

Die Tunnelgarage : vom Bahn- zum Kulturort und Bustunnel

Autor(en): **Huber, Roman**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Badener Neujaersblätter**

Band (Jahr): **92 (2017)**

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-630377>

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.

Von Roman Huber, Baden. Er ist Journalist bei der *Aargauer Zeitung* und machte als Schulbub die geheimen Stollen der Tunnelgarage unsicher.

Die Tunnelgarage: Vom Bahn- zum Kulturort und Bustunnel

Am 1. Februar 2016 wurde die Tunnelgarage nach 50 Jahren geschlossen. Nach der Sanierung des Schulhausplatzes wird sie zwar wieder eröffnet, wird aber nur noch wenige Parkplätze aufweisen. Die Hälfte der ursprünglichen Parkfläche wird umgebaut zu einem zweiten Tunnel, durch den die Busse stadtauswärts in Richtung Mellingerstrasse schneller dem Badener Verkehrsknoten entweichen sollen. Die Tunnelgarage wird als schnellste Fussgänger Verbindung vom Lindenplatz zum Bahnhof erhalten bleiben. Velofahrerinnen und -fahrer dürfen sie weiterhin nicht befahren, sodass sich der ewigdauernde verkehrspolitische Streit zwischen Stadt und Velogilde fortsetzen dürfte.

Viele würden sie eher als Unort bezeichnen. Das ist naheliegend, denn sie besteht in erster Linie aus Erinnerungen – an die öden, unverputzten Betonwände, an die an der Decke hängenden Leitungen, an das gedämpfte Licht der Leuchtstoffröhren, an die von Autoabgasen gezeichnete Bemalung, an den insbesondere nach Wochenenden penetranten Geruch verpinkelter Wände im Durchgang bei der Glas-Unterführung. Die finstere Bezeichnung «Tunnelgarage» lässt in keiner Form auf die Geschichte oder auf den verkannten Charme dieses Bauwerks schliessen. Erst die Reise in die Vergangenheit bringt einem diesen Ort des Untergrunds näher.

Die Zivilschutzanlage Stein

Warum überhaupt die Bezeichnung «Tunnelgarage»? Wo sich die Tunnelgarage als erste unterirdische Parkierungsanlage der Stadt befindet, wurde im Jahr 1847 der erste Eisenbahntunnel der Schweizer Bahngeschichte eröffnet. Nach über 100 Jahren, mit der Eröffnung des neuen Eisenbahntunnels, der Kleinen Bahnverlegung, die im Rahmen der grossen Verkehrssanierung zwischen 1957

und 1965 entstand, hatte der Schlossbergtunnel seine Dienste als Eisenbahntunnel erfüllt. Doch das war keineswegs sein Ende. Er wurde vielmehr für andere, neue Zwecke eingesetzt. Da war die Idee einer riesigen Zivilschutzanlage.

Seit 1956 liefen in der Zivilschutzkommission erste Planungsarbeiten für eine grosse Zivilschutzanlage für die Bevölkerung der Innenstadt. Den Ursprung hatte die Idee in der Nachkriegszeit, als man für die Zukunft bomben- und atom-sichere Orte schaffen wollte. Dem alten Bahntunnel kam beim Projekt der Zivilschutzanlage Stein eine grosse Bedeutung zu. Ein erstes Projekt mit einem Notspital wurde geplant. Dann verknüpfte man die Planung mit dem Vorhaben der grossen Verkehrssanierung. Wesentlich für den Standort waren die Vorgaben des Bundes. Im Jahr 1960 verlangte nämlich dessen Fachausschuss für solche Anlagen eine Felsüberdeckung. Somit wurde der Planungssperimeter unter den Schlossberg verschoben.¹

Drei Jahre lang waren die Planer am Werk. Sie unterbreiteten dem Stadtrat ein imposantes unterirdisches Bauwerk. Der alte Bahntunnel hätte als Zugangstunnel gedient für eine Anlage mit vier Kavernen. Diese hatten die Dimension von 17,5 Metern Breite und 19,5 Metern Höhe. Zwei waren 40 Meter, zwei 50 Meter lang geplant, sodass man den Raum in ein Kellergeschoss, drei Obergeschosse und ein Saalgeschoss unterteilen konnte. Auch die Stadtverwaltung, die Zivilschutzleitung und die Sanitätshilfsstelle wollte man nebst den 5000 öffentlichen Zivilschutzplätzen unterbringen.

In der Bäckerei hätte man im 24-Stunden-Betrieb täglich je 300 Gramm Brot für 5000 Menschen backen können. 80 Kubikmeter Kühl- und 50 Kubikmeter Tiefkühlräume waren geplant. Den Kavernen waren Wasserreservoirs zugeordnet. Die Stromversorgung wäre über ein Notstromaggregat sichergestellt worden. Diese Anlage hätte es im Vollbetrieb 5000 Menschen ermöglicht, in einem Notfall bis zu 14 Tage ohne Hilfe oder Nachschub von aussen auszukommen. Die kriegsmässige Ausrüstung hätte auch alle Notwendigkeiten für den Zivilschutz, wie Entgiftungsanlage und anderes, umfasst.²

Auf 27,3 Millionen Franken wurde das Projekt veranschlagt, was damals eine riesige Summe war. Man ging davon aus, die Kreditkosten langfristig über die Einnahmen aus Parkgebühren der rund 400 bis 500 Parkplätze decken zu können, die zu Friedenszeiten zur Verfügung gestanden hätten.³ Die Kreditvorlage zuhanden der Einwohnergemeindeversammlung im Jahr 1964 wurde detailliert vorbereitet. Der Kalte Krieg und die Kubakrise im Jahr 1962 trugen das ihre dazu bei, dass angesichts der drohenden Eskalation und einer möglichen kriegerischen Auseinandersetzung zwischen den Weltmächten USA und Sowjetunion

eine solche Zivilschutzanlage grossen Zuspruch fand. In der Tat wurde der Kredit diskussionslos und mit grossem Mehr gutgeheissen.

Das schnelle Ende der Bauarbeiten

Die Tunnelgarage wurde als Zufahrtsbauwerk bereits ausgebaut. Dazu kam die Rampe zu den unterirdischen Anlagen. Auch ein Teil der Infrastruktur, unter anderem der Raum für das Heizungswerk und die Lüftungsanlage, wurde erstellt. Das spätere Partylokal Löschwasserbecken bei der Unterführung Blinddarm hätte der Anlage – wie es der Name sagt – als Becken für das Löschwasser in einem Brandfall gedient.

Für den Bau der Kavernen trieb man zuerst einen Sondierstollen unter der Schlossruine ins Innere. Das bereitete den Ingenieuren dann ein böses Erwachen, als man vom Felsen auf nicht kompakten Felsuntergrund und dann sogar auf Lockergestein stiess. Der damalige Adjunkt der städtischen Bauabteilung und spätere Stadttingenieur und Tiefbauchef Gerhard Schibli erinnert sich noch bestens an jene Zeit. Der Bauingenieur hatte vor den riesigen Unkosten, die beim Bau dazugekommen wären, warnen wollen. Das sei ihm aber vom damaligen Zivilschutzchef und der Kommission strikte untersagt worden, erzählt er über 50 Jahre später.

Dass der Kanton im Jahr 1965 das Einführungsgesetz für den Zivilschutz ablehnte und der Bund sowie der Kanton daraufhin ihre Zusagen für die Subventionen der Grossanlage Stein zurückzogen, kam für den Stadtrat von Baden im richtigen Augenblick und beinahe als glückliche Fügung. Er blies die ganze Übung kurzerhand ab und liess die Arbeiten für die Realisierung der grossen Zivilschutzanlage einstellen. Immerhin konnten in der 1966 eröffneten Tunnelgarage 130 Parkplätze unmittelbar im Zentrum angeboten werden, zudem eine direkte Fussgängerverbindung von der Vorstadt zum Bahnhof.

Im Oktober 1978 rechnete der Einwohnerrat den Baukredit ab. Acht Millionen kostete das Bauwerk, 2,5 Millionen erhielt die Stadt an Subventionen von Bund und Kanton. Die zweite Rechnung folgte, als bei einer Liegenschaft am Schlossberg Jahre später ein Stück Boden absackte – weil das lockere Gestein über dem Sondierstollen eingebrochen war.⁴

Die Faszination der Tunnelgarage

Die Tunnelgarage, deren verwinkelte Gänge Ortsunkundige orientierungslos den Weg suchen liessen und deren Rampe («Schnecke») eine ganz eigene Akustik aufwies, übte von Beginn weg auf viele einen besonderen Reiz aus. In den Bau-

jahren der Zivilschutzanlage sprach der Untergrund erst mutige Knaben an, die sich nach der Schule jeweils Zugang verschafften und mit Taschenlampen bewaffnet ihre abenteuerlichen Expeditionen bis unter den Schlossberg unternahmen. Oder sie gelangten unterhalb des Theaterplatzes zum Stollenausgang, der zugleich als Notausgang und als Zugang für die Altstadtbewohner gedacht war.

Noch bevor die Underground-Musik von den USA nach Europa gelangte, wurde die Tunnelgarage ein Jahr nach ihrer Eröffnung an der Badenfahrt 1967 zum Untergrund-Musiklokal. Dort eroberte die neu aufgekommene Beatmusik die Herzen der jungen Leute der Stadt Baden und der Region. Da waren die Travellers, eine junge, ehrgeizige Badener Beatband mit Georg Haus (Gesang), Ueli Baumann (Bass), Reto Neuweiler (Rhythmusgitarre), Max Hurter (Schlagzeug) und Ruedi Schönsleben (Sologitarre). Die Band, die sich bald in Rock66 umbenannte und dann einige Jahre in der Versenkung verschwand, ist heute noch aktiv, wobei einzig Max Hurter als Gründungsmitglied noch dabei ist.

«The Angels», ebenfalls bestehend aus jungen Musikern aus der Region Baden, erspielten sich national, ja sogar fast international einen Namen. Die ambitionierte Amateurband hatte im selben Jahr auf der Bühne bei der ersten deutschen Farbfernsehsendung einen Auftritt vor einem Millionenpublikum. Zu ihnen gehörten Willy Roth (Gitarre), Erwin Klarer (Gitarre), Marco Montanari (Bass) und Bruno Roth (Schlagzeug), der später von René Ehrismann abgelöst wurde. Die «Engel» machten zusammen mit den «Reisenden» die Tunnelgarage zur unvergesslichen Beat-Hölle. Das junge Publikum tanzte begeistert zur Musik, und dem älteren Publikum war alles viel zu laut. An derselben Badenfahrt 1967 fuhr ausserdem eine Metro von der Rampe her durch den Zugangsstollen bis unter den Theaterplatz.⁵

Party- und Kulturort

Es dauerte einige Zeit, bis die Tunnelgarage wieder zum Party-Ort wurde. Es war am 16. Juni 1985, als der Fussballclub Baden 21 Jahre nach dem Aufstieg in die Nationalliga B den Sprung in die Nationalliga A schaffte. Nach dem Heimsieg gegen FC Martigny-Sports, an diesem historischen Tag für den FC Baden, stand der Aufstieg in die höchste Liga fest. Pressechef Rolf Bender organisierte ein Volksfest zu Ehren des erfolgreichen FC Baden. Dieses hätte auf dem Cordulaplatz stattfinden sollen, wurde dann wegen Regen nebenan in die Tunnelgarage verlegt.

Nicht nur für Partys, auch fürs Musizieren wurde die Tunnelgarage genutzt. Dass die Tunnelgarage auf Musiker eine Faszination ausübte, gründete sich



«The Angels» rockten an der Badenfahrt 1967 die Tunnelgarage.
Bilder: ETH-Bibliothek/Comet/Jack Metzger.

nicht etwa auf dem elektronisch verstärkten Sound der legendären Konzerte an der Badenfahrt 1967. Vielmehr entdeckte man im Bereich der Rampe, plaudernd beim Passieren des Personendurchgangs, der von der Tunnelgarage direkt zum Stadtturm führt, die ganz spezielle Akustik. Diese entstand durch die unterschiedlich kurzen Widerhalle, die von den schneckenartig hinunterführenden Betonwänden wellenartig zurückgeworfen wurden und dann noch längere Zeit geheimnisvoll-mystisch nachhallten.

Noch bevor die Gruppe für Neue Musik (GNOM) gegründet wurde, wagte sich der Musiker Stephan Rinderknecht anlässlich des Badener Jubiläumsfests CH91 («Swissmade») an eine Klanginstallation. Danach überliess man das musikalische Feld einzelnen Blasmusikern, die oft – übungshalber, zu ihrem eigenen Vergnügen oder demjenigen von Passanten und Mithörenden – die «Schnecke» bespielten, vorzugsweise auf dem Saxofon.

Am Badener Millenniumsfest wurde die Tunnelgarage nochmals tüchtig von mehreren Bands gerockt, während Ursina Mathys mit ihren gruslig-schönen Katakombenfiguren eine Festdekoration installierte. Dann entdeckten Perkussionisten das ungewöhnliche Klanggefühl im Schlossberg-Untergrund. In den Jahren 2004 und 2006 wurde die Rampe anlässlich der «Kultour» unter anderem von Pit Gutmann mit dem Klang verschiedener Instrumente und in buntem Licht verzaubert.

Und die Zukunft?

Die Tunnelgarage selber wird nach dem massiven Eingriff bei der Neugestaltung des Schulhausplatzes nicht mehr dieselbe sein. Ein paar Parkplätze bleiben, doch für grössere Festivitäten dürfte der unterirdische Charme fehlen. Vielleicht entsinnt sich trotzdem in Zukunft dann und wann ein Musiker der akustischen Qualitäten der Rampe und nutzt sie respektive ihren vielfältigen Widerhall. Und sonst bleiben zumindest da und dort die Erinnerungen an einen düsteren, ansonsten eher unheimlichen Ort, der durch kleine musikalische Interventionen oder Installationen plötzlich etwas Geheimnisvolles, Wunderbares und Erwärmendes erhielt.

Anmerkungen

¹ Zeitschrift Zivilschutz, Band 5 (1958) und 6 (1959).

² Ebd.

³ Ebd.

⁴ Badener Tagblatt.

⁵ Badenfahrt-Beilage 1967.