

Der Schlossbergbahnhof : die vergessene Debatte um eine "Vollverlegung" der Bahn in den Badener Untergrund

Autor(en): **Furter, Fabian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Badener Neujaersblätter**

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

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-630381>

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.

Der Schlossbergbahnhof

Die vergessene Debatte um eine «Vollverlegung» der Bahn in den Badener Untergrund

Zwischen 1957 und 1965 wurde die Verkehrsführung durch Baden neu gestaltet. Nach jahrelangen Diskussionen über eine Vielzahl von möglichen Varianten wurde 1955 die Kleine Bahnverlegung zur Ausführung beschlossen. Jene Lösung also, mit der wir heute kutschieren müssen. Ihre komplexe Planungs- und Baugeschichte lässt sich in verschiedenen zeitgenössischen Berichten und rückblickenden Analysen nachlesen.¹ Nur am Rand findet sich darin allerdings die Debatte über einen Lösungsansatz, der ein vollständiges Verschwinden des Verkehrsträgers Bahn aus dem Stadtbild zum Ziel hatte: Die «Vollverlegung der Eisenbahn». Ich will diese Idee hier rekonstruieren und der damals durchaus ernst gemeinten Vision eines unterirdischen Zentralbahnhofs im Schlossberg den verdienten Platz in der lokalen Geschichtsschreibung zuweisen.

Verkehrschaos mit Pünktlichkeit

Die chaotische und mitunter gefährliche Verkehrssituation in der Badener Innenstadt akzentuierte sich nach dem Zweiten Weltkrieg. Der alltägliche Kollaps des Binnenverkehrs: ein Tribut an den Aufschwung nach dem Krieg. Der SBB-Fahrplan wurde dichter, und die Anzahl der Motorfahrzeuge explodierte. Dazu kamen, als Badener Spezialfall, die Tausenden BBC-Büezer, welche im Takt der Fabrikuhr mit minutengenaue Zuverlässigkeit das Verkehrschaos komplett machten. Die Badener Verkehrsmisere hatte landesweite Bekanntheit. So schrieb etwa der Berner «Touring»: «Man muss wirklich dabei gewesen sein, wenn man sich ein Bild von dem unwürdigen «Gschtürm» machen will, das sich aus der Überschneidung der Verkehrsströme ergibt.»²

Was also tun? Gefragt waren nicht Lösungen zur Reduktion des Verkehrs, sondern Ideen zur verkehrsgerechten Umgestaltung der Stadt (ein bis heute nie

ernsthaft infrage gestelltes Planungscredo). Eine 30-köpfige Expertenkommission nahm Anfang der 1950er-Jahre die Arbeit auf und investierte viel Hirnschmalz in Variantenstudien. Gesetzt war, dass Bahn- und Strassenverkehr entflochten werden müssten. Geprüft wurden allerhand Ideen, wie entweder Bahn oder Auto ganz oder wenigstens teilweise entfernt, sprich: in den Untergrund verlegt werden konnten. Für Ingenieure, Architekten und interessierte Laien im ganzen Land wurde der gordische Knoten von Baden zur beliebten Knobelaufgabe. Zahlreich waren deshalb die Lösungsvorschläge, welche beim Stadtrat und der Kommission eingereicht wurden.

Ein Inventar all dieser Ideen wäre noch zu leisten, ich will hier nur auf eine davon hinweisen: Aus Genf meldete sich im Dezember 1952 Architekt und Bildhauer Frank Trudel mit der Idee, es solle doch die Eisenbahn komplett aus der Stadt entfernt werden.³ Will heissen: Im Kappelerhof verschwindet das Trasse in einen zwei Kilometer langen Tunnel, der vor der Eisenbahnbrücke über die Limmat zwischen Wettingen und Baden-Liebenfels wieder zum Vorschein kommt. Der Badener Bahnhof, die Geleise und die Perronanlagen sollten aufgehoben und städtebaulich neu entwickelt werden. Trudel schlug vor, das alte Badener Stationsgebäude zum Stadthaus auszubauen und einen Trolleybus-Betrieb zum neuen Zentralbahnhof in Wettingen einzurichten.

Der Vorschlag Trudel war nicht neu, er wurde nur ein weiteres Mal lanciert. Gehandelt wurde dieser Planungsansatz unter dem technokratischen Code «Vollverlegung der Bahn». Entsprechend wenig charmant die Rückmeldung der Stadt nach Genf: Man verdanke die Bemühungen Trudels bestens. Ähnliche Vorschläge für eine Bahnverlegung seien bereits früher geprüft worden und hätten sich als undurchführbar erwiesen. Das Exposé und die Planskizzen würden deshalb retourniert.⁴

Autos weg oder Bahn weg?

An der Badener Gemeindeversammlung vom 29. Mai 1953 wurden vier Lösungsansätze zur Diskussion gestellt. Der Souverän sollte entscheiden, welcher Variante der Vorzug zu geben ist. Diese intensive Partizipation der (damals ausschliesslich männlichen) Stimmberechtigten ist in der Retrospektive erstaunlich. Zweifellos war sie eine Überforderung der 1790 anwesenden Herren, und die Versammlung entwickelte sich zu einem mitunter recht hitzigen Palaver.⁵ Es standen sich zwei Fraktionen gegenüber: Der Stadtrat und Gleichgesinnte plädierten für eine Lösung mit einem Strassentunnel, der den Schlossberg und den Lindenplatz unterqueren sollte. Also: Autos weg aus der Innenstadt. Ammann

Max Müller führte hauptsächlich finanzpolitische Erwägungen für diese vermeintlich kostengünstigste Variante ins Feld.

Auf der anderen Seite standen die Befürworter einer Bahnverlegung, zu deren Wortführern Verleger Otto Wanner und die beiden Ingenieure A. Doswald und G. Brühlmann gehörten. Wanner forderte den Stadtrat zu härteren Verhandlungen mit SBB und Kanton auf. Die Bundesbahnen müssten «ganz anders in den Sack langen», so seine hemdsärmelig vorgetragene Forderung, dann würde eine bessere Lösung der Verkehrsmisere für Baden auch bezahlbar.

Am Schluss entschied die Versammlung mit klarem Zweidrittelsmehr dafür, den stadträtlichen Vorschlag eines langen Strassentunnels fallen zu lassen und stattdessen eine Tieferlegung der Eisenbahn auf der Südseite des Schlossbergs genauer zu prüfen.

Ein Jahr nach dem Grundsatzentscheid fand sich die Verkehrssanierung erneut auf der Traktandenliste der Sommergemeindeversammlung. Am 2. Juli 1954 sollte über den positiven Verlauf der Verhandlungen mit Kanton und Bundesbahnen informiert und die Kleine Bahnverlegung mit einem knapp 1100 Meter langen Tunnel unter dem Kreuzliberg als definitives Projekt beschlossen werden. Es wurde vorgängig öffentlich ausgestellt. Alles schien auf Kurs, nur: Eine Gruppe von Stimmberechtigten wollte sich mit dieser Variante nicht zufriedengeben.

Eine neue Variante mit Bahnhof im Schlossberg

Badener Tagblatt und *Aargauer Volksblatt* lancierten drei Tage vor der Gemeindeversammlung eine neue Variante der «Vollverlegung» mit einem Tiefbahnhof im Schlossberg und wirbelten damit einigen Staub auf. Damit war die «Vollverlegung» der Bahnlinie zum wiederholten Mal lanciert. Killerargumente dagegen waren stets die hohen Kosten und die unbefriedigende Platzierung eines neuen Bahnhofs. Einmal sollte die Station Oberstadt und einmal Wettingen zum neuen Zentralbahnhof ausgebaut werden. Beides waren für das Zentrum Baden inakzeptable Lösungen.

«Wir wollen sicher verkehrssanieren, doch sicher nicht verkehrt sanieren», endeten die Zeitungsberichte, die zu einem wesentlichen Teil aus Kostenvergleichen bestanden. Die Zahlenbeigerei mündete in eine brisante Behauptung: Eine «Vollverlegung» inklusive Tiefbahnhof käme nach Abzug der beträchtlichen Einnahmen aus dem Landverkauf des frei werdenden Bahnhofareals sogar günstiger zu stehen als die anvisierte Lösung einer kleinen Bahnverlegung auf der Südseite des Schlossbergs mit einem Ausbau der Bruggerstrasse (also die

später realisierte Lösung). Bei einer Vollverlegung würden Gesamtkosten von 45 Millionen Franken Einnahmen von 21,5 Millionen Franken entgegenstehen. «Enthält diese Rechnung grobe, entscheidende Fehler?», fragten die Autoren. «Um dies festzustellen, wird sie hier der Öffentlichkeit und den Fachleuten zur Kritik unterbreitet.» Kritik kam prompt und deftig von qualifizierter Seite: Der in die Planung involvierte Ingenieur und ETH-Professor K. Leibbrand verfasste eine gepfefferte Stellungnahme und stellte sich gegen die Vollverlegung. Ins gleiche Horn blies wenig später SBB-Generaldirektor Wichser. Man gehe mit Professor Leibbrand vollständig einig. Die SBB sähen sich ausserstande, an ein solches Bauwerk Beiträge zu leisten.⁶

An der Gemeindeversammlung vom 2. Juli 1954 wurde von den Stimmberechtigten die Kleine Bahnverlegung als Lösungsansatz einstimmig beschlossen. In einem Zusatzantrag forderte O. Doswald zusätzliche Mittel zum weiteren Studium einer grossen Bahnverlegung, blieb damit aber ohne Chance. Die *Automobil-Revue* frohlockte daraufhin unter dem Titel «In Baden muss die Bahn der Strasse weichen». Die Bürgerschaft von Baden habe erkannt, «dass nicht die Strasse, sondern die ‹erst› seit hundert Jahren durch die Stadt führende Bahn den Fremdkörper im städtischen Verkehr darstellt, der darum vor allem zu weichen habe».⁷

«Fünf vor Zwölf ...»

War es das? Nein. Die Promotoren der «Vollverlegung» legten noch einmal nach und veröffentlichten eine 30-seitige Broschüre mit dem Titel «Fünf vor Zwölf im Badener Verkehrsproblem». Die Herausgeberschaft nannte sich nun «Aktionskomitee für Ganzsanierung des Badener Verkehrs». Wer alles dahintersteckte, wissen wir nicht genau. Wir dürfen aber den Quellen nach schliessen, dass die beiden bereits erwähnten Ingenieure Doswald und Brühlmann eine Rolle spielten.⁸ Zudem dürfte ein versierter Journalist (aus dem BT-Umfeld?) seine spitze Feder für den geschliffenen Text zur Verfügung gestellt haben.

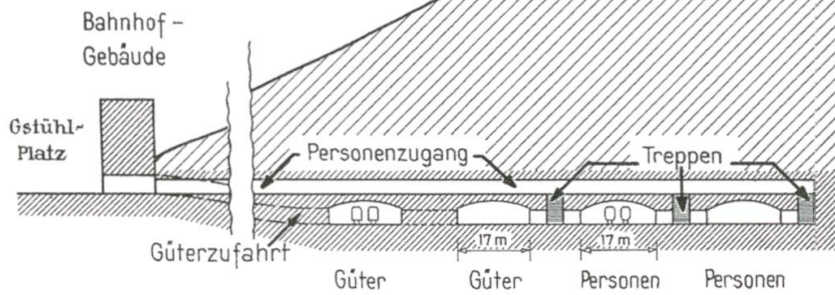
Das Aktionskomitee forderte in seiner umfangreichen Schrift, dass «die Vollverlegung der Bahn endlich einmal gründlich überprüft wird». Es könne nicht angehen, dass jetzt mit der beschlossenen Kleinen Bahnverlegung eine nur halb befriedigende Lösung ins Auge gefasst werde. Halb befriedigend deshalb, weil der ganze Verkehr in der Bruggerstrasse belassen würde.⁹ Die Schrift enthält auf Seite 23 die aus heutiger Betrachtung interessantesten Positionen. Die von offizieller Seite favorisierte Kleine Bahnverlegung ruiniere mit der Umleitung der Bruggerstrasse als Folge den Gstuhlplatz.¹⁰ Die «Vollverlegung» der Eisenbahn

Schlossberg – Bahnhof

Schloss - Stein

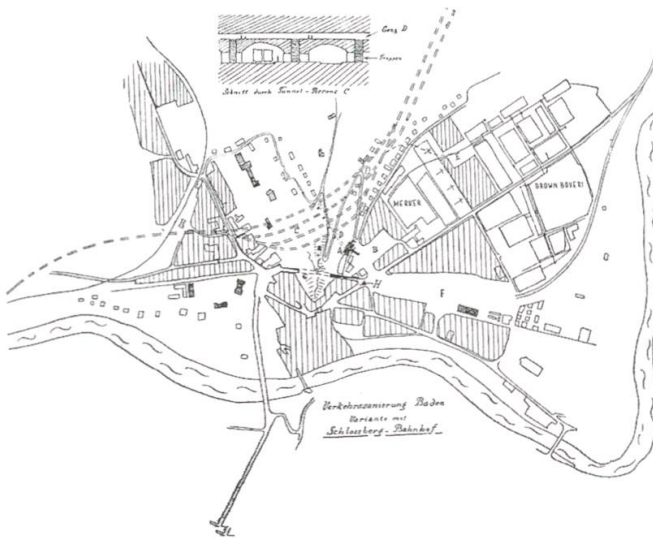
Querschnitt durch die Tunnel – Perrons

0 10 20 30 40 m



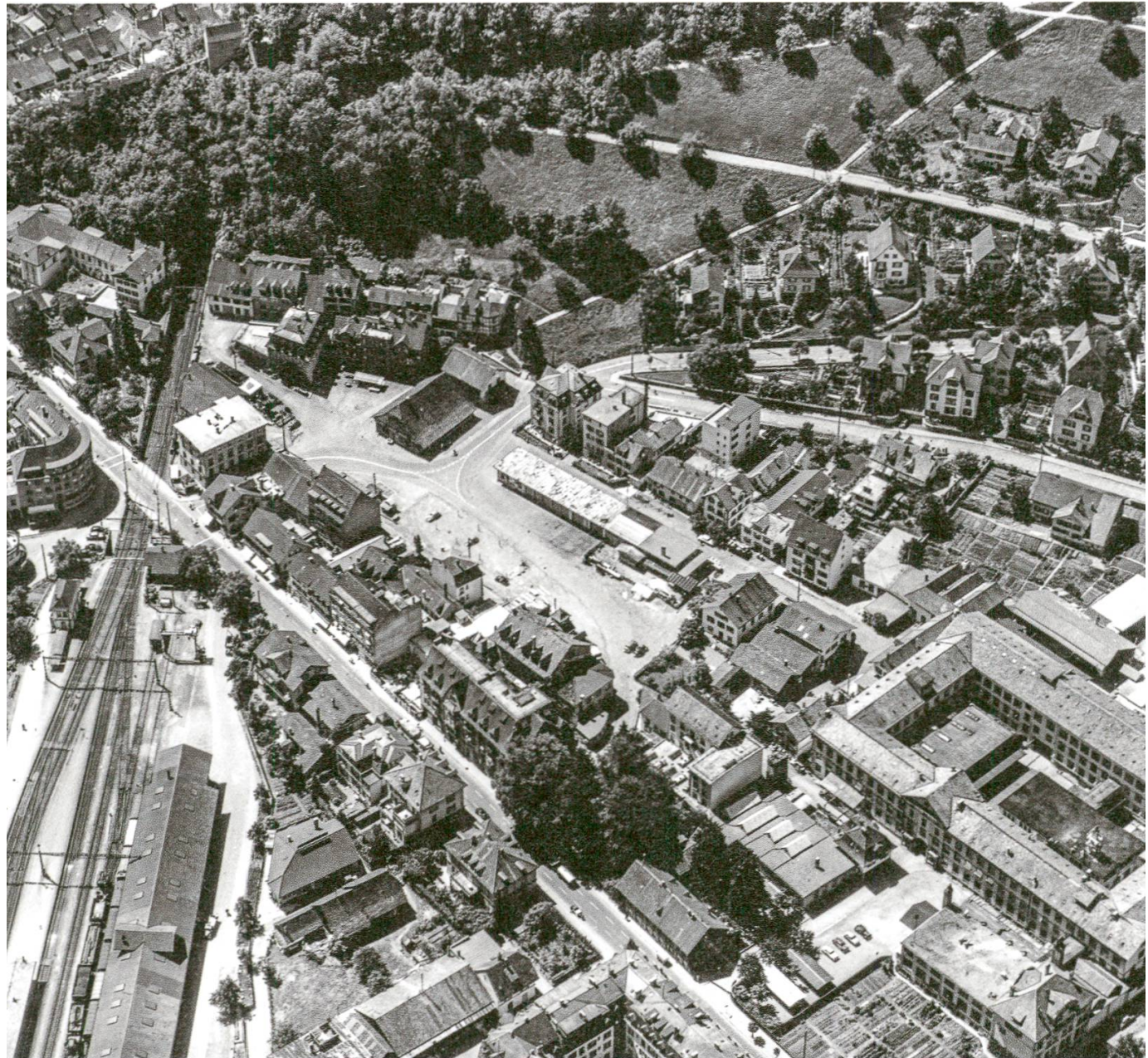
Variante mit Schlossbergbahnhof

- A Neues Bahnhofgebäude. Daneben Güterzufahrt.
- B Neuer Bahnhofplatz (= erweiterter Gstühlplatz).
- C Tunnelperrons, zwei doppelte für Personen-, zwei doppelte für Güterverkehr.
- D Personendurchgang gem. Schnittfigur oben.
- E Geleiseanschluß für BBC und Merker AG.
- F Rückgewonnener Boden (wertvollstes Bauland).
- G Durchgangsstraße im alten Bahntunnel.
- H Der Zugang zur Altstadt bleibt direkt und ebenerdig, völlig hindernisfrei.



So hätte die Vollverlegung im Schlossberg ausgesehen: Bild aus der Broschüre «Fünf vor Zwölf im Badener Verkehrsproblem». Bild: StAB, E.33.855.

Die unterirdischen Gleisanlagen hätten der Altstadt viel neuen Gestaltungsraum gebracht. Bild: StAB, E.33.855.



So hat das einmal ausgesehen: Der Gstühlplatz 1958 kurz vor seiner Zerstörung.
Bild: StAB, Q.04.023.01.1.

mit einem Schlossberg-Bahnhof erreiche genau das Gegenteil vom Landfrass der Kleinen Bahnverlegung: Der Gstuhlplatz würde zum neuen, altstadtnahen Bahnhofplatz, während das gesamte alte Bahnareal neu entwickelt werden könne. Rund 20 000 Quadratmeter Bauland würden an «unübertrefflich günstiger Lage» auf einen Schlag frei, was als «erlösendendes Geschenk» betrachtet werden müsse.

Machtwort der BBC-Oberen

Wahrscheinlich war es die Direktion der BBC, welche dem Ansinnen den Todesstoss versetzte, als sie sich dezidiert gegen den Schlossbergbahnhof aussprach. Die ganzen Produktionsabläufe in der Fabrik seien gegenwärtig vom Zentrallager am Martinsbergfuss zur Speditionshalle an der Haselstrasse mit direktem Eisenbahnanschluss hin ausgerichtet. Eine Versetzung des Bahnhofs würde die ganze interne Logik in der Fabrikstadt auf den Kopf stellen. Diese Gründe veranlassten die BBC zu einer «absolut negativen Einstellung gegenüber dem vorliegenden Projekt». Und weiter: «Wir werden diese Stellungnahme jederzeit und gegenüber jedermann mit Nachdruck vertreten.»¹¹

Das Wort der Fabrikoberen hatte seit je grosses Gewicht in Baden. Die «Vollverlegung» blieb vielleicht auch deshalb ohne Chance. Mit der Broschüre «Fünf vor Zwölf ...» wurde bloss ein letztes Feuerchen entfacht, welches bald endgültig erlosch. Immerhin zwang es Planer und Politiker dazu, ihre Position argumentativ zu untermauern. Auf jeden Fall markierte die Idee eines Schlossbergbahnhofs das Ende einer Debatte um die richtige Lösung des Badener Verkehrsproblems. Anfang März 1955 liess der Aargauer Regierungsrat verlauten, dass er das Projekt der Kleinen Bahnverlegung einhellig unterstütze.¹² Zwei Jahre später begannen die Bauarbeiten, und zehn Jahre nach dem regierungsrätlichen Segen konnte die neue Verkehrssituation mit dem Tunnelfest 1965 eingeweiht werden. Kein Mensch sprach mehr von einem Tiefbahnhof im Schlossberg, der gordische Knoten schien durchschlagen.

Sprung ins Heute

Exakt 50 Jahre nach der feierlichen Inbetriebnahme der neuen Verkehrssituation begannen im Sommer 2015 die Renovations- und Optimierungsarbeiten auf dem Schulhausplatz. Der erste Lebenszyklus des Bauwerks hatte sein Ende erreicht, und wieder wurde eingehend über Varianten diskutiert – vom Grosskreislauf über die Tieferlegung des Autoverkehrs. Am Schluss entschieden die Kosten für ein Beibehalten des Status quo.

Stellen wir uns vor, Baden hätte sich vor 60 Jahren für die «Vollverlegung» entschieden. Die Bahn führe heute vollständig unter der Stadt durch und würde durch einen Tiefbahnhof erschlossen (wie er in vielen Städten selbstverständlich ist). Wie sähe das Bahnhofareal heute aus? Wie der Gstühlplatz, der vierspurig von der Bruggerstrasse überfahren wird? Immerhin die Fantasie vermag die Utopie von 1954 noch immer bestens anzuregen.

Anmerkungen

- ¹ Siehe dazu: Stadtgeschichte Baden 2015, 280f.; Badener Neujahrsblätter 2002 (Thema Planungsutopien), 41f. sowie 57f.
- ² Touring Bern, 7. 10. 1954.
- ³ StAB, E.21.4.12.7.
- ⁴ StAB, E.21.4.12.7.
- ⁵ StAB, Protokoll Einwohnergemeindeversammlung vom 29. 5. 1953.
- ⁶ StAB, E.21.4.12.19, Stellungnahme Leibbrand vom 14. 7. 1954; E.21.4.12.19, Stellungnahme Generaldirektion SBB, undatiert (wohl August 1954).
- ⁷ Automobil-Revue Bern, 7. 7. 1954.
- ⁸ Das zeigt sich etwa in den protokollierten Äusserungen an den Gemeindeversammlungen.
- Siehe StAB, Gemeindeversammlungsprotokoll vom 2. 7. 1954.
- ⁹ StAB, E.33.855.
- ¹⁰ Anmerkung: wie wahr! Ein Gstühlplatz existiert heute bekanntlich nicht mehr. Er befand sich damals im Bereich zwischen dem heutigen Tunnelportal und der Lichtsignalanlage beim AZ-Hochhaus. Er wurde von der neu geführten Bruggerstrasse «gefressen».
- ¹¹ StAB, E.21.4.12.19, Stellungnahme Direktion BBC, ohne Datum (wohl Spätherbst 1954).
- ¹² NZZ, 9. 3. 1955.