

Zeitschrift: Badener Neujahrsblätter
Band: 37 (1962)

Artikel: Badener Verkehrsprobleme
Autor: Rickenbach, Victor
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-322787>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.10.2024

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

Badener Verkehrsprobleme

Verkehrs- und Straßenplanung sind in unsern Tagen ein ebenso wichtiges wie großes Gebiet im vielfältigen Bereich der öffentlichen Aufgaben. Bund und Kantone, aber auch die Gemeinden, sehen sich heute wie noch nie zuvor gezwungen, die sich aus dem einzigartigen Anwachsen des Straßenverkehrs ergebenden Probleme nicht nur klar zu erkennen, sondern sie auch tatkräftig zu lösen. Dabei kann es nicht damit sein Bewenden haben, daß auf die mannigfaltigen Wünsche und Bedürfnisse von Fußgänger, Radfahrer und motorisiertem Verkehr möglichst Rücksicht genommen wird. Die Verkehrsfragen müssen in ihrem Zusammenhang mit der Bevölkerungsstruktur, der Entwicklung von Leben und Wirtschaft sowie den gegebenen Ausnutzungsmöglichkeiten des Grundeigentums beurteilt werden. Zudem darf bei der Ausarbeitung von Lösungsvorschlägen nicht übersehen werden, daß die Aufwendungen für öffentliche Verkehrsanlagen im Einklang zu stehen haben mit den Ausgaben für die übrigen öffentlichen Bedürfnisse sowie den finanziellen Möglichkeiten ganz allgemein.

Seine Lage in der Klus des letzten Ausläufers des Kettenjuras hat Baden in verkehrstechnischer Hinsicht schon seit Jahrzehnten zu schaffen gemacht. Die Entwicklung von Industrie und Gewerbe in der Stadt, die rasche Zunahme der Bevölkerung in der Region und insbesondere die ungeahnte Steigerung der Motorisierung führten zu einer Beanspruchung der in der Badener Enge nicht ohne weiteres ausbaubaren Verkehrsanlagen, die ihre Leistungsfähigkeit bei weitem überschritt. Nach gründlicher Vorbereitung wurde im Herbst 1957 der erste Spatenstich zu einer grundlegenden Verbesserung der Verhältnisse getan. Vor wenigen Wochen konnte die Verlegung der Bahn auf ein neues, vorwiegend unterirdisches Trasse festlich begangen werden. Bereits ist man daran, das bisherige Geleiseareal zur Verwendung als Durchgangsstraße auszubauen. Mit Vollendung dieses Werkes und dem vorgesehenen Brückenschlag nach Obersiggenthal wird das lokale Straßennetz weitgehend vom Durchgangsverkehr befreit sein.

Zeit, um in der Freude über das bald Vollbrachte die Hände in den Schoß zu legen, bleibt uns Badenern nicht!

Die Region Baden zeigte in den letzten Jahren eine außerordentlich große Anziehungskraft für die Ansiedlung von Gewerbe und Industrie, wie auch von Arbeitskräften. Unsere Stadt besitzt dabei die Gunst einer verkehrstech-

nischen Schlüsselstellung. Die Bundesbahnen haben in Baden eine Schnellzugstation. Von hier strahlen Postautokurse und zahlreiche weitere Autobusverbindungen nach allen Seiten aus. Mit ihrem regen Konzert- und Theaterleben, mit den zahlreichen Vortragsveranstaltungen, mit der neuen Kantonschule ist unsere Stadt aber auch der gegebene Mittelpunkt des gesellschaftlichen Lebens. Zieht man in Betracht, daß einheimischer Handel und Gewerbe, Banken und Versicherungen ein weites Einzugsgebiet erfassen und sich einer äußerst erfreulichen Prosperität erfreuen, so darf Baden füglich die Funktion eines regionalen Zentrums zuerkannt werden.

Wenn nun unsere Stadt ihrer heutigen Stellung gerecht und der Zukunft verpflichtet sein will, so gilt es, das Bestehende zu festigen und die Möglichkeit einer Ausweitung zu schaffen. Von entscheidender Bedeutung ist dabei, daß es gelingt, auch für den stadtinternen Verkehr eine befriedigende Ordnung zu finden. Auf verhältnismäßig bequemem Wege müssen Verkaufsstätten, Ateliers, Banken und Büros, aber auch Theater und Vortragsäle erreicht werden können. Das Angebot an Verkehrsflächen muß mit dem Bedarf Schritt halten. Jeder Art Verkehrsteilnehmer ist ihr Recht zu gewähren. Eine ganz besonders kritische Aufgabe bleibt dabei die Bewältigung des sogenannten ruhenden Verkehrs. Schon heute gibt es im Ausland Stadtzentren, die ihren Wert als Geschäftslage mangels genügender Parkfläche gänzlich eingebüßt haben.

Ein wertvolles Rückgrat für den Aufbau des stadtinternen Verkehrsnetzes bilden die zur Zeit in Ausführung begriffenen kantonalen Verkehrsanlagen. Von diesen als Grundlage ausgehend, müssen die Verkehrsprobleme in unserer Stadt sektorenweise gelöst werden. Es gilt, die verkehrstechnischen Schwer- und Brennpunkte herauszuarbeiten, für sie eine gute und gleichzeitig realisierbare Lösung zu finden und dann zur Verwirklichung des als richtig Erkann- ten zu schreiten.

Eine zentrale und hervorragende Stellung im Wirtschaftsleben unserer Gemeinde nimmt das Gebiet zwischen Schulhausplatz und Haselstraße einerseits, sowie Bruggerstraße und Ölrain andererseits, ein. Als sein ausgesprochener Schwerpunkt in verkehrstechnischer Hinsicht ist der Bahnhofplatz zu betrachten. Insbesondere für die öffentlichen Verkehrsmittel kommt ihm eine über- ragende regionale Bedeutung zu. Die verantwortlichen Behörden haben sich deshalb mit Zustimmung der Bürgerschaft seit einiger Zeit der sich auf dem Bahnhofplatz stellenden Verkehrsprobleme mit besonderer Sorgfalt angenommen. Sie taten dies angesichts der Tatsache, daß dieser Platz in seiner jetzigen Größe und Gestaltung den Anforderungen des heutigen und erst recht des in

Zukunft zu erwartenden Verkehrs nicht mehr genügt und daß er auch städtebaulich jeder Bedeutung und Strahlungskraft entbehrt.

Im Verlaufe des Jahres 1960 wurde in Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Bundesbahnen, Kreisdirektion III, und der Generaldirektion PTT ein Ideenwettbewerb über die künftige Gestaltung des Bahnhofplatzes und seiner Umgebung sowie die Verkehrsführung zu und von diesem Platze durchgeführt. Eine erfreulich große Zahl von Ingenieur-Architekten-Teams unterzog sich der recht komplizierten Planungsaufgabe. Kühne und wertvolle Vorschläge wurden unterbreitet. Eine überragende Stellung nahm die erstprämierte Lösung der Herren Ingenieur H. Fricker und Architekt M. Müller, Luzern, ein. Ihr auf die topographische, verkehrstechnische und städtebauliche Situation optimal Rücksicht nehmendes Projekt schlägt eine klare Trennung von motorisiertem Verkehr, Parkflächen und Fußgängerverkehr auf verschiedenen Ebenen vor. Dieses Projekt wurde denn auch als die geeignetste Grundlage zur Weiterbearbeitung befunden. Dabei fiel entscheidend in Betracht, daß es eine wirkungsvolle, etappenweise Durchführung der Verkehrsanieuerung in unserer Innenstadt gestattet und bei verhältnismäßig geringer Beanspruchung privaten Grundeigentums eine außerordentlich große Realisierung von Verkehrs- und Parkflächen ermöglicht. Städtebaulich und architektonisch ist die vorgeschlagene Gestaltung des Bahnhofplatzes von erfreulicher Großzügigkeit und Repräsentationskraft.

Der heutige Stand der Planungsarbeiten für die Sanierung der Verkehrsverhältnisse auf dem Bahnhofplatz Baden ist generell aus den beiden Abbildungen ersichtlich. Im einzelnen sei hier festgehalten:

1. Die oberste, sogenannte Verkehrsebene, kommt auf die Höhe der SBB-Perrons zu liegen. Sie dient vor allem dem Bus- und Taxidienst sowie den privaten Zubringern zu Bahnhof und Post. Für den Busverkehr sind 4 Standplätze mit den zugehörigen Perrons direkt vor dem Eingang des SBB-Aufnahmegebäudes geplant. Dem Taxibetrieb sind 15 Standplätze reserviert. Zu- und Wegfahrt erfolgen auf kürzestem Wege ohne Belastung des übrigen Fahrverkehrs. Für die Bedürfnisse des privaten Zubringerdienstes sind 30 Abstellplätze projektiert. Je nach Bedarf besteht die Möglichkeit zur Schaffung weiterer 16 Standplätze.

2. Dem Fußgänger wird eine eigene, vom Fahrzeugverkehr unbehelligte Ebene des neuen Bahnhofplatzes reserviert. Sie steigt von der Badstraße aus mit 1 Prozent in Richtung Bahnhofgebäude. Diese am besten gelegene und attraktivste Ebene stellt die Verbindung zwischen Badstraße, Parkstraße, dem neuen Postbushof und der Personenunterführung unter dem Bahnhofgebiet her. An ihr können neue Geschäfte und Läden entstehen. Von der Fußgänger-

ebene aus besteht ein direkter Anschluß an die Einkaufsgebiete Badstraße und Weite Gasse.

3. Im ersten Untergeschoß können 150 Fahrzeuge parkiert werden. Diese Anlage soll vorwiegend den Kurzparkierern sowie der Anlieferung für die anstoßenden Liegenschaften zur Verfügung stehen.

4. Das zweite Untergeschoß bietet für 164 Wagen Parkierungsmöglichkeit. Es soll mindestens in einer ersten Zeit hauptsächlich den Dauermietern reserviert sein.

5. Die Fahrwege zur Verkehrsebene sowie die Ein- und Ausfahrtsrampen zu den zwei Garagegeschossen sind in der Parkstraße vorgesehen. Diese Erschließung des Bahnhofplatzes über die Parkstraße bringt eine weitgehende Entlastung der Badstraße mit sich.

6. Städtebaulich gesehen wird der Bahnhofplatz im Norden durch die bereits bestehende Überbauung sowie das Bauvorhaben Dr. Senn begrenzt. Dieses bildet gleichzeitig den Übergang zur neuen Überbauung an der Parkstraße. Im westlichen Teil wird die Fußgängerebene durch die Verkehrsebene überdeckt. Für den Fußgänger entsteht damit eine großzügige Halle, von welcher aus für ihn sämtliche Verkehrsbeziehungen mühelos hergestellt sind. An der Südwestecke des Bahnhofplatzes soll ein punktförmiges Hochhaus entstehen, das ihn auch visuell als wichtigsten Drehpunkt des städtischen Lebens kennzeichnen wird. Die Konditorei Himmel kann ungefähr an ihrer heutigen Stelle neu aufgebaut werden. Durch einen Zwischentrakt wird diese Liegenschaft mit dem erwähnten Hochhaus verbunden sein. Grünanlagen, Vitrinen, Cafés und breit über den Schaufenstern ausladende Vordächer dürften die Fußgängerebene zu einem idealen Fußgänger- und Einkaufsplatz gestalten.

Der Kostenaufwand für die Tiefbauten der geschilderten Verkehrsanlage wird wie folgt beziffert:

Verkehrsebene und Fußgängergeschoß	ca. Fr. 1 800 000.-
Erstes und zweites Untergeschoß für die Parkierung (inkl. Ventilation, Heizung, Wasser, elektrische Installationen usw.)	ca. Fr. 4 100 000.-
Ein- und Ausfahrtsrampen Parkstraße	ca. Fr. 850 000.-
Total	<u>ca. Fr. 6 750 000.-</u>

Zusätzlich zu diesen Aufwendungen dürften noch Entschädigungen kommen, die an die unmittelbar betroffenen privaten Grundstückseigentümer zu entrichten sein werden.



Am Bahnhofplatz und in seiner unmittelbaren Nähe sind zur Zeit verschiedene Bauvorhaben aktuell. Ihre Ausführung wird für die künftigen baulichen Möglichkeiten von weittragender Bedeutung sein. Baden steht somit vor einer einmaligen Gelegenheit, gleichzeitig aber auch letzten Chance, seine Interessen an einer befriedigenden Verkehrslösung an einem überaus wichtigen Punkte wahrzunehmen. Es kann den Grundstein legen zu einem Ausbau der Innenstadt, der den Anforderungen des modernen Verkehrs gewachsen ist und eine erfreuliche Ausweitung der Geschäftstätigkeit erlaubt.

Große und kleine Städte bemühen sich in unsern Tagen, ihre Verkehrsprobleme zu lösen. Gar vielerorts blieb es bis heute bei Ideen, Diskussionen, Rede und Streit. Was sich dessen ungeachtet stets vergrößerte, war die Verkehrsnot. Möge die Badener Bürgerschaft den Schlüssel finden zur tatkräftigen Lösung auch der innerstädtischen Verkehrsprobleme.

Victor Rickenbach

Baden im Umbruch

Fünf Rohrfederzeichnungen von Walter Kuhn

- 1 (vorhergehende Seite) Alter Schloßbergtunnel mit Ruine Stein von Süden
- 2 Hochhaus der Buchdruckerei AG vom Bahnhof her gesehen, Bahnwärterhäuschen an der Bruggerstraße
- 3 Altes und neues Bahntrasse von der Eisenbahnbrücke her gesehen. Links Südtor zum Kreuzlibergtunnel
- 4 Altes Gebäude der Buchdruckerei AG mit beiden Tunneleinfahrten von Norden
- 5 Bauarbeiten beim Tunneleingang Nord. Altes und neues Gebäude der Buchdruckerei AG.







