

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 81/82 (1923)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Zur Frage einer Hochbrücke Baden-Wettingen  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-38880>

### **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:** 15.03.2025

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

## Zur Frage einer Hochbrücke Baden - Wettingen.

Wie bereits am 10. v. M. (Seite 71) mitgeteilt, ist beabsichtigt, Baden mit Wettingen durch eine Hochbrücke, d. h. eine Brücke in ungefährer Höhe der beidseitigen Terrassen in bessere Verbindung zu einander zu bringen. Diese Brücke soll 8 m Fahrbahnbreite mit beidseitigen Trottoirs von je 2 m Breite erhalten, und in der Mitte eine allfällige, eingeleisige Trambahn Baden-Wettingen aufnehmen können.

Wettingen ist zum grossen Teil Wohnort der Arbeiterschaft und Beamten der Fabriken von BBC (in nebenstehendem Plan oben links), für die es mühsam ist, stets zur alten Brücke hinab und jenseits wieder hinaufsteigen zu müssen (Abbildungen 2 und 3). Da im weiteren die alte Holzbrücke (am topographisch gegebenen Uebergangspunkt) für schwere Lastwagen nicht mehr benützt werden darf, sind diese genötigt, den Umweg über die schiefe Brücke zwischen den Bädern und Ennetbaden (P. 357,9) zu nehmen. Endlich ist der Aufstieg von der alten Brücke auf der Stadtseite in seinem untersten Teile so eng und steil, dass der Wunsch nach einer besseren Verbindung ohne weiteres verständlich ist.

Nicht so verständlich dagegen ist die in Aussicht genommene neue Brückenstelle südlich der Altstadt, an der *breitesten* Stelle des Tales, wo die Brücke in der Richtung der Geraden A—B zwischen den Terrassenrändern etwa 350 m lang wird (Baukosten rund 1,3 Mill. Fr.). Dazu kommt die bedenkliche Ueberschneidung eines mittelalterlichen Stadtbildes aussergewöhnlich markanter Art, wie aus Abb. 2 und 3 hervorgeht. Wer unbefangen die Situation an Ort und Stelle studiert, der empfindet immer mehr die im schlechten Sinne „ingenieurmässige“ Linie A—B als eine geradezu brutale Vergewaltigung dieses selten schönen Bildes, und es erwacht der lebhafteste Wunsch, die drohende Gefahr seiner Verunzierung abzuwenden, wenigstens für so lange, als nicht der Nachweis geleistet ist, dass keine die *Gesamtheit* aller Erfordernisse besser befriedigende Lösung möglich ist.

Dass diese Lösung durch Verlegung der neuen Brücke *hinter* die Altstadt, an eine möglichst schmale Stelle, zu suchen sein wird, ist klar. Als ihr gegebener Ausgangspunkt

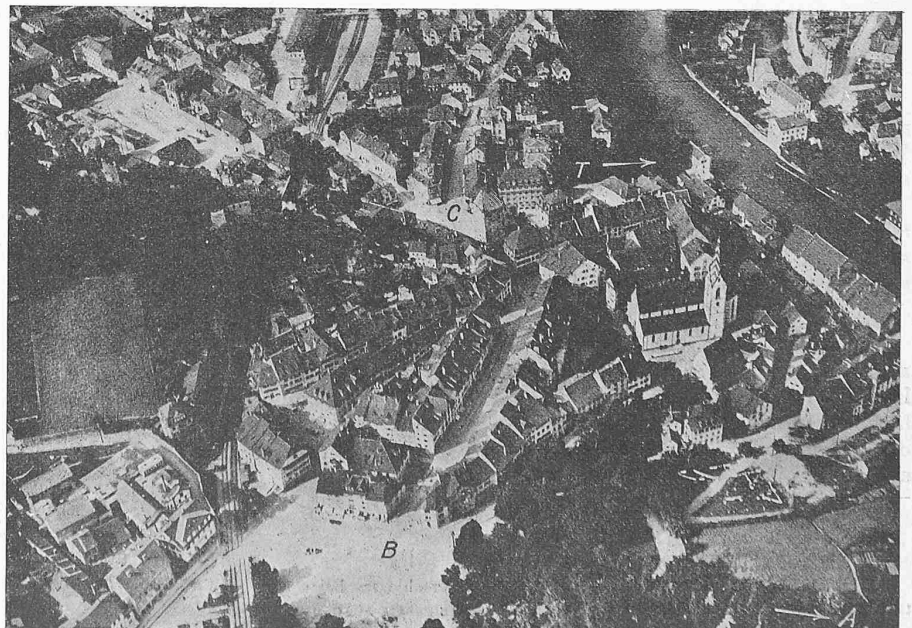
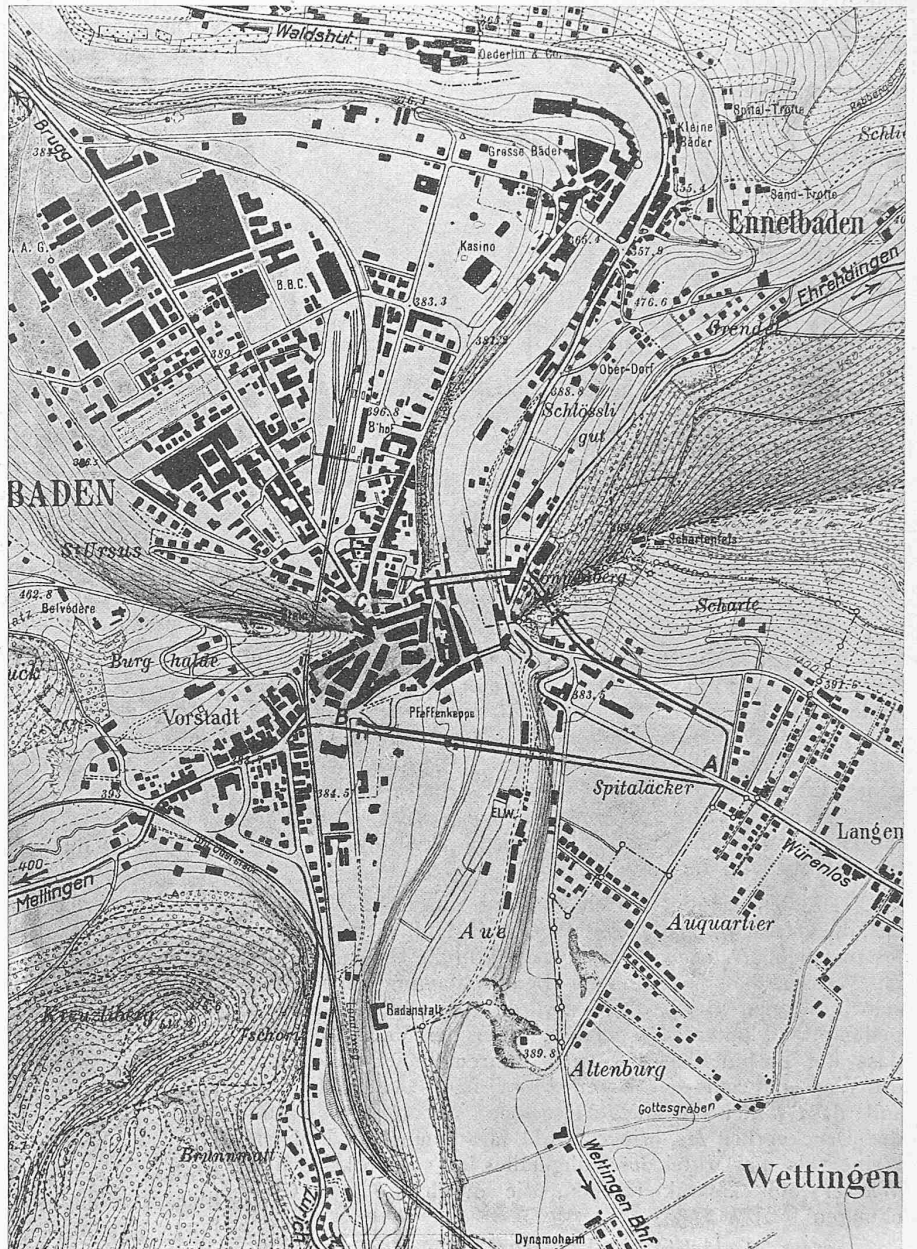


Abb. 1 (oben). Uebersichtsplan von Baden.  
A-B Richtung der geplanten, rund 350 m langen  
Hochbrücke. — 1 : 12500; 5 m-Kurven.

Abb. 4 (unten). Baden aus Süden.  
B Schulhausplatz, C Schlossbergpl., T Theaterpl.  
(Abb. 3 u. 4. Fliegeraufnahmen v. W. Mittelholzer,  
„Ad Astra-Aero“ Luftverkehrs-A.-G. Zürich.)

stadtseits erscheint der Theaterplatz (T in Abb. 1,3 u. 4), zunächst dem Schlossbergplatz (C) unmittelbar vor dem Torturm am nördlichen Ausgang der Altstadt. Die engste, übrigens unschwer örtlich zu erweiternde Stelle der von C nach T führenden Theaterstrasse (Abb. 3) misst 9 m,

die Altstadt gehen, also eine empfindliche Mehrbelastung der Altstadtgassen bewirken. Aber auch der Automobilverkehr Wettingen-Baden-Brugg wäre gezwungen nach wie vor das Tor zu passieren.<sup>2)</sup> So viel zur verkehrstechnischen Seite, nach der die Vorteile, wie man sieht, gar nicht so



Abb. 2. Baden im Aargau, Horizontal-Ansicht von Süden mit eingezeichneter Fahrbahnhöhe der beabsichtigten Hochbrücke.

das ist ungefähr das Doppelte der alten Tor-Durchfahrt, durch die sich jetzt (wie übrigens auch *nach* dem Bau der Brücke von A nach B!) der ganze Verkehr abwickeln muss. Schwieriger gestaltet sich die Linienführung auf dem rechten Ufer, wo nach Kreuzung der Ehrendinger-Strasse („Neue Höhtalstrasse“) der schmale Vorsprung des Schartenfels umfahren oder mittels eines kurzen Tunnel<sup>1)</sup> von etwa 40 m Länge durchstochen werden muss, um hinter dem Spital in die Schartenstrasse einzumünden. Der Weg von A nach C ist über T sogar etwas kürzer als über den Schulhausplatz B; doch das ist nicht die Hauptsache. Der wesentliche Vorzug der hintern Linie A—T—C ist, dass sie *die Tor-Durchfahrt entlastet*, indem der durchgehende Verkehr *die Altstadt umfährt*, also einen weitem Gewinn bringt. Ferner ist zu beachten, dass der Menschenstrom, der sich Morgens, Mittags und Abends zwischen den Fabriken von BBC und Wettingen bewegt, seinen Weg jetzt schon längs des Oelrain über den Theaterplatz nimmt; nach dem Bau der Brücke A—B müsste er über den Schulhausplatz und *durch*

<sup>1)</sup> Der als nächstgelegener Steinbruch Baumaterial liefern würde.

sehr für die Linie A—B sprechen, wie es auf den ersten Blick etwa scheinen mag. Das in Abbildung 1 eingezeichnete „Scharten-Tracé“ soll keineswegs die beste Linienführung darstellen; es ist nur eine Skizze, die *eine* von verschiedenen Möglichkeiten andeuten will. Wir sind uns wohl bewusst, dass es nicht ganz leicht ist, auf diesem Wege die einfachste Lösung zu finden. Indessen: wo ist der Architekt der einen schiefwinkligen Bauplatz, wo der Ingenieur der eine schwierige Situation fürchtet? Einen geraden Strich kann Jeder ziehen; wir glauben aber es liege hier ein Fall vor, bei dem der gerade Weg *nicht* der beste ist, wo vielmehr das Sprichwort gilt: ein guter Krümm ist nicht dumm. Und diesen zu suchen und zu finden ist zunächst die Aufgabe, des Schweisses Aller wert, die das schöne alte Städtchen lieben und ihm seinen Reiz nicht unnötigerweise schädigen möchten.

Die aargauische Baudirektion hat nun einen Submissions-Wettbewerb unter zehn eingeladenen aargauischen und auswärtigen Firmen ausgeschrieben; jede erhält für einen vollständigen Entwurf mit Uebernahmsofferte 1000 Fr., zudem stehen weitere 12 000 Fr. zur Prämierung der besten Lösungen zur Verfügung. Verlangt wird Projektierung der Verbindung A—B, samt architektonischer Ausgestaltung der Strassen-Anschlüsse in Baden und Wettingen.

Es ist aber bemerkenswert und sehr erfreulich, dass die als auswärtige Sachverständige ins Preisgericht berufenen Fachleute, die Ingenieure O. Bolliger (Luzern), F. Hübner (Bern), G. Hunziker (Rheinfelden) und Architekt F. Widmer (Bern), wie auch Bauverwalter R. Keller (Baden), gleich beim ersten Augenschein *einstimmig* die Brückenstelle A—B beanstandet, die Verlegung des Talübergangs *hinter* die Stadt (Theaterplatz) angeregt und die dem Submissions-Wettbewerb *vorgängige Abklärung der ganzen Brückenfrage durch einen Ideen-Wettbewerb* vorgeschlagen haben. Darin, dass dem unbefangenen an die Frage heran-

<sup>2)</sup> Wer einkehren will, der wird die „Waage“ oder ein anderes Altstadt-Wirtshaus auch vom Schlossbergplatz aus finden.

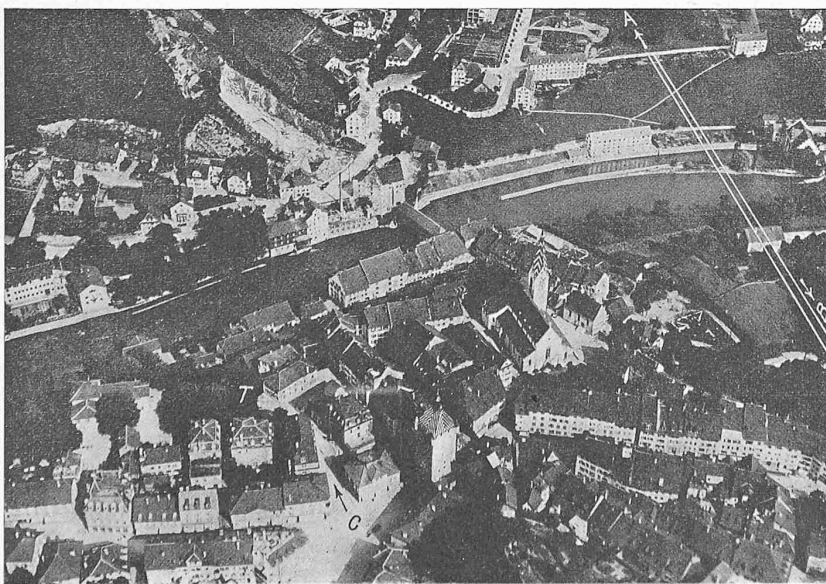
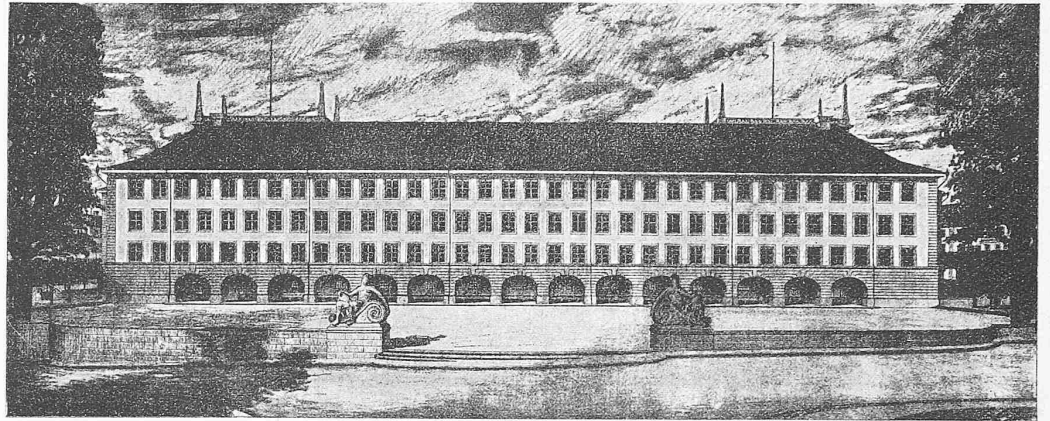


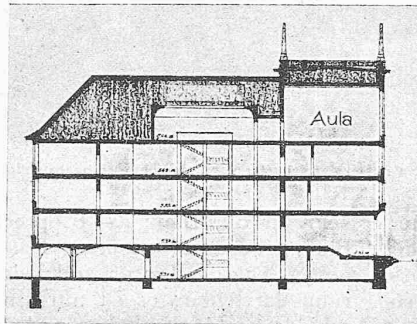
Abb. 3. Fliegerbild von Baden aus Westen, rechts Fahrbahn der beabsichtigten Hochbrücke.

tretenden Fachmann ohne weiteres die vorstehend angedeuteten Bedenken aufsteigen, liegt doch der deutliche Beweis dafür, dass es sich hier um mehr als das nur technisch-wirtschaftliche Studium eines Brückenbaues handelt.

In der Tat, es liegt ein ausgesprochen städtebauliches Problem vor, das nach einer sorgfältigen Abklärung förmlich ruft. Es ist geradezu ein Schulbeispiel für Veranstaltung eines „Abgestuften Wettbewerbs“ (Art. 10 der S.I.A.-Normen vom 17. August 1918), und es wäre, auch nach unserer Ueberzeugung, ein Fehler, den man später ganz sicher, aber vergeblich bereuen müsste, wollte man sich zuständigen Ortes dieser Einsicht verschliessen. Es wäre dies umso bedauerlicher, als hier die befragten Fachleute rechtzeitig und mit seltenem Einmut den



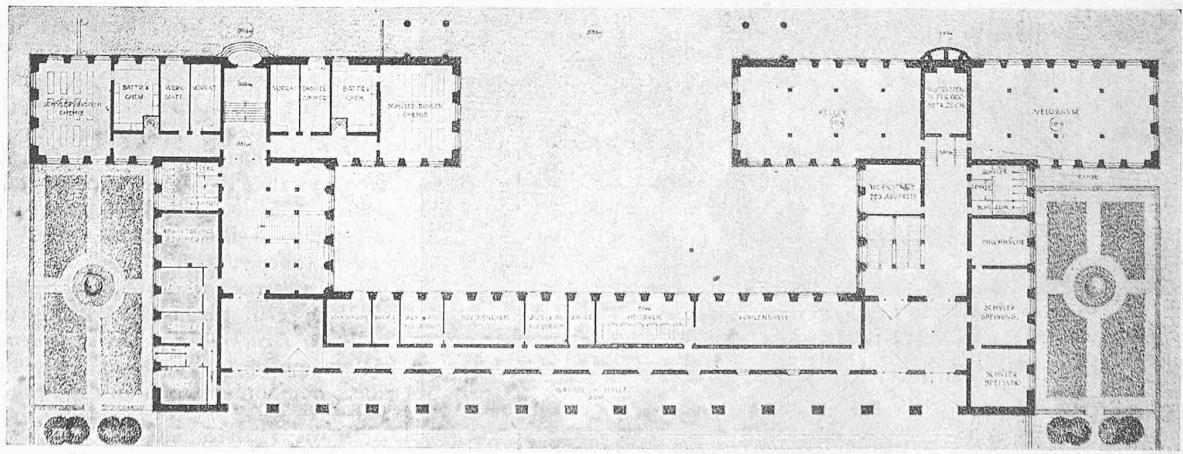
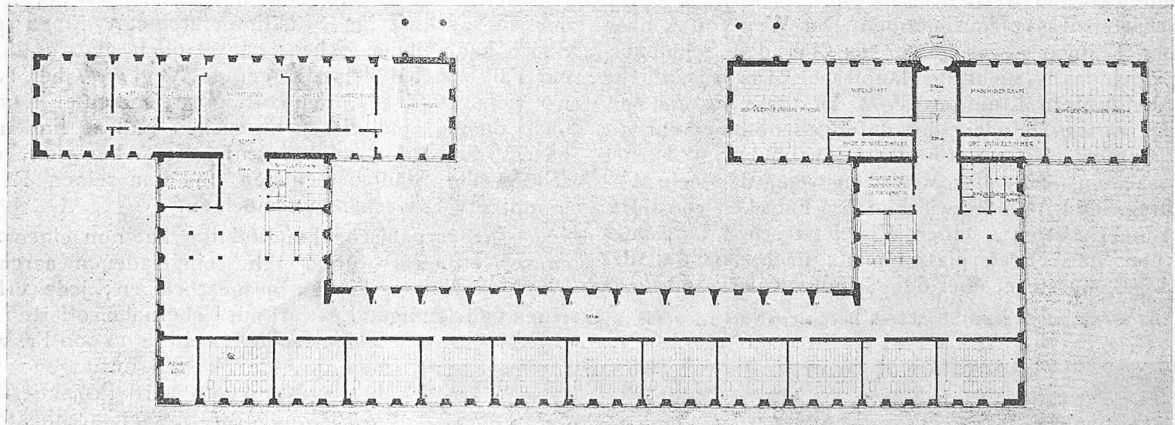
I. Rang (von der Prämierung ausgeschieden). Entwurf Nr. 14. — Architekt Max Zeerleder in Bern. (Mitarbeiter Arch. A. v. Senger in Zurzach.)



allein richtigen Weg zur Gewinnung der besten Lösung gewiesen haben<sup>1)</sup>, und wir zweifeln nicht im Geringsten, dass auch die fachtechnische Öffentlichkeit, der wir hiermit die Frage ebenfalls rechtzeitig<sup>2)</sup> unterbreiten, mit uns den Preisrichtern zustimmen werde. Es wäre schliesslich auch bedauerlich, wenn die an sich sehr anerkennenswerte Veranstaltung eines gut dotierten Wettbewerbes, trotz aller zweifellos zu gewärtigenden guten Konstruktionen und schönen Zeichnungen, von vornherein zu einem im Stadt-Ganzen unerfreulichen Bauwerk führen müsste.

<sup>1)</sup> Auch Architekt Alb. Froelich (Zürich), der anstelle des zurückgetretenen Architekten F. Widmer ins Preisgericht berufen worden ist und den wir befragt haben, teilt diese Ansicht.

<sup>2)</sup> Vergl. hierüber unter Konkurrenzen auf Seite 139.



I. Rang (von der Prämierung ausgeschieden). Entwurf Nr. 14. — Grundrisse vom Unter- und Erdgeschoss; Schnitt und Südfassade 1:800.