Zur Frage einer Hochbrücke Baden-Wettingen

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81/82 (1923)**

Heft 11

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-38880

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

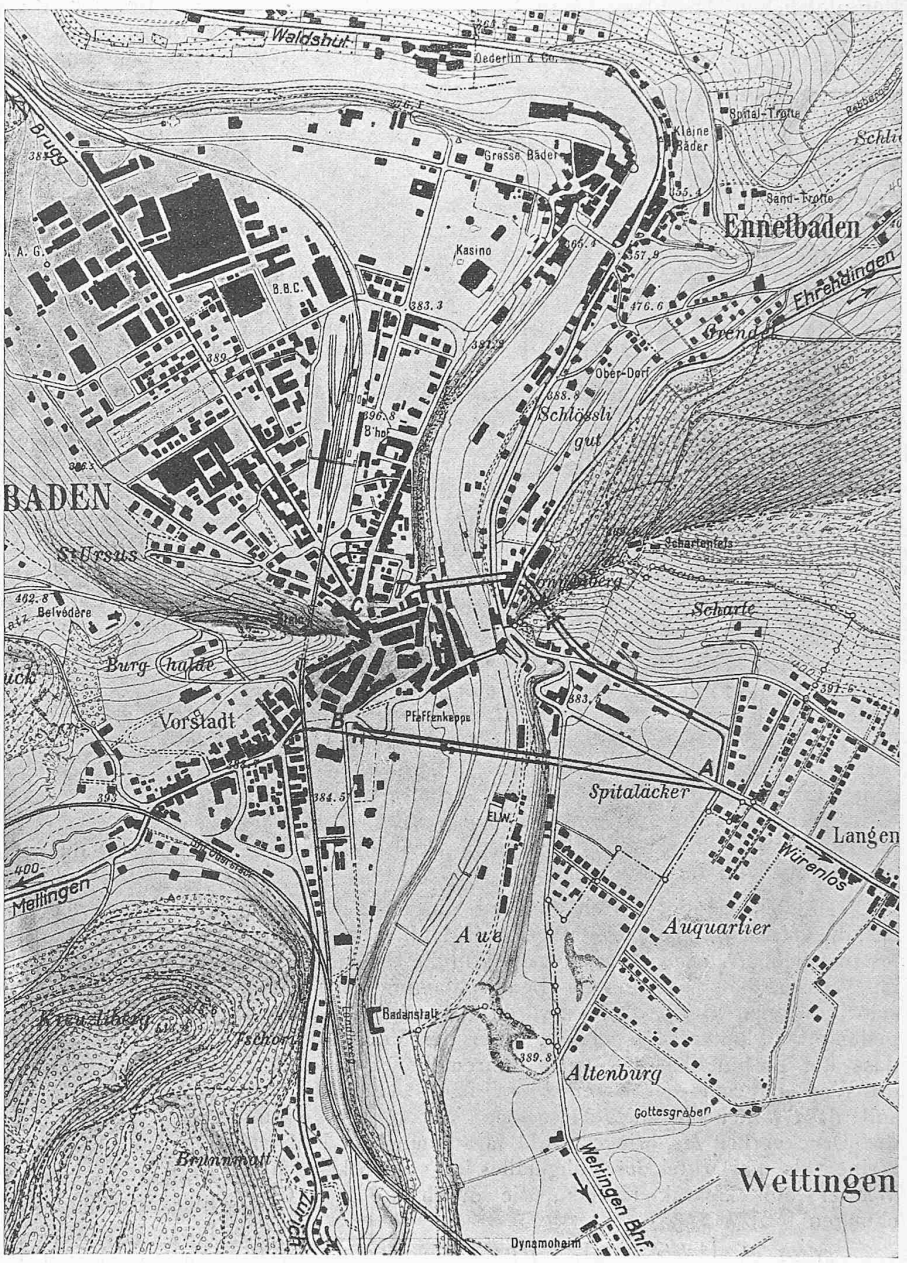
Zur Frage einer Hochbrücke Baden-Wettingen.

Wie bereits am 10. v. M. (Seite 71) mitgeteilt, ist beabsichtigt, Baden mit Wettingen durch eine Hochbrücke, d. h. eine Brücke in ungefährer Höhe der beidseitigen Terrassen in bessere Verbindung zu einander zu bringen. Diese Brücke soll 8 m Fahrbahnbreite mit beidseitigen Trottoirs von je 2 m Breite erhalten, und in der Mitte eine allfällige, eingeleisige Trambahn Baden-Wettingen aufnehmen können.

Wettingen ist zum grossen Teil Wohnort der Arbeiterschaft und Beamten der Fabriken von BBC (in nebenstehendem Plan oben links), für die es mühsam ist, stets zur alten Brücke hinab und jenseits wieder hinaufsteigen zu müssen (Abbildungen 2 und 3). Da im weitern die alte Holzbrücke (am topographisch gegebenen Uebergangspunkt) für schwere Lastwagen nicht mehr benützt werden darf, sind diese genötigt, den Umweg über die schiefe Brücke zwischen den Bädern und Ennetbaden (P. 357,9) zu nehmen. Endlich ist der Aufstieg von der alten Brücke auf der Stadtseite in seinem untersten Teile so eng und steil, dass der Wunsch nach einer besseren Verbindung ohne weiteres verständlich ist.

Nicht so verständlich dagegen ist die in Aussicht genommene neue Brückenstelle südlich der Altstadt, an der *breitesten* Stelle des Tales, wo die Brücke in der Richtung der Geraden A—B zwischen den Terrassenrändern etwa 350 m lang wird (Baukosten rund 1,3 Mill. Fr.). Dazu kommt die bedenkliche Ueberschneidung eines mittelalterlichen Stadtbildes aussergewöhnlich markanter Art, wie aus Abb. 2 und 3 hervorgeht. Wer unbefangen die Situation an Ort und Stelle studiert, der empfindet immer mehr die im schlechten Sinne „ingenieurmässige" Linie A—B als eine geradezu brutale Vergewaltigung dieses selten schönen Bildes, und es erwacht der lebhafte Wunsch, die drohende Gefahr seiner Verunzierung abzuwenden, wenigstens für so lange, als nicht der Nachweis geleistet ist, dass keine die *Gesamtheit* aller Erfordernisse besser befriedigende Lösung möglich ist.

Dass diese Lösung durch Verlegung der neuen Brücke *hinter* die Altstadt, an eine möglichst schmale Stelle, zu suchen sein wird, ist klar. Als ihr gegebener Ausgangspunkt



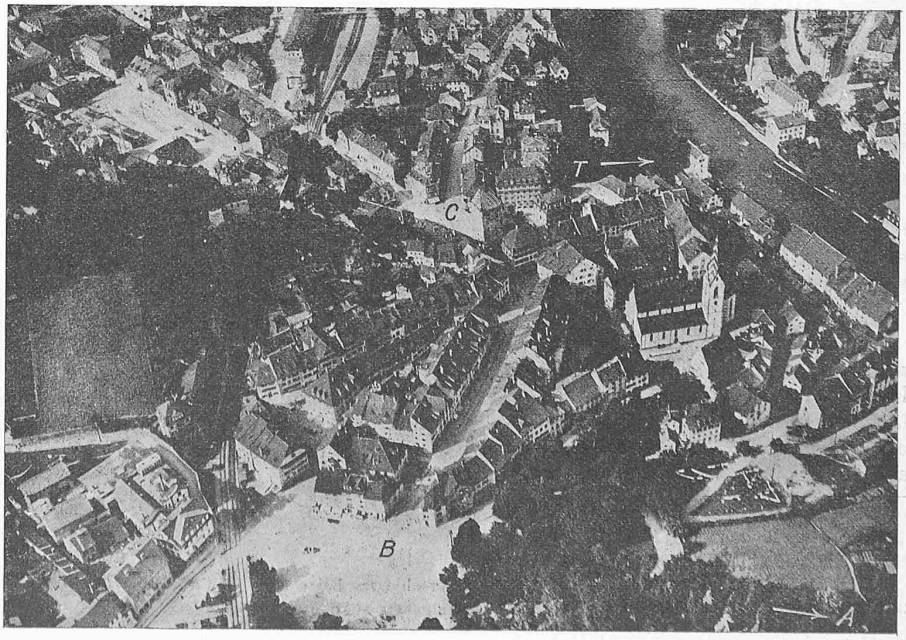


Abb. 1 (oben). Uebersichtsplan von Baden. A-B Richtung der geplanten, rund 350 m langen Hochbrücke. — 1 : 12500; 5 m-Kurven.

Abb. 4 (unten). Baden aus Süden. B Schulhausplatz, C Schlossbergpl., T Theaterpl. (Abb. 3 u. 4. Fliegeraufnahmen v. W. Mittelholzer, „Ad Astra-Aero" Luftverkehrs-A.-G. Zürich.)

stadtseits erscheint der Theaterplatz (T in Abb. 1,3 u. 4), zunächst dem Schlossbergplatz (C) unmittelbar vor dem Torturm am nördlichen Ausgang der Altstadt. Die engste, übrigens unschwer örtlich zu erweiternde Stelle der von C nach T führenden Theaterstrasse (Abb. 3) misst 9 m, das ist ungefähr das doppelte der alten Tor-Durchfahrt, durch die sich jetzt (wie übrigens auch *nach* dem Bau der Brücke von A nach B!) der ganze Verkehr abwickeln muss. Schwieriger gestaltet sich die Linienführung auf dem rechten Ufer, wo nach Kreuzung der Ehrendinger-Strasse („Neue Höhtalstrasse") der schmale Vorsprung des Schartenfels umfahren oder mittels eines kurzen Tunnel [1]) von etwa 40 m Länge durchstochen werden muss, um hinter dem Spital in die Schartenstrasse einzumünden. Der Weg von A nach C ist über T sogar etwas kürzer als über den Schulhausplatz B; doch das ist nicht die Hauptsache. Der wesentliche Vorzug der hintern Linie A—T—C ist, dass sie *die Tor-Durchfahrt entlastet*, indem der durchgehende Verkehr *die Altstadt umfährt*, also einen weitern Gewinn bringt. Ferner ist zu beachten, dass der Menschenstrom, der sich Morgens, Mittags und Abends zwischen den Fabriken von BBC und Wettingen bewegt, seinen Weg jetzt schon längs des Oelrain über den Theaterplatz nimmt; nach dem Bau der Brücke A—B müsste er über den Schulhausplatz und *durch* die Altstadt gehen, also eine empfindliche Mehrbelastung der Altstadtgassen bewirken. Aber auch der Automobilverkehr Wettingen-Baden-Brugg wäre gezwungen nach wie vor das Tor zu passieren. [2]) So viel zur verkehrstechnischen Seite, nach der die Vorteile, wie man sieht, gar nicht so sehr für die Linie A—B sprechen, wie es auf den ersten Blick etwa scheinen mag. Das in Abbildung 1 eingezeichnete „Scharten-Tracé" soll keineswegs die beste Linienführung darstellen; es ist nur eine Skizze, die *eine* von verschiedenen Möglichkeiten andeuten will. Wir sind uns wohl bewusst, dass es nicht ganz leicht ist, auf diesem Wege die einfachste Lösung zu finden. Indessen: wo ist der Architekt der einen schiefwinkligen Bauplatz, wo der Ingenieur der eine schwierige Situation fürchtet? Einen geraden Strich kann Jeder ziehen; wir glauben aber es liege hier ein Fall vor, bei dem der gerade Weg *nicht* der beste ist, wo vielmehr das Sprichwort gilt: ein guter Krumm ist nicht dumm. Und diesen zu suchen und zu finden ist zunächst die Aufgabe, des Schweisses Aller wert, die das schöne alte Städtchen lieben und ihm seinen Reiz nicht unnötigerweise schädigen möchten.

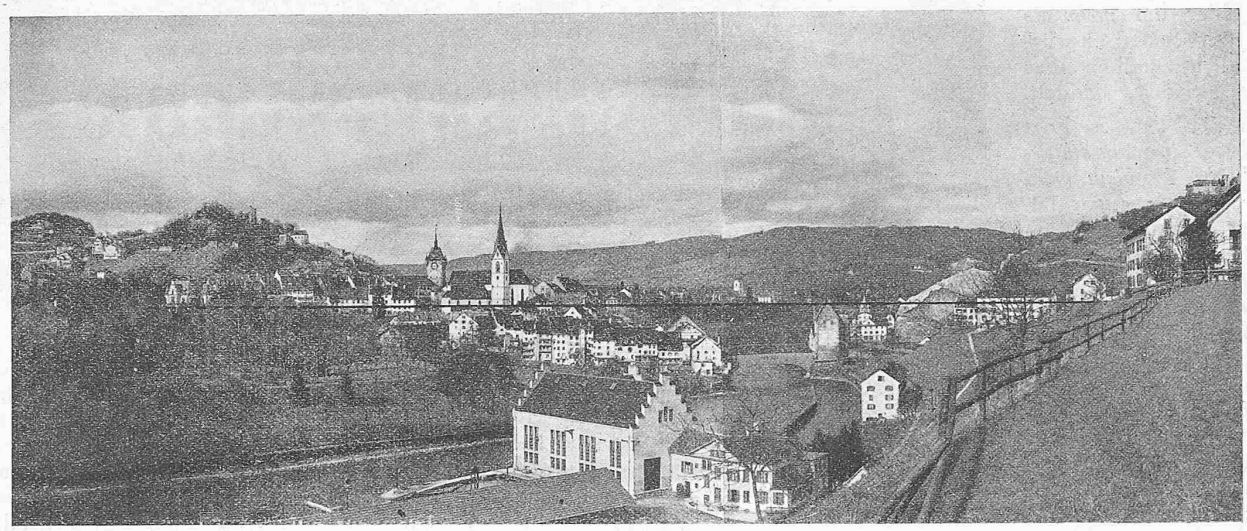


Abb. 2. Baden im Aargau, Horizontal-Ansicht von Süden mit eingezeichneter Fahrbahnhöhe der beabsichtigten Hochbrücke.

Die aargauische Baudirektion hat nun einen Submissions-Wettbewerb unter zehn eingeladenen aargauischen und auswärtigen Firmen ausgeschrieben; jede erhält für einen vollständigen Entwurf mit Uebernahmsofferte 1000 Fr., zudem stehen weitere 12 000 Fr. zur Prämiierung der besten Lösungen zur Verfügung. Verlangt wird Projektierung der Verbindung A—B, samt architektonischer Ausgestaltung der Strassen-Anschlüsse in Baden und Wettingen.

Es ist aber bemerkenswert und sehr erfreulich, dass die als auswärtige Sachverständige ins Preisgericht berufenen Fachleute, die Ingenieure O. Bolliger (Luzern), F. Hübner (Bern), G. Hunziker (Rheinfelden) und Architekt F. Widmer (Bern), wie auch Bauverwalter R. Keller (Baden), gleich beim ersten Augenschein *einstimmig* die Brükkenstelle A—B beanstandet, die Verlegung des Talübergangs *hinter* die Stadt (Theaterplatz) angeregt und die dem Submissions-Wettbewerb *vorgängige* **Abklärung** *der ganzen Brückenfrage durch einen* **Ideen-Wettbewerb** vorgeschlagen haben. Darin, dass dem unbefangen an die Frage heran-

[1]) Der als nächstgelegener Steinbruch Baumaterial liefern würde.

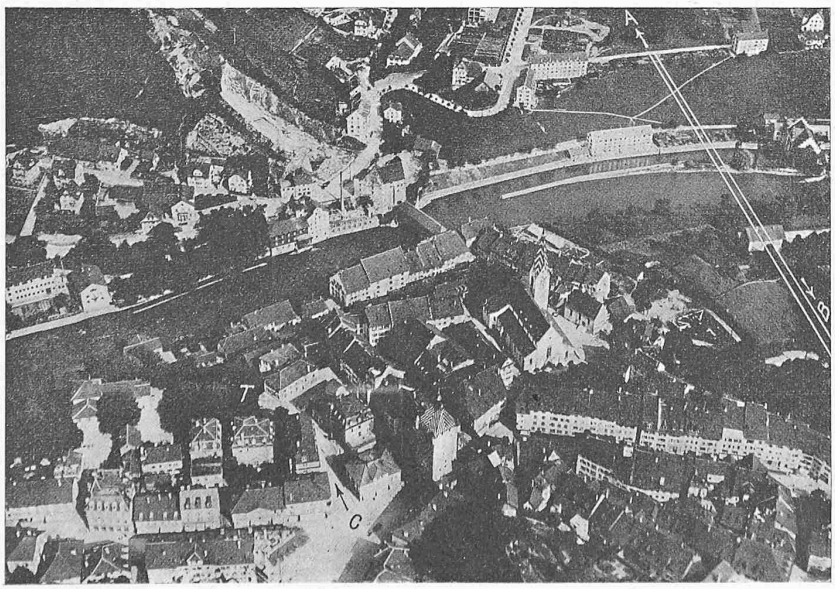
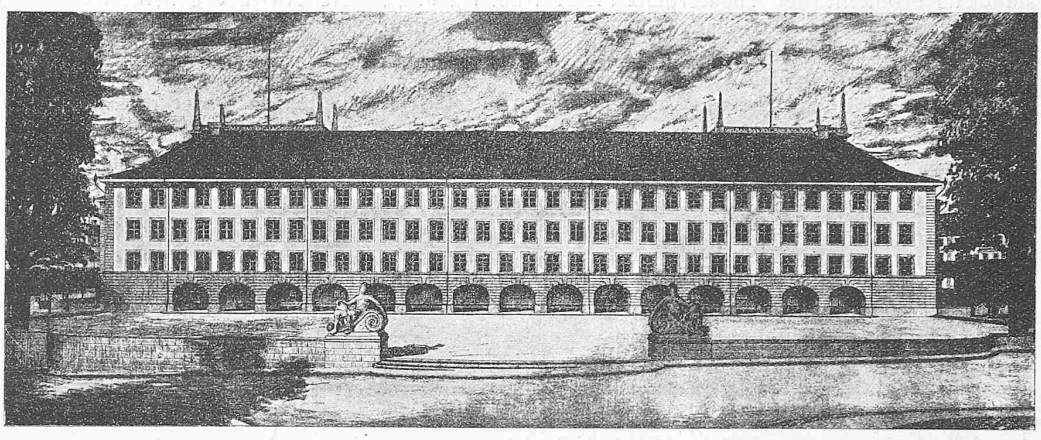


Abb. 3. Fliegerbild von Baden aus Westen, rechts Fahrbahn der beabsichtigten Hochbrücke.

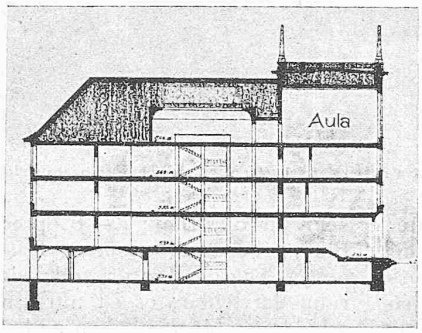
[2]) Wer einkehren will, der wird die „Waage" oder ein anderes Altstadt-Wirtshaus auch vom Schlossbergplatz aus finden.

tretenden Fachmann ohne weiteres die vorstehend angedeuteten Bedenken aufsteigen, liegt doch der deutliche Beweis dafür, dass es sich hier um *mehr* als das nur technisch-wirtschaftliche Studium eines Brückenbaues handelt.

In der Tat, es liegt ein ausgesprochen *städtebauliches Problem* vor, das nach einer sorgfältigen Abklärung förmlich ruft. Es ist geradezu ein *Schulbeispiel für Veranstaltung eines „Abgestuften Wettbewerbs"* (Art. 10 der S. I. A.-Normen vom 17. August 1918), und es wäre, auch nach unserer Ueberzeugung, ein Fehler, den man später ganz sicher, aber vergeblich bereuen müsste, wollte man sich zuständigen Ortes dieser Einsicht verschliessen. Es wäre dies umso bedauerlicher, als hier die befragten Fachleute rechtzeitig und mit seltenem Einmut den allein richtigen Weg zur Gewinnung der besten Lösung gewiesen haben[1]), und wir zweifeln nicht im Geringsten, dass auch die fachtechnische Oeffentlichkeit, der wir hiermit die Frage ebenfalls rechtzeitig[2]) unterbreiten, mit uns den Preisrichtern zustimmen werde. Es wäre schliesslich auch bedauerlich, wenn die an sich sehr anerkennenswerte Veranstaltung eines gut dotierten Wettbewerbes, trotz aller zweifellos zu gewärtigenden guten Konstruktionen und schönen Zeichnungen, von vornherein zu einem im Stadt-Ganzen unerfreulichen Bauwerk führen müsste.

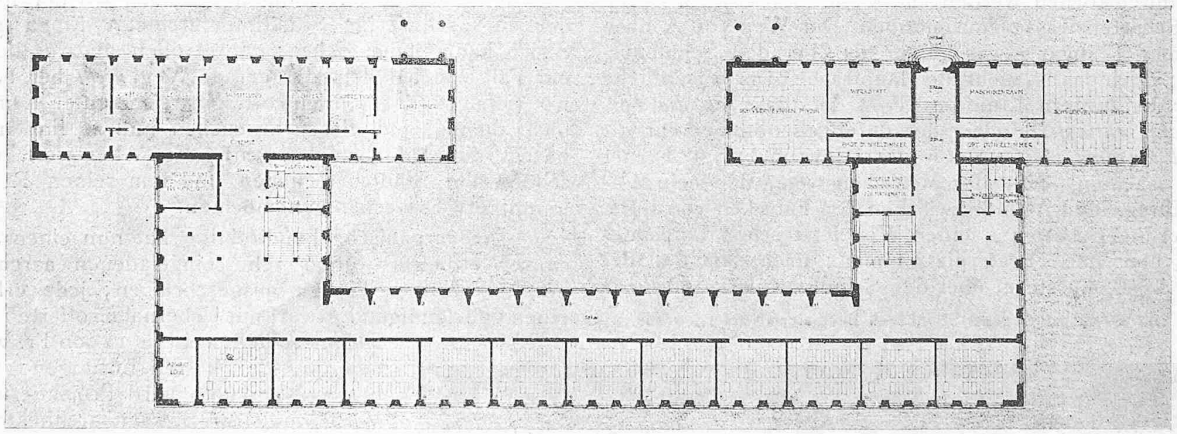


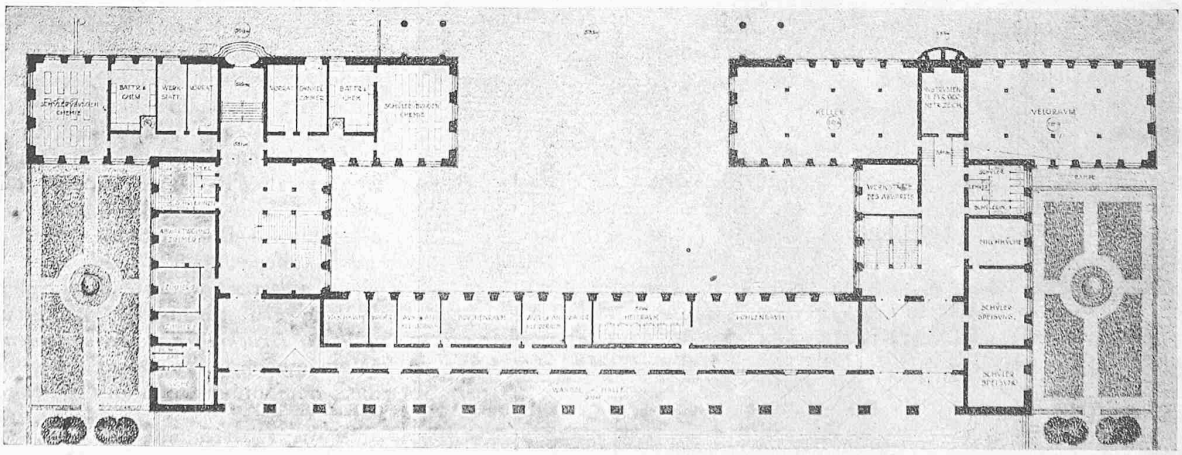
I. Rang (von der Prämiierung ausgeschieden). Entwurf Nr. 14. — Architekt Max Zeerleder in Bern.
(Mitarbeiter Arch. A. v. Senger in Zurzach.)



[1]) Auch Architekt Alb. Frœlich (Zürich), der anstelle des zurückgetretenen Architekten F. Widmer ins Preisgericht berufen worden ist und den wir befragt haben, teilt diese Ansicht.

[2]) Vergl. hierüber unter Konkurrenzen auf Seite 139.





I. Rang (von der Prämiierung ausgeschieden). Entwurf Nr. 14. — Grundrisse vom Unter- und Erdgeschoss; Schnitt und Südfassade 1:800.