des Straßenstückes Hochbrücke-Mellingerstrasse ist die Lintenführung im allgemeinen flüssig, biegt bei der Bäckerei des Konsumvereins Baden etwas scharf ab. Parallelweg beim Kaufhaus Schlossplatz auf alter Höhe ist gut. Die vorgesehenen kleinen grünen Flächen würden besser als Parkplätze hergerichtet. Befremdend Parallelweg beim „Falken“ ist das gleiche zu sagen wie bei Projekt Nr. 7.

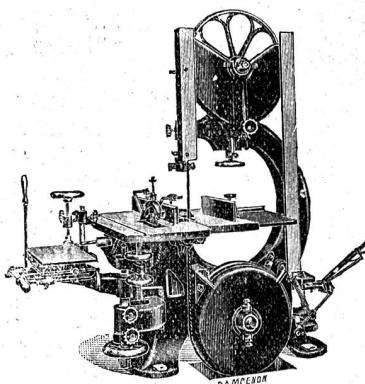
Beim Stadtturm genügt auf der Westseite ein Trottoir von 1,50 m Breite nicht; die neue östliche Fahrstrasse ist mit 3 m lichter Weite zu schmal.

**Projekt Nr. 21: „Turm“.** Die Unterführungen sind befriedigend gelöst. Bei der Rampe Bruggerstrasse sind teure Anpassungsarbeiten notwendig.

Der Verkehrsplatz beim Schulhaus ist zu groß. Trotz der starken Eingriffe in die bestehenden Verhältnisse wird beim Turm keine befriedigende Lösung erreicht. Der Winkel Welte Gasse-Turmdurchbruch ist zu schroff. Die Entlastung der Badstrasse durch die Olraistrasse mit direkter Verbindung Theaterplatz-Schlossbergplatz ist wirtschaftlich nicht gerechtfertigt und ermöglicht keine rationelle Überbauung der Restparzellen.

**Projekt Nr. 30: „Zuba“.** Beide Unterführungen ähnlich dem Entwurf Nr. 7, jedoch in der Lintenführung flüssiger als dieser. Anschluss Güterbahnhof ist versiekt. Zu weitgehende Aufteilung der Plätze durch Verkehrsinseln. Der vorgesehene Anschluss der Falkenbrauerei genügt nicht.

## SÄGEREI- UND HOLZ-BEARBEITUNGSMASCHINEN



(Universal-Bandsäge Mod. B. M.)

6a

## A. MÜLLER & CIE. AG. - BRUGG

Beim Stadtturm ist der Vorschlag mit zwei getrennten Fahrbahnen und Einbau von Arkaden für die Fußgänger annehmbar.

Die Verbreiterung der Badstrasse auf altem Trasse vermittelst Arkaden in gebrochener Linie befriedigt nicht.

**Projekt Nr. 35: „Barriieren fort“.** Die beiden Unterführungen sind im allgemeinen befriedigend gelöst. Die Absenkung des Schulhausplatzes ist nicht erwünscht.

Nicht gut ist die Lösung beim Stadtturm. Eine Verbreiterung des Durchgangs auf 7 m durch Schwächung der Gundmauern erscheint aus bautechnischen Gründen nicht zulässig.

Die Ausführung der Olraistrasse in diesem Ausmaße und mit diesem Aufwand lässt sich nicht rechtfertigen. Ihre Einmündung in die Welte Gasse führt zu unklaren Verkehrsverhältnissen.

**Projekt Nr. 42: „Königin Agnes“.** Im allgemeinen gute flüssige Lintenführung. Beim Ablenker Zürcherstrasse „Linde“ wird Gegensteigung vermieden, allerdings unter Opferung verschiedener Gebäude.

Das Längenprofil der für die Zukunft als Reserve vorgesehenen Tunnelstrasse ist gut. Ihre beidseitigen Anschlusspunkte liegen außerhalb der Unterführungsrampen, was ihre spätere Durchführung erleichtert.

Güterbahnhof ist zweckmäßig angeschlossen. Die Abbiegung der Zürcherstrasse bei der oberen Bahnhofstrasse ist richtig.

Beim Stadtturm sind die Dispositionen im allgemeinen gut; dagegen befriedigt die Freilegung des Turmes auf der Ostseite des Gebäudes nicht.

### C. Richtlinien.

Aus den Verkehrszählungen und den Beobachtungen der Preisträchter ist die Tatfrage festzuhalten, daß die Verkehrsschwierigkeiten auf das Bestehen der beiden Niveauübergänge und den Engpass beim Stadtturm zurückzuführen sind, und zwar in der Hauptsache wegen des stadtweiten einziehenden Lokalverkehrs. Die nächstliegende Aufgabe besteht deshalb in einer Befestigung dieser Hemmnisse, wobei jetzt schon Bedacht zu nehmen ist auf eine später mögliche Errichtung einer Umgehungstrasse, mit Ableitung des Fernverkehrs aus dem Stadtern. Der Ausbau soll dabei, wenn immer möglich, etappenweise erfolgen können.

Am dringlichsten erscheint eine Verbreiterung des Durchgangs beim Turm, in zweiter Linie die Befestigung des Niveauüberganges der Bruggerstrasse und in dritter Linie die Befestigung des Niveauüberganges beim Falken.

a) Verbesserung der Verhältnisse beim Turm. Der Turmdurchgang hat vor Jahrzehnten bereits

eine Erweiterung erfahren, die bis an die Grenze des Zulässigen ging.

Die bestehende Voröffnung mit 4,8 m Breite genügt für eine Einbahnstraße. Das Preisgericht hält die Schaffung einer zweiten Fahrspur als notwendig; sie wird am besten auf der Ostseite mit einer Mindestbreite von 4,4 m erstellt. Beidseitig der Fahrbahn ist je ein 3 m breiter Fußgänger-Durchgang vorzusehen.

Eine einseitige oder völlige Freilegung des Turmes würde das geschlossene Stadtbild beeinträchtigen.

b) **Befestigung des Niveau-Überganges Bruggerstrasse.** Eine Befestigung des Niveau-Überganges der Bruggerstrasse drängt sich vor derjenigen der Mellingerstrasse auf, weil der Übergang im Bereich der Station liegt und deshalb zu Rangierzwecken öfters geschlossen wird, und weil der Verkehr, insbesondere auch der Fußgänger- und Fahrradverkehr erheblich stärker ist als auf der Mellingerstrasse.

Das Preisgericht erachtet es als unzulässig, den bestehenden Übergang eingehen zu lassen, ohne wieder befriedigenden Ersatz zu schaffen, weil dadurch für den Lokalverkehr und insbesondere für den Verkehr aus dem Industrieviertel nach den Wohnquartieren zu große Umwege entstehen würden.

Die Ereignisse des Wettbewerbes zeigen, daß als zweckmäßige Lösung nur eine Unterführung in Frage kommt, entweder an der Stelle des jetzigen Niveau-Überganges oder etwa 50 m südlich davon.

Die Errichtung einer Überführung kann, auch bei Verlegung des Überführungspunktes, nicht in Frage kommen, weil auf der Seite der Altstadt die nötige Entwicklungslänge für ein flüssiges Traße fehlt und die benachbarten Häuser stark beeinträchtigt würden.

Die Errichtung einer Unterführung im Zuge der bestehenden Straße bedingte nicht nur eine Umlenkung des Verkehrs während vielen Monaten, sondern auch kostspielige Anpassungsarbeiten bei den bestehenden Bauten längs der Unterführungsrampen. Immerhin wäre es möglich, durch hochliegende breite Gehwege für die Älteren annehmbare Verhältnisse zu schaffen.

Eine Unterführung in der Richtung Schloßbergplatz-Güthi erlaubt die Ausführung ohne Verkehrsumleitung. Sie erfordert hinter dem Augarten einen tiefen Einschnitt, gestattet aber anderseits eine freiere Gestaltung der Lintenführung und des Straßenquerschnittes; sie kann an beiden Rampenenden gut und flüssig an die bestehende Straße angeschlossen werden.

Das von den Wettbewerb-Teilnehmern gelieferte Material genügt nicht, um jetzt schon zu entscheiden, welche von den beiden Lösungen die wirtschaftlichere ist. Um diese Frage abzulären, ist es notwendig, für beide definierte Projekte und Kostenvoranschläge aufzustellen.

c) **Befestigung des Überganges beim „Falken“.** Eine erste und wesentliche Erminderung der Verhältnisse bei der „Eintracht“ wird durch die von der Gemeinde Baden am Rand des Kreuzbergwaldes vorgesehene Umgehungsstraße; Zürcherstrasse-äußere Mellingerstrasse geschaffen.

Der Wettbewerb hat ergeben, daß eine Überführung praktisch ausgeschlossen ist. Bei einer solchen wäre die zu überwindende Höhendifferenz größer als bei einer Unterführung; die Rampen würden deshalb bei gegebener Maximalsteigung länger und das Ortsbild um so stärker in Mitleidenschaft gezogen.

Der Wettbewerb hat ferner ergeben, daß auch Vorschläge, welche die Überführungsstelle südlich gegen die Zürcherstrasse oder nördlich an den Abhang des „Stein“ verlegen, zu keinen annehmbaren Lösungen führen.

Die Befestigung des Niveau-Überganges beim „Falken“ kann deshalb nur durch eine Unterführung gelöst werden.

Eine solche an der Stelle des heutigen Niveau-Überganges ergäbe eine schlechte, nicht flüssige Lintenführung; sie würde zudem eine Verkehrsabsperzung während der Bauzeit zur Folge haben. Es kann somit nur eine Unterführung südlich des bestehenden Niveau-Überganges in Frage kommen.

Für die Abzweigung der Zürcherstrasse von der Mellingerstrasse sind zwei Lösungen denkbar. Die eine mit Beibehaltung der jetzigen Linten, und die andere mit Verlegung der Abzweigung ungefähr bei der oberen Bahnhofstrasse. Die erste Lösung ergibt Schwierigkeiten für die anstoßenden Eigenschaften und eine kostspielige Gestaltung der Abzweigung; die zweite Lösung nimmt Rücksicht auf die spätere Umgehungsstraße (Tunnel).

d) **Engnis-Badstrasse.** In Bezug auf die Befestigung des Engnisses der Badstrasse hat der Wettbewerb ergeben, daß der Erfüllung von Entlastungsstraßen entweder längs des Olitals oder längs des Bahnhofsareals der Vorzug zu geben ist vor der Erweiterung der bestehenden Badstrasse. Immerhin wird es sich empfehlen, auch in der Badstrasse eine Verbreiterung durch zurückgesetzte Baulinien vorzubereiten.

e) **Künftige Entlastungsstraße.** Der Wettbewerb hat für eine Umgehungsstraße östlich der S. B. B. Linie keine annehmbare Lösung gezeigt; er hat auch für eine westliche Entlastungsstraße nicht die nötige Abklärung gebracht. Diese Frage kann erst durch weitere Studien gelöst werden. Jedenfalls ist es ratsam, vor definitiver Festlegung der Unterführungen auch die Lage der künftigen Umgehungsstraße zu bestimmen und deren Durchführung durch Festlegung von Baulinien zu sichern.

#### D. Prämierung.

Nach weiterer Überprüfung der Vor- und Nachteile der in engerer Wahl verbliebenen Entwürfe gelangt das Preisgericht zu dem Ergebnis, daß keines der Projekte allen Anforderungen gerecht wird und infolge dessen kein erster Preis vertheilt werden kann. Es stellt alsdann folgende Rangordnung und Preisverteilung fest:

1. Rang, Entwurf Nr. 42, Kennwort: Königin Agnes, Preis Fr. 3200.
2. Rang, ex quo:
  - a) Entwurf Nr. 15, Kennwort: Umgehungsstraße, Preis Fr. 2800.
  - b) Entwurf Nr. 30, Kennwort: Zuba, Preis Fr. 2800.
3. Rang, Entwurf Nr. 7, Kennwort: Weba, Preis Fr. 2500.
4. Rang, Entwurf Nr. 35, Kennwort: Barrieren fort, Preis Fr. 2000.
5. Rang, Entwurf Nr. 19, Kennwort: 1930, Preis Fr. 1700.

Die Eröffnung der Briefumschläge ergibt als Verfasser der prämierten Entwürfe:

Entwurf Nr. 42: K. Knell, Architekt, Zürich-Küsnaht. Otto Dürr, Architekt, Zürich 8. Th. Baumgartner, Gemeindelingenieur, Küsnaht-Zürich.

G. Schärer, Geometer, Baden.

Entwurf Nr. 15: Robert Ammann, Arch., Höngg-Zürich.

Entwurf Nr. 30: Karl Fiedler, Bahningenieur der St. St. Z., Zürich.

Entwurf Nr. 7: G. Schneider, Ingenieur, Zürich 1.

A. Riemli, Architekt, Frauenfeld.

Entwurf Nr. 35: J. Bolliger & Cie., Ingenieurbureau, Zürich 2.

Kündig & Detiser, Arch., Zürich 1.

Entwurf Nr. 19: Aeschlimann & Baumgartner, Zürich 5.