

Die City und der Grosse Ring : Badener Verkehrsplanung zwischen Hochkonjunktur und Rezession

Autor(en): **Steigmeier, Andreas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Badener Neujaarsblätter**

Band (Jahr): **77 (2002)**

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-324719>

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.

Die City und der Grosse Ring

Badener Verkehrsplanung zwischen Hochkonjunktur und Rezession

Andreas Steigmeier

Als 1965 die Eröffnung der neuen Verkehrsachse mit Schulhausplatz und Schlossbergtunnel unmittelbar bevorstand, war Baden auf dem Höhepunkt seiner Planungsbegeisterung angelangt. Alles redete vom «Vollausbau». Dieser heute etwas skeptisch stimmende Begriff bezeichnete einen Überbauungszustand, der nach ungefähr 40 Jahren erreicht sein sollte, also im Jahr 2000, 2010 oder allenfalls 2020.

Bevölkerung der engeren Region Baden

effektiver Bevölkerungsstand 1950, 1964 und 2000, Prognosen aus dem Jahr 1965

	effektiv 1950	effektiv 1964	Prognose für ca. 1985	Prognose für Vollausbau	effektiv 2000
Baden	12 127	14 868	21 000	28 000	16 104
Ennetbaden	2 566	3 275	4 000	7 000	2 977
Gebenstorf	2 110	3 092	5 000	7 000	4 168
Killwangen	597	885	2 000	5 000	1 397
Neuenhof	1 986	6 677	10 000	14 000	7 626
Obersiggenthal	2 856	5 777	15 000	35 000	7 508
Spreitenbach	1 173	3 370	18 000	31 000	9 133
Turgi	1 642	2 251	2 800	6 000	2 446
Untersiggenthal	1 890	3 477	7 000	24 000	6 092
Wettingen	11 667	19 571	32 000	40 000	17 833
Würenlos	1 805	2 773	6 000	21 000	4 806
Total	40 419	66 016	122 800	218 000	80 090

(Quelle: Mittler, Geschichte der Stadt Baden II, 1965, 373; Aargauer Zahlen 2001)

Im gleichen, zukunftsgerichteten Jahr 1965 erschien der zweite Band der «Geschichte der Stadt Baden» von Otto Mittler. Wie dies auch heute in ortsgeschichtlichen Publikationen häufig der Fall ist, verlässt das letzte Kapitel den historisch gesicherten Boden, wagt den Blick in die Zukunft und wird so für den Historiker zum Quellentext. Es ist allerdings nicht der Historiker Mittler, sondern der Präsident der städtischen Planungskommission, Stadtschreiber Victor Rickenbach, der das Schlusskapitel «Planungsaufgaben» schreibt. Eine «für den stadt-

internen Verkehr befriedigende Ordnung» sei mit der Vollendung der Verkehrs-sanierung noch nicht erreicht, stellt Rickenbach fest. Die Behörden hätten sich deshalb schon vor einigen Jahren die Aufgabe gestellt, «durch eine grosszügige Planung eine organische Weiterentwicklung der Stadt zu gewährleisten».¹ Die oben wiedergegebene Tabelle macht klar, wohin diese Reise gehen sollte.

Entflechtung der Verkehrsträger am Bahnhofplatz

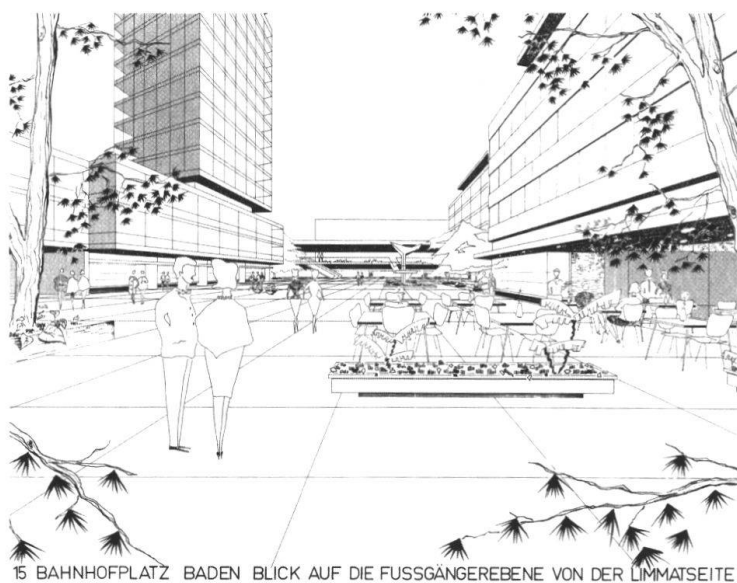
Besondere Sorgen bereiteten die unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse auf dem Bahnhofplatz. In mehreren Kolonnen standen dort die Postautos und die Fahrzeuge privater Linien, zu Spitzenzeiten bis zu 18 Busse, ohne Perrons, ohne Beschriftungen. Dazwischen und daneben zirkulierten Fussgänger, Taxis und der private Verkehr, zudem diente der Platz dem Umlad von Paket- und Briefpost. Ende 1959 sprach die Einwohnergemeindeversammlung einen Kredit zur Durchführung eines Ideenwettbewerbs. Aus 14 eingereichten Projekten ging jenes der Luzerner Arbeitsgemeinschaft Fricker/Müller als siegreich hervor. Der Ingenieur Fricker und der Architekt Müller schlugen vor, den motorisierten Verkehr, den Fussgängerverkehr und die Parkflächen auf getrennten Ebenen anzuordnen. Während der bestehende Bahnhofplatz «städtebaulich jeder Bedeutung und Strahlungskraft» entbehre, schrieb die mit der Planung befasste städtische Studiengruppe 1963 in ihrem Bericht zu Händen der Öffentlichkeit, sei mit dem Projekt Fricker/Müller «die Gestaltung eines Bahnhofplatzes von erfreulicher Grosszügigkeit und Repräsentationskraft möglich». Die Gemeindeversammlung hiess dieses Projekt im Dezember 1963 gut. Einen Baukredit hingegen sprach sie noch nicht, sondern sie beauftragte den Stadtrat, vorerst über die weitere Planung in der gesamten Innenstadt zu berichten. Denn aufgrund der bisherigen Planungsergebnisse war jedermann klar geworden, dass mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes nur gerade ein kleiner Teil des künftigen Planungsbedarfs abgedeckt war.

Die autogerechte City

Damit war der Startschuss für eine wesentliche Ausweitung der planerischen Tätigkeit gegeben. Anfang 1964 erweiterte der Stadtrat die von ihm eingesetzte Studiengruppe zur zwölköpfigen städtischen Planungskommission. Sie stand unter dem Präsidium von Stadtschreiber Victor Rickenbach. Die Mitgliedschaft von Vizeammann Julius Binder und BBC-Personaldirektor Gottfried Bütikofer demonstrierte, dass es sich bei dem zu schaffenden «Gesamtplan Innenstadt» um eine wichtige Sache handelte. Selbstverständlich waren auch die Chefs der beiden städtischen Abteilungen Hochbau und Tiefbau in der Kommission vertreten. Um



Der Bahnhofplatz Baden im Jahr 1963, Foto aus dem Bericht «Innenstadt und Bahnhofplatz 1» von 1963. Links das Gebäude der Gewerbesteuerkasse Baden, rechts das Hotel Bahnhof. Auf den drei Spuren rechts parkierten die Postautos, wobei Wagen mit mehr als 30 Minuten Wartezeit in die Parkstrasse oder zur Remise auf dem Güterbahnhof umgestellt werden mussten. Zwei bis drei weitere Wartespuren dienten den verschiedenen privaten, noch nicht zum regionalen Busbetrieb vereinigten Autobuslinien.



Studie des künftigen Bahnhofplatzes mit Blick gegen ein neugebautes Bahnhofgebäude, aus dem Bericht «Innenstadt und Bahnhofplatz 1» von 1963.

alle Aspekte zu berücksichtigen, zog die Planungskommission nicht nur einen städtebaulich-architektonischen Berater, den Zürcher Architekten H. Litz, bei, sondern auch einen Soziologen, W. Vogt von der Brugger Metron Arbeitsgruppe, und das Zürcher Verkehrsplanungsbüro Seiler + Barbe. Damit sei, wie die Kommission in ihrem Bericht vom Oktober 1965 festhält, «in unserer Stadt – vielleicht erstmalig für die Schweiz – versucht worden, Vertreter verschiedener Fachdisziplinen zu einer engen planerischen Zusammenarbeit zu führen».²

Der Bericht der Planungskommission analysierte zunächst die Strukturen im Einzugsbereich Badens, um aus der Kenntnis künftiger Trends (Bevölkerungsentwicklung, Kaufkraft, Einkaufs- und Verkehrsverhalten) Schlüsse für den künftigen Bedarf an Laden- und Büroflächen, Parkplätzen und Verkehrsflächen zu ziehen. Sodann formulierte er ein Leitbild der zukünftigen Stadt Baden. Diese müsse vor allem «wohnlich» sein, das heisst, den Leuten müsse es in der Stadt wohl sein. «Eine erste Voraussetzung für jedes heutige Zentrum besteht darin, dass es jederzeit durch möglichst viele Personen und Waren mit öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln erreicht werden kann.» Damit war auch für Baden das in den 60er-Jahren allgemein anerkannte Prinzip der «autogerechten Stadt» formuliert. Die soziologisch-volkswirtschaftliche Untersuchung hatte einen Bedarf eruiert, und den wollte man decken.

Der Folgen einer solchen rein nachfrageorientierten Verkehrsplanung war man sich noch zu wenig bewusst, obwohl in Baden, und das sei betont, keineswegs verantwortungslos geplant wurde. Klar hielt die Kommission beispielsweise fest, dass die Verkehrswege das Zentrum nicht zerschneiden dürften und dass ein zusammenhängendes Netz von Fussgängerverbindungen die Stadt durchziehen sollte. «Die Menschen, die diesen öffentlichen Raum benützen, dürfen nicht durch Autoverkehr gefährdet werden.» Einen Akzent legte die Kommission zudem auf das Prinzip eines bewohnten, durchmischten Zentrums. Die Zentrumsbewohner «beleben die Strassen zu jeder Tageszeit und üben oft unbewusst wichtige Kontroll- und Auskunftsfunktionen aus, ohne dass durch sie das Verkehrsaufkommen vergrössert wird». Die Attraktivität des Zentrums lebe von der Abwechslung. «Deshalb müssen Spezialgeschäfte und Warenhäuser, Büros und Banken, Wirtschaften und Kinos in einer dichten Mischung im Zentrum leben und übereinander liegen.» Die Anforderungen an ein Stadtzentrum änderten sich ständig. Die Anpassungsfähigkeit sei in Baden aber sichergestellt, und zwar durch das Vorhandensein von Bauten verschiedenen Alters, «so dass Neubauten an der Stelle alter, nicht mehr bestimmungsgemässer Häuser errichtet werden können». In der Badener Innenstadt seien diesbezüglich noch «ansehnliche Reserven» vorhanden. Künftige Neubauten könnten auf gleicher Parzellenfläche weit mehr Nutzfläche haben.³

**STADT BADEN
GESAMTPLAN
DER INNENSTADT**

**NUTZUNGSPLAN DER
INNENSTADT**

GESCHÄFTSQUARTIERE

- 1 ALTSTADT
- 2 BADSTRASSE
- 3 GSTÜHL
- 4 VORSTADT

INDUSTRIE

- 5 ADMINISTRATION
- 6 FORSCHUNG UND
FABRIKATION

BÄDERQUARTIER

- 7 BÄDER
- 8 KURPARK

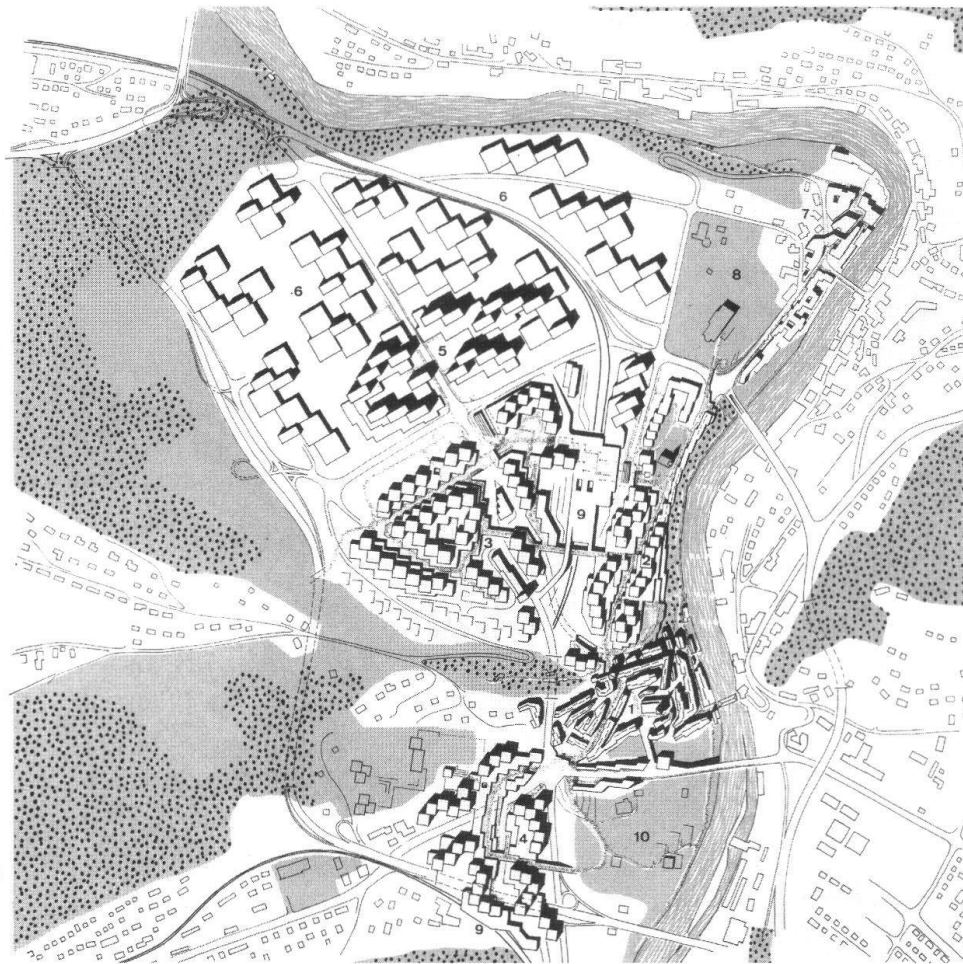
ÖFFENTLICHE BAUTEN

- 9 BAHNHOF
- 10 SCHULEN IM LÄNDL

 FUSSGÄNGERBEREICHE

 LANDSCHAFTSSCHUTZ

 WALD



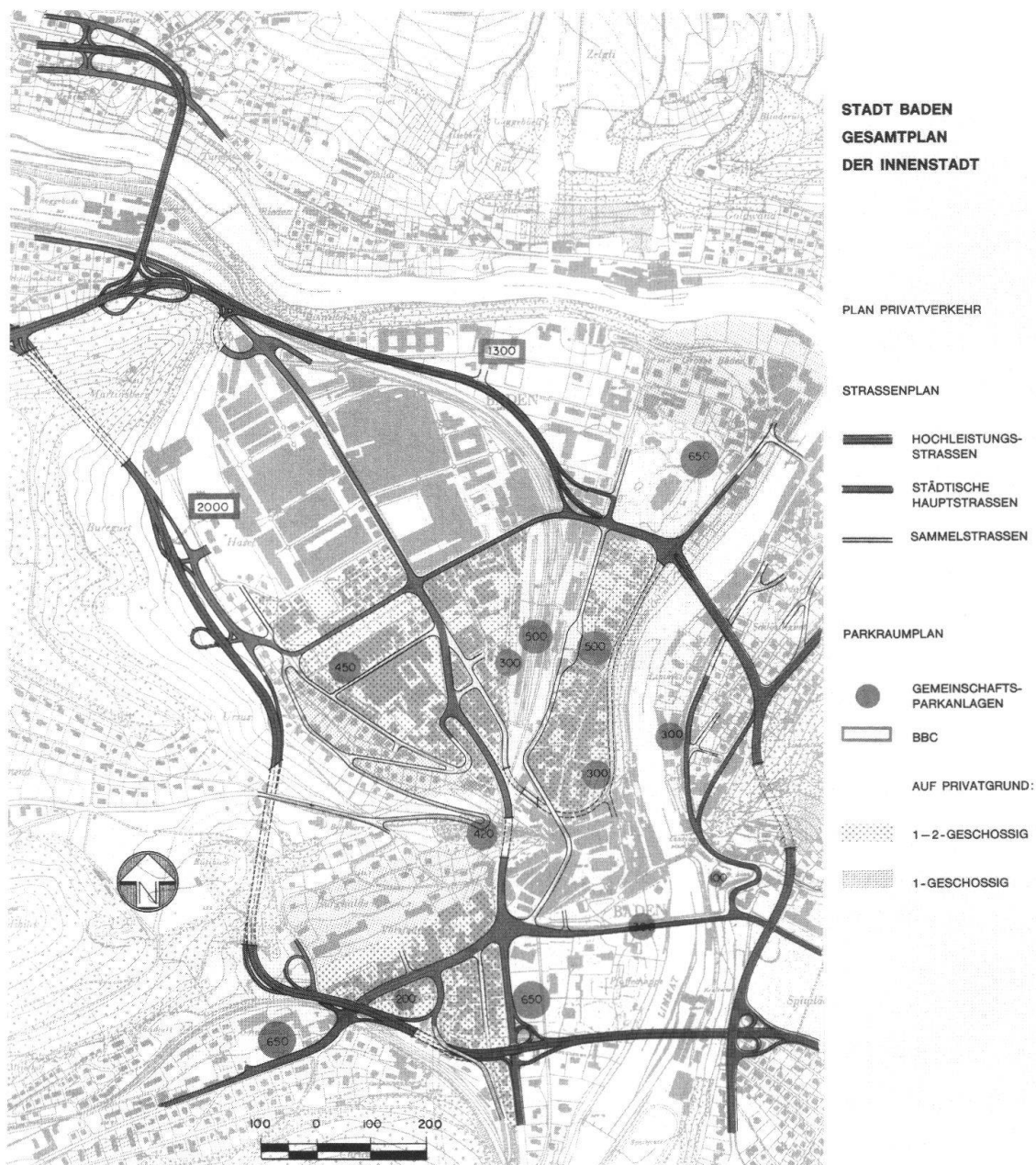
Der Nutzungsplan der Innenstadt aus dem Planungsbericht von 1965 rechtfertigt den neuen Begriff «City». Die «Geschäftsquartiere» Badstrasse, Gstühl und Vorstadt sind mit kubischen Neubauten überzogen, welche sämtliche Nutzungsreserven der alten Bausubstanz ausnutzen sollten.

Die Planungskommission machte sich das Bild einer vielseitigen Nutzung der Innenstadt zu Eigen. Erstmals taucht im Planungsbericht von 1965 der Begriff «City» für die Geschäftsquartiere auf. Wenig später prangten die Wegweiser in die City auch am Schulhausplatz. Obwohl der Volksmund diesen Begriff nie wirklich aufgenommen hat – er fand praktisch nur beim Zusammenschluss von Geschäftsinhabern als «Vereinigung City» Verwendung –, haben Wegweiser mit der Beschriftung «City» bis heute überlebt und sind sogar in jüngster Zeit neu angebracht worden. Der angelsächsische Ausdruck kennzeichnet den Kern einer pulsierenden Stadt, und genau so wird Baden im Bericht von 1965 dargestellt, soll doch in der City «bis in die späten Nachtstunden ein reges Leben herrschen». Wenn nämlich die City tagsüber als Geschäfts- und abends als Vergnügungszentrum genutzt werde, «können auch kostspielige Verkehrs- und Parkieranlagen maximal ausgenützt werden, indem die tagsüber den Geschäftsbesuchern zur Verfügung stehenden Plätze sowie auch die freiwerdenden Beschäftigten-Parkplätze am Abend den zahlreichen Freizeitbesuchern offenstehen».⁴

Die Verkehrsplaner errechneten für eine in diesem Sinn als «City» ausgebildete Stadt mit einem Bedarf an 16 690 Parkplätzen, und zwar für die Quartiere Altstadt (1140), Badstrasse (1660), Gstühl (3860), Vorstadt (4080), Bäder (1400), Römerstrasse (1380) und BBC (3170). Diese Zahl entspricht der heutigen Einwohnerschaft der gesamten Gemeinde Baden und stellt ein Mehrfaches der heute verfügbaren Plätze dar! «Öffentliche Parkieranlagen sollen entsprechend den topografischen und verkehrstechnischen Gegebenheiten in möglichst grosser Zahl erstellt werden, so vor allem im Zivilschutzraum «Stein», unter dem Bahnhof-, Theater- und Schadenmühleplatz, über den Bahnanlagen, unter dem Güterareal, dem Kursaalgebiet und der Hochbrücke sowie im Ländli; auch jenseits der Limmat sind im Stohlergut und im Streuliareal die gegebenen Möglichkeiten auszuschöpfen.» In den genannten öffentlichen Anlagen könnten aber zusammen höchstens 4 000 Parkplätze bereitgestellt werden. Die übrigen Parkgelegenheiten müssten auf privatem Grund geschaffen werden, «was nur dann möglich ist, wenn in den kommenden Neubauten mindestens ein, wenn nicht sogar zwei Untergeschosse der Parkierung reserviert werden».⁵

Zwei Tangenten, die sich «anschniegen»

Der Bericht der Planungskommission diskutierte sodann mehrere Varianten für die künftige Verkehrslösung in der Innenstadt und erklärte eine davon für tauglich: den Grossen Ring. Dieser kühne Entwurf verdient ausführliche Schilderung nach den Worten des Berichts: «Der «Grosse Ring» besteht aus zwei Tangenten, die sich westlich und östlich an die Innenstadt anschniegen. Die Westtangente



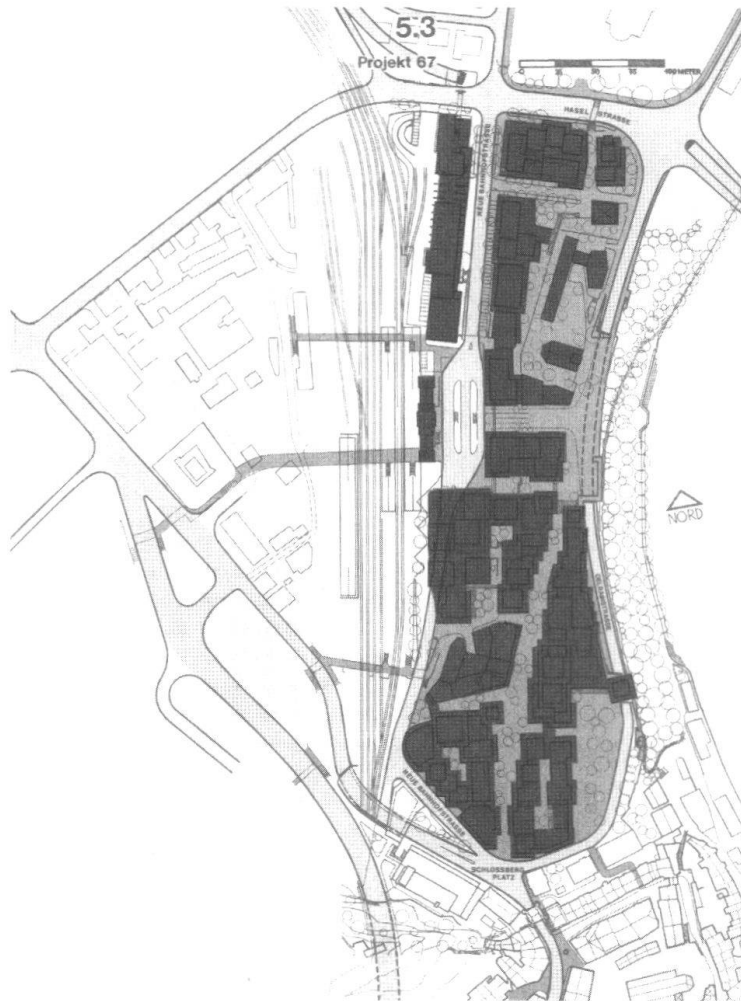
Der als Hochleistungsstrasse eingezeichnete Grosse Ring aus dem Planungsbericht von 1965. Der Ring mit einer Ost- und einer Westtangente enthält sechs Tunnels, drei neue Limmatbrücken und mehrere komplizierte Anschlussbauwerke. Er berührt zahlreiche bebaute Privatgrundstücke.

nimmt in den Spitaläckern die Wettinger Zentralstrasse auf, überquert mit einer neuen Brücke die Limmat, schliesst im Bereich der abgebrochenen Ländli-Turnhalle die Ausfallstrasse nach Neuenhof an, geht unter der heutigen Lage des Bahnhofes Oberstadt durch, überquert die Mellingerstrasse, die sie anschliesst, führt in einem Tunnel unter dem Belvédère hindurch, berührt am Martinsberghang das BBC-Gebiet, unterquert nochmals in einem Tunnel den Martinsberg und erreicht im oberen Kappelerhof die linksufrige Limmattalstrasse. Die Osttangente des «Grossen Rings» übernimmt den vom Autobahnanschluss Neuenhof kommenden rechtsufrigen Strassenzug Schwimmbadstrasse–Seminarstrasse, schliesst die Wettinger Zentralstrasse an, durchquert den Lägernsporn in einem Tunnel, schliesst in Ennetbaden die aus dem Surbtal kommende Ehrendingerstrasse an, überquert die Limmat mit einer Brücke, bewerkstelligt in einem zweigeschossigen Verkehrsbauwerk den Anschluss an die Haselstrasse, die vorgesehene Oelrainstrasse sowie die Parkstrasse und folgt dann der Bahnlinie bis zum Martinsbergfelsen, wo sie mit der Kappelerhofumfahrung und der Brücke nach Obersiggenthal zusammenführt.»⁶

Im Dezember 1965 nahm die Gemeindeversammlung diesen Bericht zustimmend zur Kenntnis. Mit der formellen Gutheissung des Grossen Rings bekundete sie ihren Glauben an eine dynamische Entwicklung und sanktionierte das Prinzip der autogerechten Stadt. Anstelle der bisher extern hinzugezogenen Fachleute nahm nun, ab 1966, ein vollamtlicher Stadtplaner die weitere Planung an die Hand. Als Frucht dieser Konkretisierungsarbeit veröffentlichte die Planungskommission im Mai 1967 den Bericht «Kleiner Ring und Bahnhofquartier». Er schlug vor, im Zentrum des Grossen Rings einen Kleinen Ring zu schaffen und damit das Quartier zwischen Schlossbergplatz und Kurpark, das fussgängerfrei auszugestaltende Bahnhofquartier, zu erschliessen. Der Kleine Ring sei «die logische Ergänzung» des Grossen Rings. Während dieser den Durchgangsverkehr aus der Innenstadt entferne, übernehme jener den Besucherverkehr.⁷ Der Kleine Ring setzt sich aus der Haselstrasse, der Bruggerstrasse, der unter der Bahn durchführenden Stadtturmstrasse («Blinddarm»), dem Schlossbergplatz und der neuen Oelrainstrasse zusammen. Im Bereich des Kurparks sollte er später mit der Osttangente des Grossen Rings verknüpft werden.

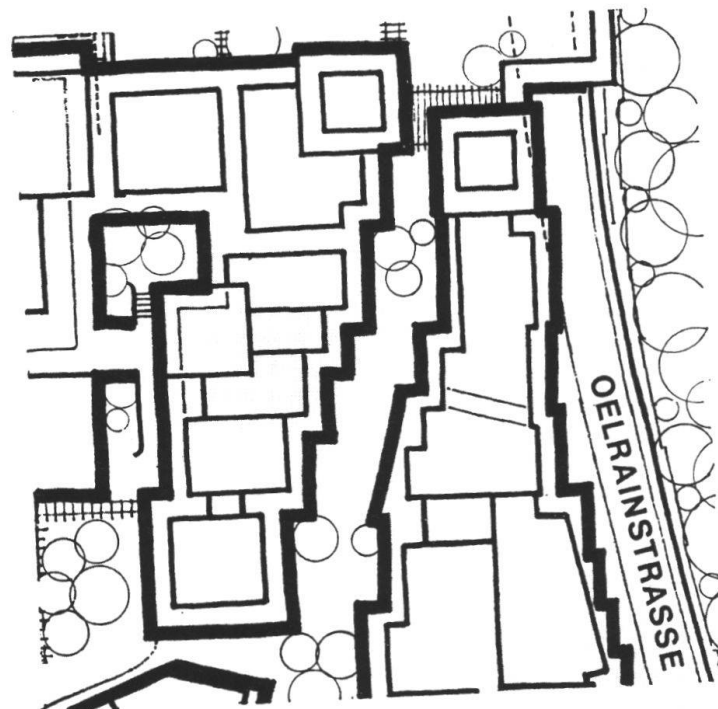
In den fünf Jahren nach diesem Bericht wurde der Kleine Ring im Wesentlichen realisiert. Der Bahnhofplatz wurde gemäss der schon zehn Jahre vorher festgelegten Konzeption im wahrsten Wortsinn tiefgreifend umgestaltet: unten die Parkgeschosse, darüber die Fussgängerebene mit dem 1972 eröffneten Metro-Shop (wiederum ein angelsächsischer Begriff mit Grossstadtambition) und zuoberst die Anlegekanten für die mittlerweile in der RVBW zusammengelegten Buslinien,

Der Kleine Ring und das völlig neu zu bebauende und mit Fussgängerzone erschlossene Geschäftsquartier an der Badstrasse aus dem Planungsbericht 1967.



Detail des Raumprogramms an der Badstrasse aus dem Planungsbericht 1967:

«Für die Läden sind 20 bis 30 Meter tiefe, möglichst stufenlose zusammenhängende Flächen notwendig, was zu sockelartigen Gebilden führt. Die Büro- und Praxisräume [darüber] verlangen eine Gebäudetiefe von 16 Metern, was schlankere Aufbauten zur Folge hat. Die Wohnungen mit einer Tiefe von 12 Metern und dem Wunsche nach einem Sitzplatz im Freien ergeben die bekannten Attikageschosse, die auch zweigeschossig denkbar sind.»



niveaugleich mit dem ältesten Bahnhofgebäude der Schweiz, das damals noch der Spitzhacke geweiht war und für die Badenfahrt 1972 von einer Klasse der Kantonschule poppig bemalt werden durfte. Vom Metro-Shop führte nun die erste grosse Fussgängerzone der Schweiz auf den neuen, tiefer liegenden Bahnhofplatz, der über die neue Oelrainstrasse auskragt, und durch die Badstrasse bis zum Schlossbergplatz.

Im Wertewandel der 70er-Jahre

Trotz spürbarem Stolz über das Realisierte ebte die Planungseuphorie in den 70er-Jahren ab. Der seit 1965 befahrbare Schulhausplatz befreite zwar die Altstadt vom Durchgangsverkehr, doch echte Begeisterung über das neue Gesicht des Altstadtrands und der Vorstadt stellte sich nicht ein, was schon in dem vom Volksmund aufgenommenen ironischen Begriff «Piazza Insalata» zum Ausdruck kommt. In den Badener Neujaarsblättern 1975 nannte der damals 32-jährige Architekt Adrian Meyer das Kind beim Namen und sprach von der «Zerstörung einer Stadtlandschaft».⁸ Nach acht Jahren erschien 1975 wieder ein städtischer Planungsbericht. Auch die inzwischen leicht anders zusammengesetzte städtische Planungskommission übte darin Kritik am Schulhausplatz: «Die Unverträglichkeit der verkehrstechnischen und städtebaulichen Anforderungen wird am Beispiel des Schulhausplatzes deutlich.»⁹

Der Planungsbericht von 1975 spiegelt die Veränderungen wider, die sich seit der Einführung des Begriffs «City» zehn Jahre zuvor eingestellt hatten. Die Einwohnerzahl der Stadt, mit deren kontinuierlicher Entwicklung die früheren Planungsberichte gerechnet hatten, hatte zwar 1968 die Schwelle von 15 000 durchbrochen, war aber bereits 1970 auf rund 14 000 zurückgefallen. Mitte der 70er-Jahre fielen neue Prognosen wesentlich moderater aus; man hatte von den Vorstellungen einer Zehn- oder Zwölf-Millionen-Schweiz, die in den 60er-Jahren vom St. Galler Professor Kneschaurek vorausgesagt worden war, Abstand genommen. Der Ölschock vom Herbst 1973 löste zudem eine grosse Unsicherheit über die künftige Verfügbarkeit des wichtigsten Energieträgers Erdöl aus. Die 1974 einsetzende Rezession schliesslich beendete eine seit rund 30 Jahren andauernde wirtschaftliche Schönwetterperiode und machte deutlich, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen würden.

Auch im mentalen Bereich hatte sich einiges verändert – Beton und Asphalt galten nicht mehr alles. Im Planungsbericht 1975 wird der Wertewandel folgendermassen beschrieben: «Das uneingeschränkte Wirtschaftswachstum wird mit Skepsis betrachtet. Befürwortet wird eine Verbesserung der Lebensqualität durch den Abbau der Nachteile, die mit der auf den heutigen materiellen Wohlstand ausge-

richteten Wirtschaft und Technologie verbunden sind. Die daraus entstehenden Zielkonflikte sind allerdings nicht gelöst. Eindeutig ist jedoch, dass die Postulate des Umweltschutzes an Gewicht gewonnen haben.»¹⁰

Der Bericht von 1975 macht keinen Hehl daraus, dass die Konzeption der «autogerechten Stadt» aus den 60er-Jahren als überholt galt. Die massgebende Fragestellung zur Verkehrsplanung laute nicht mehr «wieviel Verkehr erzeugt die Stadt?», sondern «wieviel Verkehr erträgt die Stadt?». Oder konkret: «Bis heute stand die Strassenplanung einseitig im Zeichen der Nachfragebefriedigung. Aus der Erkenntnis heraus, dass neue Strassenanlagen verkehrsanziehend wirken, sowie wegen der bekannten, negativen Folgeerscheinungen des Verkehrs ist in Zukunft nur noch mit einem beschränkten Ausbau der Verkehrsanlagen zu rechnen.»¹¹ Die generellen verkehrsplanerischen Zielsetzungen der Gesamtplanung Innenstadt aus den 60er-Jahren – Freihaltung des Zentrums vom Individualverkehr, optimale Erschliessung des Zentrums und der Arbeitsplätze durch den öffentlichen Verkehr – behielten ihre Gültigkeit. «Die Grundlagen, die zum Grossen Ring führten, müssen hingegen in Frage gestellt werden.» Die diesem Konzept zugrunde liegenden Daten seien «überdimensioniert», der anvisierte «Vollausbau» dürfte in einem voraussehbaren Zeitraum nicht erreicht werden. Über der Osttangente des Grossen Rings brach die Planungskommission definitiv den Stab. Sie beeinträchtigte mehrere Quartiere, werde durch die Gemeinde Ennetbaden grundsätzlich abgelehnt und vermöge auch die ihr zugedachte Funktion nicht zu erfüllen. Die Westtangente allerdings könne als Kantonsstrasse dereinst mal die Bruggerstrasse ablösen. Eine Realisierung sei wegen des grossen Kostenaufwandes zwar bis 1985 – dem Planungshorizont des Berichts 1975 – nicht möglich, «jedoch langfristig denkbar».¹²

Der drohende Verkehrsinfarkt

Der Bericht wurde in der Öffentlichkeit positiv aufgenommen. Vor allem seine Hauptstossrichtung, die generelle, nicht mehr durch einzelne Grossprojekte zu erzielende Steigerung der Wohnqualität, fand breite Zustimmung. In diesem Sinn leitete der Bericht eine neue Ära von städtischen Planungsberichten ein: Waren die Berichte von 1963, 1965 und 1967 noch stark auf die Realisierung von konkreten Projekten wie Bahnhofplatz und Kleiner Ring ausgerichtet, hatte jener von 1975 mehr den Charakter eines Planungsleitbilds. Ihm folgten 1986 (Planungsbericht 86) und 1998 (Planungsleitbild 1998) Dokumente ähnlichen Charakters.

Zwar bewahrheiteten sich die Schwindel erregenden Bevölkerungsprognosen der 60er-Jahre bis zur Jahrtausendwende nicht. In einem Punkt aber wurde die Entwicklung von den Planern unterschätzt: bei der Steigerung der individuellen

Mobilität. Hatte man angenommen, bei 450 Personenwagen pro 1000 Einwohner sei dereinst eine Sättigungsgrenze erreicht, überschritt diese Kennzahl in den späten 90er-Jahren im Kanton Aargau die 500er-Marke. Auf weniger als zwei Personen kommt heute ein Auto. Im Planungsbericht 86 wird das regionale Strassennetz als «sehr stark verkehrsbelastet» beschrieben, und der Bericht weist darauf hin, dass «der Kapazität des Baregg隧nels Grenzen gesetzt» seien. Staubildungen in diesem Engpass ergäben «eine verhängnisvolle Situation für die Stadt Baden». Auch für den Schulhausplatz sagt der Bericht etwa auf das Jahr 1990 eine Überlastung voraus. Neben dem Hinweis auf die in Planung befindliche Verbreiterung der Hochbrücke und den Bau der Obersiggenthaler Brücke sowie der Umfahrung Ennetbaden hatte der Bericht diesem düsteren Befund nicht mehr entgegenzuhalten als den Vorschlag, den Verkehr durch Pfortneranlagen und eine «differenzierte Parkraumplanung» zu dosieren. Auf die Westtangente hingegen werde «definitiv» verzichtet.¹³

Das Planungsleitbild 98 konstatierte, «dass sich der Spitzenstundenverkehr auf einem hohen Niveau eingependelt hat und eine weitere Verkehrszunahme in den Zwischenzeiten erfolgt ist». Das Leitbild stellt für den Zeitpunkt, wo durch den Bau der Obersiggenthaler Brücke und der dritten Röhre am Baregg neue Verkehrsträger zur Verfügung stehen, «grössere Veränderungen in der Verkehrsabwicklung des öffentlichen und individuellen Verkehrs» in Aussicht.¹⁴ Während da und dort hinter vorgehaltener Hand heute wieder das Wort «Westtangente» geflüstert wird, verharret die Region in banger Erwartung dieser Folgen.

Anmerkungen

¹ Mittler, Otto: Geschichte der Stadt Baden. Bd. 2. Aarau 1965, 371.

² Stadt Baden, Planung der Innenstadt, Oktober 1965, 7.

³ Planung der Innenstadt, 22f.

⁴ Planung der Innenstadt, 30.

⁵ Planung der Innenstadt, 20 und 30.

⁶ Planung der Innenstadt, 27.

⁷ Stadt Baden, Kleiner Ring und Bahnhofquartier, Mai 1967, 16.

⁸ Meyer, Adrian: Der Schulhausplatz oder die Zerstörung einer Stadtlandschaft... In: Badener Neujahrsblätter 50 (1975), 25–33.

⁹ Stadt Baden, Stand der Planung 1975, Juni 1975.

¹⁰ Stand der Planung 1975, 8.

¹¹ Stand der Planung 1975, 72.

¹² Stand der Planung 1975, 76f.

¹³ Planungsbericht 86, Juli 1986, 91–95.

¹⁴ Planungsleitbild 1998, 61–65.