

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

**Artikel:** Die Haupttäter geben Auskunft : Interview mit Edwin Somm und Josef Bürge  
**Autor:** Loderer, Benedikt / Somm, Edwin / Bürge, Josef  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-123217>

### **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:** 29.03.2025

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

# Die Haupttäter geben Auskunft

Interviews: Benedikt Loderer  
Fotos: Tino Sand

Weder die Stadt Baden noch ABB Schweiz wussten, wie man ein Industriegebiet in ein Stadtquartier umbaut. Beide waren aufeinander angewiesen und mussten als Lehrlinge im eigenen Geschäft den Planungsprozess für Baden Nord erfinden. Zwei der Hauptbeteiligten geben Auskunft.

• Edwin Somm, geboren 1933, studierte an der ETH Maschineningenieur. Anschliessend trat er in die BBC ein, wo er aufstieg, bis er in den Jahren 1988 bis 1997 CEO der ABB Schweiz und Mitglied der Konzernleitung war, danach Verwaltungsrat der ABB. Somm war auch Mitglied des ETH-Rates und Präsident der Suissemem.

? Sie haben den Begriff «wirtschaftliche Ökostadt» erfunden. Was war gemeint?

Edwin Somm: Meine Vision war: Baden sollte eine Stadt werden, wo man arbeitet und wohnt; wo Geld verdient wird und junge Leute ausgebildet werden – ohne dass dies auf Kosten der Umwelt geschieht.

? Und ist Baden dies geworden?

Aus der Sicht der ABB ist das Resultat eindeutig positiv. Wir haben unser Konzept der Neuansiedlung der Industrie umgesetzt. Zudem ist es uns gelungen, in Baden die Gewerbeschule für den ganzen Kanton Aargau zu konzentrieren. Die Ausbildung war mir immer ein grosses Anliegen. Aus diesem Grund versuchte ich auch, das Chemie-Departement der ETH nach Baden zu holen. Ich konnte dem damaligen Finanzminister Otto Stich auf Franken und Rappen darlegen, dass Baden viel kostengünstiger wäre als ein Neubau auf dem Hönningerberg. Doch die Planung für den Hönningerberg war schon viel zu weit gediehen.

? Vor 18 Jahren schrieb ich einmal, es gebe in Baden ein besonderes Architekturklima. Stimmt das?

Auf jeden Fall. Die Badener wollten sich nie mit «08.15»-Bauten zufriedengeben. Als ich die Initiative zur Umnutzung des riesigen ABB-Areals ergriff, stiessen wir daher auf offene Ohren. Es herrschte eine kreative Aufbruchstimmung. Ich wollte für die ABB Schweiz alle Fabriken, sozusagen die Hardware, künftig in Birr und Oerlikon unterbringen; die Software und Administration dagegen wollten wir in Baden und teils in Oerlikon zusammenziehen, mit einem Ableger in Genf. Wir verringerten die rund 35 Standorte in der Schweiz auf vier.

? Die Federführung lag bei den politischen Behörden. War das richtig?

Ja, absolut. Ich selbst forderte den Stadtammann dazu auf. Die Umzonung bedurfte so vieler politischer Entscheide, das konnten nur die Politiker machen. Ich initiierte das Projekt und übernahm die wirtschaftliche Führung. Leider konnte die ABB Schweiz lediglich das ABB-Areal einbringen. Eigentlich wollte ich auch jene der NOK, der Motor Columbus und das Merker-Areal einbeziehen. Doch die Partner hatten zu grosse Bedenken. Immerhin ist es gelungen, die SBB zum Ausbau des Bahnhofs zu bewegen.

? Der Wettbewerb für den Konnex wurde vor dem Wettbewerb für das Gesamtareal durchgeführt. Wäre nicht die umgekehrte Reihenfolge logischer gewesen?

Ziel war es, so rasch als möglich einen Vorzeigebau zu haben, um die Badener, meine Leute und den ABB-Konzern zu überzeugen. Für den Konnex musste ich Investoren finden, denn es war klar, dass die ABB nicht mehr in Beton investiert, sondern nur noch in Anlagen, Maschinen und «Hirn». Das Gesamtkonzept zuerst, der Einzelbau nachher wäre vielleicht richtig gewesen, aber von der Realisierungschance her gesehen war unser Verfahren besser.

? Die alte Halle 30 galt als Industriedenkmal. Jetzt ist sie weg. Ein Sündenfall?

Aus wirtschaftlichen Gründen war mir klar, dass wir sie abbrechen mussten. Sie war ein Industriemonument, doch architektonisch wenig spektakulär. Wegen der Halle 30 haben wir mindestens ein Jahr verloren. Baden, mit der Planung zunächst weit voraus, fiel hinter Zürich zurück.

? Wie wussten Sie, dass ein Wohnanteil von 25 Prozent richtig war?

Das habe ich nicht gewusst. Schliesslich einigten wir uns mit der Stadt auf 25 Prozent – an einem Abend in Schottland, wohin wir die Politiker eingeladen hatten, um erfolgreiche Umnutzungen zu besichtigen. Leider muss ich heute einräumen, dass das Ziel, wieder Leben ins einstige Industrieareal zu bringen, nicht wirklich erreicht wurde. Erst heute werden Wohnungen gebaut, weil wir lange kaum Investoren dafür gefunden haben. Ein Grund dafür ist sicher die Bruggerstrasse, die das Gebiet zerschneidet. Wir hatten damals geprüft, ob man diese Verkehrsader tieferlegen könnte, aber das war viel zu teuer.

? Die Bruggerstrasse ist heute noch problematisch ...

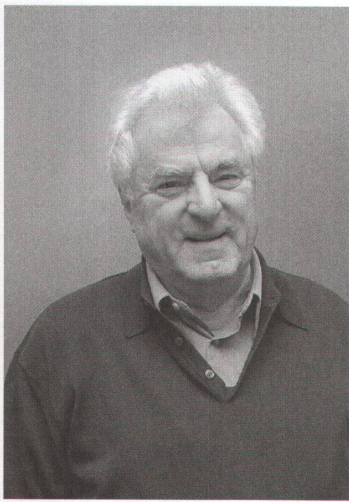
... nein, katastrophal! Weder Kanton noch Stadt waren bereit, einen Beitrag an die Tieferlegung zu leisten. Wobei ich sagen muss, dass der Kanton sich ohnehin nie richtig für unser Projekt engagieren mochte. Aarau betrachtete eifersüchtig den grossen Wurf, der uns in Baden gelang.

? War es denn eigentlich ein Geschäft?

Es war ein mässiges Geschäft, weil wir das Problem mit den Altlasten unterschätzt hatten. Der Kanton verlangte unsinnig teure Sanierungsmassnahmen. Immerhin machten wir trotzdem einen Gewinn.

? Sind Sie heute glücklich?

Absolut. Nach der Fusion sind wir bei der ABB Schweiz mit 160 Millionen Verlust gestartet. Ab 1992 erzielte ABB Schweiz innerhalb des Konzerns stets das beste oder zweitbeste Ergebnis. Mit 8 bis 10 Prozent der Mitarbeitenden haben wir 25 Prozent des Konzerngewinns gemacht. Wir haben zwar 3000 Mitarbeiter entlassen müssen, aber wir haben das Gros der Arbeitsplätze sichern können. Wenn ich durch Baden Nord spaziere, bin ich zufrieden.



**1 Edwin Somm war 9 Jahre lang CEO der ABB Schweiz. Er ergriff die Initiative zur Umnutzung des riesigen ABB-Areals.**

**2 Josef Bürge war als Stadtammann bis 2005 an vorderster Front an den Planungen für Baden Nord beteiligt.**

## 1 Der Stadtpräsident

Josef Bürge, geboren 1941, war zuerst Lehrer, dann Rektor der Badener Volksschulen, wechselte in die Energiewirtschaft, studierte als bereits gestandener Familienvater an der Pittsburgh University Ökonomie und General Management, wurde 1972 Stadtparlamentarier der CVP, 1984 nebenamtlicher Stadtrat und war von April 1985 bis Ende 2005 vollamtlicher Stadtpräsident (Stadtammann) von Baden und Präsident der Regionalplanung.

? Früh taucht die «wirtschaftliche Ökostadt» auf. Was ist daraus geworden?

Josef Bürge: Baden Nord ist, was die Ver- und Entsorgung sowie die Durchgrünung angeht, der Forderung weitgehend gerecht geworden. Die Nutzungsdurchmischung von Produktion, Bildung, Wohnen, Kultur, Erholung ist gelungen. Was die Wirtschaftlichkeit angeht, ist das neue Quartier noch ein Torso.

? Vor 18 Jahren schrieb ich, in Baden würde mehr architektonische Qualität verlangt als anderswo. Ist das heute noch so?

Ja, aber das Klima hat sich Richtung Zurückhaltung oder gar Mittelmass verändert. Ein Leuchtturm der konzeptionellen und architektonischen Qualitätspflege war für Baden Nord Adrian Meyer, der auch im Stadtparlament sass und massgeblich Einfluss nahm. Aber auch Hans Rohr, Werner Egli und andere einheimische Architekten haben gestalterisch wichtige Beiträge geliefert. Wo immer es ging, haben wir Wettbewerbe durchgeführt.

? Schon am Anfang wurde festgelegt, dass die Federführung des Projekts bei den Behörden liegt. Warum?

Das habe ich so gewollt. Ich war und bin auch heute noch der Ansicht, dass bei derart grossen Vorhaben die Politiker die Führung übernehmen müssen. Die Verantwortung lag bei der öffentlichen Hand, bei der Stadtplaner Hans Wanner Massarbeit leistete. Die Neuzonierungen erhöhten den Wert der privaten Grundstücke massiv. Im Gegenzug haben wir 20 Prozent der Fläche für die Erschliessungs- und die gestalterischen Freiflächen für die Stadt reklamiert, altlastenbereinigt, unentgeltlich.

? Die Halle 30, die berühmte Hektarenhalle, steht nicht mehr. Ist das der denkmalpflegerische Sündenfall?

Nein, der Sündenfall war, sie ins kommunale Schutzinventar aufzunehmen. Ich habe mich damals trotz Bedenken überzeugen lassen, dass die Halle 30 als einmaliges Identitätsmerkmal geschützt werden müsse. Wir suchten für das Riesending eine geeignete Nutzung, doch am Schluss blieb nur die Idee einer nie finanzierbaren Eis- und Sporthalle. Es brauchte letztlich einen Brachialentscheid ...

... also Sie ...

... ich stehe dazu, es war ein Präsidialentscheid, diese durch ein Volks-Ja gesicherte Planung ändern zu lassen, die Hallen 36 bis 38 zu erhalten und schweren Herzens die monumentale Halle 30 abzureissen. Doch eine der bittersten Erfahrungen war schlicht die Gier von Einzelpersonen oder Unternehmen. Es ist entwicklungs- und wirtschaftlich schlecht, wenn ihr einzelne Mitspieler erliegen. Projekte dürfen und müssen wirtschaftlich stimmen. Wenn's aber nur noch ums egoistische Geldschau-feln geht, werden vernünftige Lösungen verhindert.

? Es gab gleichzeitig zwei Wettbewerbe, den der ABB für den Konnex und den der Stadt für das Gesamtareal. Warum?

Ich würde diese Doppelstrategie aus Prinzip nicht empfehlen. Bei den Randbedingungen aber, die damals herrschten, würde ich sie heute sogar vorschreiben. Etwas verwegen war es, ich räume das ein. Wir wussten zu diesem Zeitpunkt ja nicht, welche Bauten erhalten, welche abgerissen werden. Aber wir brauchten die kritische Masse, ein grosses Projekt, um die Operation in Gang zu setzen.

? Woher wussten Sie, dass ein Wohnanteil von 25 Prozent richtig war?

Wir wussten es nicht, wir wussten nur, dass dies das Maximum war, das zu erreichen war. Die Projektgruppe weilte zum Augenschein in Schottland. Nächtelang haben wir diskutiert und uns bei den 25 Prozent gefunden.

? Was würden Sie heute anders machen?

Ein Fehler war, dass ich nicht genügend darauf bestand, dass die Stadt über die 20 Prozent Abtretungsfläche hinaus noch viel mehr Grundeigentum erwarb. Eine mittlere Katastrophe ist die kantonale Bruggerstrasse. Wir wollten einen quaterverträglichen Strassenraum gestalten. Blindes Autodenken hat das verhindert. Die Kantonsinstanzen schreckten vor einer verträglicheren Lösung zurück. Das wird der Kanton noch korrigieren müssen.

? Sind Sie nun glücklich und zufrieden?

Sicher ist Baden Nord auf dem Weg zu einer Erfolgsgeschichte, nur hat der Drive etwas nachgelassen. Auf die Berufsschule und die guten Bauten für die Tausende von Arbeitsplätzen und auf die Wohnangebote und das Trafocentrum bin ich schon ein bisschen stolz. •