

Kulturlandschaftswandel Baden-Wettingen



Autoren

Arbogast Konstantin
Gentilini Enea
Grylka Adrian
Hagspiel Nick

Betreuung

Stefan Räber

Leitung

Prof. Dr. Lorenz Hurni

Projektarbeit Basisjahr D-BAUG Thema «Kulturlandschaftswandel» Institut
für Kartografie und Geoinformation, ETH Zürich Frühjahrssemester, Mai
2015

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung
2. Chronik
 - 2.1 Anfänge der Industrialisierung in Baden
 - 2.1.1 1837–1860
 - 2.1.2 1860–1880
 - 2.1.3 1880–1900
 - 2.2 Kriegszeit in Europa
 - 2.2.1 1900–1930
 - 2.2.2 1930–1950
 - 2.3 Nachkriegszeit bis zur heutigen Zeit
 - 2.3.1 1950–1980
 - 2.3.2 1980–2015
 - 2.4 Baden als Kurort
 - 2.4.1 Vor 1850
 - 2.4.2 Nach 1850
3. Von BBC zu ABB
 - 3.1 Geschichtliche Zusammenfassung
 - 3.2 Siedlungs- und Raumentwicklung
 - 3.2.1 Übersicht
 - 3.2.2 Pionierzeit 1891–1909
 - 3.2.3 Zwischenkriegszeit 1909–1944
 - 3.2.4 Der Generalplan 1944–1955
 - 3.2.5 Ausbau 1955–1966
 - 3.2.6 Moderne 1966–heute
4. Der Schulhausplatz Baden
 - 4.1 Das Projekt «Neugestaltung Schulhausplatz»
 - 4.2 Der Verkehr während dem Umbau
 - 4.3 Wie kam es zur heutigen Situation?
 - 4.4 Zukunft
5. Fazit
6. Schlusswort
- Quellenverzeichnis
- Bildverzeichnis

1. Einleitung

In dieser Arbeit zeigen wir auf, wie sich Baden–Wettingen von ca. 1850 bis heute entwickelt hat und sich voraussichtlich weiterentwickeln wird. Wir haben im Rahmen unserer Projektarbeit im Basisjahr der ETH Zürich den Auftrag erhalten, den Kulturlandschaftswandel eines Gebietes zu untersuchen. Wir haben uns für Baden–Wettingen entschieden, da wir wussten, dass dieses Gebiet in den letzten 150 Jahren eine enorme Entwicklung durchgemacht hatte. Schon bei den Römern war Baden als Bade– und Kurort bekannt. Im Mittelalter war die Stadt dann in den Händen der Habsburger, wovon die Ruine Stein heute noch zeugt. Die traditionsträchtige Stadt wurde dann jedoch mit der Gründung der ABB (damals BBC) in Baden zunehmend industrialisiert. Ein Industriequartier entstand, die erste vollständig in der Schweiz liegende Eisenbahnstrecke wurde zwischen Baden und Zürich gebaut und plötzlich fing auch das benachbarte Wettingen an zu wachsen.

In unserer Arbeit konzentrieren wir uns auf die Industrialisierung und ihre Folgen für die Bevölkerung und den Verkehr. Dies haben wir versucht mit einer Chronik und illustrativen Karten anschaulich zu machen. Danach gehen wir noch etwas genauer auf die ABB und ihren Einfluss auf die Stadt ein. Zum Schluss erklären wir das Projekt «Neugestaltung Schulhausplatz», welches im Moment gerade umgesetzt wird.

2. Chronik

2.1 Anfänge der Industrialisierung in Baden

2.1.1 1837-1860

Als Johann Wild und Joseph Solivo 1837 begannen, die Maschinen ihrer Spinnerei mit Wasserkraft der Limmat zu betreiben, kam die Industrialisierung auch in Baden an. Auch die Gründung der Maschinenfabrik Wegmann und Cie. (1857) und der Giesserei Oederlin & Cie. (1858) trugen weiterhin dazu bei, dass Baden als vielversprechender Industriestandort angesehen wurde. (Mittler 1965) Auch im benachbarten Wettingen entstand 1858 ein erster Industriebetrieb, nämlich eine Baumwollspinnerei und –weberei in der Limmatschlaufe. (Brüschweiler 1978)

Mit der aufkommenden Industrialisierung liess auch die Eisenbahn nicht lange auf sich warten. Nachdem 1841 die Planung einer Bahnverbindung von Zürich nach Basel via Baden auf Eis gelegt wurde, konnte ab 1847 mit der Schweizerische Nordbahn, heute vor allem unter dem Namen Spanisch–Brötli–Bahn bekannt, die erste komplett auf Schweizer Boden liegende Bahnstrecke zwischen Zürich und Baden befahren werden. (Mittler, 1965)

2.1.2 1860-1880

Um mit dem immer stärker aufkommenden Güter– und Personenverkehr zwischen Baden und Ennetbaden zurechtzukommen, wurde 1871 beschlossen, den 50 Jahre alten Holzsteg über die Limmat durch die heute noch bestehende Schiefe Brücke zu ersetzen. 1874 konnte diese für den Verkehr geöffnet werden.

Weiterhin entstanden industrielle Grossbetriebe in Baden. So wurde 1873 die Fabrik zur Herstellung von Küchen– und Haushaltsgeräten Merker und Cie. gegründet.

Ebenso wurden neue Eisenbahnverbindungen gebaut. Nachdem die Stadt Baden sich 1870 finanziell an der Schweizerischen Nationalbahn (SNB) beteiligt hatte, konnten bis 1877 die Linien Baden–Lenzburg–Zofingen und Baden–Winterthur in Betrieb genommen werden.

Allerdings wurde bereits nach kurzer Zeit klar, dass die SNB der Konkurrenz durch die Schweizerische Nordostbahn (NOB) nicht gewachsen war. Dies führte zur Zwangsliquidation der SNB. Bis 1935 hatte die Stadt Baden mit den dadurch aufkommenden Kosten zu kämpfen. (Mittler, 1965)

2.1.3 1880-1900

Mit der Gründung der BBC (Brown, Boveri & Cie., heute ABB) 1891 durch Walter Boveri und Charles Brown stieg Baden endgültig zu einem Schweizer Industriezentrum auf. Die BBC prägte die Entwicklung der Stadt Baden und ihrer Umgebung wie kein anderer Industriebetrieb. 1895 wurde die Motor–Columbus AG gegründet, aus der unter anderem die Nordostschweizerischen Kraftwerke (heute unter dem Namen Axpo bekannt) hervorgingen. (Mittler, 1965)

2.2 Kriegszeit in Europa

2.2.1 1900-1930

Mit der Industrie – in erster Linie durch die BBC – wuchs auch die Bevölkerung in Baden und der Region. Auch der Erste Weltkrieg konnte den rasanten Aufstieg der Industriestadt Baden nicht bremsen. Dadurch überschritt die Stadt Baden noch vor 1930 die Marke von 10'000 Einwohnern (Abb. 2.1 Bevölkerungsstatistik). Viele der Arbeiter siedelten sich auch im benachbarten Wettingen an. Um den dadurch aufgekommenen Verkehr in den Griff zu bekommen, wurde 1926 die Hochbrücke zwischen Baden und Wettingen erbaut. Diese günstige Verkehrsverbindung machte Wettingen als Wohnort für Arbeiter der Badener Industrie noch attraktiver. (Brüschweiler, 1978)

Nach dem enormen Aufschwung folgte allerdings durch die Weltwirtschaftskrise 1929 ein vorübergehender Einbruch der Industrie. Auftragsknappheit sorgte dafür, dass fast alle Betriebe in grossem Rahmen Stellen abbauen mussten. Die hohe Arbeitslosenquote sorgte für grosse sozialpolitische Probleme in Baden und der Region. (Mittler, 1965)

2.2.2 1930-1950

Bis zum Ende des zweiten Weltkrieges konnte sich die Industrie nicht richtig erholen. Nach 1945 konnte jedoch durch einen immensen Anstieg an Gastarbeitern wieder erheblicher Wachstum in der Industriebranche erzielt werden. (HLS Baden, 2015)

Ähnlich sah es in Wettingen aus. Zwischen 1940 und 1950 wuchs dort die Bevölkerung auf 10'000 an (Bevölkerungsstatistik), wobei in Spitzenzeiten mehr als die Hälfte der steuerpflichtigen Wettinger Einwohner bei der BBC in Baden angestellt war. (HLS Wettingen, 2015)

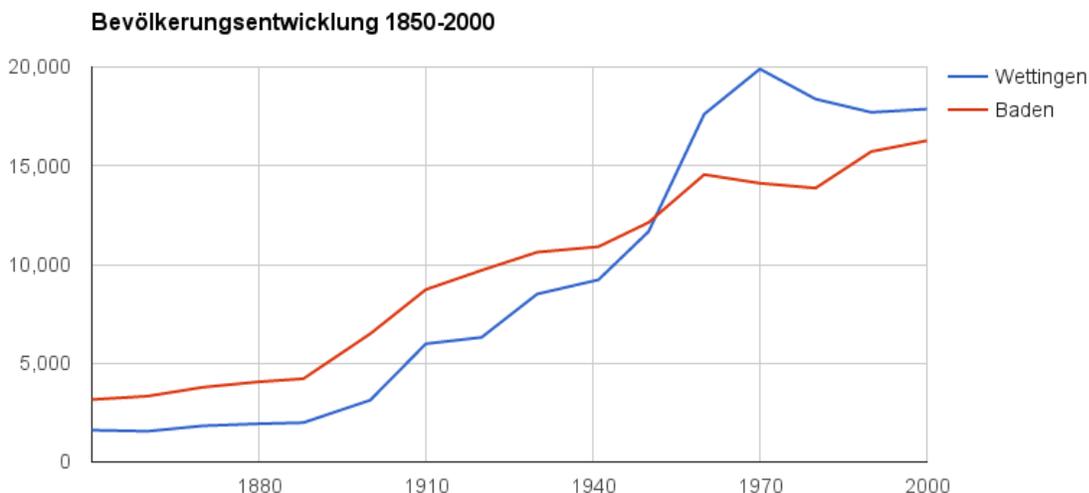
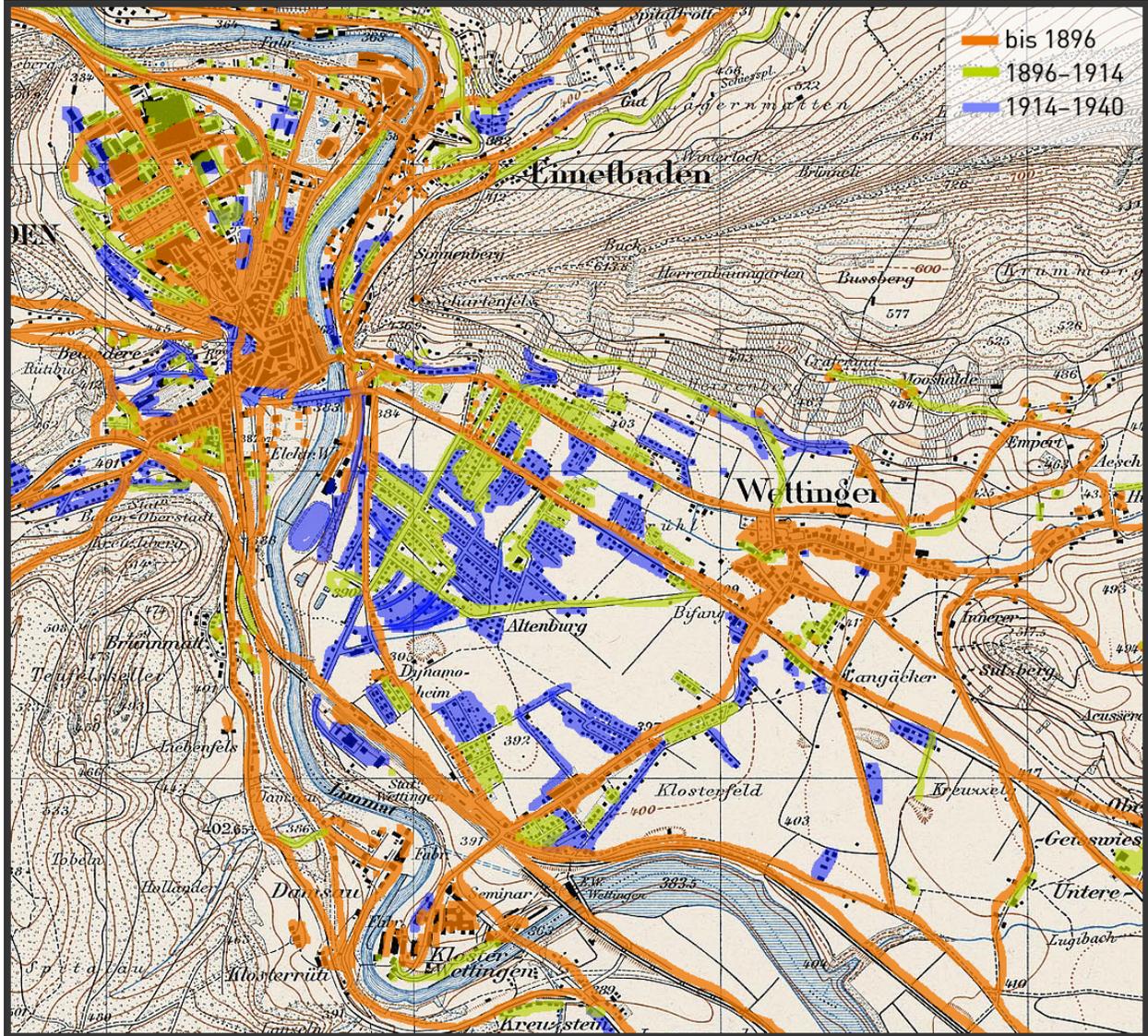


Abb. 2.1: Bevölkerungsentwicklung in Baden und Wettingen 1850–2000



K1955.2 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung Baden-Wettingen 1896-1940, Siegfriedkarten, 1940

2.3 Nachkriegszeit bis zur heutigen Zeit

2.3.1 1950-1980

Der Aufschwung der Badener Industrie durch Gastarbeiter hielt in den 50er-Jahren weiter an. Zeitweise waren 60% der Badener Bevölkerung in der Industrie tätig, und der Ausländeranteil der Stadt Baden wuchs bis 1960 auf 25%. (HLS Baden, 2015)

Im Jahr 1966 erreichte die Gemeinde Wettingen die Marke von 20'000 Einwohnern. Dieser Meilenstein markierte allerdings gleichzeitig ein Ende des Bevölkerungswachstums der Stadt Baden und ihrer Agglomeration. Bereits 1970 lebten wieder weniger als 20'000 Einwohner in Wettingen, bis heute konnte der Wert nicht mehr erreicht werden. (Abb.2.1 Bevölkerungsstatistik)

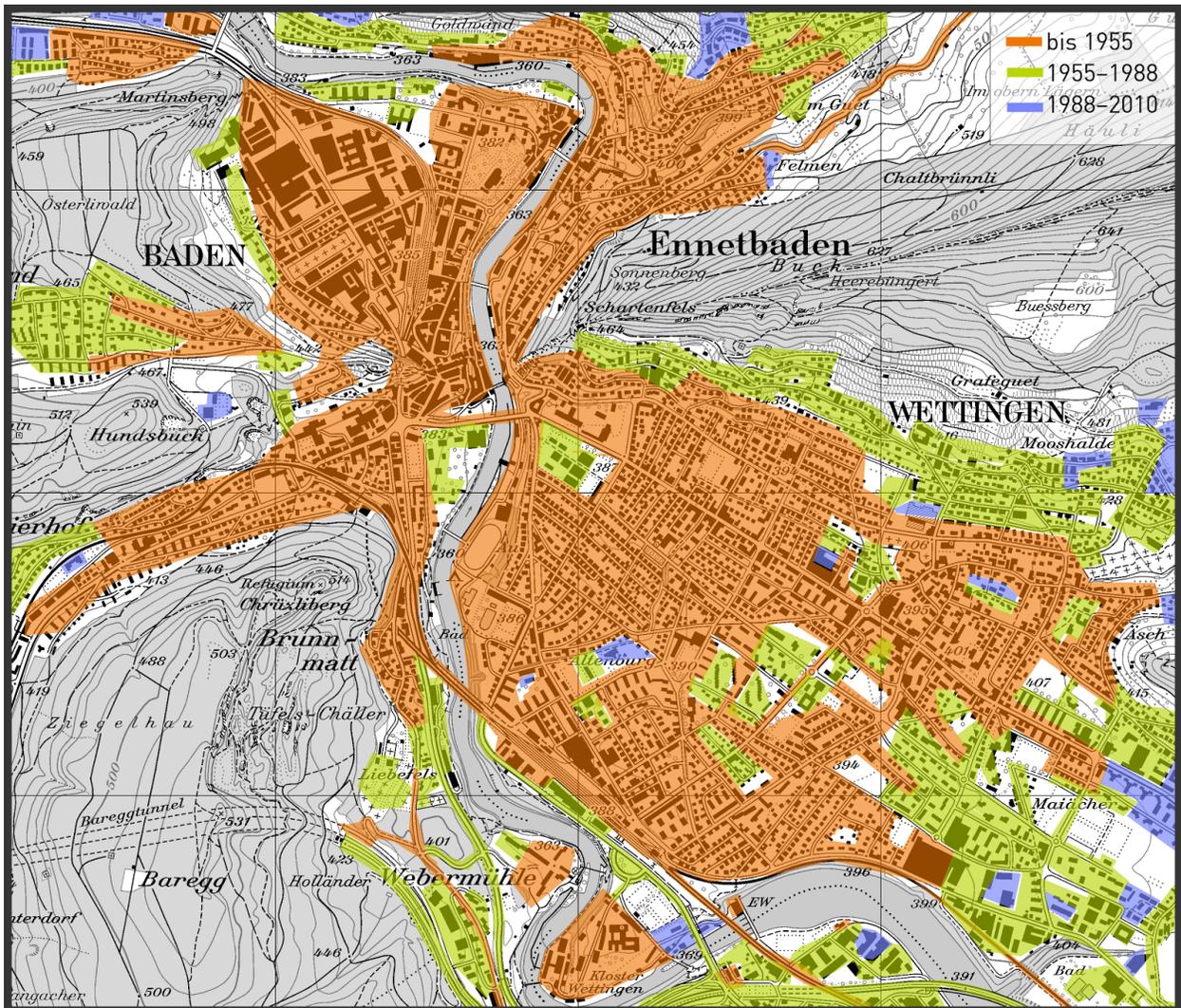
Baden hatte derweil aufgrund hoher Zahlen von Zupendlern aus der Agglomeration, wie auch Wegpendlern, vor allem nach Zürich, mit grossen Verkehrsproblemen zu kämpfen. Aus diesem Grund gab es 1957–1965 eine grosse Verkehrssanierung für Bahn- und Strassenverkehr. (Mittler 1965) Auf diese Weise konnten die Probleme deutlich eingedämmt, jedoch nicht vollständig beseitigt werden. (HLS Baden, 2015)

2.3.2 1980-2015

Mit der Einführung des Zürcher S-Bahn-Netzes 1990 verbesserten sich auch die Möglichkeiten für Pendler. Auch heute noch gilt die Stadt Baden als grosse Zu- sowie Wegpendlerstadt. Sowohl auf der Strasse als auch der Schiene ist Zürich von Baden aus innerhalb von 30 Minuten erreichbar. Dies macht Baden für Erwerbstätige im Zürcher Raum als Wohnort attraktiv. Die Zupendler kommen zum grössten Teil aus der näheren Umgebung.

Wettingen gilt trotz seines kleinen Industriegebietes im Tägerhard als grosse Wegpendlerstadt. Die Mehrheit der Erwerbstätigen Wettinger arbeitet in Baden oder Zürich. (HLS Wettingen, 2015)

Der Strassenverkehr in Baden verläuft zu einem grossen Teil über den Schulhausplatz. Östlich davon liegt die Hochbrücke nach Wettingen, nördlich das Badener Industriegebiet und südlich die Autobahn. In Stosszeiten ist diese Kreuzung völlig überlastet. Aus diesem Grund wird der Schulhausplatz nun umfassend neu gestaltet, um den Verkehr in Zukunft zu entlasten.



K2010.2 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung Baden-Wettingen 1955-2010, Landeskarten der Schweiz 1:25'000, Blatt 1070, 2010

2.4 Baden als Kurort

2.4.1 Vor 1850

Im Jahr 14 n.Chr. fanden römische Legionäre aus Vindonissa warme Quellen auf dem heutigen Badener Gebiet. Diesen Quellen wurden heilende Wirkungen nachgesagt. Dieser Fund sorgte dafür, dass im heutigen Bäderquartier eine römische Siedlung entstand. 400 Jahre lang war Baden ein wichtiger Erholungsort für die alten Römer. Doch mit dem römischen Reich gingen auch die Thermalbäder zu Grunde und gerieten für viele Jahre in Vergessenheit.

Erst in der Feudalzeit des Mittelalters stieg Baden wieder zu einem wichtigen Kurort auf. Für den europäischen Adel wurde der Besuch von Thermalbädern zu einem wichtigen Aspekt des Wohlstands. Im 16. Jahrhundert erlebte das Bäderquartier seine Blütezeit. Adlige, Geistliche und andere einflussreiche Menschen aus ganz Europa besuchten die Badener Thermen für 6–8 wöchige Aufenthalte. Zu dieser Zeit gab es in Baden zwei öffentliche und über 30 private Bäder. (Badener Thermalquellen, 2015)

2.4.2 Nach 1850

Aufgrund der Eisenbahnverbindung durch die Spanisch–Brötli–Bahn konnte Baden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine weitere Blütezeit feiern. Mit der Eröffnung des Kurparks, der neuen Kuranstalt, später als Grand Hotel Baden bekannt, und des Kursaals 1875 konnte man erneut viele vornehme Gäste nach Baden locken. Für weiteres Wachstum wurde auch nach weiteren Quellen gebohrt. Diese Bohrungen wurden allerdings im Jahr 1884 verboten, um bestehende Quellen zu schützen (Mittler 1965). Bis 1914 dauerte die letzte Blütezeit von Baden als Kurort. Die Weltkriege und die Finanzkrise trafen den Tourismus hart. Auch nach 1945 konnte nicht mehr an die alten Zeiten angeschlossen werden. Aufgrund von Verkehrslärm und veralteter Infrastruktur verlor Baden an Reiz als Kurort. Nach und nach mussten zahlreiche Betriebe schliessen. Seit 2002 beherbergt der ehemalige Kursaal das Badener Casino. Heute gibt es zwar noch vereinzelte Bäder, doch die Badener Thermalquellen haben bei weitem nicht mehr die Bedeutung wie früher. (Badener Thermalquellen, 2015)



Abb. 2.2: Postkarte Bäderquartier 1904



Abb. 2.3: Postkarte Bäderquartier ca. 1975

3. Von BBC zu ABB

3.1 Geschichtliche Zusammenfassung

Das Unternehmen Asea Brown Boveri (ABB) beschäftigt weltweit 140'400 (Stand 2014) Mitarbeiter. Mit einem Umsatz von 39'830 Mio. USD (ABB Finance 2014) sind sie einer der führenden Energie- und Automatisierungstechnikkonzernen der Welt. Doch das war nicht immer so. Die ABB besteht erst seit 1988 und entstand aus der Fusion der schweizerischen Brown, Boverie & Cie (BBC) mit der schwedischen Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget (ASEA). Aus diesem Grund wird sich dieses Kapitel nun hauptsächlich mit der Geschichte der BBC beschäftigen.

1891 gründeten Charles Brown und Walter Boveri den Schweizer Elektrotechnikkonzern Brown, Boveri & Cie. (BBC) in der viertausend Einwohner zählenden Stadt Baden. Günstiges Bauland, zahlreiche billige Arbeitskräfte und Anschluss an das Eisenbahnnetz waren Gründe für die Ortswahl. Der Stand des Baus im Oktober 1891 kann Abb. 3.1 entnommen werden, die Fabrikation startete dann im Februar 1892.

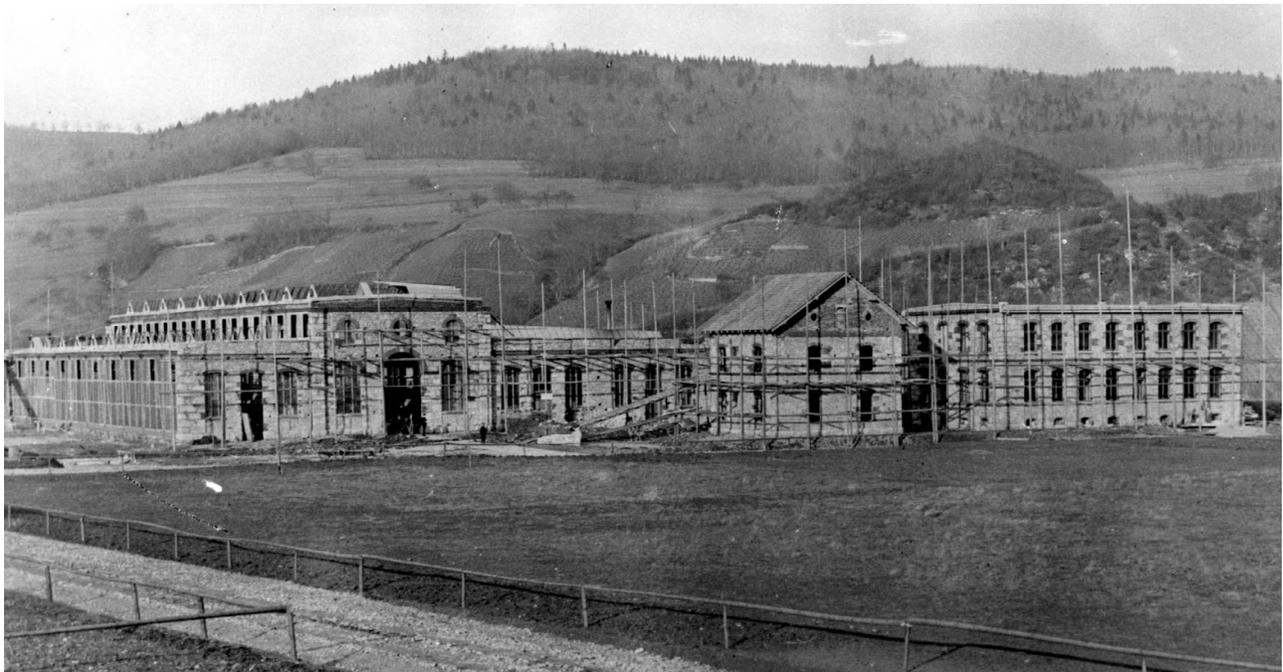


Abb. 3.1: Bild der ersten Bauarbeiten auf dem BBC Areal in Baden aus dem Jahre 1891

Sie fabrizierte die Dynamos für die ersten Glühlampen in Baden, von denen kurze Zeit später 114 Stück aufgestellt wurden. Vor diesem Zeitpunkt wurden vorwiegend Gaslampen verwendet. Die BBC wuchs nun sehr rasch. Hatte sie im Gründungsjahr noch einen Personalbestand von 126, so lag er neun Jahre später bereits bei 1'500 und weitere zehn Jahre später bei 3'500

(BBC Sozialbericht 1985). 1900 wandelte sich die BBC in eine Aktiengesellschaft und 1910 war die BBC der grösste Konzern der Schweizer Maschinenindustrie. 1924 starben beide Gründer. 1950–1980 erlebte die BBC eine Zeit der Hochkonjunktur. Die Anzahl Arbeiter vermehrte sich stark (4'750 neue Arbeiter zwischen 1950–1960) (BBC Sozialbericht 1985) und der Konzernumsatz wird versiebzigfach.

1987 bestand das Unternehmen aus 159 Gesellschaften Weltweit bis sie ein Jahr später, am 8. Februar mit der ASEA zur ABB fusionierte. (Brown Boveri),(Wikipedia, A. B. B.),(Wikipedia, B. B. C.),(ABB Geschichte),(ABB Erfolgsgeschichte)

3.2 Siedlungs- und Raumentwicklung

3.2.1 Übersicht

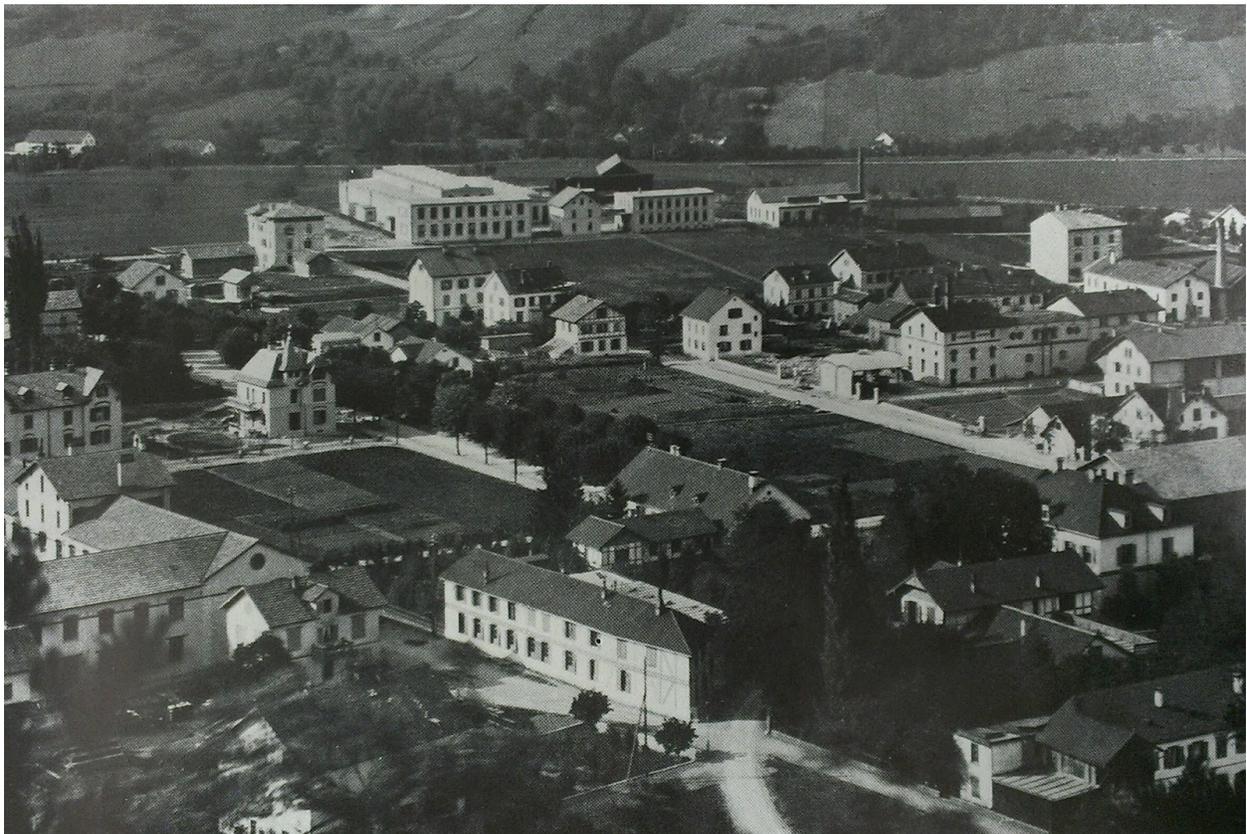


Abb. 3.2: BBC Werk Baden Heute von oben im Jahre 1892

Es gibt kaum ein Unternehmen, das so viel zu der Raum- und Bevölkerungsentwicklung von Baden beigetragen hat wie Brown, Boveri & Cie. Angefangen hat alles mit der Gründung im Jahr 1891 (siehe Abb. 3.1), wobei bereits im ersten Betriebsjahr (siehe Abb. 3.2) tüchtig gebaut wurde.

3.2.2 Pionierzeit 1891-1909

Aus der Pionierzeit existieren keine Bau- oder Installationspläne. Es wurde wortwörtlich einfach «drauf los gebaut».



Abb. 3.3: Werk Baden 1909 von oben

Der Vergleich von Abb. 3.2 (1892) und Abb. 2.3 (1909) zeigt eindrücklich wie sich das Gebiet entwickelt hat. Um den Kern bildete sich innerhalb von 18 Jahren eine grössere Anzahl Hallen, Bürogebäuden, Magazinen und weiteres. Durch die zeitliche Dichte der Bauarbeiten wurde an der Planung gespart, wodurch weder Pläne für die Bauten, noch für die Installationen während der Pionierzeit existieren. Die Folgen davon wurden bei späteren Umbauarbeiten deutlich. (Brown Boveri)

3.2.3 Zwischenkriegszeit 1909-1944

Als Anhaltspunkt zur Orientierung eignet sich die Bruggerstrasse. Sie ist während jeder Entwicklungsphase stets präsent und durch die endlose Reihe an Bäumen, die ihr entlang verläuft, markant. In Abb. 3.3 schneidet die Bruggerstrasse das Bild von unten links nach mitte rechts, in Abb. 3.2 von oben links nach unten rechts.

Das Gelände lässt sich grob in zwei Gebiete unterteilen. Einerseits die Ost-, andererseits die Westseite der Bruggerstrasse. Die Ostseite wird eingegrenzt von der Bruggerstrasse, sowie den

Gleisen der SBB. Dort befinden sich 1909 vor allem Werkstätten, eine Kupferschmiede, die Dampfturbinen Werkstätte, eine Wicklerei, grosse Bürogebäude sowie diverse Magazine. Die Westseite ist begrenzt durch die Bruggerstrasse, sowie Wald- und Hügelgebiet. Wir sehen dort die Giesserei, die Modellschreinerei und diverse Magazine und Anlagen.

Halten wir die zwei Karten von 1909 und 1937 (Siehe Abb. 3.4 und Abb. 3.5) gegenüber, so stellen wir in der zweiten Phase diverse Veränderungen fest. 1909 war, im Vergleich zu 2015, trotz einigen Gebäuden immer noch sehr viel Platz vorhanden. Die grösste Veränderung ist der Zusammenschluss von mehreren Werkstätten zur grossen Montagehalle auf der Ostseite unmittelbar neben der Bruggerstrasse. Man betrachte K1937 und entdecke folgende weitere Veränderungen: Die Erweiterung des Bürogebäudes im Osten, grosse Neubauten und Erweiterung der Wicklerei im Südosten, sowie Nordöstlich von der Bruggerstrasse die Erweiterung der Dreherei. Auf der Westseite wurde das massenweise vorhandene freie Land genutzt um diverse neue Fabriken, Hallen und Lager zu bauen.

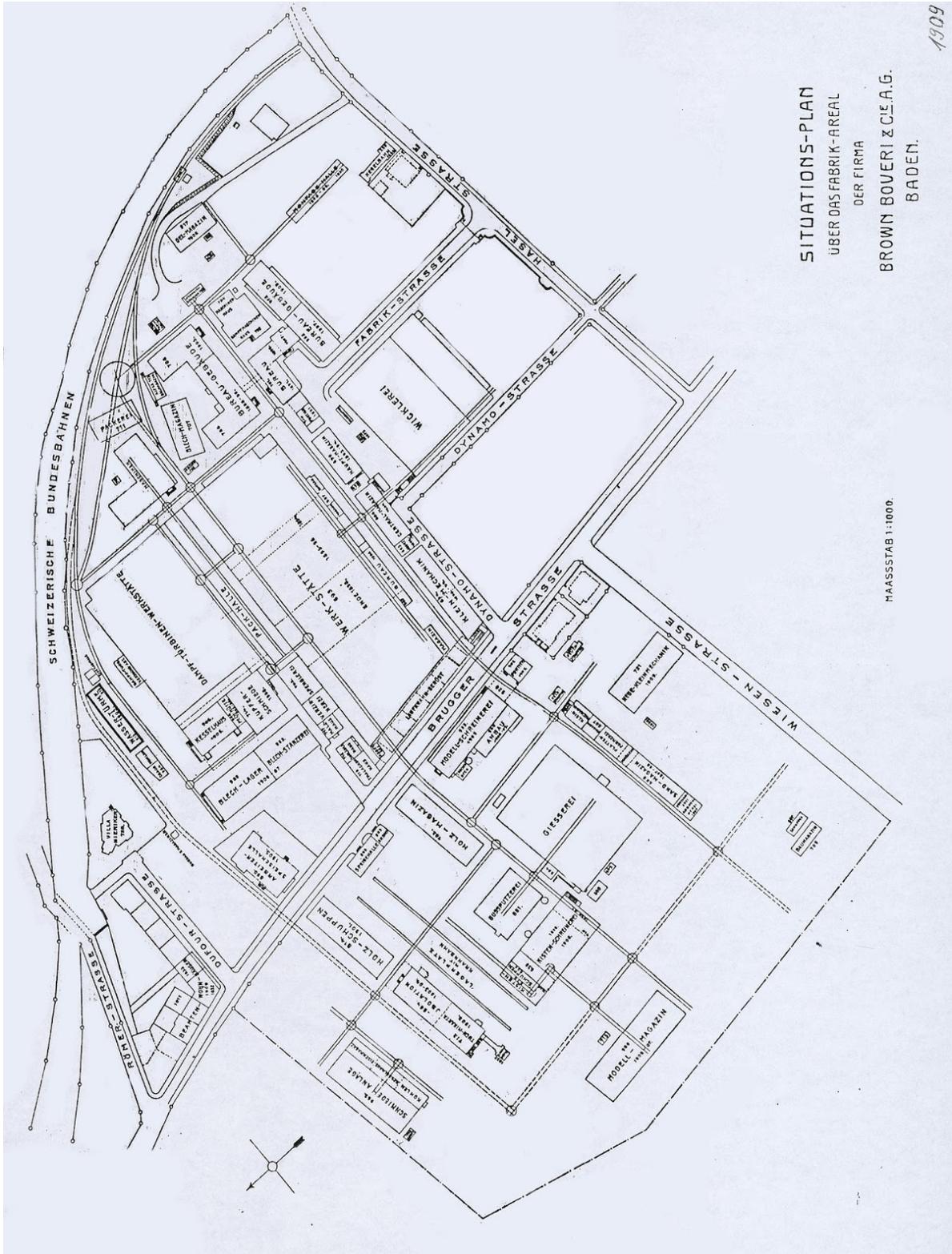
Abgesehen von zweckmässigen Änderungen wurde das Areal zwischen 1936–1947 einer Verschönerungskur unterzogen, indem kahle und düstere Mauern durch zahlreiche Bepflanzungen belebt wurden. Ziel war es, die Arbeitsfreude und somit Motivation der Arbeiter zu heben (Brown Boveri, S.156). Schaut man sich Bild die Abb. 3.4 und 3.5 an so wird schnell verständlich, wieso diese Aktion schnell von anderen Unternehmen übernommen wurde.



Abb. 3.4: Der Eingang ins BBC Areal an der Bruggerstrasse im Jahre 1916



Abb. 3.5: Derselbe Eingang 1966



K1909.3 ABB Areal: Bauplan über Werk Baden 1909

3.2.4 Der Generalplan 1944-1955

Das Ende des zweiten Weltkriegs brachte eine Periode des Aufschwungs. Dies spürte nicht nur die ganze Region Baden, sondern vor allem auch die BBC selbst. 1944 wurde der Auftrag erteilt, eine Art «Generalplan», also eine grosse Umstrukturierung der Badener Werke, zu kreieren. Ziel war es, Neubauten zu schaffen, deren Räumlichkeiten für verschiedene Zwecke genutzt werden können. Alte Gebäude wurden abgebrochen und neuzeitliche Fabrikräume angestrebt. Aus diesem Grund macht der Kartenvergleich den Eindruck, zwischen 1948–1956 hätte sich kaum was verändert. Jedoch sieht man in Abb. 3.6 aus 1946 und Abb. 3.7 aus 1953 deutlich, welchen Einfluss die Neubauten während diesen sieben Jahren auf die Kulturlandschaft hatten. Man beachte dabei den neuen Hochbau im Norden östlich der Bruggerstrasse.

Sehr schön zu sehen ist auch wie in Abb. 3.8 1953 im Nordwesten ein grosses Gebäude am Martinsberg gebaut wird. In K1956 ist dieses dann zu sehen als «Gemeinschaftshaus Martinsberg».

Weitere Umbauten, die diese Periode erlebte (Siehe K1956): Erweiterung der Transformatorenfabrik und angrenzender Gebäude südöstlich der Bruggerstrasse, Neubau der Motorenfabrik östlich in der Mitte der Bruggerstrasse (Siehe auch K1948, da Umbau 1947).

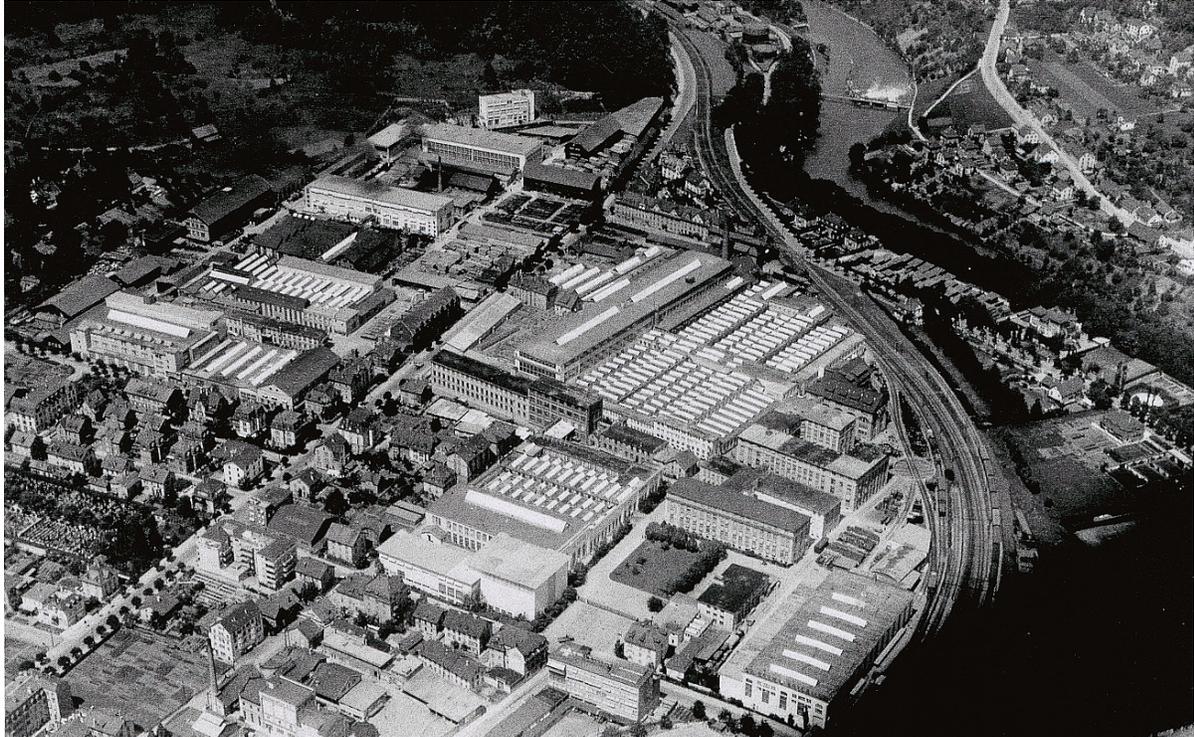


Abb. 3.6: Luftaufnahme des BBC Areals in Baden von der Ostseite aus, aus dem Jahre 1946

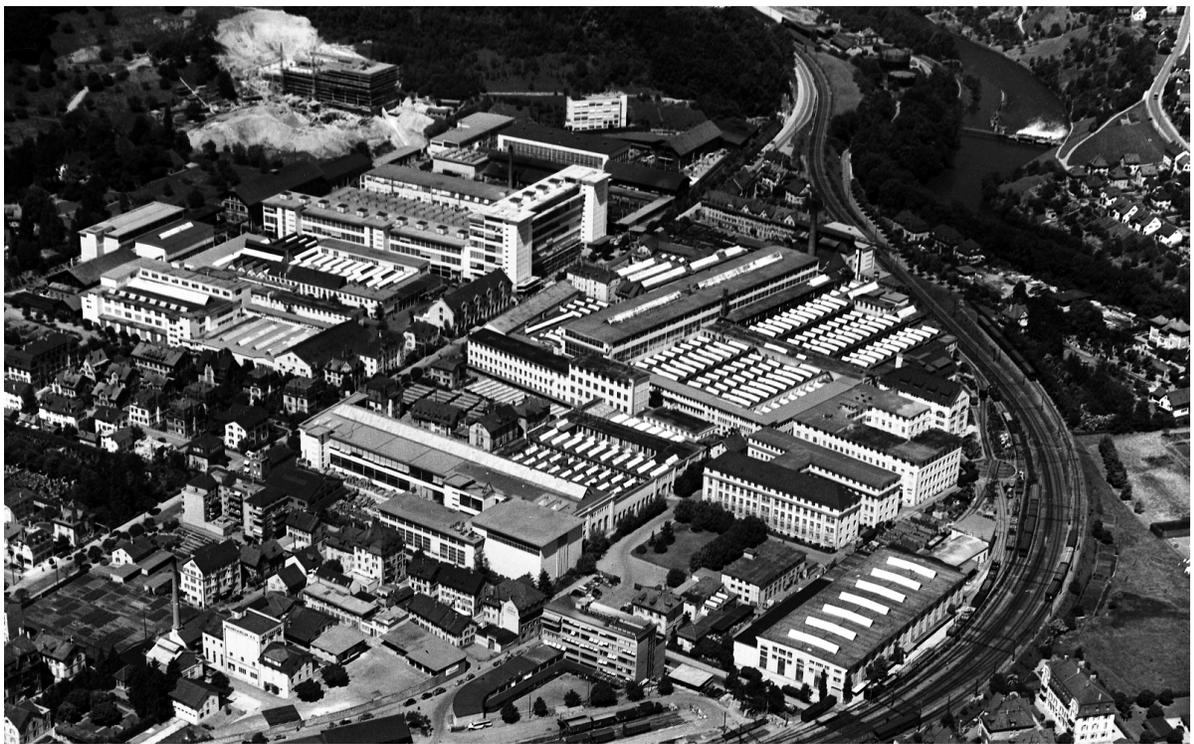


Abb. 3.7: Luftaufnahme des BBC Areals in Baden von der Ostseite aus, aus dem Jahre 1953 (Siehe auch Abb. 3.8)

3.2.5 Ausbau 1955-1966

Auch während dieser Periode wuchs die BBC weiter. Einige Modernisierungen, die das Landschaftsbild prägten, kamen hinzu. Darunter der sogenannte blaue Turm (gebaut 1955/56), ersichtlich in Abb. 3.8 unten rechts als Teil eines Bürogebäudes, das neue Zentrallaboratorium (Gebaut 1957/58) unten links im Bild, rechts von der Bruggerstrasse. Das Werkschulhaus, oben rechts, wurde 1962/63 deutlich vergrößert und in der Mitte sehen wir das einige kleinere Gebäude zugunsten von Überdachungen abgerissen wurden.



Abb. 3.8: Luftaufnahme des BBC Areals in Baden von der Ostseite aus, aus dem Jahre 1980

3.2.6 Umbau 1966-heute

Während dieser Zeit war das Bauland nahezu ausgeschöpft. Trotzdem veränderte sich das Areal wieder massgeblich, wie wir aus K2000 auf einen Blick erkennen.

Wichtige Neubauten sind vor allem die vielen neuen Gebäude östlich der Bahnlinie. Sehen wir in Abb. 3.8 unten links noch Bäume, Wiesen und Parkplätze, so sind in Abb. 3.9 nur noch Gebäude der ABB, asphaltierte Plätze und einige, wenige Bäume zu sehen. Erstaunlich ist, dass zum Hügel hin vergleichsweise wenig verändert wurde, während in alle anderen Richtungen eher noch mehr verdichtet wurde. Für die zwei folgenden Abschnitte ist es von Vorteil, die Pläne K1956 und K2000 nebeneinander zu halten.

Grosse Umbauten auf der Ostseite der Bruggerstrasse sind unter anderem die gigantischen Gebäude, die über die Maschinen- und Turbinenfabriken gebaut wurden, sowie nördlich der Bürogebäude (Konstruktion und Verwaltung in K1956) ein grosses eingewinkeltes Gebäude mit Turm in der Mitte, während unterhalb der Verwaltung der Brown-Boveri-Platz erhalten blieb. Aus den Veloparkplätzen in der Mitte wurde ein Kiesplatz umsäumt von Bäumen, wahrscheinlich um die Kulturlandschaft harmonisch aufzuwerten. Transformatorenfabrik und Wicklerei wurden zugunsten vom «Zentrum Trafo» abgerissen.

Westlich der Bruggerstrasse veränderte sich wenig. In Abb. 3.8 sieht man fast am Ende der Bruggerstrasse westlich ein vergleichsweise kleines Holzhäuschen. Heute steht dort ein sehr modernes, grosses, langes Gebäude, ersichtlich in Abb. 3.9 unten links. Um Wohnraum zu bieten wurde die Apparatefabrik abgerissen und durch fünf Wohnblöcke ersetzt. Ausserdem entstand unmittelbar daneben eine grosse Wendestrasse für Sattelschlepper, auch in Abb. 3.9 schön zu sehen.



Abb. 3.9: Luftwaffe Aufnahme 2011



K2000.3 ABB Areal: Bauplan über Werk Baden 2000

4. Der Schulhausplatz Baden

Der Schulhausplatz Baden ist einer der am stärksten belasteten Verkehrsknoten der Schweiz. rund 46'000 Fahrzeuge pro Tag und bis zu 100 Busse pro Stunde passieren die Kreuzung im Zentrum von Baden. Während den Stosszeiten ist die Kreuzung völlig überlastet und lange Staus sind die Folge. Mit dem öffentlichen Bus braucht man nach Feierabend häufig zwanzig Minuten um aus der Stadt herauszukommen; für die Strecke braucht man ohne Verkehr keine fünf Minuten. Voraussichtlich wird die Schweizer Bevölkerung weiterhin wachsen, insbesondere wird auch die Stadt Baden und ihre Agglomeration, sowie Wettingen immer grösser. Es wird davon ausgegangen, dass die Region Baden bis 2025 um 30'000 Einwohner wachsen wird. Dies führt folglich zu einer noch stärkeren Belastung der Verkehrswege.
(Ausgangslage Kanton Aargau, 24.04.2015)



Abb. 4.1: Die Kreuzung «Schulhausplatz», wie sie heute aussieht.

4.1 Das Projekt «Neugestaltung Schulhausplatz»

Die Wartezeiten und die Zukunftsprognosen haben dazu geführt, dass sich die Stadt dazu entschliesst, den gesamten Schulhausplatz umzubauen. Die Kosten werden dabei auf 78,9 Millionen Schweizer Franken geschätzt (Kostenschätzung Kanton Aargau, 20.05.2015). Das Riesenprojekt beinhaltet im Wesentlichen die folgenden Veränderungen:

- Die Verkehrsspuren werden neu geordnet. Richtung Mellingen wird eine zusätzliche Spur verfügbar sein. Dabei erhofft man sich, dass der Verkehr flüssiger und Wartezeiten kürzer werden. In der Planungsphase des Projekts prüfte man die Möglichkeit, den

gesamten Verkehr unterirdisch zu führen, was jedoch verworfen wurde, da die Rampenlänge auf zwei Seiten begrenzt wäre und die Rampe zur unterirdischen Verkehrsebene deshalb zu steil würde.

- Die Fussgängerunterführung wird ausgebaut. Bisläng gab es eine verzweigte Unterführung, die es erlaubte, zwischen drei Standorten unterirdisch zu wechseln. Auf dieser Ebene wird eine komplett offene, unterirdische Fussgänger- und Velozone geschaffen, die von allen Seiten zugänglich werden soll. Dies macht es für die Fussgänger wesentlich bequemer, da man nicht mehr auf die grüne Ampel warten muss. Ausserdem wird damit der Autoverkehr entlastet, da die Velofahrer nicht mehr auf der Strasse fahren müssen. In der Fussgänger- und Veloebene wird es Geschäfte und Restaurants geben.
- Unterhalb der Fussgängerzone wird ein Bustunnel gebaut. Damit wird natürlich in erster Linie dem öffentlichen Verkehr geholfen, allerdings wird auch der PKW und LKW Verkehr entlastet, wenn bis zu hundert Busse weniger pro Stunde die Kreuzung Schulhausplatz belasten. Die Verantwortlichen erhoffen sich, dass damit ein grösserer Anreiz geschaffen wird, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen, was ebenfalls die Verkehrsbelastung in der Stadt senken würde.

(Technischer Bericht, 2011)

Die folgenden Bilder zeigen Visualisierungen sowie zum Vergleich Bilder von heute und der geplanten Situation.



Abb. 4.2: Der offene Durchgang von der Tunnelgarage in die Fussgängerzone der Kreuzung Schulhausplatz (Visualisierung). Am Ende der Garage ist die Fussgängerzone unter der Kreuzung erkennbar



Abb. 4.3: Die Tunnelgarage wie sie heute aussieht. Am Ende des Tunnels ist heute noch eine Wand



Abb. 4.4: Der direkt neben dem schulhausplatz gelegene Cordulaplatz nach dem Umbau (Visualisierung). Auch hier ist die grosse Fussgängerzone unter der Kreuzung klar ersichtlich.



Abb. 4.5: Der Cordulaplatz heute. Es existiert nur eine schmale Unterführung.



Abb. 4.6: Ausfahrt aus dem Bustunnel und Bushaltestelle (Visualisierung).



Abb. 4.7: Ausfahrt aus dem Velotunnel und Bushaltestelle heute.



Abb. 4.8: So soll die unterirdische Fussgängerzone einst aussehen (Visualisierung).



Abb. 4.9: Rechts im Bild ist angedeutet, dass sogar unterirdische Geschäfte entstehen sollen. (Visualisierung).

4.2 Der Verkehr während dem Umbau

Der Umbau wird voraussichtlich rund zwei Jahre und neun Monate dauern. Während dieser Zeit ist der Verkehr über die Kreuzung stark beschränkt.

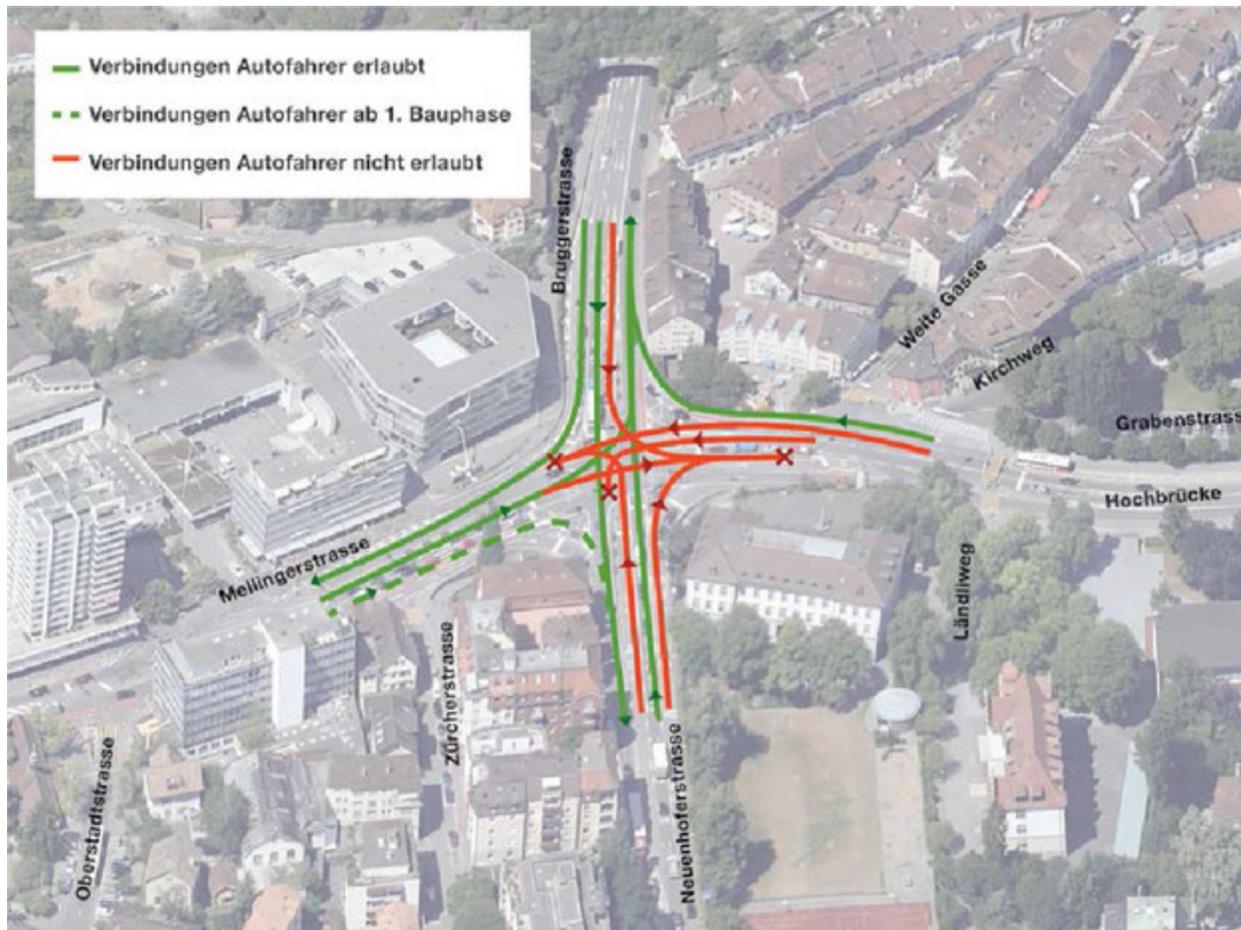


Abb. 4.10: Offene und geschlossene Spuren während dem Umbau. Die Hochbrücke über die Limmat (in diesem Bild führt die Strasse rechts aus dem Bild hinaus zur Hochbrücke) wird für den Personenverkehr grösstenteils gesperrt werden. Busse können jedoch weitestgehend normal verkehren.

Die auf diesem Bild rot gefärbten Spuren werden gesperrt, die Grünen bleiben befahrbar. Angesichts der Verkehrsüberbelastung, der die Stadt heute schon ausgesetzt ist, wird dringend empfohlen, die Stadt zu umfahren oder auf das Velo oder den ÖV umzusteigen. Man muss damit rechnen, dass die Staus deutlich länger werden. Um den Verkehr möglichst gut zu entlasten, werden folgende Massnahmen ergriffen:

- Um einen zusätzlichen Anreiz für den öffentlichen Verkehr zu schaffen, wird ein Verdichten der Buslinien geprüft. Zu Stosszeiten sind die Busse bereits heute gefüllt. Ausserdem sollen Mitarbeitende vom Arbeitgeber ein vergünstigtes ÖV– Abo erhalten. Wer dafür die Kosten trägt und ob die Arbeitgeber dazu verpflichtet werden ist noch nicht bekannt.
- An verschiedenen Standorten sollen E–Bikes und E–Scooter vermietet werden.
- Es werden Massnahmen zur Förderung von Home–Office und Hauslieferdienst geprüft.

(Postulat, April 2014)

4.3 Wie kam es zur heutigen Situation?

Die Bevölkerung der Stadt Baden und der Agglomeration, vor allem von Wettingen, ist während den letzten 50 Jahren enorm gewachsen. Die Gründe dazu sind im Kapitel 2 und 3 genau erläutert. Offen bleibt jedoch die Frage, wieso so viele Leute diese Kreuzung überqueren. Jeder zweite Autofahrer/in, welcher die Kreuzung überquert, tut dies nicht etwa um arbeiten oder einkaufen zu gehen, sondern für Freizeitaktivitäten. Dies scheint die Situation etwas zu relativieren, allerdings muss man dazu bemerken, dass diese Verkehrsteilnehmer wohl hauptsächlich zwischen den Stosszeiten unterwegs sind und somit kaum zum Hauptproblem von langen Staus am Vormittag und am Abend beitragen. Ein grösseres Problem stellt die zweitgrösste Gruppe der Autofahrer dar: die Pendler. Sie machen etwa einen Drittel der Autofahrer aus und man muss sich die Frage stellen, ob es sinnvoll ist, dass so viele Pendler eine Kreuzung im Zentrum der Stadt überqueren müssen. Zumindest macht dies klar, dass ein enormes Potenzial zur Verbesserung der Situation vorhanden ist, da dieser grosse Anteil des Verkehrs sofort die Möglichkeit einer Umleitung nutzen würde (DVD Atlas der Schweiz,2010).

4.4 Zukunft

Langfristig wird der Umbau der Kreuzung Schulhausplatz nicht reichen, um die Stadt Baden effektiv vom Verkehr zu entlasten. Es wird deshalb bereits über eine weitere Massnahme diskutiert. Wie genau dieses Projekt aussehen wird, ist noch offen und wird im Moment ausgehandelt. Es ist aber absehbar, dass es bald unausweichlich sein wird, die Stadt mittels eines Tunnels umfahrbar zu machen. Wo genau der Tunnel durchgehen wird ist noch unklar. In dieser Arbeit werden wir jedoch nicht detailliert auf dieses Thema eingehen (AZ Umfahrung Baden, 2015). Die folgenden Bilder geben jedoch einen Überblick über die Möglichkeiten, wie man eine Stadtumfahrung realisieren könnte.



Abb. 4.11: Variante A. Der Verkehr wird durch einen Tunnel von der Siggenthaler Brücke bis zur Neuenhoferstrasse geführt.

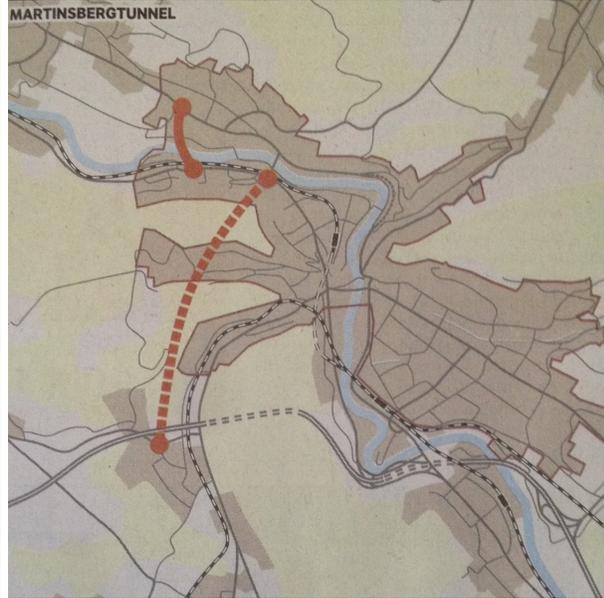


Abb. 4.12: Variante B: Für die Umfahrung wird ein Tunnel von der Siggenthaler Brücke bis zum Baregg gebaut.

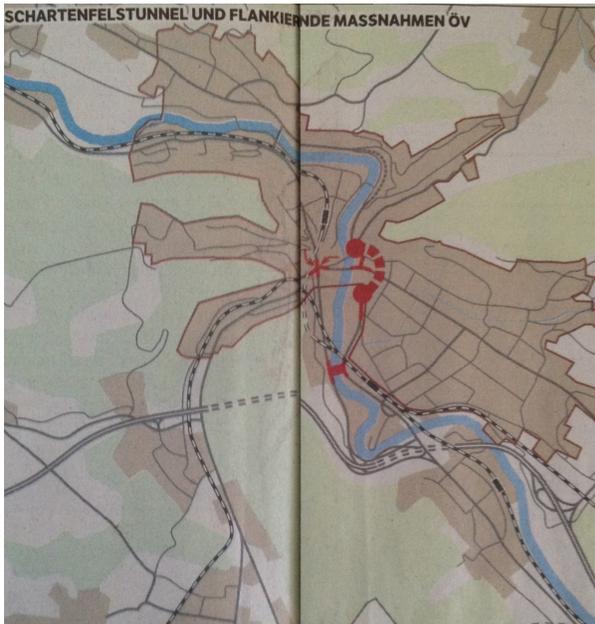


Abb. 4.13: Variante C: Der Verkehr wird über neue Brücke weiter südlich geleitet, welcher durch einen Tunnel durch den Scharnenfels erreichbar wird.



Abb. 4.14: Variante D: Ähnlich wie die Variante A sieht dieser Vorschlag ebenfalls einen Tunnel von der Siggenthaler Brücke aus vor, allerdings nur bis etwa zur Kreuzung Schulhausplatz.

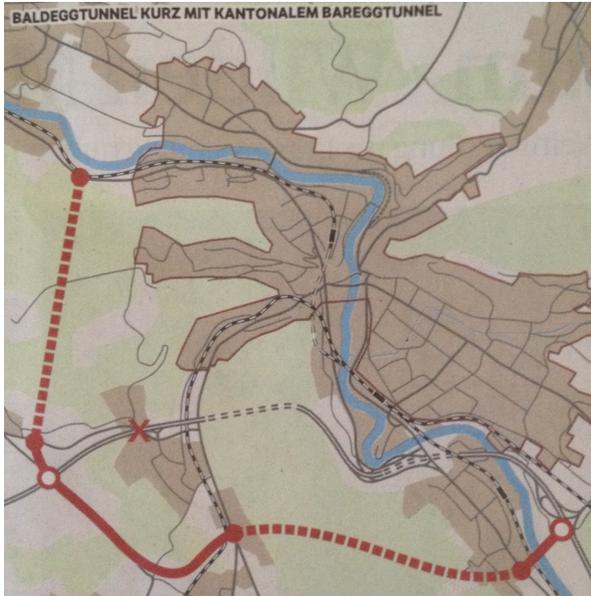


Abb. 4.15: Variante D: Die Stadt kann grossräumig von Fislisbach bis Birmenstorf durch zwei Tunnels umfahren werden.

5. Fazit

Baden–Wettingen ist ab 1850 durch die Industrialisierung enorm gewachsen. Es gab viele Arbeitsstellen, nicht zuletzt dank der BBC/ABB. Die Bevölkerungszahlen sind explodiert und es wurden laufend neue Häuser gebaut. Das Bevölkerungswachstum brachte natürlich auch schwierige Aufgaben mit sich. Die Infrastruktur musste verbessert und die Bedürfnisse der Leute respektiert werden. Baden hat sich aber ständig angepasst und verändert. So ist die Stadt heute enorm vielseitig und zieht so Geschäftsleute, Touristen und verschiedenste Unternehmen, vor allem im Bereich Technik, an. Wettingen hingegen profitiert von dem Wunsch vieler Leute, nahe an der Stadt aber nicht mitten drin zu wohnen. So ist Wettingen bis heute ein sehr beliebter Wohnort.

6. Schlusswort

Im Laufe unserer Arbeit haben wir sehr viel über den Raum Baden–Wettingen gelernt. Aber auch die Arbeit mit Karten war etwas neues für uns und hat uns sehr gefallen. Wir haben uns die Arbeit gut aufgeteilt, sodass jedem klar war, was er zu tun hatte und nichts doppelt gemacht wurde. Dadurch kamen wir gut vorwärts. Dennoch haben wir uns jede Woche getroffen und uns ausgetauscht und das weitere Vorgehen besprochen. Wir sind mit unserem Vorgehen zufrieden, denn wir haben immer an dem Projekt gearbeitet, sodass wir am Schluss keinen Stress hatten. Alles in allem hat sich die Mühe gelohnt. Die Arbeit hat Spass gemacht, wir haben alle am gleichen Strick gezogen und wir sind mit dem Resultat zufrieden.

Quellenverzeichnis

Bücher

Brown Boveri (1966)

75 Jahre Brown Boveri, 1891-1966, Baden

Brüschweiler, R.W. et al. (1978)

Geschichte der Gemeinde Wettingen, Baden Verlag, Baden

Mittler, O. (1965)

Geschichte der Stadt Baden. Band 2 - Von 1650 bis zur Gegenwart, Sauerländer, Aarau

Websites

ABB Geschichte,

<http://new.abb.com/ch/ueber-uns/geschichte/einblicke/der-agile-riese> (Zugriff 20.05.2015)

ABB Finance,

<http://new.abb.com/investorrelations/financial-results-and-presentations/financial-key-data>
(Zugriff 20.05.2015)

Badener Thermalquellen,

http://www.baden.ch/xml_1/internet/de/application/d78/d2196/f3569.cfm (Zugriff 30.04.2015)

Bevölkerungsstatistik,

https://www.ag.ch/media/kanton_aargau/dfr/dokumente_3/statistik/volkszaehlung___strukturerehebung_1/vz_2000/Bevoelkerungsentwicklung_Kantone_seit1850.xls (Zugriff 30.04.2015)

HLS Baden, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D1633.php> (Zugriff 30.04.2015)

HLS Wettingen, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D1656.php> (Zugriff 30.04.2015)

Wikipedia, A. B. B.,

http://de.wikipedia.org/wiki/Asea_Brown_Boveri#1990er_Jahre (Zugriff 20.05.2015)

Wikipedia, B. B. C.,

http://de.wikipedia.org/wiki/Brown,_Boveri_%26_Cie (Zugriff 20.05.2015)

Berichte, Arbeiten, Postulate, Zeitungen

ABB Erfolgsgeschichte,

«ABB – ein Unternehmen in Bewegung», ABB Schweiz AG (Hrsg),
[http://www02.abb.com/Global/CHABB/CHABB122.NSF/viewunid/4C79B2969CFB41E8C1256DC2002F7DB1/\\$file/ABB_Erfolg_d.pdf](http://www02.abb.com/Global/CHABB/CHABB122.NSF/viewunid/4C79B2969CFB41E8C1256DC2002F7DB1/$file/ABB_Erfolg_d.pdf) (Zugriff 20.05.15)

DVD Atlas der Schweiz,

Ausgabe 2010, Thema: Verkehr, Verkehrsaufkommen

Ausgangslage Kanton Aargau,

https://www.ag.ch/de/bvu/mobilitaet_verkehr/strasseninfrastruktur/strassenprojekte/baden___zentrum/schulhausplatz/ausgangslage_1/ausgangslage_3.jsp, (Zugriff 24.04.2015)

AZ Umfahrung Baden,

So soll Baden bis 2040 vom Verkehr entlastet werden, Aargauer Zeitung, Primin Kramer, 25. März 2015

BBC Sozialbericht,

BBC-Sozialbericht, S. 30, BBC AG (Hrsg), 1985

Kostenschätzung Kanton Aargau,

https://www.ag.ch/media/kanton_aargau/bvu/dokumente_2/mobilitaet___verkehr/strasseninfrastruktur_4/strassenprojekte_4/02-schulhausplatz-kostenschätzung.pdf
8. Juli 2011, (Zugriff 24.03.2015)

Postulat,

http://www.baden.ch/documents/29_14_Postulat_Obrist_Baustelle_Schulhausplatz.pdf
Kapitel 2 & 3, Seite 2-5, 2. April 2014, (Zugriff 10.05.2015)

Technischer Bericht,

https://www.ag.ch/media/kanton_aargau/bvu/dokumente_2/mobilitaet___verkehr/strasseninfrastruktur_4/strassenprojekte_4/01-schulhausplatz-technischer-bericht.pdf
Kapitel 4, Seite 12 - 15, 7. Juli 2011, (Zugriff 24.03.2015)

Bildverzeichnis

Abb. 2.1

Diagramm, Daten von http://www.baden.ch/xml_1/internet/de/application/d78/d2196/f3569.cfm

Abb. 2.2

http://www.thermalbaden.ch/history_impressionen.html

Abb. 2.3

http://www.thermalbaden.ch/history_impressionen.html

Abb. 3.1

ABB Archiv Dättwil, AG, Brown Boveri S.23, 1891

Abb. 3.2

ABB Archiv Dättwil, AG, Brown Boveri S. 169, 1892

Abb. 3.3

ABB Archiv Dättwil, AG, Brown Boveri S. 158, 1909

Abb. 3.4

ABB Archiv Dättwil, AG, Brown Boveri, 1916

Abb. 3.5

ABB Archiv Dättwil, AG, Brown Boveri, 1966

Abb. 3.6

ABB Archiv Dättwil, AG, Brown Boveri, 1946

Abb. 3.7

ABB Archiv Dättwil, AG, Brown Boveri, 1953

Abb. 3.8

ABB Archiv Dättwil, AG, Brown Boveri, 1980

Abb. 3.9

Luftbilder der Schweiz, Luftwaffe, <http://luftbilder-der-schweiz.ch/Baden>, 2011

Abb. 4.1

<http://www.aargauerzeitung.ch/aargau/baden/so-will-der-kanton-das-badener-verkehrschaos-en-twirren-109939706>, (Zugriff 20.03.2015)

Abb. 4.2 – 4.9

https://www.ag.ch/media/kanton_aargau/bvu/dokumente_2/mobilitaet___verkehr/strasseninfrastruktur_4/strassenprojekte_4/10-schulhausplatz-visualisierungen.pdf, (Zugriff 24.03.2015)

Abb. 4.10

<http://www.srf.ch/news/regional/aargau-solothurn/baden-so-funktioniert-die-riesen-baustelle-bei-m-schulhausplatz> (Zugriff 24.03.2015)

Abb. 4.11 – 4.15

Siehe (AZ Umfahrung Baden)

K1955.2/K2010.2

Institut für Kartografie, ETH Zürich

K1909.3/K1937.3/K1948.3/K1956.3/K2000.3

ABB Archiv Dättwil, AG, Brown Boveri, 1909, 1937, 1948, 1956 und 2000