# Gestaltung des Bahnhofplatzes Baden

Autor(en): **Wullschleger, W.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **17 (1960)**

Heft 5

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-782755

**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**

# Gestaltung des Bahnhofplatzes Baden

Von W. Wullschleger, Bauverwalter, Baden

*Die verkehrspolitische Bedeutung*

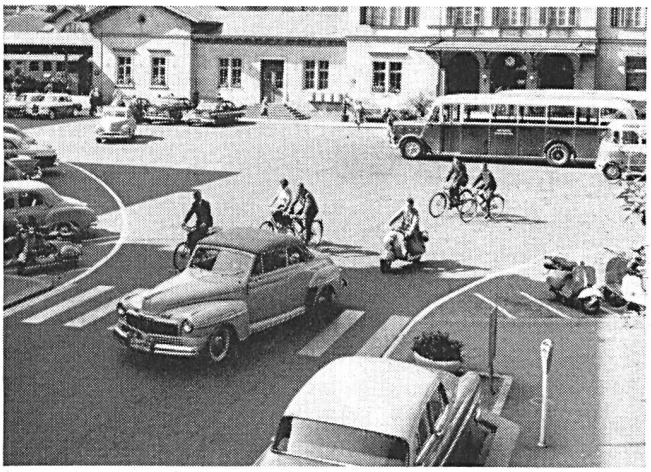
Baden besitzt eine verkehrstechnische Schlüsselstellung. Die drei wichtigsten Ost-West-Bahnverbindungen von Zürich nach Bern, Biel und Basel führen durch Baden. Jedes Jahr werden im Badener Bahnhof, der den zwölfgrössten Personenverkehr aller schweizerischen Stationen aufweist, Billette im Werte von über 3,75 Millionen Franken ausgegeben. Doch auch der Güterverkehr mit einem Umsatz von 2,8 Millionen Franken jährlich fällt ins Gewicht.

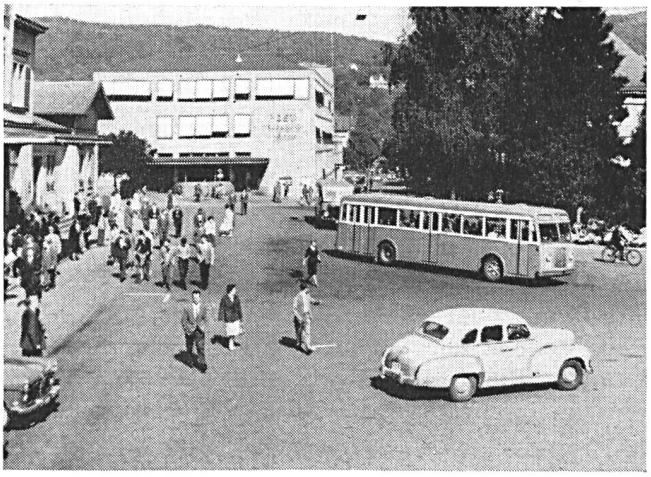
Vom Bahnhof Baden strahlen aber auch die Postautolinien nach allen Richtungen der Windrose aus: Nach Oberehrendingen - Niederwenigen - Endingen - Klingnau, nach Dättwil - Niederrohrdorf - Bremgarten, nach Oberrohrdorf - Bellikon, nach Ennetbaden - Siggenthal - Turgi und nach Gebenstorf - Birmenstorf. Dazu gesellt sich der immer stärker werdende Autobusverkehr im lokalen Rahmen mit den Linien ins Meierhofquartier, nach Ennetbaden, in den Kappelerhof und auf die Allmend und mit den Verbindungen nach Wettingen - Bahnhofstrasse, Wettingen - Dorf, Kreuzstein - Neuenhof. Während des Stossverkehrs können bis zu 18 Busse auf dem Bahnhofplatz Baden gezählt werden! Gleichzeitig rollen die Privatautos in Kolonnen heran, befindet sich doch in Baden die einzige Schnellzugs-Haltestation in einer Region mit mehr als 70 000 Einwohnern. Und zur Erhöhung des allgemeinen Chaos haben sich die schnellen Taxis durch das Gewühl der Busse, Autos und erschreckten Fussgänger ihren Weg zu ihren Standplätzen auf dem Bahnhofplatz zu erkämpfen.

*Gegenwartsstatistik und Zukunftsmusik*

Heute wird auf dem Bahnhof Baden mit einer ordentlichen Tagesfrequenz von 250 Zügen gerechnet. Mit dem ununterbrochenen Anwachsen der Bevölkerung werden die Schnellverbindungen im Limmattal weiter ausgebaut werden. Die Wohnbevölkerung im Bezirk Baden hat die 70 000er-Grenze überschritten und die «Region der Hunderttausend» dürfte bald Wirklichkeit werden. Ueber 10 000 Motorfahrzeuge wurden im Einzugsgebiet Baden eingelöst. In immer stärkerem Masse zeichnet sich die Tendenz ab, das Motorfahrzeug bei Einkäufen im Badener Einkaufszentrum und beim Zubringerdienst zum Bahnhof — denn auch der Automobilist benutzt ja immer häufiger für Städtefahrten den Schnellzug — in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes zu parkieren. Der Trend der Entwicklung ist eindeutig. Doch auch der übliche Personenverkehr der Bahn und der Fussgängerverkehr nimmt im Zentrum weiterhin zu.

Man kann sich nun fragen, ob Baden im jetzigen Zeitpunkt mit der Verkehrssanierung nicht genug beschäftigt sei und gleichzeitig noch die Sanierung des Bahnhofplatzes in Angriff nehmen soll.





Die beiden Aufnahmen zeigen mit aller Deutlichkeit, wie unbefriedigend die heutigen Zustände sind. Eine Sanierung drängt sich auf.

Aber zurzeit werden drei grössere Bauvorhaben auf dem Bahnhofplatz projektiert, welche diesem Platz für alle Zukunft das Gepräge geben werden. Die Behörde ist daher der Meinung, dass heute der entscheidende und zugleich letzte Moment eingetreten ist, in welchem die Fragen der künftigen Gestaltung des Bahnhofplatzes gründlich geprüft werden können. Einer Studiengruppe wurde die Aufgabe übertragen, alle mit diesem Problem zusammenhängenden Fragen zu untersuchen. Diese ist nach eingehender Prüfung zum Schlusse gelangt, die Gestaltung des Bahnhofplatzes Baden und seiner näheren Umgebung sei einem Wettbewerb zu unterwerfen.

Der Stadtrat unterbreitete alsdann in Uebereinstimmung mit der Studiengruppe dem Stimmbürger ein Kreditbegehren von Fr. 60 000.— zur Durchführung eines Ideenwettbewerbes über die künftige Gestaltung des Bahnhofplatzes. Am 27. November 1959

hat dann die Einwohnergemeindeversammlung diesem Begehren zugestimmt.

*Ideenwettbewerb*

Am 26. März 1960 erfolgte dann die Ausschreibung des Ideenwettbewerbes über die bauliche und verkehrstechnische Gestaltung des Bahnhofplatzes Baden und seiner Umgebung sowie der Zufahrten.

Veranstalter ist die Stadt Baden gemeinsam mit der Kreisdirektion III der SBB, Zürich, und der Generaldirektion PTT, Bern.

*Teilnahmeberechtigt* sind die im Kanton Aargau heimatberechtigten sowie die seit mindestens dem 1. Januar 1959 niedergelassenen (Wohnsitz oder Büro) Architekten und Ingenieure schweizerischer Nationalität sowie vier zur Teilnahme eingeladene Architekten und Ingenieure.

In Anbetracht der Aufgabenstellung wird empfohlen, dass die teilnehmenden Architeken einen Ingenieur bzw. die teilnehmenden Ingenieure einen Architekten beiziehen. Bei Arbeitsgemeinschaften zwischen Architekten und Ingenieuren genügt es, wenn einer der Partner die eingangs erwähnten Bedingungen erfüllt.

Für die Erteilung von fünf bis sechs *Preisen* stehen dem Preisgericht Fr. 45 000.— zur Verfügung. Ausserdem bleiben allfällige Ankäufe vorbehalten.

Sämtliche prämiierten und angekauften Entwürfe gehen in das Eigentum der Stadt Baden über. Entsprechend den Grundsätzen über das Verfahren bei der Durchführung von architektonischen Wettbewerben des SIA und BSA Artikel III, 5 Lit. c ist mit der Preiserteilung kein Bauauftrag verbunden. Indessen kann das Preisgericht über den Beizug von Preisträgern zur weiteren Bearbeitung Empfehlungen aussprechen.

Als *Termin* für die Ablieferung wurde der 30. September 1960 festgesetzt.

Die Aufgaben sind im *Programm* wie folgt umschrieben:

a) *Verkehrstechnische.* Zunächst sind Vorschläge für eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Einkaufszentrum Badstrasse zwischen der Zugangsstrasse zum Bahnhofplatz und dem Schlossbergplatz zu machen, damit die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Baden und seiner Umgebung beurteilt werden kann.

Im PTT-Gebäude ist ein Bushof für 20 Wagen bereits projektiert. Dieser Bushof dient dem Uebergangsverkehr zur Eisenbahn, dem Postumschlag aus den umliegenden Gemeinden und dem Personenverkehr des Bahnhofquartiers.

Die PTT kann ihren Entwurf für den Bushof noch soweit abändern, dass die Ausfahrt in die Parkstrasse in einer oder beiden Richtungen erfolgen kann und dass die Parkstrasse von der Haselstrasse aus (horizontal) gelegt werden könnte.

Ausserdem drängen sich aber auf der Westseite des Bahnhofes zusätzliche Massnahmen für die Busbetriebe auf: Für die Buslinien, die ihrem Zwecke nach nicht auf den direkten Kontakt mit Bahnhof—Post angewiesen sind, sondern vorwiegend den Zubringerdienst zum Industriequartier im Gebiete Gstühl—Bruggerstrasse besorgen, sind Vorschläge für Linienführung und Busstationen zu machen.

Auf dem Bahnhofplatz sollen für den Fussgänger gesicherte Wege geschaffen werden. Sie sind so zu ordnen, dass die Bahnperrons vom bahnfremden Fussgängerverkehr möglichst befreit werden.

Ferner sind Vorschläge für die niveaufreie Führung des Fussgängerstromes aus dem Industriegebiet nördlich der Haselstrasse zum Bahnhof und Bushof zu machen.

Für den Expressgut- und Reisegepäckverkehr der Bahn ist auf dem Niveau des Betriebsgeschosses eine Rampe mit drei Anlegeplätzen für den stirnseitigen Verlad anzuordnen. Für den Zubringerdienst der Bahn sind etwa sechs Parkplätze und für die Taxis 15 bis 20 Parkplätze vorzusehen.

Darüber hinaus sind in nächster Nähe des Bahnhofplatzes (womöglich beidseitig der Bahn) etwa 100 Parkplätze für Privatwagen vorzuschlagen.

b) *Architektonische.* Der Bahnhofplatz und dessen nähere Umgebung sind entsprechend ihrer Bedeutung für Baden und für die Region in architektonisch-städtebaulicher Hinsicht zu studieren. Die entsprechenden Vorschläge sollen für die spätere Ausarbeitung eines Richtplanes wegleitend sein.

Den Teilnehmern wurde eine umfangreiche Dokumentation über die verkehrstechnischen und architektonischen Grundlagen des Wettbewerbes zur Verfügung gestellt. In Baden und weit darüber hinaus wartet man gespannt auf das Ergebnis des Wettbewerbes.