

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 31 (1974)
Heft: 7-8

Artikel: Planung und Realisierung eines Einkaufszentrums in der Innenstadt
Autor: Henz, Alexander
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-782270>

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: 17.05.2025

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

teilungsform ist, die zur Strukturkrise des Detailhandels — die in einer Reduktion der Ladengeschäfte um fast einen Drittel in fünf Jahren zum Ausdruck kommt — geführt hat. Der Schrumpfungsprozess ist dabei noch nicht abgeschlossen.

Das Verschwinden derart vieler, bisher dezentralisiert vorhandener Verkaufsstellen trifft nicht nur die direktbeteiligten Geschäftsinhaber, sondern darüber hinaus die *Sicherheit der Versorgung der Bevölkerung*, und wird damit zu einem Problem des öffentlichen Interesses.

Da die Einkaufszentren «auf der grünen Wiese» vollständig auf der privaten Motorisierung basieren, folgt daraus eine *Ueber-*

lastung des Verkehrsapparates, eine *zusätzliche Umweltbeeinträchtigung* und ein *nicht verantwortbarer Bodenverschleiss*.

Im Falle von *Versorgungsschwierigkeiten mit Treibstoffen* erfolgt zwangsläufig der Zusammenbruch der über die Einkaufszentren «auf der grünen Wiese» abgewickelten Warenversorgung der Konsumenten.

Für diejenigen Teile der Bevölkerung, die nicht motorisiert sind, sowie für die Betagten, Behinderten und Familienmütter bringt der Wegfall der bisher dezentralisiert verteilten Detailgeschäfte fast unlösbare Probleme. Die Warenversorgung gelangt damit in den Bereich der *Infrastrukturaufgaben der öffentlichen Hand*.

Angesichts der durch die Einkaufszentren «auf der grünen Wiese» beeinträchtigten öffentlichen Interessen ist es notwendig, dass sich die *Gemeinwesen* mit der ganzen Problematik befassen.

Abgesehen von der Prüfung *rechtspolitischer Massnahmen* stehen dabei *raumplanerische Vorkehren* und die vollständige *Ueberwälzung der Infrastrukturkosten* auf die Verursacher im Vordergrund. *Wirtschafts- und verkehrspolizeiliche Möglichkeiten* sind ergänzend auszuschöpfen.

Die sich über das ganze Land in raschem Tempo ausbreitende Wucherung der Einkaufszentren «auf der grünen Wiese» hat zur Folge, dass die *Zeit drängt*.

Was können wir aus dem
Sanierungsbeispiel von Baden
lernen?

Planung und Realisierung eines Einkaufszentrums in der Innenstadt

Von Alexander Henz, Architekt/Planer, Metron Planungsgrundlagen, Brugg

Für Bevölkerung, Behörden, Geschäftsleute, Grundbesitzer, Investoren und Planungsfachleute — kurz, für alle, die sich mit der Planung und Realisierung von Zentren befassen müssen — stellt das Beispiel von Baden eine Herausforderung dar, weil in dieser Stadt der Beweis erbracht wurde, dass Alternativen zu den Einkaufszentren «auf der grünen Wiese» möglich und kurzfristig realisierbar sind.

Der Weg zu einem solchen integrierten Zentrum ist jedoch äusserst dornenvoll! Es braucht dazu sehr viel Phantasie, Geduld und den festen Willen, die Aufgabe gemeinsam, in enger Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Stellen zu lösen.

Es hat keinen Sinn über die Einkaufszentren «auf der grünen Wiese» zu jammern, wenn man nicht bereit ist, alles zu versuchen, um bestehende Zentren um- und auszubauen.

Sanierungsplanung und Realisierung ist eine schwierige aber lohnende Arbeit für Politiker und Geschäftsleute!

Stellvertretend für die vielen Personen, die sich in Baden für die Planung und Realisierung des Zentrums eingesetzt haben, möchte ich drei Personen erwähnen und ihnen für ihre Unterstützung bei der Vorbereitung dieses Artikels danken:

— *Herrn Stadtkämmerer Dr. Rickenbach*. Ohne seinen Einsatz und seine Ausdauer wäre in Baden wohl nicht so viel und so schnell realisiert worden.

— *Herrn Krissler*, der als Kaufmann und ehemaliger Präsident der Vereinigungen Pro Badstrasse und Pro City zu den Initianten der Sanierungsplanung gehört, und

— *Herrn Stadtplaner Wanner* als Vertreter der vorbildlich initiativen Stadtverwaltung.

1. Ausgangslage

20 Kilometer westlich von Zürich liegt die

aargauische Kleinstadt Baden. Die Geschichte erzählt

— vom römischen Thermalbad

— von der im topographischen Engpass errichteten mittelalterlichen Stadt

— vom Verkehrsknotenpunkt

— vom Handelsplatz/Verwaltungszentrum

— vom Treffpunkt der Politiker (Tagsatzung)

— von der ersten schweizerischen Eisenbahn

— und von der Gründung der heute grössten schweizerischen Maschinenfabrik, der Brown Boveri & Co. AG

Die Steilhänge zur Limmat, der Felsriegel, auf dem die Burg Stein steht, die zwischen Fluss und Fels eingeklemmte Altstadt, aber auch die Gleisanlagen der SBB und die grossen, an das Zentrum anschliessenden Industriekomplexe erschweren den Ausbau der Geschäftsstrassen und den Durchgangsverkehr.

Versetzen wir uns um zehn Jahre zurück, in die Zeit des grossen Wachstumsglau-

bens, der die Badener Planung wesentlich mitbestimmt hat.

Im Jahre 1963 hatte Baden 15 000 Einwohner. Die Stadt bildete das Zentrum einer Region, bestehend aus etwa 35 Gemeinden mit rund 80 000 Einwohnern. Für das Jahr 2000 rechnete man damals mit rund 200 000 Einwohnern.

Bis zum Jahre 1963 waren unter anderem folgende Planungen durchgeführt worden:

- Zonenplan
- Verkehrssanierung SBB (Aufhebung von zwei Niveauübergängen)
- Verkehrssanierung Strasse (Umfahrung der Altstadt)
- Wettbewerb Sanierung Bahnhofplatz (1. Preis: H. Müller, dipl. Architekt, Zürich; H. Fricker, dipl. Ingenieur, Luzern)
- Zivilschutzplanung
- verschiedene Arbeiten der Regionalplanungsgruppe Baden, unter anderem Bevölkerungsprognose, Verkehrsplanung.

Realisiert war die Verkehrssanierung der SBB.

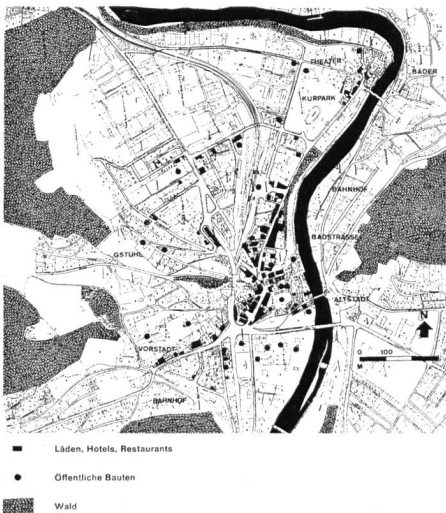


Abb. 1. Stadtkern von Baden: Attraktionszone 1964

In Ausführung befand sich damals die Umfahrung der Altstadt.

Seit Jahren war das Zentrum von Baden eine riesige Baustelle, und trotz der Aufhebung der beiden Bahnübergänge brach der Verkehr doch täglich mehrmals zusammen.

Auf der Grundlage der Wettbewerbsresultate für die Sanierung des Bahnhofplatzes stellte der Stadtrat (Exekutive) der Gemeindeversammlung (Legislative) den Antrag, für die erste Stufe der innerstädtischen Verkehrssanierung 21,2 Mio Fr. zu bewilligen.

Nach einer grossen Diskussion über die Frage, ob die Sanierung des Bahnhofgebiets einen sinnvollen Baustein zur Entwicklung des regionalen Zentrums darstellt, genehmigte die Gemeindeversammlung vom 18. Dezember 1963 die Ueberbauungspläne Bruggerstrasse/Oelrain und in den Grundzügen das Bauprojekt für die erste Ausbaustufe der innerstädtischen Verkehrssanierung. Gleichzeitig erteilte sie dem Gemeinderat den Auftrag, möglichst

bald bezüglich der weiteren Planung in der Innenstadt Bericht zu erstatten.

2. Gesamtplanung der Innenstadt 1964/65

Nach kurzen Vorabklärungen entschloss man sich in Baden zur Schaffung eines «Umfassenden Gesamtplanes». Die Bearbeitung erfolgte durch ein interdisziplinär zusammengesetztes Team von Fachleuten in enger Zusammenarbeit mit der unter der Leitung des heutigen Stadtammanns Dr. Rickenbach stehenden Planungskommission und den verschiedensten Interessengruppen und der breiten Öffentlichkeit.

Die Zusammenarbeit mit der Öffentlichkeit hat wesentlich zum Erfolg der Planung beigetragen. Weil das Thema aber schon oft behandelt wurde, soll hier nicht darauf eingetreten werden (siehe Literaturangaben).

Die Gesamtplanung für die Innenstadt von Baden bestand aus drei eng aufeinander abgestimmten Teiluntersuchungen: Bevölkerung und Wirtschaft, Städtebau, Verkehr.

Folgende Firmen wurden mit der Durchführung der Arbeiten beauftragt:

Untersuchung über Bevölkerung und Wirtschaft: Metron Planungsgrundlagen, Brugg (Projektleiter: Dr. W. Vogt)

Städtebauliche Untersuchung: H. Litz, dipl. Architekt, Zürich (Projektleiter: H. Litz)

Verkehrstechnische Untersuchung: Seiler und Barbe, dipl. Ingenieure, Zürich (Projektleiter: H. Barbe)

Wichtige Probleme, die sich 1963 in Baden stellten:

Verkehr

- Tägliche Verkehrszusammenbrüche Altstadt/Badstrasse/«Piazza Insalata» (Schulhausplatz)
- Zu wenig Parkplätze
- Bahnhof und Busbahnhof ungelöst (Wettbewerb, Kreditbegehren)
- Zu wenig öffentliche Verkehrsmittel
- Umleitungen wegen Verkehrssanierung
- Geplanter Durchgangsverkehr

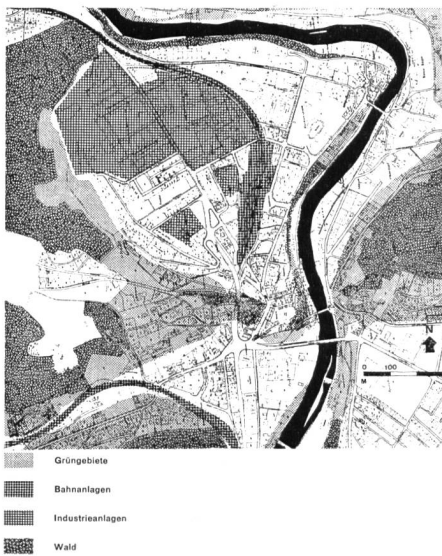


Abb. 2. Die zwischen Fluss, Berg, Bahn und Industrie eingepferchte Innenstadt von Baden

Einwohner in der Innenstadt

- Lärm und Gestank der Autos
- Lärm und Dreck der Baustellen
- Verdrängung von Wohnraum durch Büros

Wirtschaft in der Innenstadt

- Verdrängung des Kleingewerbes aus dem Zentrum
- Benachteiligung des Detailhandels durch Durchgangsverkehr
- Fehlen von Parkplätzen
- Schwierigkeiten bei der Anlieferung
- Mangel an «Magneten» (Warenhäuser u. a.)
- Kein Platz für Erweiterungen der Läden
- Mangel an Büroflächen
- Angst vor «Spreitenbach» Region

- Gemeinsame Planungen vorhanden, aber: «Futterneid» der Gemeinden
- Enorme Probleme für gemeinsame Realisierungen

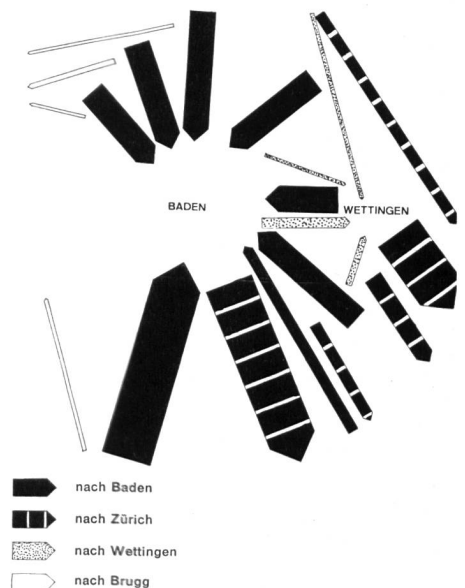


Abb. 3. Wo kauft man was? Kaufkraftströme in der Region Baden im Sektor Bekleidung 1964

Man hatte Angst in Baden: Angst vor allem vor dem Verkehr und dem geplanten Einkaufszentrum in Spreitenbach.

Als Grundlage für die Gesamtplanung der Innenstadt wurden von den beauftragten Firmen, in enger Zusammenarbeit mit der Planungskommission, umfangreiche Untersuchungen durchgeführt (siehe Literatur) und eine Reihe von Zielsetzungen für die Gesamtplanung erarbeitet. Als Oberziel wurde der Begriff *Wohnlichkeit* gewählt (10 Jahre später ist dieses Ziel ja geradezu Mode geworden).

Unter einer wohnlichen Stadt wird eine Stadt verstanden, die dem Gefühl und den Vorstellungen ihrer *Bewohner und Benutzer* entspricht, und zwar auch den Vorstellungen von Kindern, alten Leuten, Behinderten usw.

Die Zielsetzungen für die Gesamtplanung der Innenstadt wurden in sieben Hauptgruppen zusammengefasst:

1. Leitbild «Wohnlichkeit»
2. Gute Erreichbarkeit des Zentrums
3. Zusammenhängender Fussgängerraum

4. Das Zentrum muss bewohnt sein
5. Dichte Mischung der verschiedenen Nutzungsarten
6. Städtebauliche Anpassungsfähigkeit
7. Verkehrstechnische Gesichtspunkte

Neben den qualitativen Zielsetzungen wurde aufgrund einer sozio-ökonomischen Stadt- und Regionaluntersuchung auch ein *quantitatives Programm* für die Entwicklung der Innenstadt aufgestellt. Das Programm der Flächennutzung, das für vier Entwicklungsvarianten ausgearbeitet wurde, diente als Grundlage für die Arbeiten des Städtebauers und des Verkehrsplaners.

Bei der Ausarbeitung der Planungskonzepte durch diese Fachleute sind die städtebaulichen und die verkehrsplanerischen Lösungsvorschläge ganz genau aufeinander abgestimmt worden; ein Vorgehen, das auch heute, zehn Jahre später, noch lange nicht bei allen Planungen selbstverständlich ist.

Im Bereich der Badstrasse (zwischen Bahnhof und Altstadt) wurde unter anderem vorgeschlagen, eine reine Fussgängerzone zu schaffen und zusätzlich die Altstadt weitgehend vom Fahrverkehr zu entlasten.

Die Hauptergebnisse der Arbeit an der Gesamtplanung wurden in der Presse und an verschiedenen Orientierungsversammlungen vorgestellt sowie in einem Bericht «Gesamtplan der Innenstadt» zusammengefasst. Dieser reich illustrierte Bericht ist an alle Stimmbürger verteilt worden.

Roger Kaysel, ein junger Fotograf aus Baden, und Metron Planungsgrundlagen erstellten ohne Auftrag aber mit Wissen der Stadt einen Film, der sich direkt an die Bevölkerung richtet. Diese sollte nicht für eine bestimmte Lösung präpariert werden, sondern wurde aufgefordert, aktiv bei der Gestaltung ihrer eigenen Stadt mitzuwirken. Leider wurde der Film aber von den Behörden erst nach der Abstimmung zur öffentlichen Aufführung freigegeben.

Die Gemeindeversammlung vom 13. Dezember 1965 hat von den im Bericht «Gesamtplan der Innenstadt» dargestellten Arbeitsergebnissen in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen. Die in der Schrift vorgeschlagenen Massnahmen wurden zwar nicht rechtswirksam, aber sie haben durch die Abstimmung der Legislative verwaltungsanweisenden Charakter erhalten. Seither dient der Gesamtplan als Richtschnur für die Detailplanung in der Innenstadt.

3. Teilplan Bahnhof/Badstrasse 1966/67

Nachdem mit dem Gesamtplan der Innenstadt der grössere Rahmen für die Planung in diesem Gebiet abgesteckt war, wurde vom Gemeinderat der Auftrag zur Neugestaltung des Bahnhofquartiers erteilt. Der Auftrag umfasst die Planung

- Fussgängerzone: Bahnhofplatz/Badstrasse
- Erschliessungsstrasse «kleiner Ring»
- Parkgarage unter dem Bahnhofplatz (250 P)
- Läden am Bahnhofplatz
- Reduktion des Verkehrs in der Altstadt

Die Bearbeitung erfolgte durch die neu geschaffene Verwaltungsstelle Stadtplanung unter der Leitung von dipl. Architekt F. Wagner. Das Bauprojekt und der Kostenvoranschlag für einen Teil der Erschliessungsstrasse «kleiner Ring» (Oelrainstrasse) und die Parkgarage am Bahnhofplatz wurden von der Motor Columbus AG in Zusammenarbeit mit der Stadtplanung und dem Städtischen Tiefbauamt ausgearbeitet.

Die Stadtplanung erstellte zusammen mit der Planungskommission einen weiteren illustrierten Bericht («kleiner Ring und Bahnhofquartier»), der an alle Stimmbürger abgegeben wurde.

Die Gemeindeversammlung vom Juni 1967 genehmigte mit grossem Mehr: Kredit von 19 670 000 Fr. für:

- Strassenbauten «kleiner Ring»
- Parkgarage Bahnhof
- Fussgängerebene Bahnhofplatz
- Landerwerb und Inkonvenienzenentschädigungen

Die Einsparung gegenüber dem Projekt 1963 betragen (trotz Teuerung) 1,6 Mio. Damit wurde der Startschuss für die Realisierung der 1. Etappe der Innenstadtsanierung gegeben, und zwar schon dreieinhalb Jahre nach Beginn der Gesamtplanung der Innenstadt.

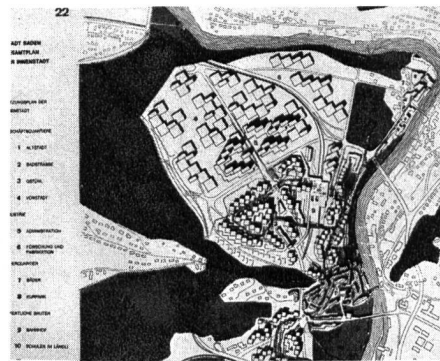


Abb. 4. Städtebauliches Leitbild für die Innenstadt von Baden

4. Realisierung der 1. Etappe Innenstadtplanung 1968—1972

Der Entscheid der Gemeindeversammlung vom Sommer 1967 hat direkt und indirekt die Realisierung einer grösseren Anzahl von öffentlichen und privaten Bauten und Anlagen ausgelöst. Die Investitionssumme beläuft sich für die öffentlichen Investitionen auf 20 Mio Fr. und für die privaten Investitionen auf 60—70 Mio.

Realisierung öffentlicher Bauten und Anlagen 1968—1972:

- Fussgängerzone Bahnhofplatz/Badstrasse (nur Fussgänger und Anlieferungsverkehr)
- Fussgängerzone Weite Gasse (Altstadt) (Fussgänger/Anlieferung/öffentlicher Verkehr)
- Läden am Bahnhofplatz
- Parkgarage 250 PW
- Erschliessungsstrasse «kleiner Ring» (Teil Oelrain)

Realisierung privater Bauten 1966—1972:

- 2 Warenhäuser: Vilan und Neue Warenhaus AG
- 3 Banken

- Private Geschäftsbauten
- Zahlreiche Um- und Ausbauten
- Parkplätze (bei Neubauten)

Diese baulichen Realisationen wurden begleitet durch *gemeinsame Aktionen der Vereinigung Pro City*:

- Imagewerbung in Tageszeitungen
- Kinderhütendienst
- Weihnachtsbeleuchtung
- Gemeinsames Sekretariat
- Aktion «Wegweiser» (wie findet man leicht Parkplätze)

Leider sind nur rund 55 % der Geschäfte Mitglieder der Vereinigung Pro City! Die anderen Betriebe profitieren aber selbstverständlich vom Einsatz dieser Vereinigung. Aber nicht nur das Abseitsstehen von 45 % der Geschäftsleute ist erstaunlich, sondern auch die Tatsache, dass Programme für weitergehende Aktionen zwar ausgearbeitet, aber nicht realisiert wurden. Offensichtlich lebt sich's gut in unmittelbarer Nachbarschaft des Einkaufszentrums von Spreitenbach! Das könnte sich aber eventuell mit der Realisierung der riesigen Erweiterung dieses Einkaufszentrums (Tivoli-Projekt) rasch ändern.

Wer weiss, vielleicht wird in kurzer Zeit eine regionale Ueberversorgung auch den Badener Geschäftsleuten Beine machen.

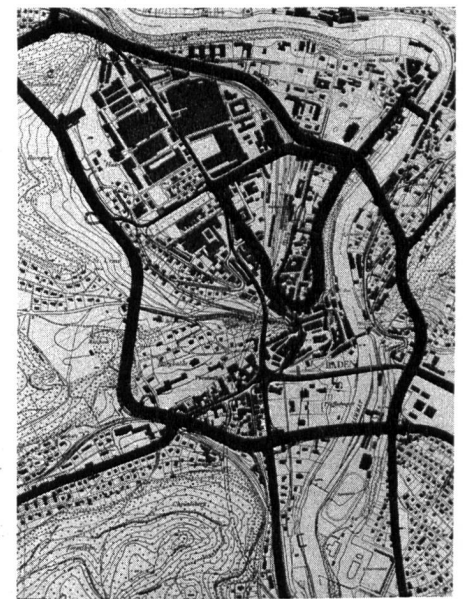


Abb. 5. Der «kleine Ring» zur Erschliessung der Innenstadt, Planung 1967

5. Beabsichtigtes und Erreichtes

Zehn Jahre nach der Erarbeitung des Gesamtplans Innenstadt soll versucht werden, Absicht und Teilresultate der Badener Planung miteinander zu vergleichen und Ausblick auf zukünftige Planungsaufgaben zu halten.

Bei dieser Beurteilung geht es also um zwei Fragen:

1. Entspricht der realisierte Teil der Innenstadtplanung den seinerzeitigen Zielvorstellungen?
2. Hat die Bevölkerung von Baden im Jahr 1974 immer noch dieselben Ziele wie vor zehn Jahren?

Bevor wir diese Fragen etwas näher betrachten, soll kurz auf die Rolle der Gemeinde bei der Badener Planung eingegangen werden. Unabhängig von den Details des Erfolgs oder Misserfolgs der Badener Planung scheint es mir wichtig, zu zeigen, wie sehr die Gemeinde ständig die initiative Kraft der Badener Planung gespielt hat.

Der *beispielhafte Einsatz der Gemeinde* Baden bei der Innenstadtplanung und Realisierung bestand aus:

- Optimismus/Initiative
- Vorausschauende Entwicklung eines planerischen Gesamtkonzepts
- Koordination öffentlicher und privater Interessen
- Breite Information der Öffentlichkeit
- Planung unter Mitwirkung eines grossen Teils der Bevölkerung
- Rasche Planung und Realisierung
- Finanzielle Vorleistungen durch die Gemeinde

Vor allem aber in der

- rechtzeitigen Vorbereitung von *Grundsatzentscheiden*

Die Schaffung von integrierten Einkaufszentren in bestehenden Städten und Quartieren ist meines Erachtens nur mit diesem sehr grossen Einsatz von Behörden, Verwaltung und Kommissionsarbeit und der Mitarbeit der Bevölkerung möglich.

In der folgenden Tabelle wird der Versuch unternommen, vor zehn Jahren Beabsichtigtes und heute Erreichtes miteinander in Beziehung zu setzen. Die Tabelle ist nicht das Resultat einer gründlichen Untersuchung, sondern sie stellt nur eine erste grobe Beurteilung dar.

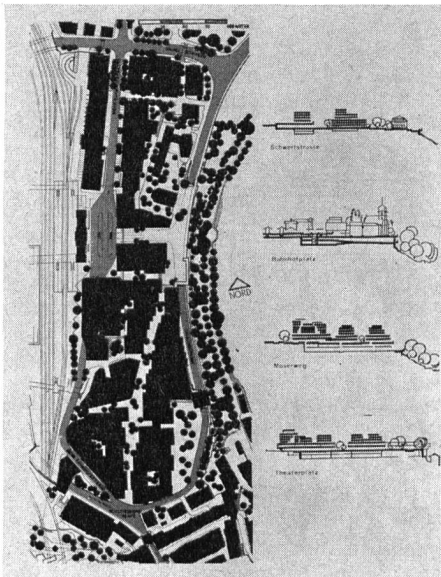


Abb. 6. Die verkehrsfreie Badstrasse zwischen Bahnhof (Bildmitte) und Altstadt (unten)

Tab. Entspricht der realisierte Teil der Innenstadtplanung von Baden den seinerzeitigen Zielvorstellungen?

Ziel		Zielerfüllung
<i>«Wohnlichkeit»</i>		
Zum Wohnen	Negativ	Besser rentierende Nutzungen verdrängen die Wohnungen
Als Treffpunkt	Teils	Gut am Tag, ausgestorben am Abend und am Sonntag
Als Einkaufsort	Positiv	Ausserordentlich angenehme Atmosphäre, Reiz der «gewachsenen» Stadt
<i>Gute Erreichbarkeit des Zentrums</i>		
Öffentlicher Verkehr	Teils	— Die Durchmesserlinien haben zu einer guten Erreichbarkeit geführt
	Teils	— Der öffentliche Verkehr sollte jedoch noch weiter gefördert werden
Privater Verkehr	Positiv	Das Zentrum ist für den privaten Verkehr gut erreichbar.
Parkierung	Positiv	Es hat neue Parkplätze, aber das problemlose Parking von Spreitenbach mit über 2000 P direkt vor der Ladentüre ist nahe.
Zusammenhängender Fussgängerraum	Positiv	Dieses Ziel ist erfüllt.
Das Zentrum muss bewohnt sein	Negativ	Altwohnungen: Verdrängung von Wohnraum durch Büros und Läden. Steigende Bodenpreise: Steigende Mieten, Verdrängen der wirtschaftlich Schwachen. Neuwohnungen: Attikawohnungen sehr teuer. Soziale Kontrollfunktionen: Durch Bewohner <i>nicht</i> sichergestellt.
<i>Dichte Mischung der Nutzungsarten</i>		
Wohnen	Negativ	Fehlen weitgehend oder werden verdrängt.
Kulturelle Einrichtungen	Positiv	Konzentration in der Altstadt.
Büros	Positiv	Es hat und gibt genug.
Einkauf	Positiv	Sortiment fast vollständig, es fehlt: — Warenhaus Richtung Globus oder Jelmoli — Pelzgeschäft
		Wenig Konkurrenz bei: — Uhren (Uhrenmacher) — Schmuck — Schuhe (Schuhmacher) — Damen-Kinderkonfektion
Konzentration des Detailhandels:	Negativ	Problem wie in fast allen anderen Städten <i>ungelöst</i> .
Auswirkungen auf die Quartiere: «Beizen»	Negativ	Restaurants hat es, aber die «richtigen» Beizen verschwinden.
<i>Städtebauliche Anpassungsfähigkeit</i>		
Altbauten	Positiv	— Cachet, formale Vielfalt — Niedrigere Mieten bei Umbau als bei Neubauten
Richtpläne für «Blöcke»	Negativ	— Chancen für Zukunft — Im Massstab und im Detail der Fassaden zu wichtig.
Bodenpreise	Negativ	— Instrument des Gestaltungsplanes, aber in Zukunft weiter anwenden. — Neubauten: nur Warenhäuser und Banken plus 1 Privater. — Nötig: Institution ähnlich WIFA, Zofingen, und eine aktive Bodenpolitik der Stadt.



Abb. 7. Die Badstrasse 1964...

Hat die Bevölkerung von Baden im Jahre 1974 immer noch dieselben Ziele wie vor zehn Jahren?

Das ist zu bezweifeln. Es zeugt vom wachen Interesse der Badener Bevölkerung, dass im seit einigen Jahren bestehenden Einwohnerrat (Gemeindeparlament anstelle der früheren Gemeindeversammlung) anfangs 1974 2 Postulate überwiesen wurden.

2 Postulate des «Team»

1. Der Gemeinderat sei zu beauftragen, die heute noch gültigen stadtplanerischen Grundlagen... einer gründlichen Prüfung zu unterziehen und allenfalls zu revidieren.

2. In seinem ersten Bericht legt er (Gemeinderat) sein verbindliches Konzept vor, in welcher Art, mit welchen... Mitteln und in welchem zeitlichen Ablauf er diesen Auftrag zu bearbeiten gedenkt.

Mit anderen Worten: In Baden wird nicht auf den Lorbeeren ausgeruht, sondern Planung als ein Prozess betrieben, bei dem Schritt für Schritt versucht wird, die Entwicklung in der Richtung zu lenken, die den (sich wandelnden) Vorstellungen der Bewohner und Benützer entspricht.

6. Was können wir aus dem Beispiel Baden lernen?

1. Zentren gehören — als Sammelpunkte vielfältiger sozialer, kultureller und wirtschaftlicher Aktivitäten — zu den wichtigsten Bausteinen für die Planung und Entwicklung einer Region. Zentren sind deshalb Einrichtungen von öffentlichem Interesse. Sie sollten als gemeinsame Aufgabe durch öffentliche und private Stellen geplant und realisiert werden.

Die Kantone werden nicht darum herumkommen, gemeinsam mit den Regionalplanungsgruppen eine Gesamtkonzeption für die Zentrumsverteilung zu erarbeiten und festzulegen.

2. Einkaufen stellt, ohne Zweifel, eine wichtige Tätigkeit in einem Zentrum dar. Wenn jedoch weitere isolierte Einkaufszentren erstellt werden, besteht die Gefahr, dass einerseits die bestehenden Zentren gefährdet werden, die heute noch eine dichte Mischung von verschiedenen Nutzungen aufweisen (neben Verkauf auch kulturelle Einrichtungen, öffentliche und private Bürodienstleistungen, Kleingewerbe, Wohnungen usw.) und dass andererseits die Erstellung neuer, «integrierter» Zentren verunmöglicht wird.

3. Programmierung, Planung und Realisierung von Zentren ist in erster Linie eine Aufgabe der Gemeinde.

— Sie muss vorausschauend eine Gesamtkonzeption entwickeln, zur Diskussion stellen und festlegen.

— Sie muss die übergeordneten Interessen der Region berücksichtigen.

— Sie muss durch Aufzeigen der Kostenfolgen und der Neben- und Fernwirkungen zu einer Gewichtung der Ziele beitragen.

— Sie muss dafür sorgen, dass Nutzungsmischung und gute Erreichbarkeit sichergestellt werden und zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten nicht verbaut werden.

— Sie muss ständig für den gerechten Ausgleich der Interessen sorgen.

— Sie muss durch aktive Fördermassnahmen eine schrittweise Realisierung des Zentrums zielstrebig fördern.

— Sie ist nicht zuletzt auch dafür verantwortlich, dass das Zentrum als Ganzes auch räumlich gestaltet wird und traditionelle Werte erhalten bleiben.

4. Um ihre Anliegen bei der Programmierung, Planung, Realisierung und beim Betrieb des Zentrums gegenseitig und gegenüber der Gemeinde klar vertreten zu können, sollten sich die verschiedenen beteiligten oder betroffenen Gruppen organisieren (Wohnbevölkerung, kulturell interessierte Kreise, Detailhandel usw.).

Auch diese Gruppen können und müssen aktiv bei der Realisierung des Zentrums mitwirken.

5. Bei der Zentrumsplanung soll mit offenen Karten gespielt werden. Es ist sinnlos, die Tatsache verbergen zu wollen, dass in einem Zentrum ganz unterschiedliche Interessen auftreten. Ziel der Zentrumsplanung ist ein von allen Beteiligten und Betroffenen akzeptierbarer Kompromiss. Die Öffentlichkeit muss laufend orientiert werden. Die Stimmbürger sollen bei Abstimmungen selbst die Weichen für die Fahrt in die Zukunft stellen.

6. Zentrumsplanung und Realisierung ist eine anspruchsvolle interdisziplinäre Teamarbeit. Die Aufgaben stellen sich jedoch an jedem Ort etwas anders. Es gibt daher auch keine Patentlösungen.

7. Zentren sind Abbilder unserer Gesellschaft.

Jammern nützt wenig. Selber anpacken tut not. Die erfolgreiche Realisierung eines «integrierten» Zentrums wie es zum Beispiel in Baden erstellt wurde ist ein dornenvoller Weg, der von allen Beteiligten

Abb. 8. ... und 1974



Abb. 9. Ausschnitt aus dem neuen Bahnhofplatz

sehr viel Phantasie, Mut und Geduld braucht.

Vor allem aber stellt die Planung und Realisierung eines Zentrums einen Prüfstein für unsere föderalistischen, demokratischen Institutionen und unsere liberale Wirtschaftsordnung dar.

Literatur

Stadtplanung Baden, Innenstadt und Bahnhofplatz, Bericht an die Stimmbürger über die innenstädtische Verkehrssanierung, Baden 1963.

Stadt Baden, Gesamtplanung der Innenstadt, 1. Bericht der städtischen Planungskommission an die Stimmbürger, Baden 1965.

Stadt Baden, kleiner Ring und Bahnhofquartier, 2. Bericht der städtischen Planungskommission an die Stimmbürger, Baden 1967.

Schilling, R., Das Planungswunder von Baden, in: NZZ vom 13. 4. 1969.

Holtmann, H., Öffentlichkeit und Planung, in: Baumeister 8/1970.

Rickenbach, V., Die Öffentlichkeitsarbeit am Beispiel der Stadtplanung Baden, in: Planen und Bauen in der Nordostschweiz Nr. 2/1970.