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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 20 (1963)

Heft: 5

Artikel: Innenstädtische Verkehrsplanung in Baden

Autor: Rickenbach, V.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-783049

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

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

und neuer Anlagen — die Lombardsbrücke wurde durch die Aufschüttung eines Trümmerdammes mehr als doppelt so breit; ein Ost-West Durchbruch hat Ausmasse einer Autobahn erhalten — gelingt es nicht, die wünschbare Beruhigung und Entlastung herzustellen. Die Ausnützung der Grundstücke muss im Laufe der Jahre erheblich reduziert werden (Ausnützungsziffer 2,0), eine neue Geschäftsstadt City-Nord, die gegenwärtig geplant wird, soll von Anfang an mit einer noch niedrigeren Ausnützung (Ausnützungsziffer 1,5) gebaut werden. Nur unter dieser beträchtlichen Reduktion der zulässigen Baukubatur sei es noch möglich, den zukünftigen Verkehr zu bewältigen (die Zürcher City hat vergleichsweise eine Ausnützungsziffer von 3,5 bis 4,0, an vereinzelten Stellen sogar mehr). Die vom individuellen Verkehr geforderten Anlagen lassen sich alle gar nicht bauen, die Stadt wird sich auf einige wenige beschränken müssen, die dann aber im Sinne von Stadtautobahnen mit hoher Leistungsfähigkeit ausgebaut werden, was bei der Ausdehnung der Stadt (Durchmesser rund 50 Kilometer etwa Zürich — Luzern) durchaus verständlich wird. Aber auch diese Hochleistungsstrassen werden die einzelnen Schwerpunkte nur tangential streifen. Es ist beabsichtigt, den öffentlichen Verkehr, der aus einer Stadtbahn mit mehreren Linien, einem U-Bahnsystem, einem Strassenbahn- und Omnibusnetz besteht, systematisch und grosszügig auszubauen, damit der Anreiz gross wird, das individuelle Verkehrsmittel nicht für den täglichen Berufsverkehr zu gebrauchen. An den äusseren Stationen der Bahnlinien werden grosse Parkplätze angelegt, die den Dauerparkierern dienen, die innern Parkplätze aber werden dem Kurzparkierer und dem Wirtschaftsverkehr zugeteilt, denn von diesen profitiert das Geschäftsleben. Das lästige Parkplatzsuchen, die sinnloseste aller Verkehrsarten, entfällt auf diese Art, wodurch das Zentrum auf alle Fälle am besten entlastet wird. Mustergültig sind die neuen U-Bahn-Stationen angelegt, die bei Arbeitsbeginn und Arbeitsschluss wie Maschinen funktionieren und den Strom der Passagiere elegant abfliessen lassen.

Hamburg ist leider nicht mit unsern Städten zu vergleichen. Es ist sehr viel grösser als Zürich und doch ist der Besuch lohnend. Wenn man die Liebe und Sorgfalt fühlt, mit der die Stadtväter das Bild der Stadt verteidigen, wenn man Einsicht in die Arbeit systematischer Planung, die sich bereits über Jahrzehnte erstreckt, nehmen darf, wenn man die aufgeschlossene Grün- und Wohnbaupolitik und die Systematik im Aufbau der Stadt verfolgen darf, so wird einem bewusst, welche Bedeutung der Stadtplan bekommt. Zwar wechseln die Personen und mit ihnen die Ansichten im Laufe der Jahre. Das grosse Konzept aber, das Riesengebilde in überschaubare Teile zu gliedern, bleibt, und das ist im Hinblick auf das Wohl der Städter sicher die Hauptsache.

Die Reisegesellschaft erkundigte sich überall nach dem Stande der übergeordneten *Regionalplanung*. Die Stadt und ihr Umland bleibt auch in Deutschland heute noch ein ungelöstes Problem. Man fängt zwar an, ernsthaft über die Stadtgrenzen zu verhandeln, man schafft Gesetze und Organisationen, die den regionalen Plan fördern. Ueberall sind, wie bei uns, Bestrebungen im Gang, das Wachstum der grossen Städte auch ausserhalb ihrer Gemarkungen in geregelte Bahnen zu lenken. Die Stadtplanung — das rein Technische — ist aber sehr viel weiter gediehen als bei uns. Die grossen Städte haben die Initiative ergriffen, die Pläne sind vorbereitet, das Gespräch kann beginnen. Das liegt wohl daran, dass die Gemeinden nicht so stark sind wie bei uns. Immerhin ist es erfreulich, dass man auch in Deutschland nicht mehr unbedingt daran glaubt, das Problem der wachsenden Grosstädte mit der Eingemeindung zu lösen. Der Gemeindeverband oder die Regionalplanung, wie wir sie anstreben, gewinnt an Boden, worüber wir uns ehrlich freuen wollen.

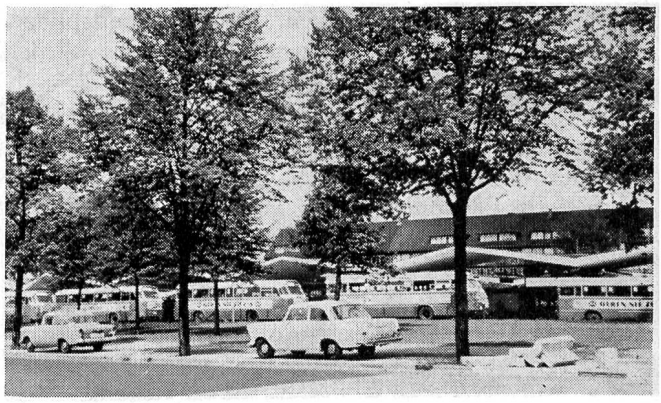


Abb. 12. Hamburg. Untergrundbahnstation Wandsbeckermarkt mit grosser Autobushaltestelle.

Aufnahmen: Nr. 2 Werkfoto Volkswagenwerk;
Nrn. 3—6, 9, 10 und 12 H. Meili, Aarau;
7, 8 sowie 11 J. Schmidlin, Aarau.

711.4 (494)

Innenstädtische Verkehrsplanung in Baden

Von Dr. V. Rickenbach, Stadtschreiber, Baden

Vor zwei Jahren ist an dieser Stelle * über Umfang, Durchführung und Ergebnis eines Ideenwettbewerbes zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes Baden berichtet worden. Es konnte festgestellt werden, dass eine erfreulich grosse Zahl von Ingenieur/Architekten-Teams sich dieser recht komplizierten Planungsaufgabe unterzog, und dass das Preisgericht die von Ingenieur H. Fricker und Architekt M. Müller, Luzern, ausge-

* «Planen und Bauen» 1961, S. 11.

arbeitete Lösung mit dem ersten Preis auszeichnete. Ihr auf die topographische, verkehrstechnische und städtebauliche Situation optimal Rücksicht nehmendes Projekt schlägt eine klare Trennung von motorisiertem Verkehr, Parkflächen und Fussgängerverkehr auf verschiedenen Ebenen vor.

Ein vom Stadtrat bestellter Planungsausschuss unterzog in der Folge sämtliche eingereichten Wettbewerbsprojekte, wie auch die Richtlinien des Preisgerichtes, einer nochmaligen Prüfung. Dabei wurde der Verkehrsablauf für die ganze Innenstadt in die Studien miteinbezogen. Massgebend für diese Ausweitung der Planung war die Erkenntnis, dass mit Beendigung der im Bau begriffenen Verkehrssanierung die Stadt Baden wohl weitgehend vom Durchgangsverkehr befreit sein dürfte, dass damit aber nur ein Teil der verkehrstechnischen Probleme gelöst sein wird. Die Region Baden zeigte in den letzten Jahren eine ausserordentlich grosse Anziehungskraft für die Ansiedlung von Gewerbe und Industrie, wie auch von Arbeitskräften. Unsere Stadt besitzt dabei die Gunst einer verkehrstechnischen Schlüsselstellung. Daneben erfassen einheimischer Handel und Gewerbe, Banken und Versicherungen ein weites Einzugsgebiet, so dass Baden füglich die Funktion eines regionalen Zentrums zuerkannt werden darf. Soll die Stadt dieser Stellung gerecht werden und der Zukunft verpflichtet sein, so gilt es auch für den stadtinternen Verkehr eine befriedigende Ordnung zu finden. Das Angebot an Verkehrsflächen muss mit dem Bedarf Schritt halten. Auf möglichst bequemem Wege sollen Verkaufsstätten, Ateliers, Banken, Büros, Arbeitsplätze, aber auch Theater und Vortragssäle erreicht werden können.

Die Grundlagen und das Ergebnis der bisherigen Planung sollen hier kurz dargestellt werden. Eine eingehendere Erläuterung mit Planunterlagen findet der interessierte Fachmann in der von der genannten Planungskommission ausgearbeiteten Abhandlung, die bei der Stadtkanzlei Baden bezogen werden kann.

Planungsgrundlagen

a) Bevölkerungsentwicklung

Baden zählte im Jahre 1960 14 000 Einwohner. Bei Vollüberbauung werden es im innern Stadtgebiet 18 000 sein.

Rechnet man zur Region Baden das aargauische Limmattal von Spreitenbach/Würenlos bis Untersiggenthal/Gebenstorf, vom Surbtal die Gemeinden Ober-, Unterehrendingen und Freienwil und vom Reusstal die Gemeinden Ober-, Niederrohrdorf, Fislisbach und Birmenstorf, so ergibt sich aus der Volkszählung von 1960 eine Wohnbevölkerung von etwa 64 000. In den voraussichtlichen Baugebieten finden bei Vollüberbauung etwa 250 000 Einwohner Platz.

b) Arbeitsplätze

Im Jahre 1960 zählte Baden 17 600 Arbeitsplätze. Bei Vollausbau sind unter Einschluss der Werktätigen in den Industrien etwa 36 000 Arbeitsplätze anzunehmen.

c) Flächenbedarf

Bei fünfgeschossiger, geschlossener Bauweise, wovon vier Geschosse für Geschäftszwecke genutzt werden und bei Annahme von 17 m² Geschossgrundfläche pro Arbeitsplatz, errechnen sich je nach Quartier 600 bis 800 Beschäftigte pro Hektare (Strassenanteil eingeschlossen). Auf Grund dieser Berechnung werden folgende Stadtteile als Regionalzentrum vorgesehen:

	Fläche in ha	Beschäftigte pro ha	Beschäftigte Total
Altstadt	2,0	600	1 200
Bahnhofquartier	7,0	740	5 200
Gstühl	8,5	860	7 300
Vorstadt	5,4	860	4 700
Total			18 400

Festzuhalten bleibt, dass zudem 14 000 Leute in der Firma AG Brown, Boveri & Cie. beschäftigt sind, und dass im Quartier Parkstrasse/Römerstrasse noch Platz für weitere 3400 Beschäftigte vorhanden ist.

d) Verkehr

Die bei Vollüberbauung in Baden erwartete Zahl der Arbeitsplätze, deren Inhaber zum grössten Teil in den Aussengemeinden wohnen werden, schaffen in den Zeiten des Arbeitsbeginns und des Arbeitsschlusses ein Transportvolumen, das im individuellen Verkehr nicht bewältigt werden kann. Ein Grossteil desselben muss von den öffentlichen Transportmitteln (Bahn, PTT-Busse und regionale Busse) übernommen werden. SBB und PTT sind sich der bevorstehenden Aufgaben bewusst; die vorgesehene Erstellung eines PTT-Bushofes an der Parkstrasse legt davon Zeugnis ab. Für die Abwicklung des individuellen Verkehrs dienen insbesondere die vor dem Abschluss stehenden Anlagen der Verkehrssanierung, deren Erweiterung im Bereiche des Fabrikareals BBC und die Erstellung einer neuen Brücke nach Obersiggenthal. Für das Funktionieren des individuellen Verkehrs wird die Schaffung einer grossen Zahl von Parkplätzen Voraussetzung sein.

e) Der öffentliche Verkehr im besondern

In einem Siedlungsraum, wie er hier zur Diskussion steht, muss der Einsatz öffentlicher Verkehrsmittel ein ganz bedeutendes Instrument der Verkehrsplanung sein. Heute besteht zwar in der Region Baden noch kein ausgedehntes Netz öffentlicher Verkehrsmittel. Dessen Ausbau wird aber allgemein als unumgänglich erachtet. Um die innenstädtischen Plätze Badens zu dimensionieren, war es notwendig, sich über den öffentlichen Verkehr in der Region und der Stadt Rechenschaft abzulegen. Mit Bezug auf die Region konnte davon ausgegangen werden, dass sich im Raume Baden die Ueberbauung axial ausgebreitet hat, und zwar eine Axe limmataufwärts und die andere von Oberehrendingen nach Oberrohrdorf. Die beiden Axen der Ueberbauung kreuzen sich in der

Stadt Baden. Baden weist zudem eine ganz konzentrierte Ueberbauung auf, in der die Linien eindeutig geführt werden können. Die Voraussetzungen zur Organisation der öffentlichen Verkehrsmittel sind also gut. Im Rahmen eines für die Regionalplanungsgruppe Baden und Umgebung ausgearbeiteten Gutachtens ist das Ingenieurbüro Seiler + Barbe, Zürich, zum Vorschlag einer Verkehrslösung mit Autobus oder Trolleybus gelangt. Nach Abzug der Verkehrsleistungen, welche durch die SBB und die Fernbusse (PTT) aufgebracht werden und einen Anteil von etwa 25 % ausmachen dürften, sind für die Bewältigung der restlichen 75 % täglich 1800 radiale Buskurse errechnet worden. Dies entspricht 12 Radiallinien (alle Buslinien haben ihren Ausgangspunkt im Zentrum der Stadt) oder 6 Durchmesserlinien (die Buslinien führen von Vorort zu Vorort und durchqueren die Stadt) im Sechs-Minuten-Betrieb. Postuliert wird die Einführung von Durchmesserlinien mit gleichwertigen Haltestellen am Schulhausplatz, an der Tunnelstrasse oder Bruggerstrasse, am Bahnhofweg und am Bahnhofplatz. Die Haltestellen können bei dieser Lösung im verkehrsreichen Stadtzentrum auf ein Minimum beschränkt werden. Die Notwendigkeit eines in Baden schon geforderten Bushofes fällt dahin. Das für eine solche Anlage notwendige, teure Land kann wirtschaftlicher verwendet werden.

Hinsichtlich des Berufsverkehrs der Firma AG Brown, Boveri & Cie. bleibt aus der Betriebszählung 1961 festzuhalten, dass der Weg Wohnort—Arbeitsplatz von 50 % der Werkangehörigen zu Fuss oder mit Fahrrad, 15 % mit der Bahn, 20 % mit privaten Fahrzeugen und 13 % mit den öffentlichen Bussen zurückgelegt wird. Die für diesen Berufsverkehr notwendigen Busse sind zusätzlich zum übrigen Linienverkehr als Einsatzbusse zu führen.

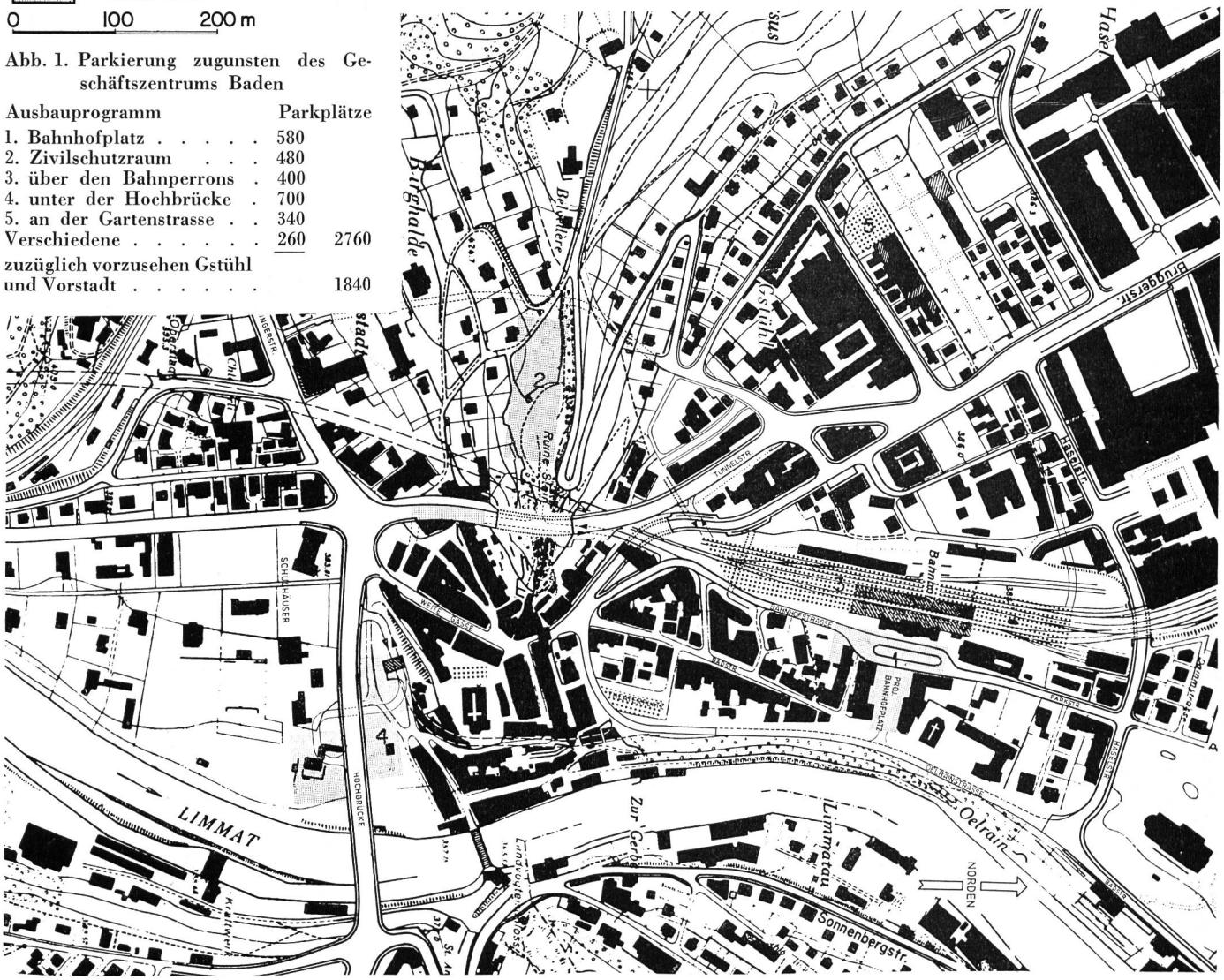
f) Parkierung

Der Bedarf an Parkplätzen bei Vollausbau des Regionalzentrums wurde nach den Normen der Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner, Norm SNV 40617, geschätzt. Es wurde ein Motorisierungsgrad von einem Motorfahrzeug auf vier Einwohner angenommen, was etwa einem Fahrzeug pro Familie

oberirdisch
unterirdisch
0 100 200 m

Abb. 1. Parkierung zugunsten des Geschäftszentrums Baden

Ausbauprogramm	Parkplätze	
1. Bahnhofplatz	580	
2. Zivilschutzraum . . .	480	
3. über den Bahnperrons .	400	
4. unter der Hochbrücke .	700	
5. an der Gartenstrasse . .	340	
Verschiedene	260	2760
zuzüglich vorzusehen Gstühl und Vorstadt		1840



entspricht. Für Büros und Läden wurde durchschnittlich ein Bedarf von einem Parkplatz pro 60 m² Geschossfläche oder ein Parkplatz auf vier Beschäftigte in Rechnung gestellt. Dabei ergab sich für das Stadtzentrum ein Bedarf von 4600 Parkplätzen. In der Altstadt und im Bahnhofquartier sind demgegenüber heute lediglich 220 Parkplätze vorhanden. In der städtischen Planung und von privater Seite werden aber in der Innenstadt etwa 2700 Parkplätze projektiert. Davon sollen 580 unmittelbar beim Bahnhof erstellt werden. Die fehlenden etwa 2000 Parkplätze sind im Gstühl und vor allem in der Vorstadt vorgesehen.

Bisherige Planungsergebnisse

a) Bahnhofplatz

Entsprechend seiner zentralen Lage und verkehrspolitischen Bedeutung tritt der Bahnhofplatz als ausgesprochener Schwerpunkt der innenstädtischen Verkehrsplanung in Erscheinung. Im Sinne des preisgekrönten Projektes Fricker soll dort in konsequenter Weise eine strenge Trennung von motorisiertem, ruhendem und Fussgängerverkehr auf verschiedenen Ebenen durchgeführt werden. Bei verhältnismässig geringer Beanspruchung privaten Grundeigentums wird eine ausserordentlich grosse Realisierung von Verkehrs- und Parkflächen angestrebt.

Verkehrsebene. Die oberste, sogenannte Verkehrsebene kommt auf die Höhe der SBB-Perrons zu liegen. Sie dient vor allem dem Bus- und Taxidienst sowie den privaten Zubringern zu Bahnhof und Post. Für den Busverkehr sind sechs Haltestellen mit den dazugehörigen Perrons direkt vor dem Eingang des SBB-Aufnahmegebäudes geplant. Diese sechs Anlegekanten dienen nur als Haltestellen, zum Ein- und Aussteigen der Busbenützer. Die Wartezeiten zum Ausgleich des Fahrplanes erfolgen an den Endstationen. Die Ein- und Aussteigeperrons können über Rampen und Treppen von der Fussgängerebene aus bequem erreicht werden, ohne dass Fahrbahnen überschritten werden müssen.

Fussgängerebene. Dem Fussgänger wird eine eigene, vom Fahrzeugverkehr unbehelligte Ebene des neuen Bahnhofplatzes reserviert. Diese am besten gelegene und attraktivste Ebene stellt die Verbindung zwischen Badstrasse, Parkstrasse, dem neuen Postbushof und der Personenunterführung unter dem Bahnhofgebiet her. An ihr werden neue Geschäfte und Läden entstehen. Treppen und Lifts führen zu den unterirdischen Parkierungsgeschossen. Von der Fussgängerebene aus besteht ein direkter Anschluss an die Einkaufsgebiete Badstrasse und Weite Gasse. Durch grosszügig ausgebaute Personenunterführungen gelangt der Fussgänger in das westliche Geschäftsquartier Gstühl.

Parkierungs- und Anlieferungsgeschosse. Die Zu- und Wegfahrt in die Parkierungsgeschosse erfolgen über die neue Oelrainstrasse, und zwar im ersten Untergeschoss. Die Erschliessung des zweiten und dritten Parkierungsgeschosses geschieht vom ersten Untergeschoss aus mittels grosszügig separat geführter Auf- und Abfahrtsrampen. Servicestation und Eingangskontrolle können im ersten Untergeschoss angeordnet werden.

Im *ersten Parkierungsgeschoss* können 140 Fahrzeuge parkiert werden. Diese Anlage soll vorwiegend den Kurzparkierern sowie der Anlieferung für die anstossenden Liegenschaften zur Verfügung stehen.

Das *zweite Parkierungsgeschoss* bietet für 200 Wagen Parkierungsmöglichkeit. Es soll, mindestens in einer ersten Zeit, hauptsächlich den Dauermietern reserviert sein.

Auch ein weiteres *drittes Parkierungsgeschoss* lässt sich baulich gut verwirklichen. Es soll mit seinen 200 Plätzen vorwiegend dem Parkplatzbedarf der privaten Ueberbauung am Bahnhofplatz dienen.

In den drei Parkierungsgeschossen können somit *540 Autos* parkiert werden. Zusammen mit den Kurzparkiergelegenheiten auf der Verkehrsebene wird Abstellplatz für 580 Wagen geschaffen.

Städtebaulich gesehen wird der Bahnhofplatz im Norden durch die bereits bestehende Ueberbauung begrenzt. Vor dem Bahnhof wird die Fussgängerebene durch die Verkehrsebene überragt. Für den Fussgänger entsteht damit eine grosszügige Halle, von welcher aus für ihn sämtliche Verkehrsbeziehungen mühelos hergestellt sind. Diese gegen den Bahnhofplatz offene «Bahnhofhalle» wird die Schalteranlagen der SBB, ein Schnellrestaurant des Hotels Bahnhof und Läden aufnehmen. Architektonisch attraktiv gestaltet wird sie die Atmosphäre des Einkaufszentrums haben. An der Südwestecke des Bahn-

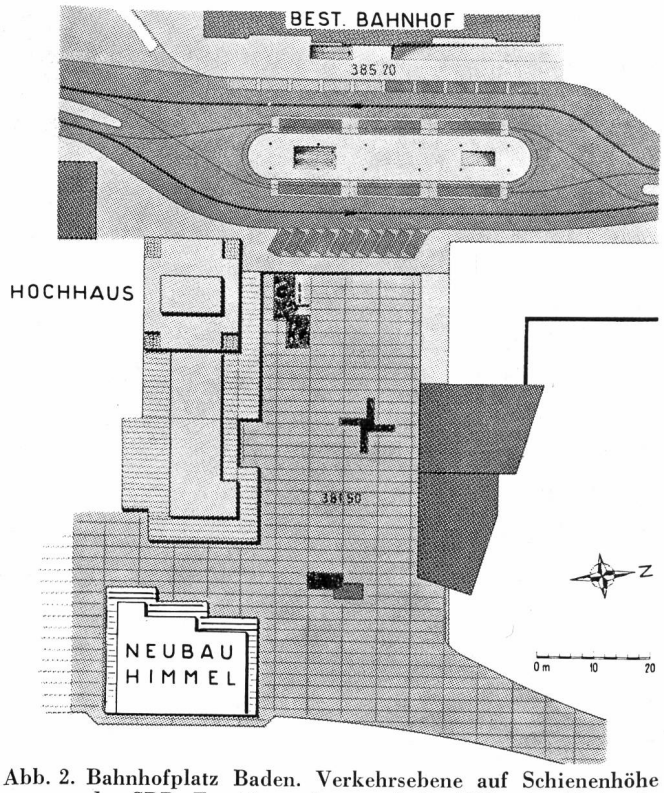


Abb. 2. Bahnhofplatz Baden. Verkehrsebene auf Schienenhöhe der SBB. Fussgängerebene auf der Höhe der Einkaufswege und Grünzonen mit direktem Anschluss an die Fussgängerunterführungen unter den Bahnanlagen.

hofplatzes soll ein punktförmiges Hochhaus entstehen, womit der Platz auch visuell als wichtigster Drehpunkt des städtischen Lebens gekennzeichnet wird. Eine dreigeschossige Ueberbauung zieht sich anschliessend bis zur Badstrasse. Der Bahnhofplatz, auf drei Seiten von Hochbauten umgeben, die Läden, Restaurants und Büros beherbergen, soll durch Grünanlagen, Vitrinen und Cafés lebendig und einladend gestaltet werden.

b) Oelrain

Am Oelrain wird die Erstellung einer Fahrstrasse vorgeschlagen, die etwa 5 m tiefer als der heutige Hinterweg und die Badstrasse projektiert ist. Sie hat vorwiegend der Erschliessung der unterirdischen Parkhallen am Bahnhof zu dienen. Anstelle der heutigen Badstrasse wird sie aber auch die Verbindung zwischen dem Schlossbergplatz und der Haselstrasse herstellen. In bautechnischer Hinsicht ist die Strasse teilweise im Einschnitt und teilweise als Hanglehnenviadukt vorgesehen. In einer ersten Etappe soll die Oelrainstrasse nur von der Haselstrasse bis zur unterirdischen Parkierung am Bahnhofplatz ausgebaut werden.

c) Bahnhofstrasse

Mit dem Ausbau des Bahnhofweges soll ein zweiter Strassenzug längs des Bahnareals erstellt werden. Von der Haselstrasse wird auf diese Weise über die Parkstrasse und den Bahnhofplatz eine Verbindung zum Schlossbergplatz hergestellt. Das in der Südwestecke des Bahnhofplatzes gelegene Hotel Bahnhof muss zu diesem Zwecke abgebrochen werden. Angestrebt wird an seiner Stelle eine grosszügige Neuüberbauung.

Im Bahnhofquartier werden somit zwei neue Strassenzüge entstehen, die vorläufig im Zwei-Richtungs-Verkehr betrieben werden sollen und von denen die Oelrainstrasse dem Zubringer zu Bahnhof und Post, der Anlieferung zu den Geschäften und dem Busverkehr zu dienen hat. Es ist aber jederzeit möglich, die beiden Strassen als Ring im Einbahnverkehr zu benützen.

d) Fussgängerunterführung unter den Bahnanlagen

Durch eine breite, zentrale, mit Schaufenstern, Kiosken usw. ausgestattete Fussgängerunterführung soll die Verbindung vom Bahnhof in das östlich des Bahnareals gelegene Gstühlgebiet hergestellt werden. Damit würden alle im Bereiche der Bruggerstrasse allenfalls zu errichtenden Bushaltestellen gut mit dem Bahnhof und dem Badstrassenquartier verbunden.

e) Parkierung im Schlossberg und über den SBB-Perronanlagen

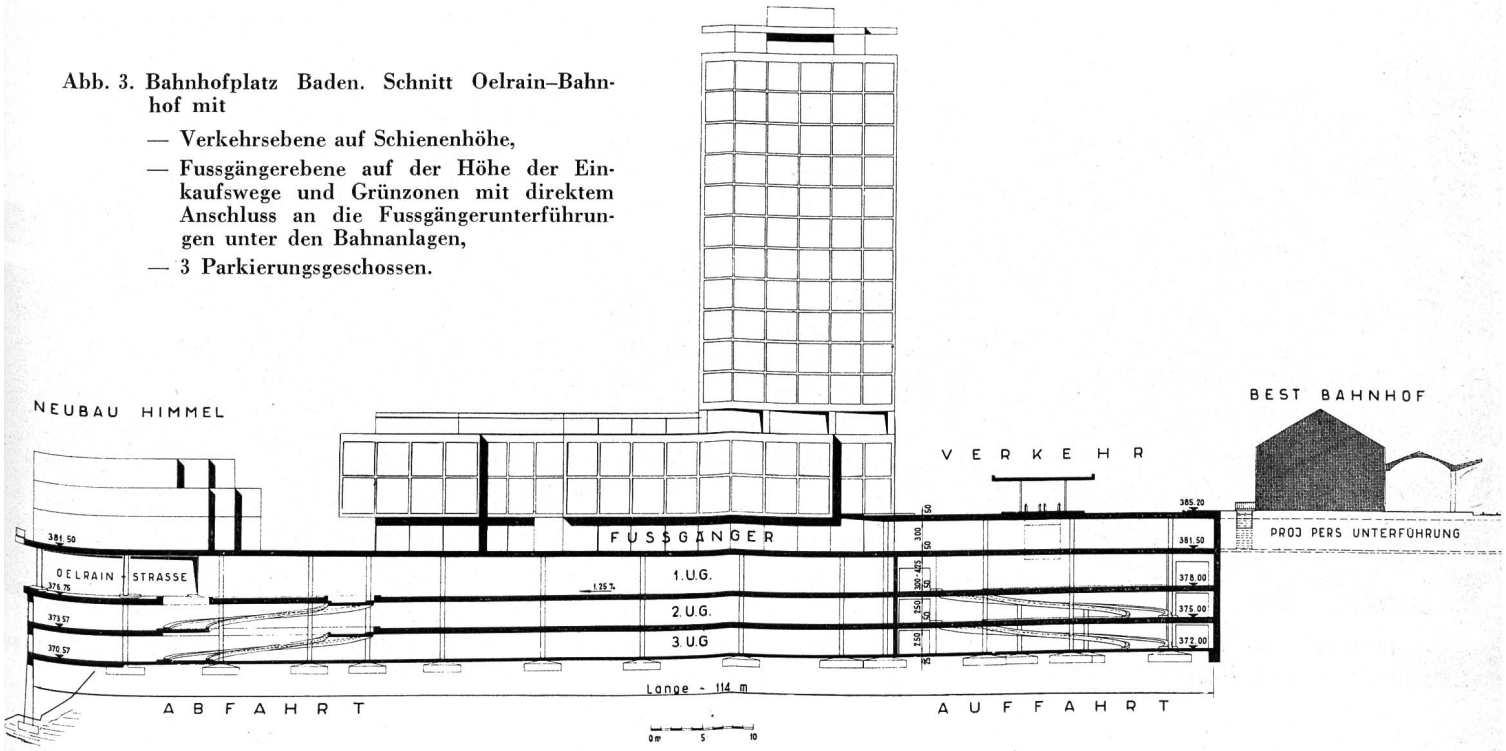
Im Zusammenhang mit der Erstellung der Zivilschutzanlage im Schlossberg hat sich die Gelegenheit zur Errichtung von gegen 500 Parkplätzen ergeben. Studiert und geplant wird aber auch die Möglichkeit, in einem spätern Zeitpunkt über den Perronanlagen der Schweizerischen Bundesbahnen Parkplätze zu schaffen. Es wird mit der Einrichtung von 400 Standplätzen gerechnet. Die notwendigen Erschliessungswege sollen schon heute durch rechtskräftige Bau- und Strassenlinien sichergestellt werden.

Zusammenfassend darf festgehalten werden, dass mit all diesen Anlagen versucht wird, verkehrstechnische Voraussetzungen im Stadtzentrum Badens zu schaffen, die ein möglichst reges, von keinerlei Verkehrsstörung erschwertes Leben in der Innenstadt gestatten.

f) Fussgängeranlagen

Obwohl die im Rahmen der dargelegten Verkehrsplanung vorgeschlagenen Strassen auch beim Spitzen-

Abb. 3. Bahnhofplatz Baden. Schnitt Oelrain–Bahnhof mit
— Verkehrsebene auf Schienenhöhe,
— Fussgängerebene auf der Höhe der Einkaufswege und Grünzonen mit direktem Anschluss an die Fussgängerunterführungen unter den Bahnanlagen,
— 3 Parkierungsgeschossen.



verkehr nicht bis zur Leistungsgrenze beansprucht sein werden, sind für den Fussgänger möglichst weitgehend besondere Strassen und Zonen vorgesehen worden. Auf dem Bahnhofplatz selbst wird eine eigens für den Fussgänger geschaffene Ebene erstellt. Von hier erreicht er völlig unbehindert durch den Motorfahrzeugverkehr:

— die Bushaltestellen auf der Verkehrsebene vor dem Bahnhof
— sämtliche SBB-Perrons und den PTT-Bushof
— die unterirdischen Parkierungsgeschosse
— die Parkstrasse
— die Fussgängerzone vor den kirchlichen Bauten, den Kurpark und das Bäderquartier
— die Fussgängerzone auf der überdeckten Oelrainstrasse bis Theaterplatz—Altstadt
— die nun verkehrsfreie Badstrasse
— durch die zentrale Fussgängerunterführung beim Bahnhof das Quartier Gstühl mit den neuen Geschäftshäusern an der Dynamostrasse, Bruggerstrasse und Tunnelstrasse
— durch die bestehende Unterführung unter dem Bahnhof das Gebiet der BBC.

Da die Oelrainstrasse vor die heutige Badstrasse zu liegen kommt und auch bis zum Theaterplatz weitgehend über die heutige Geländekante hinausragt und überdeckt wird, entsteht vom Theaterplatz bis zur Haselstrasse eine breite, nur dem Fussgänger zur Verfügung stehende Zone. Von ganz besonderem Gewicht ist aber der Umstand, dass der Bau der Oelrainstrasse und die Erstellung der Bahnhofstrasse das Gebiet der Badstrasse völlig verkehrsfrei werden lassen. Es wird sich hier ein Geschäftszentrum weiterentwikkeln können, das auch den modernsten Anforderungen genügt. Die Fussgängerstadt, mit genügenden, möglichst nahe gelegenen und gut zugänglichen Parkierungsplätzen, wird die Stadt der Zukunft sein. Im Verein mit der persönlichen Leistung jedes Einzelnen dürfte sie auch in Baden die beste Antwort der gewachsenen Stadt gegen das Ueberflügeltwerden durch neu aufstrebende Zentren bilden.

Die Verwirklichung der Planung

Es steht ausser Frage, dass die Verkehrsprobleme in ihrem Zusammenhang mit der Bevölkerungsstruktur, der Entwicklung von Leben und Wirtschaft sowie den vorhandenen Ausnützungsmöglichkeiten des Grundeigentums beurteilt werden müssen. Den Richtlinien des Bundes über konjunkturelles Verhalten hat auch die öffentliche Hand soweit als möglich Rechnung zu tragen. Die hier dargelegte Planung soll deshalb in zwei Ausbaustufen realisiert werden, wobei die erste Ausbaustufe vier Bauetappen umfasst.

In einer ersten Etappe sollen die am heutigen Bahnhofplatz geplanten Tiefbauten erstellt werden. Gleichzeitig werden der Neubau Hotel Bahnhof, der nordöstlich davon geplante Hochhausneubau sowie der am Oelrain vorgesehene Neubau auszuführen sein. Die Baukosten für diese Bauetappe werden sich für die Stadt auf etwa Fr. 7 200 000.— belaufen. Es muss mit einer Bauzeit von etwa 24 Monaten gerechnet werden. Nach Ablauf dieser Zeit kann sich der Verkehr auf dem neu erstellten Bahnhofplatz abwickeln. In der anschliessenden zweiten Bauetappe soll der Ausbau des Oelraines und der Haselstrasse erfolgen. Gleichzeitig wird der Ausbau des Bahnhofweges durchzuführen sein. Für diese baulichen Veranstaltungen muss mit Kosten von Fr. 3 417 000.— gerechnet

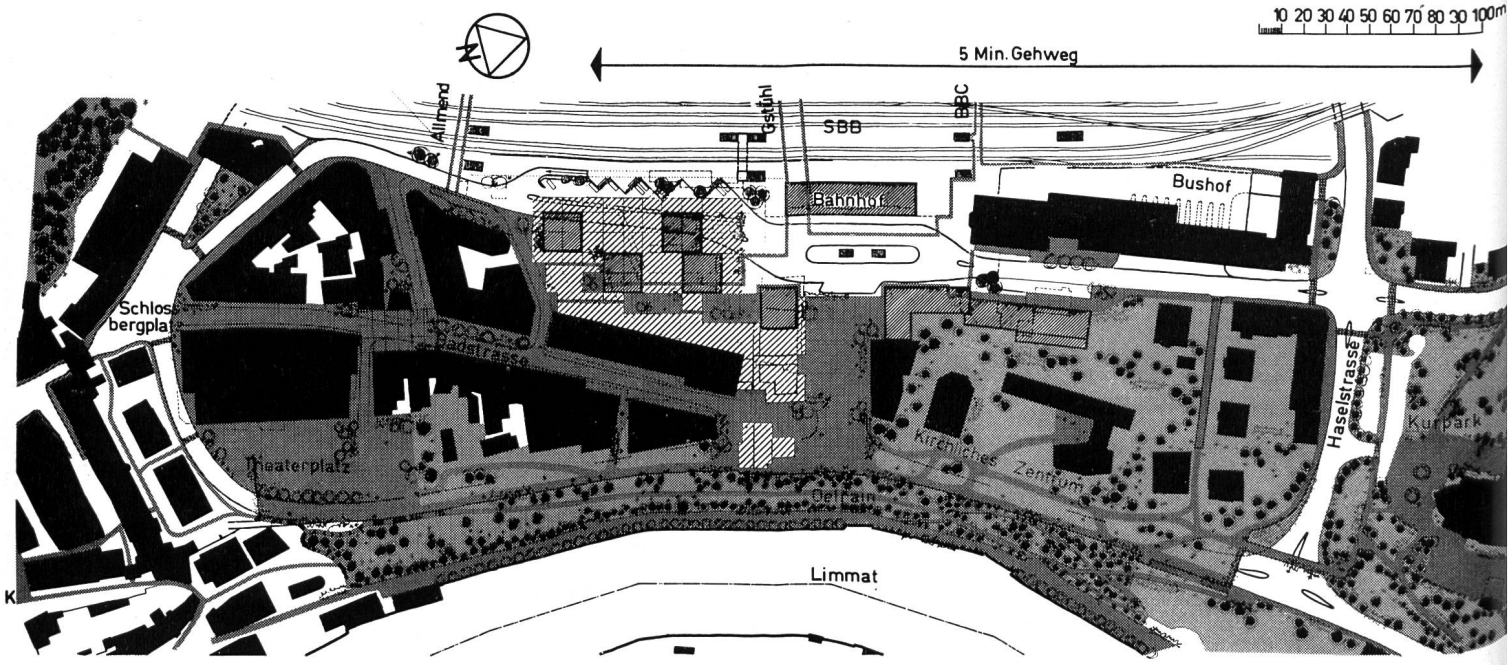


Abb. 4. Die verkehrsfreie Fussgängerstadt mit Bahnhofplatz als Mittelpunkt, Einkaufszentrum und Grünzone von der Altstadt bis zum Kurpark.

werden. Als Bauzeit werden 15 Monate angenommen. Die dritte Bauetappe umfasst das Mittelstück zwischen dem heutigen Bahnhofplatz und der Badstrasse. Im gleichen Zeitpunkt können die Bushaltestellen an der Bruggerstrasse verwirklicht werden. Total werden dabei Fr. 3 300 000.— erforderlich sein und eine Bauzeit von 15 Monaten benötigt werden. Die letzte Bauetappe der ersten Ausbaustufe wird sich besonders mit der Erstellung der Fussgängeranlagen, die von der Fussgängerebene aus verschiedene Verbindungen herstellen, zu befassen haben. Zudem hat noch der Ausbau der Parkstrasse zu erfolgen. Diese Arbeiten werden Kosten in der Höhe von Fr. 3 343 000.— ergeben und eine weitere Bauzeit von sechs Monaten nötig machen. Die Gesamtbauzeit für die Fertigstellung aller Bauteile der ersten Ausbaustufe dürfte somit etwa fünf Jahre betragen. Die Gesamtbaukosten ohne Landerwerb wurden auf Fr. 17 260 000.— veranschlagt. Gewichtig fällt dabei in Betracht, dass die umfangreiche, erste Ausbaustufe Baden einen entscheidenden Schritt zur Fussgänger- und Einkaufsstadt bringt. Sie schafft die dringend notwendigen Parkierungsplätze, aber auch grosszügige Erholungsflächen. Vom Kostenaufwand dieser Bauetappe dürften annähernd 9 000 000 Franken durch Parkplatzmieten und Gebühreneinnahmen verzinst werden können.

In einer zweiten Ausbaustufe sind der Ausbau des Oelraines im Abschnitt Schlossbergplatz bis Bahnhofplatz, die Erstellung einer zentralen Fussgängerunterführung Bahnhof—Bruggerstrasse und die Ueberdachung der Perrongeleise an die Hand zu nehmen. Dabei müssen nach heutigem Preisstand weitere Kosten von etwa Fr. 18 000 000.— budgetiert werden. Die zweite Ausbauetappe wird eine konsequente Fortsetzung des begonnenen Werkes darstellen. Sie bietet dem Fussgänger mannigfaltige Möglichkeiten. Sie bringt aber auch für den motorisierten Verkehr eine sehr gute Erschliessung des Stadtzentrums. Städtebaulich führt sie zu einer grosszügigen landschaftlichen Zusammenfassung.

Das hier dargelegte Projekt nimmt wohl in hohem Masse auf die künftige Entwicklung der Bevölkerung und des Verkehrs im aargauischen Limmattal Rücksicht, es darf aber keineswegs als überdimensioniert erachtet werden. Als vor 100 Jahren die Spanisch-Brötli-Bahn die Reisenden von Zürich nach Baden führte, zählte Baden 2700 Einwohner. Bahnhof und Bahnhofplatz wurden zweckmässig und zukunftsfreudig dimensioniert. Die heutige Bürgerschaft der Stadt wird noch dieses Jahr Gelegenheit zur Entscheidung erhalten, ob sie ja sagen will für eine ebenso grosszügige und weitsichtige Lösung. Sollte die Einwohnergemeindeversammlung dem Projekt einer innenstädtischen Verkehrssanierung, wie es hier dargestellt wurde, im Herbst dieses Jahres zustimmen, so könnte im Frühjahr 1965 mit den Bauarbeiten begonnen werden.

711.4 (494)

Gründung der Regionalplanungsgruppe Laufental-Thierstein

Von A. Lisser, Chef der kantonalen Planungsstelle, Solothurn

In früheren Beiträgen haben wir über die Aufteilung sowie die Konzeption zur Gründung von Regionalplanungsgruppen im Kanton Solothurn berichtet. Inzwischen konnte der Gedanke der Planung, der ja nicht nur technische, sondern auch menschliche Probleme als Ganzes umschliesst, vermehrt ins Bewusstsein unseres Volkes eindringen. Durch das ständige Wachstum unserer Bevölkerung, das für die Zukunft gesehen weiter andauert, wird der für unsere Versorgung nötige Boden immer knapper. Wenn wir uns in der heute guten Zeit der Hochkonjunktur keine Sorgen machen, so sollten wir doch bedenken, dass wir nur etwa 50 % der Versorgung produzieren. Mit der zunehmenden Bevölkerungsvermehrung steigt auch das Bedürfnis nach allen in diesem Zusammenhang stehenden Aufgaben. Bei einer Planung auf weite Sicht muss diesen Problemen unbedingt die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt werden. Zum Teil bedingt durch die Verhältnisse und durch vermehrte Aufklärung, können wir heute erfreulicherweise und mit Befriedigung über die Gründung einer neuen Regionalplanungsgruppe berichten, und zwar im nördlichen Kantonsteil, unter Einbezug eines ebensogrossen Einzugsgebietes des Kantons Bern. Diese Region umfasst verschiedene Gemeinden beider Kantone. Wesen und Struktur dieses Raumes weisen analoge Verhältnisse auf, so dass sich der Zusammenschluss zur Behandlung von gemeinsamen Aufgaben über die Kantonsgrenzen hinaus aufdrängte.

Die Mehrzahl der Gemeinden dieser Region setzte sich früher zur Hauptsache aus landwirtschaftlicher Bevölkerung zusammen. Einzig das Städtchen Laufen, das in der Region als Zentrum seine Bedeutung hatte, beherbergte in seinem Bann Handel und Gewerbe. Um die Jahrhundertwende gelang es dann dank der grossen Bemühungen aufgeschlossener Bürger, speziell im Lüsseltal, Industrien anzusiedeln. Durch grossen Einsatz und Unternehmergeist wurden aus den kleinen Anfängen blühende Unternehmen zum Segen der ganzen Talschaft. Von dieser Entwicklung profitierten nicht nur die Landgemeinden, sondern auch das Städtchen Laufen. Durch die Schaffung von genügend Arbeitsplätzen konnte der Gefahr der Abwanderung aus der Region und somit der Landflucht wesentlich entgegengetreten werden. Heute befinden sich im Raume des Laufener Beckens und Lüsseltals blühende Gemeinden mit starker Entwicklung. Die Prosperität der auf gesunden Grundlagen aufgebauten Industrien