

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 20 (2007)
Heft: [4]: Baden : kleine Stadt auf grosser Fahrt

Artikel: Bahnhof : ergänzen und korrigieren
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123212>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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



Ergänzen und korrigieren

Text: Werner Huber
Fotos: Tino Sand

1

2



Die Verkehrssanierung der Sechzigerjahre hat die Badener Innenstadt vom Autoverkehr entlastet. Sie blieb aber ein Fragment und sie hat Wunden ins Stadtbild gerissen. Die nächste Generation machte sich daran, diese Wunden am und um den Bahnhof zu heilen, Fehlendes zu ergänzen und das Angefangene weiterzustricken.

• Die Badener Verkehrssanierung und der Umbau des Bahnhofquartiers in den Sechzigerjahren liessen den Bahnhof unberührt. Zwar war ein Neubau geplant, doch fand sich kein Bauträger für die privat genutzten Obergeschosse. Ende der Siebzigerjahre wurde aus dem Abbruch ein Denkmalobjekt, die provisorischen Anpassungen an den «Metro-Shop» wurden zum Definitivum, und man renovierte das Gebäude. Mit Blick auf die Bahn 2000 wollte Baden sein Busnetz ausbauen und gleichzeitig die Weite Gasse von den Bussen befreien.

1987 lag das Buskonzept vor, das die Haltestellen richtungsgetreunt beidseits des Bahnhofs anordnen und den Velotunnel unter dem Schlossplatz zum Bustunnel ausbauen wollte. Zudem meldeten die SBB den Bedarf an zwei weiteren Perronkanten an, und die Verlegung der Güterabfertigung – die man noch in den Sechzigerjahren ausbauen wollte – schuf einen Entwicklungsraum unmittelbar westlich des Bahnhofs. Um die Neugestaltung der SBB-Anlagen, den Neubau des Bushofs West, die Integration neuer Busachsen und das frei gewordene Güterbahnhof-Areal unter einen Hut zu bringen, bildeten Stadt, SBB, PTT, der Regionale Busbetrieb RVBW und das kantonale Baudepartement eine Projektkommission und schufen die Grundlagen für einen Ideenwettbewerb. Noch kein Thema waren damals die Schrumpfung der Industrie und der damit zusammenhängende Umbau von Baden Nord.

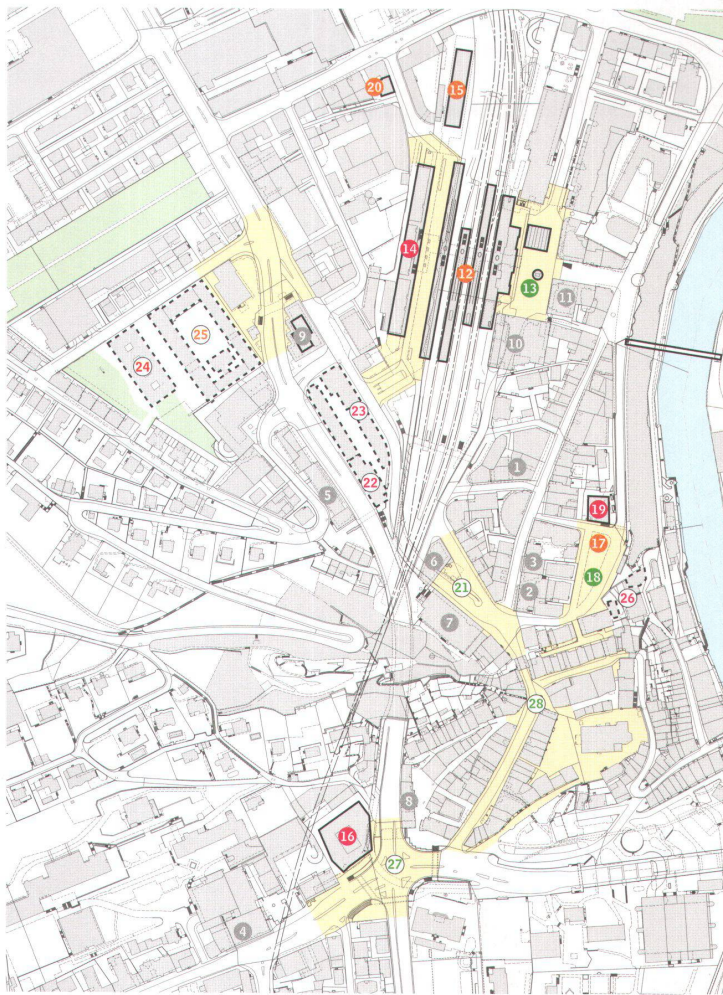
Die Wettbewerbsjury verteilte acht Preise und kaufte das Projekt der Metron an, das entgegen der Vorgaben alle Busse im Westen konzentrierte. Die fünf ersten und der Ankauf wurden zur zweiten Runde eingeladen. Daraus ging Ende 1990 das Projekt von Metron siegreich hervor. Jan Hlavica und sein Team hatten ihr Projekt gründlich überarbeitet und das vorgeschriebene Buskonzept übernommen. Die Jury lobte das einfache, gut funktionierende Konzept und die klaren städtebaulichen Anliegen.

Alles neu am Bahnhof

Aus dem Wettbewerbsprojekt wurde bis 1998 ein Gestaltungsplan, und im gleichen Jahr begann auch der Umbau des Bahnhofs. Dass dieses grosse Vorhaben realisiert werden konnte und nicht Stückwerk blieb, ist auch glücklichen Umständen zu verdanken. Die SBB waren zunächst bloss halbherzig mit von der Partie, denn für das seit der Eröffnung des Heitersbergtunnels an einer «Nebenlinie» gelegene Baden waren erst im langfristigen Finanzplan Investitionen geplant. Also finanzierte die Stadt den Wettbewerb und das erste Vorprojekt, und Stadtammann Bürge →

1 Der Bahnhof von 1847 hat schon manche Veränderung erlebt. Er wird noch stehen, wenn alles andere neben ihm fällt.

2 Elliptische Öffnungen stellen einen Bezug zwischen der Unterführung und den Perrons her und erleichtern die Orientierung.



Bauten und Projekte in der Innenstadt

- Neubauten und Umbauten realisiert
- Projekte und Baustellen
- Verkehrssanierung und Folgen
- Wohnen
- Verwaltung, Gewerbe, Dienstleistung
- gemischte Nutzung
- Parks, Plätze, Strassengestaltung
- realisiert/im Bau ○ in Planung
- Plätze und Strassenräume

Verkehrssanierung/Planungswunder

- 1 Geschäftshaus Mäderhof, 1961
- 2 Geschäftshaus Badstr. 4-6, 1965
- 3 Geschäftshaus Badstr. 8, 1965
- 4 Hotel Linde, 1965
- 5 Buchdruckerei Baden, 1965
- 6 Geschäftshaus Schlossberg, 1965
- 7 Warenhaus Vilan, 1965
(heute Manor, Erneuerung 2005)
- 8 Altstadtzeile Cordulaplatz, 1965
- 9 Tagblatt-Turm, 1967
(heute AZ-Medien, Erneuerung 2004)
- 10 Warenhaus EPA (Coop City), 1972
- 11 Gewerbebank Baden, 1973
(heute Neue Aargauer Bank, Erneuerung 2006)

Bahnhof und Umgebung

- 12 Um- und Ausbau Bahnhof SBB, 2001
- 13 Metro-Shop/Bahnhofplatz Ost, 2001
- 14 Langhaus/Bahnhofplatz West, 2001
- 15 Nordhaus, 2004
- 16 Wohn- und Geschäftshaus Falken, 2006
- 17 Parkhaus Theaterplatz, 2006/07
- 18 Neugestaltung Theaterplatz, 2006/07
- 19 Haus am Theaterplatz, 2007
- 20 Blue City Hotel, 2007
- 21 Umgestaltung Schlossbergplatz/
Unterführung Schlossbergstr., 2008
- 22 Überbauung City Corner, 2008
- 23 Gstuhl-Center, 2008
- 24 Merker-Areal; Neubau MFH, 2010
- 25 Merker-Areal; Sanierung, 2010
- 26 Ferroegebäude
- 27 Umbau Schulhausplatz
- 28 Neugestaltung obere Altstadt

→ weibelte unermüdlich bei SBB-Generaldirektor Weibel. Als die Badener bereit waren, kam andernorts ein SBB-Projekt ins Stocken – und das Geld konnte nach Baden fließen. Zudem wirkten die Planungen für Baden-Nord wie ein Katalysator für die Projekte am Bahnhof, hängt doch die Attraktivität des Entwicklungsgebietes wesentlich von dessen Erschliessung ab – und die geschieht über die bislang vernachlässigte Rückseite des Bahnhofs.

Das Rückgrat des neuen Badener Bahnhofs ist die zentrale Personenunterführung. In der Mittelachse des alten Bahnhofgebäudes verbindet die breite, stellenweise von oben belichtete Passage die Quartiere beidseits der Gleise. Im Osten mündet die Unterführung in den von Emanuel Schoop umgebauten (Metro-Shop), setzt sich als Fussgängerachse über den unteren Bahnhofplatz bis auf die Terrasse über der Limmat fort und führt weiter via Lift und neue Fussgängerbrücke über die Limmat nach Ennetbaden (Seite 38). Im Westen endet die Personenunterführung in einer Halle zu Füssen des (Langhauses), die sich nach oben öffnet. Der durchgehende schwarze Kunststeinboden verbindet die einzelnen Teile der Badener Unterwelt zu einem zusammenhängenden öffentlichen Raum.

Bahnhof ist (Schmucktruckli)

Die früher grosstädtisch zahlreichen Aufgänge aus dem (Metro-Shop) auf den Platz wurden auf eine Treppe und einen Lift reduziert und in einem gläsernen Zylinder zusammengefasst; die einst richtungstrennten, von Polyesterhauben überdachten Bushaltestellen in der Platzmitte sind unter einem grossen Dach auf der nördlichen Platzhälfte konzentriert. Wie ein Teppich liegt die Platzfläche als streng rechteckiges Hartbetonfeld vor dem alten Bahnhofgebäude. Dieses wurde erneut gründlich saniert und steht nun als (Schmucktruckli) am Platz.

Vom Bahnhofplatz fahren die Busse Richtung Süden vorläufig noch durch die Weite Gasse, die Verbindung via Tunnelgarage und Velotunnel hat man (noch) nicht realisiert. In der anderen Fahrtrichtung, jenseits der Gleise, gelangen die Busse aus dem Schlossbergtunnel über eine Rampe auf den westlichen Bahnhofplatz; die schräg gestellten Betonscheiben, die die Rampe tragen, erinnern an die alte Blick- und Verkehrsachse von der Bruggerstrasse zum Stadtturm. Trotz Buskonzept mit zwei getrennten Achsen haben die Architekten der Metron dafür gesorgt, dass bei Bedarf sämtliche Bushaltestellen im Westen des Bahnhofs konzentriert werden könnten – wie sie es schon in ihrem ursprünglichen Wettbewerbsprojekt postulierten.

Doch nicht nur für Busse bleibt im Westen Platz, sondern auch für ein zusätzliches Gleis oder gar ein UTM, ein (unkonventionelles Transportmittel), wie eine Monorail oder Hochbahn, von dem die Planungsgruppe Region Baden-Wettingen vor 15 Jahren träumte. Dies ist der geschickten Platzierung des (Langhauses) zu verdanken, das die Architekten nicht wie ein Bahnhofgebäude an die Gleise stellten, sondern davon abrückten. Das lange Haus bildet nicht nur die Platzfront des westlichen Bahnhofplatzes, es stärkt auch dem kleinen Bahnhofgebäude jenseits der Gleise den Rücken und verankert den Bahnhof im Stadtegefüge. Die unterschiedlichen Geschosshöhen von Büros und Wohnungen überspielten die Architekten mit einem Trick: Sie hielten die Höhen der Fensterbänder konstant und variierten die Brüstungshöhen. An den Schmalseiten schliessen das Nordhaus und das noch nicht realisierte, als Hochhaus geplante Südhaus den schmalen Platz ab. →



Langhaus/Bahnhofplatz West, 2001 14

Der Bahnhofplatz West ist ein Umsteigeort zwischen Bahn und Bus. Unter dem Platz liegt eine Halle, in die die Peronunterführung mündet. Das 150 Meter lange Langhaus setzt einen städtebaulichen Akzent. Im Unter- und Erdgeschoss gibt es Läden, in zwei Obergeschossen Büros. Auf drei Geschossen sind 47 Wohnungen eingerichtet, die zur Belebung von Baden Nord beitragen.

--> Adresse: Langhaus 1-5, Baden
 --> Bauherrschaft: Stadt Baden, SBB, Kanton Aargau, Gross GU, Brugg
 --> Architektur: Metron Architektur, Brugg
 --> Auftragsart: Wettbewerb 1989/90
 --> Baukosten (BKP 1-9): CHF 42 Mio.



Nordhaus, 2004 15

Das Nordhaus ist Teil des Metron-Gestaltungsplans für das Bahnhofareal West und vermittelt zu Baden Nord. Das Nordhaus flankiert zusammen mit dem noch nicht realisierten Südhaus das Langhaus. Gegen den Bahnhofplatz West bildet die geschlossene Stirnfassade einen Abschluss, sich verjüngende Rippen geben den Längsfassaden einen feingliedrigen Ausdruck.

--> Adresse: Nordhaus 1-3, Baden
 --> Bauherrschaft: Gross GU, Brugg, Miteigentümerschaft Nordhaus
 --> Architektur: Metron Architektur, Brugg
 --> Auftragsart: Wettbewerb 2001
 --> Baukosten (BKP 1-9): CHF 13,2 Mio.



Sanierung AZ-Medien-Turm, 2004 9

Die Architekten Bölsterli und Weidmann erstellten das 15-geschossige AZ-Hochhaus 1964-67 als Tagblatt-Turm im Rahmen der Verkehrssanierung. Nach 40 Jahren wurde die Fassade des schlanken Baukörpers sanft saniert: Neue Gläser und isolierte Aufsatzrahmen wurden ohne Aussengerüst von innen montiert. Die Fassadenbaufirma Tuchschild ist dieselbe wie damals.

--> Adresse: Stadtturmstrasse 19, Baden
 --> Bauherrschaft: Wanner Konzept, Baden, Hans Wanner
 --> Architektur: Egli Rohr Partner, Baden
 --> Ingenieure: Mebatech, Baden
 --> Fassade: Tuchschild, Frauenfeld
 --> Baukosten: CHF 1,5 Mio.



Überbauung Falken, 2006 16

Der Falken besetzt eine Ecke des Schulhausplatzes und verankert ihn im Stadtgefüge. In drei Geschossen sind das Bezirksgericht und Büros eingerichtet. In den beiden oberen Geschossen gibt es Wohnungen, die um einen Hof angeordnet sind. Charakteristisch sind die Sonnenschutz-Vorhänge.

--> Adresse: Mellingerstrasse 2, Baden
 --> Bauherrschaft: Pensionskasse des Bundes Publica, Bern
 --> Architektur: Burkard, Meyer, Baden
 --> TU Ausführung: Implenia Generalunternehmung, Aarau
 --> Erstvermietung: André Roth Immobilien, Baden
 --> Baukosten (BKP 1-9): CHF 27,0 Mio.



Parkhaus Theaterplatz, 2006/07 17 18

Der Theaterplatz schliesst an die Fussgängerzone an. Dank dem 240-plätzigem Parkhaus konnten die Autos vom Platz verbannt werden. Der Platz ist chaussiert und zurückhaltend möbliert.

--> Adresse: Theaterplatz, Baden
 --> Bauherrschaft: Parkhaus Ländli AG, Baden (Parkhaus), Einwohnergemeinde Baden (Platzgestaltung)
 --> Architektur: Diethelm & Mumprecht Architektur, Zürich
 --> Landschaftsarchitektur: Vogt Landschaftsarchitekten, Zürich
 --> Ausführung: ARGE Parkhaus Ländli (Implenia, Hächler, Richi, Schilling)
 --> Baukosten: CHF 13 Mio. (Parkhaus), CHF 3,3 Mio. (Platzgestaltung)



Haus am Theaterplatz, 2007 19

Das Wohn- und Geschäftshaus vervollständigt das Geviert zwischen Bahnhofplatz und Badstrasse. Ein Restaurant belebt den neu gestalteten Theaterplatz, die Büros und die Wohnung in den Obergeschossen sorgen für eine Nutzungsmischung. Die skulpturhafte Gestalt macht das Haus zu einem Solitär, der jedoch in die Stadt eingebunden ist.

--> Adresse: Theaterplatz, Baden
 --> Bauherrschaft: Eglin Immobilien, Baden
 --> Architektur: Diethelm & Mumprecht Architektur, Zürich; Atelier West Architekten Baden
 --> Auftragsart: Wettbewerb
 --> Baukosten (BKP 1-4): CHF 4,5 Mio.



Blue City Hotel, 2007 20

Das Blue City Hotel besteht aus dem Neubau und dem angrenzenden alten Löwen von 1912. Der Neubau schliesst die Baulücke an der Haselstrasse und fasst zusammen mit dem Gebäude der städtischen Werke den Strassenraum. Der auf schlanken Stützen stehende Hotelkubus ist an den Erschliessungskubus angedockt. Die Erker leiten den Blick aus den Zimmern Richtung Bahnhof und sind gleichzeitig Sitzmöbel.

--> Adresse: Haselstrasse 17a, Baden
 --> Bauherrschaft: Blue City Hotel (Werner Eglin, Stefan Wetzel)
 --> Architektur: Atelier West, Baden
 --> Bauingenieure: MWV, Baden
 --> Baukosten (BKP 1-9): CHF 6,0 Mio.



Merker-Areal, 2010 24 25

Nachdem die Fabrik zunächst dem Abriss geweiht war, erhält sie ihre Form des «gelben Vierecks» zurück. Sie wird sanft saniert und der bunte Nutzermix bleibt erhalten. Der Hof wird zum öffentlichen Raum. Neben der Fabrik entsteht ein Neubau mit 45 Wohnungen.

--> Adresse: Bruggerstrasse 37, Baden
 --> Bauherrschaft: Merker Liegenschaften, Baden
 --> Architektur: Zulauf & Schmidlin Architekten, Baden
 --> Beratung Wirtschaftlichkeit: André Roth Immobilien, Baden
 --> Baukosten (BKP 1-9): CHF 11,3 Mio. (Sanierung Fabrik), CHF 21,2 Mio. (Neubau Wohnhaus)

→ Zwei weitere Neubauten an den Flanken des westlichen Bahnhofplatzes schliessen an bestehende Brandmauern an: Das Geschäftshaus an der Bruggerstrasse 8 strickt das Muster seines Sechzigerjahre-Nachbarn weiter. Das «Blue City Hotel» an der Güterstrasse bezieht das alte Hotel «Löwen» mit ein und lehnt sich an dessen neubarockes Eckhaus von 1912 an.

Stadträume aufwerten

Auch ausserhalb des Bahnhofgebietes nimmt man Resultate der Sechzigerjahre-Planungen wieder auf, strickt sie mit zeitgemässen Muster weiter oder löst einen Teil des damals Gestrickten wieder auf. Das Parkhaus unter dem Theaterplatz, das die Planer schon vor vierzig Jahren planten, wurde Ende 2006 eröffnet. Damit war der Weg frei für den neu gestalteten Platz und für den Bau des «Hauses am Theaterplatz», das dem Platz zwar nicht das 1929 abgebrochene Theater, aber immerhin den nördlichen Abschluss zurückgibt. Aufwerten will die Stadt auch die Gassen der Altstadt. Diese blieb zwar von den Grossprojekten der Sechzigerjahre verschont, dafür drohte sie gegenüber der neu gestalteten Bahnhofsgegend an Glanz zu verlieren. Gemäss Wettbewerbsprojekt von Emanuel Schoop Architekten erhielten bereits die Rathaus- und die Zwingelhofgasse ein neues Gesicht, die Weite Gasse, der Kirchweg und der Kirchplatz werden folgen. Ein in die Pflasterung eingelegtes breites Betonband wird die Weite Gasse prägen und auch den Bussen, die vorläufig weiterhin durch die Gasse verkehren werden, eine Fahrbahn bieten. Den Fokus der Stadtreparatur bilden der Schulhausplatz und der Schlossbergplatz, die es beide ohne Verkehrs-sanierung gar nicht gäbe. Schon im nächsten Jahr sol-

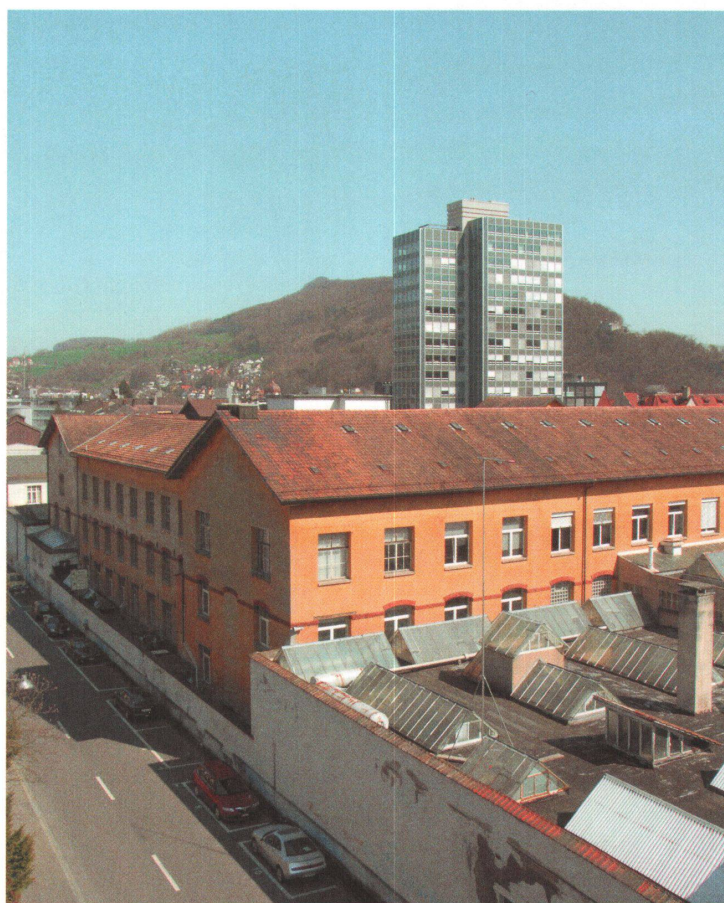
len am Schlossbergplatz die Baumaschinen auffahren, um aus der Verkehrsanlage nach den Plänen von Emanuel Schoop Architekten einen Platz zu machen. Vor dem Haus «Schlossberg» wird eine leicht abgesenkte, dreieckige Fläche entstehen, die aus dem Untergeschoss das neue Erdgeschoss macht. Der «Blinddarm», wie die Unterführung Stadtturmstrasse im Volksmund genannt wird, bleibt bestehen und wird als direkte Verbindung von den Neubauten im Gstühl mit der Altstadt an Bedeutung gewinnen. Noch weniger weit gediehen sind die Pläne am Schulhausplatz. Auch nach der Erweiterung des Baregg隧nels, der auch als Umfahrung der Stadt funktioniert, blieb der Platz der «Tropfenzähler» des Strassenverkehrs in und um Baden, und die Fussgänger verlieren sich im Gewirr der Unterführungen. Hier überprüft die Stadt zurzeit drei Konzepte, die die Zweigeschossigkeit – oben der Verkehr, unten die Fussgänger – beibehalten: den Bau eines Grosskreisels mit einer grossen Öffnung in der Mitte, die Optimierung der heutigen Situation durch die Verschiebung der Strassenachsen und die Beibehaltung und Sanierung des Status quo. Ende 2007 soll der Grundsatzentscheid feststehen, 2010 ist der Baubeginn geplant.

Wunden heilen

Vierzig Jahre nach der Badener Verkehrssanierung heilen auch die letzten Wunden im Stadtgefüge. Seit Kurzem besetzt am Schulhausplatz der gläserne Neubau des Falken die Ecke, an der bis zum Strassenausbau der alte Falken mit Hotel und Brauerei stand. Im grossmassstäblichen Gebäude von Burkard, Meyer Architekten gibt es ein Laden-, drei Büro- und zwei Wohngeschosse. Die Vorhänge, die anstelle von Lamellenstoren Schatten spenden, waren



1



2

bei deren Montage Stadtgespräch. Sie brechen die Strenge des Glasblocks und verwischen die Grenze zwischen den Büro- und Wohngeschossen. Kürzlich sind auch im Gstühl, dem vom Verkehr bedrängten Areal zwischen der Brugger- und der Stadtturmstrasse, die Baumaschinen aufgefahren. Vierzig Jahre lang klaffte hier eine der hässlichsten Wunden der Verkehrssanierung, gaben sich verwahrloste, einst stolze Häuser, Abbruchliegenschaften und Brachen ein Stelldichein. Die Wohn- und Geschäftsüberbauung «Gstühl-Center» ergänzt das hundertjährige «Kunstgüetli» mit Neubauten und verhilft dem Alten zu neuem Glanz. Zwischen der Bruggerstrasse und der in die Unterführung abtauchenden Stadtturmstrasse wird das Wohn- und Geschäftshaus City-Corner die Topografie klären, die nach der Verkehrssanierung aus dem Gleichgewicht geraten ist. Bereits im neuen Glanz erstrahlt das einstige Tagblatt- und heutige AZ-Hochhaus in der Blickachse der Bruggerstrasse, dessen Fassade sanft renoviert und energetisch verbessert wurde.

Merker: älter als die BBC

Vor dem Hochhaus, wo die Bruggerstrasse seit den Sechzigerjahren von ihrem ursprünglichen Trasseerichtung Schlossbergtunnel abzweigt, soll dereinst der neue Gstühlplatz – auch Merkerplatz genannt – zu liegen kommen. Der Verkehr würde dann nicht mehr diagonal, sondern durch einen Kreislauf fließen. Die Bruggerstrasse, die entgegen den ursprünglichen Plänen nicht zum Boulevard, sondern zu einer Verkehrsschneise ausgebaut wurde, würde hier eine das Tempo drosselnde Zäsur erfahren. Seinen Namen Merkerplatz würde die neue Anlage von einer Fabrik erhalten, deren Anfänge noch weiter zurück-

reichen als jene der ABB-Vorgängerin BBC. Schon 1873 begannen Fritz Merker und Eduard Meining, Petrolkocher zu fabrizieren, und ein Jahr später begannen sie, Küchen- und Haushaltartikel herzustellen. Die heute noch bestehenden Gebäude entstanden etappenweise ab 1889. Als die Firma 1991 die Produktion einstellte, ging sie noch vom Totalabriss aus und erarbeitete einen entsprechenden Gestaltungsplan. Merker vermietete die Räume (vorübergehend) an zahlreiche kleine Unternehmen und Kulturschaffende. Nach 2000 befand die Stadt die Fabrikbauten als erhaltenswert, und in langen Verhandlungen mit den Eigentümern konnte eine Vereinbarung getroffen werden, die das Geviert der Fabrik erhalten liess und den damit verbundenen Flächenverlust in Neubauten kompensieren liess.

Als 2004 eine neue Generation der Familie Merker die Aktienmehrheit übernahm, änderte die Philosophie: Der Genius Loci der alten Fabrik soll nun erhalten bleiben, die Zwischen- werden zu definitiven Nutzern. Zulauf & Schmidlin Architekten, die selbst im Merker-Areal sitzen, haben das Projekt ausgearbeitet. Das «gelbe Viereck» der Fabrik wird sanft saniert, der Hof bis auf die Backstein-Kulturbox ausgeräumt. Dahinter, am Fuss des Martinsbergs, entsteht ein Block mit 45 Wohnungen. Dahinter leitet ein Grünraum zur Bebauung des Martinsbergs über. Dieses behutsame Vorgehen ist nur möglich, weil die Eigentümer auf einen Teil der hier möglichen Rendite verzichten.

Am Rand des traditionellen Badener Industriequartiers im Haselfeld wird so ein früherer Zeuge der Industrialisierung erhalten bleiben. Auf der Verkehrsachse der «kleinen Bahnverlegung» brausen die Autos an der alten Fabrik vorbei. Vom Baden der Vergangenheit ins Baden der Zukunft und zurück. Bis zum nächsten Planungswunder. •

1 Das Nordhaus schliesst den westlichen Bahnhofplatz ab und schützt den dahinterliegenden Platz vor dem Bahnlärm.

2 Das provisorisch genutzte Merker-Areal steht vor einer Renaissance. Das «gelbe Viereck» wird sanft saniert. Dahinter ragt das AZ-Medienhaus in den Himmel.

3 Nach vierzig Jahren Brache sind im Gstühl die Bagger aufgefahren, um das Gstühl-Center und den City-Corner zu realisieren.

4 Mit der Verkehrssanierung wurde in den Sechzigerjahren der Bahntunnel zum vielspurigen Autotunnel umgebaut. Der neue Falken nimmt diesen Massstab auf.



3



4