Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 24 (1967)

Heft: 5

Artikel: Planen und Bauen in der Kleinstadt Baden

Autor: Rickenbach, V.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-782808

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: 16.05.2025

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

September/Oktober 24. Jahrgang Nr. 5

Plan

Landesplanung

Schweizerische Zeitschrift für Landes-, Regional- und Ortsplanung • Revue suisse d'urbanisme • Fachorgan für kantonale Bau- und Planungsfragen

Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung · Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Gewässerschutz und Lufthygiene (VGL) · Offizielles Organ der Föderation Europäischer Gewässerschutz (FEG) Erscheint 6mal jährlich

Redaktioneller Teil der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung

Redaktion: Prof. Dr. E. Winkler, Institut für Landesplanung ETH, Zürich 6, Tel. (051) 32 73 30
Redaktions-Sekretariat: Dr. H. E. Vogel, Kürbergstrasse 19, Zürich 49, Tel. (051) 44 56 78

711.4(494.22)
Baden (Schwei

Planen und Bauen in der Kleinstadt Baden

Von Dr. V. Rickenbach, Präsident der Planungskommission, Baden

Einleitung

Wie bei zahlreichen mittelalterlichen Städten gaben in Baden die verkehrstechnisch wichtige Lage, der Flussübergang und die Talenge den idealen Standort einer Siedlung. Ihre Situierung in der Klus des letzten Ausläufers des Kettenjuras hat unserer Stadt aber auch besonders in den letzten Jahrzehnten sehr zu schaffen gemacht. Nach gründlicher Vorbereitung wurde im Herbst 1957 ein erster Schritt zu einer entscheidenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse getan. Im Jahre 1961 konnte die Verlegung der SBB-Linie auf ein neues, vorwiegend unterirdisches Trassee feierlich begangen werden. Zwei bisher als ausserordentliche Verkehrshindernisse in Erscheinung getretene Bahnübergänge sind verschwunden. Vier Jahre später war auch der Ausbau der Durchgangsstrassen vollendet und konnte ein sehr leistungsfähiges Strassenkreuz (Schulhausplatz) dem Betrieb übergeben werden. Baden hat sich damit seines fragwürdigen Rufes, für den Verkehrsteilnehmer die längste Stadt der Schweiz zu sein, entledigen können.

Ausgangslage für die weitere Planungsarbeit

Mit der Vollendung der Verkehrssanierung 1. Etappe ist das lokale Strassennetz Badens weitgehend vom Durchgangsverkehr befreit worden. Eine für den stadtinternen Verkehr befriedigende Ordnung war damit aber noch nicht erreicht. In einer grosszügigen Planung ging man deshalb daran, die Voraussetzungen für eine gesunde Weiterentwicklung der Stadt abzuklären.

Das Regionalzentrum Baden besitzt heute eine Einwohnerzahl von etwas mehr als 15 000. Das innere Stadtgebiet wird auch in der Zukunft keine grössere Bevölkerungsvermehrung erfahren. Die ganz besondere Struktur unseres Gemeinwesens wird aber dann offenbar, wenn man bedenkt, dass Baden heute 18 600 Arbeitsplätze aufweist und dass bei Vollausbau eine Verdoppelung dieser Zahl eintreten könnte. Der Ueberschuss an Arbeitsplätzen wird vorwiegend von Berufstätigen mit Wohnsitz in der Agglomeration oder in der Region Baden ausgefüllt. Der Anteil der Wegpendler an der berufstätigen Bevölkerung machte im schweizerischen Durchschnitt im Jahre 1960 38 Prozent aus. Baden als typischer Zupendlerort hatte 1960 nur 12 Prozent Wegpendler. In unserer Stadt sind nebst der Grossindustrie zahlreiche Büros, Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe konzentriert. Auch verkehrstechnisch hat Baden eine Schlüsselstellung. Es ist Schnellzugsstation mit dem zehntgrössten Personenverkehr der Schweiz. Auffallend ist die Dynamik seiner Bewohner, wofür als Hinweis dienen mag, dass in der gleichen Zeitspanne, in welcher für die erwähnte Verkehrssanierung 1. Etappe 50 Mio Fr. aufgewendet wurden, ein annähernd gleich hoher Betrag in der Badener Innenstadt für private Neubauten investiert worden ist.

Gesamtplanung für die Innenstadt Baden

Weil bei unserer Planungsarbeit zum Teil neue Wege beschritten wurden, sei hier näher darauf eingetreten. Zu prüfen war vorab die Frage, ob die Bevölkerung der Region Baden auch künftig als Zentrum in Anspruch nehmen wird. Beachtenswerte Bestrebungen zur Bildung weiterer Zentren im aargauischen Limmattal sind im Gange. Zudem stehen Baden und sein Hinterland unbestreitbar unter dem starken Einfluss Zürichs als Zentrum hoher Ordnung.

In einer soziologisch-wirtschaftlichen Untersuchung ist der Einzugsbereich für die verschiedenen angebotenen Dienste ermittelt worden. Sie hatte ferner abzuklären, welche Kaufkraft der Bevölkerung zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse zur Verfügung steht. Es stellte sich zudem die Frage der Konsumgewohnheiten im Einzugsgebiet von Baden. Endlich war zu prüfen, inwiefern das gegenwärtige Angebot in unserer Stadt der Nachfrage entspricht. Die Metron-Arbeitsgruppe für Planungsgrundlagen hat das Zukunftsbild aber nicht allein gestützt auf diese Untersuchungen und auf Grund statistischer Prognosen entworfen, sondern sie nahm besonders auch auf die Wünsche der Bevölkerung und die Unternehmerinitiative Rücksicht. Als Forderungen, die an das Leitbild unserer Stadt zu stellen sind, wurden genannt: Gute Erreichbarkeit und Versorgung, ein zusammenhängender

Fussgängerraum, sodann dass das Zentrum bewohnt ist, dass eine dichte Mischung verschiedener Nutzungsarten entsteht und dass schliesslich das Zentrum in der Lage ist, sich neuen Bedürfnissen anzupassen. Es sind verschiedene Entwicklungsvarianten angenommen werden, denen eine jährliche Zunahme des Reallohneinkommens von 1,5 Prozent bzw. 2,5 Prozent zugrunde lagen.

Aufgabe des Städtebauers war es, gestützt auf diese Bestandesaufnahmen und Prognosen die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten abzuschätzen und die nötigen Nutzungsflächen auszuweisen und zu planen. Er hatte Wege aufzuzeigen, auf denen die heutige Stadt in die zukünftigen Zustände übergeführt werden kann. In der Sicht des städtebaulichen Experten Architekt H. Litz, Zürich, setzt Baden als Regionalzentrum eine atmosphärische Dichte voraus, die erzeugt werden kann, wenn Zonen verschiedener Funktionen ineinanderwachsen. Entscheidendes Merkmal der städtebaulichen Vision ist die Zurverfügungstellung möglichst weitgehend getrennter Verkehrsanlagen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Eine differenziert durchgebildete Ladenstrasse, vorwiegend dem Fussgänger reserviert, soll vom Bäderquartier bis in die Vorstadt alt und neu verbinden. Die Nord—Süd-Verbindung ist nach Auffassung des Städtebauers durch zwei Verkehrsspangen um das Innenstadtgebiet herumzuführen.

In Uebereinstimmung mit dem soziologischen und städtebaulichen Leitbild trat in verkehrstechnischer Hinsicht rasch die Variante «Grosser Ring» in den Vordergrund. Der «Grosse Ring» besteht aus zwei vierspurigen Tangenten, die sich westlich und östlich an die Innenstadt schmiegen. Eine solche Verkehrsanlage verspricht eine gleichmässige, flächige Erschliessung des Innenstadtgebietes. Der Baden nicht berührende Durchgangsverkehr benützt sie, ohne das Stadtzentrum zu belasten. Die Verkehrsexperten rechnen für die Innenstadt bei 47 000 Arbeitsplätzen und 12 000 Wohnplätzen im Zeitpunkt des Vollausbaues mit einem Bedarf von 12 000 Parkplätzen (exkl. Bedarf der AG Brown, Boveri & Cie.). Davon sollen ca. 7000 Parkplätze durch die privaten Bauherrschaften auf eigenem Grund und Boden erstellt werden (1 bis 2 unterirdische Parkgeschosse), während der Rest in privaten, gemischtwirtschaftlichen oder öffentlichen Anlagen untergebracht werden soll. Je zu ⅓ sollen diese Parkplätze den Stadtbewohnern, den hier Berufstätigen und den Besuchern der Stadt zur Verfügung stehen.

Die Art, wie hier versucht wurde, die Vertreter der einzelnen Fachdisziplinen zu einer kooperativen Zusammenarbeit zu führen, scheint für die Lösung der gestellten Planungsaufgaben sehr geeignet zu sein. Bei dieser Methode wurde jedenfalls die Gefahr, dass einzelne Gesichtspunkte ohne Rücksicht auf die Zusammenhänge überwertet werden, weitgehend gebannt. Erfreulich positiv und wertvoll hat sich auch die enge Zusammenarbeit zwischen dem interdisziplinären Arbeitsteam und der städtischen Planungskommission, in welcher Städtebauer, Verkehrsingenieur, Politiker, Jurist, Nationalökonom, Vertreter der Industrie, der Verwaltung und der Bevölkerung unserer Stadt vereinigt sind, ausgewirkt.

Projekt Bahnhofquartier

Auf der dargelegten Grundlage ist eine gebietsweise Verwirklichung der Planungsergebnisse geprüft worden. Untersucht wurden vorab die Verkehrsführung in der Innenstadt und die Realisierung des Parkplatzprogrammes. Besonderes Gewicht hatte dabei das Anliegen um eine geordnete Verkehrsabwicklung im 78 000 Quadratmeter umfassenden Bahnhofquartier mit dem wichtigen Verkehrsknoten Bahnhofplatz. Man konnte sich dabei in wesentlichen Punkten auf das im Rahmen eines Wettbewerbes erstprämiierte Projekt Ingenieur H. Fricker, Architekt M. Müller, Luzern, stützen, über das sowie über dessen Weiterbearbeitung an dieser Stelle («Planen und Bauen» 1961, S. 11 sowie 1963 S. 21 ff) bereits berichtet worden ist. Im einzelnen ergab sich, was folgt:

a) Die wohnliche Stadt

Städtebaulich ging es darum, das Leitbild einer wohnlichen Stadt in die Wirklichkeit umzusetzen. Das Bahnhofquartier soll ein einladendes Gesicht erhalten. Mit Plätzen, Passagen und Arkaden wird vor allem für den Fussgänger eine angenehme Atmosphäre angestrebt. Ein eigentlicher Fussgängerbezirk erstreckt sich vom Schlossbergplatz entlang der verkehrsfreien Badstrasse bis zum Kursaalgebiet. Im Sinne dieses Leitbildes hat die Stadtplanung unter Leitung von Architekt F. Wagner eine vielgestaltige Aufteilung des Bauvolumens auf verschiedene Nutzungsarten vorgeschlagen. In der Regel wurden Gebäude mit drei Untergeschossen und fünf Obergeschossen angenommen. Ein bis zwei Untergeschosse sollen der Parkierung oder Lagerhaltung dienen, dasjenige unter dem Erdgeschoss kann auch als Laden genutzt werden. Grosse Sorgfalt wurde auf die Erhaltung der bestehenden, durch historische Bauten geprägten Stadtsilhouette verwendet. Die Neubauten sollen nicht besonders hoch, dafür aber stark gegliedert in Erscheinung treten. Um eine allmähliche Erneuerung überhaupt zu ermöglichen, nahm man auf die privaten Grundeigentumsverhältnisse möglichst Rücksicht.

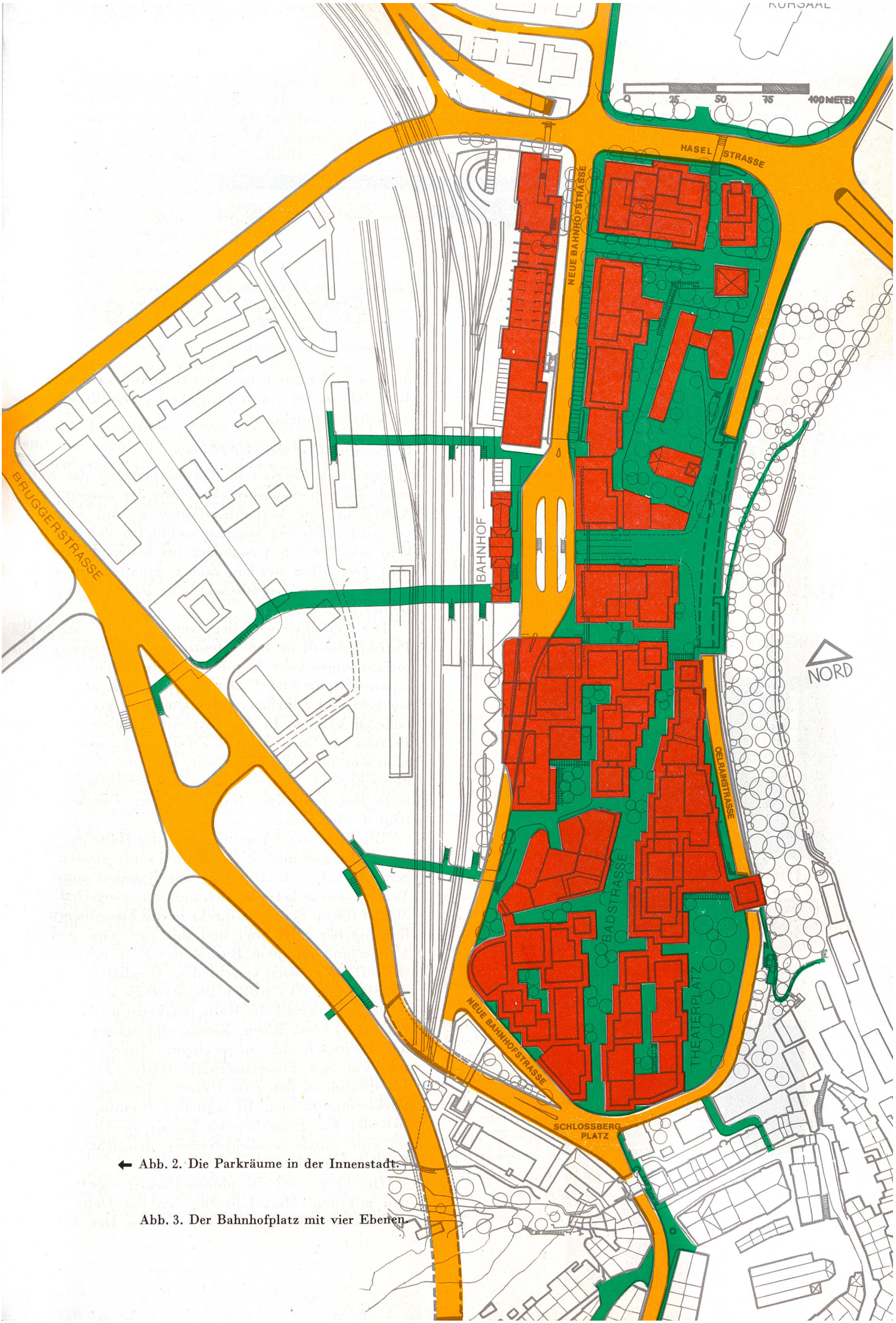
b) Der kleine Verkehrsring

Während der bereits erwähnte «Grosse Ring» den Durchgangsverkehr aus der Innenstadt entfernt, ist es Aufgabe eines kleinen Strassenringes, den Besucherverkehr zu übernehmen. Er setzt sich aus der abgesenkten Bruggerstrasse, dem Schlossbergplatz und der neuen Oelrainstrasse zusammen und soll das Bahnhofquartier möglichst leistungsfähig erschliessen. An ihn sind zahlreiche unterirdische Zufahrten und Parkierungsanlagen angeschlossen. Eine Nord-Süd-Verbin-

Abb. 1. Der Kleine Ring. →

3.3
Kleiner Ring
GROSSER RING
KLEINER RING
BUS
BADEN
Martinsberg
Bureguet
Hasel
St. Ursus
Rütibuck
Burghalde
Vorstadt
Chrüzliberg
Ziegelhüfu
Rieden
Goldwand
Grosse Bäder
Kursaal
Limmatau
Pfaffechappe
Sportplatz
Schwimmbad
Au
Krankenhaus
Zelgli
Ruti
Boldi
Guggebüeli
Blinderüti
Schiibe
Hertenstein
Breite
Roggebode
Turmhof
Hinterhofwald
Lueget
Haufland
Schlossgüetli
Zur Gerbe
Bahnhof
Oelrain
Sandhalde
Ruebmatt
Brunnmatt
50 100 150 200

Parkräume in der Innenstadt
GROSSER RING
KLEINER RING
300
500
300
250
300
500
300
300
120
200
200
650
600
0 50 100 150 200



← Abb. 2. Die Parkräume in der Innenstadt.

Abb. 3. Der Bahnhofplatz mit vier Ebenen.

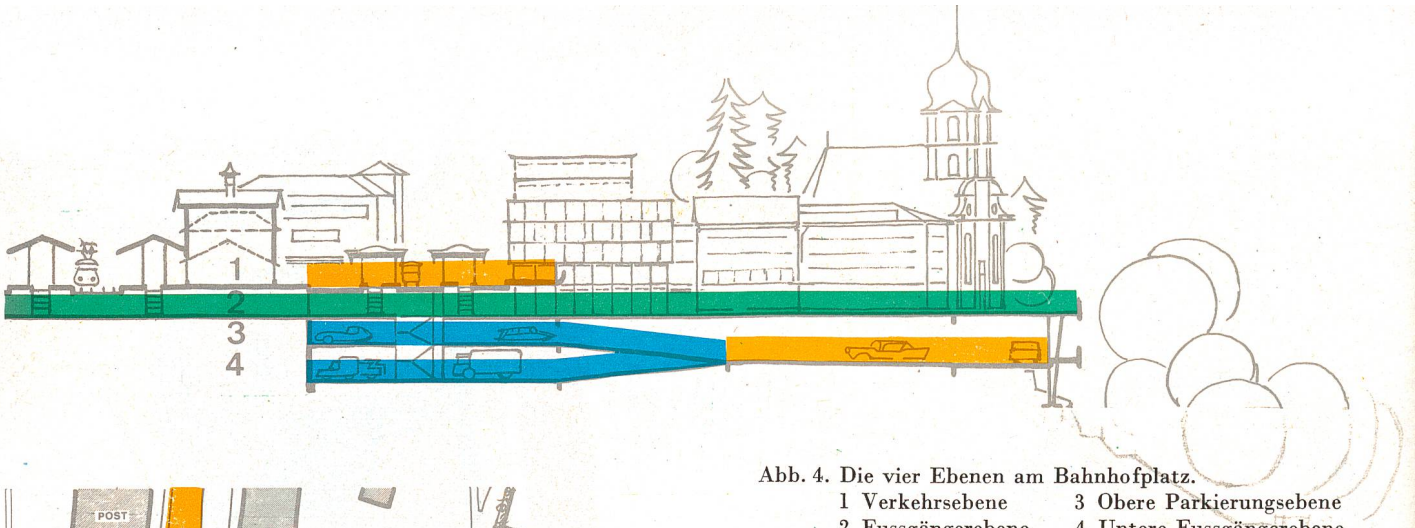
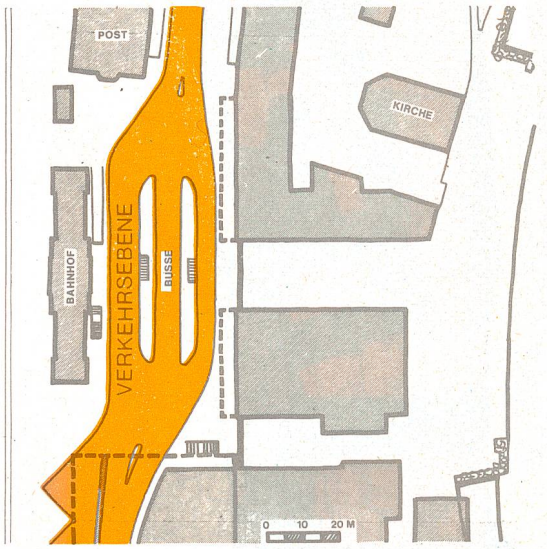
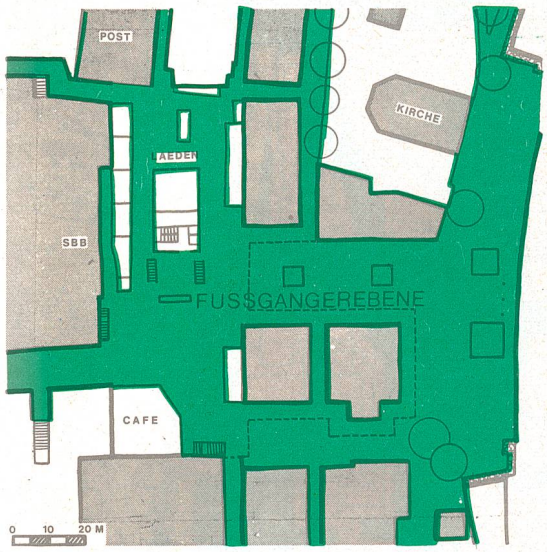
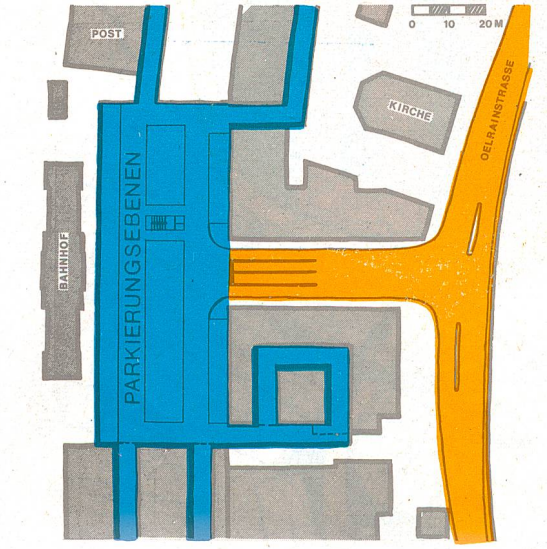


Abb. 4. Die vier Ebenen am Bahnhofplatz.
1 Verkehrsebene 3 Obere Parkierungsebene
2 Fussgängerebene 4 Untere Fussgängerebene







dung, gebildet durch die neue Bahnhofstrasse und die Weite Gasse, hat vorab die Aufgabe, den öffentlichen Verkehr aufzunehmen.

c) Bahnhofplatz mit vier Ebenen

Der stark überlastete Bahnhofplatz ist das Kernstück des Sanierungsprojektes. Mit der konsequenten Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf vier verschiedenen Ebenen können sowohl für den Fahrverkehr wie für den Fussgänger befriedigende Verhältnisse geschaffen werden. Zudem erhalten die anstossenden privaten Grundstücke eine leistungsfähige Erschliessung.

Die Verkehrsebene liegt auf der Höhe der SBB-Perrons. Sie dient dem öffentlichen und privaten Motorfahrzeugverkehr. Vor dem Bahnhofgebäude ist eine separate Spur zum Ein- und Aussteigen angeordnet, wo Taxi und Zubringer ihren Umschlag gesichert vornehmen können. In der Platzmitte finden sich zwei Perrons für Buspassagiere. Zu diesen Perrons gelangt man von der Fussgängerebene, ohne die Fahrbahn zu überschreiten. Zu- und Wegfahrt erfolgen über die neue Bahnhofstrasse, die zu diesem Zwecke ausgebaut werden muss.

Die Fussgängerebene liegt auf der Höhe der heutigen Badstrasse und ist Bestandteil eines grossen Fussgängerbezirkes. Unmittelbar am Bahnhof unter der Verkehrsebene befindet sich eine Fussgängerhalle von 36 mal 100 m. Sie führt direkt in die Fussgängerunterführung der SBB über und soll auch eine gedeckte Verbindung mit dem Bushof der PTT erhalten. An diese Halle grenzen verschiedene Geschäfte, und auch die SBB und PTT wollen Dienstzweige auf diese Ebene verlegen, damit die Halle möglichst attraktiv wird. Kleinere Läden, Büros, Kioske und Schaukästen werden zusätzlich eine ansprechende Atmosphäre schaffen. Von der Fussgängerhalle führen Treppen und Liftanlagen zu den zwei Untergeschossen, welche der Parkierung dienen. In östlicher Richtung erstreckt sich der Fussgängerbereich bis an die Oelrainkante, wo eine grosse Aussichtsterrasse den Blick auf die Lägern ermöglicht.

Die obere und die untere Parkierungsebene können mit dem Motorfahrzeug von der Oelrainstrasse aus mit zwei Rampen erreicht werden. Der Anschluss

an die Oelrainstrasse ist mit Stauräumen so konzipiert, dass 500 Personenwagen pro Stunde ohne Schwierigkeiten umgesetzt werden können. Diese beiden Ebenen dienen nebst der Parkierung der unterirdischen Erschliessung der anstossenden Liegenschaften. Sie schaffen damit die Voraussetzung, dass auf privatem Grund 300 weitere Abstellplätze angeordnet werden können. Auf öffentlichem Grund sind insgesamt 249 Parkplätze projektiert.

Ein Vergleich mit dem an dieser Stelle früher (1963 S. 21 ff.) beschriebenen Projekt zeigt, dass aus städtebaulichen Rücksichten auf die Erstellung eines Hochhauses am Bahnhofplatz sowie eines Hangbaues am Oelrain verzichtet und aus Gründen der Kostenersparnis von der Errichtung eines dritten unterirdischen Parkierungsgeschosses abgesehen wird.

d) Ausbau der Oelrainstrasse

Die Oelrainstrasse ersetzt als Verkehrsachse die Badstrasse, die damit in Zukunft dem Fussgänger vorbehalten werden kann. Sie verbindet den Theaterplatz mit der Haselstrasse und folgt, soweit dies die privaten Bauten erlauben, möglichst nahe der Geländekante. Die Oelrainstrasse dient nicht nur der Erschliessung der unterirdischen Parkierungsanlagen beim Bahnhofplatz, sie stellt auch die Zu- und Wegfahrt für einen grossen Teil des Badstrassenquartiers sicher. Ihr Ausbau soll sofort erfolgen, was eine wesentliche Erweiterung des Projektes 1963 bedeutet. Im Vollausbau können an diesen Strassenzug ca. 1000 Parkplätze angeschlossen werden.

e) Verkehrsfreie Badstrasse

Beim vorliegenden Projekt ist es möglich, die Badstrasse sofort als Einkaufsstrasse verkehrsfrei auszugestalten. Quer zur Badstrasse laufen mehrere Passagen und Arkaden, die ein Netz von Fussgängerbeziehungen schaffen. Damit, dass der Fussgänger in weiten Bereichen sich ungefährdet vom Motorfahrzeugverkehr bewegen kann, dürfte die Badener Innenstadt in mancher Beziehung eine beachtliche Aufwertung erfahren.

Bauvorgang und Kosten

Das Bauprogramm für die Neugestaltung des Bahnhofquartiers soll in zwei Hauptphasen ausgeführt werden. In einer ersten Phase erfolgt der Ausbau der Oelrainstrasse. In der zweiten Bauphase werden die Bauarbeiten im Bereiche des Bahnhofplatzes in Angriff genommen. Es wird damit gerechnet, dass das Bauprogramm bis 1974 realisiert sein wird.

Obwohl bei öffentlichen Tiefbauten eine Betriebsrechnung nicht üblich ist, konnte hier eine solche erstellt werden. Einnahmen werden sich aus der Vermietung von Dauerparkplätzen und Parkierungsgebühren in den unterirdischen Parkgeschossen sowie aus der Vermietung von Ladenräumen, Schaufenstern und Reklamewänden in der Fussgängerebene des Bahnhofplatzes ergeben. Auslagen resultieren aus den Betriebskosten für Beleuchtung, Heizung, Lüftung, Reinigung und Parkierungskontrolle. Die budgetierten Nettoeinnahmen von Fr. 346 000.— pro Jahr werden die Verzinsung von ca. einem Drittel der öffentlichen Aufwendungen für die Neugestaltung des Bahnhofquartiers decken.

Die Kosten für das gesamte Bauvorhaben wurden mit Fr. 19 670 000.— ermittelt, und zwar wie folgt:

		Fr.
1.	Bahnhofstrasse vom Moserweg bis zum Bahnhofplatz	955 000.—
2.	Haselstrasse—Parkstrasse	915 000.—
3.	Oelrainstrasse	4 705 000.—
4.	Bahnhofplatz mit Verkehrsebene, Fussgängerebene und zwei Parkgeschossen	9 580 000.—
5.	Landerwerb und Inkonvenienzentschädigungen	3 515 000.—
	Total	19 670 000.—

Am Bahnhofplatz Baden sind im übrigen zahlreiche private Bauvorhaben sehr aktuell. Das private Bauvolumen der nächsten Jahre wird mindestens so gross sein wie das hier dargelegte öffentliche Bauprojekt.

Schlussbemerkungen

Das Projekt zur Sanierung des Bahnhofquartiers Baden entstand aus einer mehrjährigen umfassenden Planungs- und Projektierungsarbeit. Es kann mit ihm ein fünffaches Ziel erreicht werden:

Am Bahnhofplatz können die völlig unbefriedigenden Verhältnisse durch eine konsequente Entflechtung des Verkehrs saniert werden.

Mit dem Bau der Oelrain- und der Bahnhofstrasse wird ein klares und vorteilhaftes Erschliessungssystem geschaffen.

Es werden dringend notwendige Parkplätze auf öffentlichem Grund gebaut und zu weitern Anlagen die Zufahrten sichergestellt.

Der Fussgänger erhält vom Schlossbergplatz bis zum Kurpark einen weiten, eigenen Bereich.

Die privaten Grundeigentümer können im Rahmen der vorgeschlagenen städtebaulichen Konzeption an der Gestaltung einer wohnlichen Stadt mitwirken.

Die Badener Stimmberechtigten wurden verschiedentlich über den Stand der Untersuchungen orientiert. Sie erhielten auch Gelegenheit, zu Grundsatzfragen richtungweisende Zwischenentscheide zu fällen. Am 29. Juni 1967 hat die Bürgerschaft der Stadt Baden dem Projekt mit wuchtiger Mehrheit zugestimmt und den zu dessen Ausführung erforderlichen Kredit bewilligt.

Die Stadt Baden hat mit diesem weittragenden Entscheid ihre Verpflichtung in die Zukunft eindrücklich übernommen und die entscheidende Grundlage zur Erhaltung und Förderung ihrer Lebenskraft gelegt. Wenn dieser höchst erfreuliche Beschluss zudem geeignet ist, ganz allgemein den in der Planung Tätigen Ansporn und Ermutigung in ihrer oft beschwerlichen Arbeit zu werden, wäre dies sehr erfreulich.