

Der gegenwärtige Stand der Verkehrssanierung und ihr weiteres Bauprogramm

Autor(en): **Lampe, Josef**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Badener Neujaersblätter**

Band (Jahr): **37 (1962)**

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-322786>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der gegenwärtige Stand der Verkehrssanierung und ihr weiteres Bauprogramm

Die fröhlichen Klänge des Tunnelfestes sind verhallt. Mit einem halben Jahr Verspätung auf die Marschtabelle konnten die Schweizerischen Bundesbahnen den Betrieb des neuen Bahntunnels übernehmen (Bild 2 und 3). Weshalb diese relativ lange Bauzeit von nahezu vier Jahren für den 986 Meter langen Tunnel? Es sind vor allem zwei Gründe dafür anzuführen: einmal waren beim Ausbau des Tunnels im Kreuzliberggebiet technische Schwierigkeiten infolge schlechter geologischer Verhältnisse zu überwinden, dann nahmen aber vor allem die Landerwerbsverhandlungen viel Zeit in Anspruch, mußten doch 35 Gebäude, darunter mehr als ein Dutzend Gewerbebetriebe und Geschäftshäuser abgebrochen werden. Einige dieser Gebäude, wie die Biscuitfabrik Caviezel, das Schreibmaschinengeschäft O. Mathys, die Backstube der Bäckerei Wanner und die Buchdruckerei AG. Baden konnten erst beseitigt werden, nachdem die Neubauten oder Provisorien bezogen waren.

Mit dem Bahntunnel sind bis heute fünf der insgesamt sieben Kreuzungen Bahn / Straße in Form von Über- und Unterführungen gebaut worden. Die neue Bahnlinie Baden-Zürich führt über die künftige Ausfallstraße Baden-Neuenhof unmittelbar vor der Wettinger Limmatbrücke. Zwei Hauptstraßen, die Zürcherstraße und die Mellingerstraße, überqueren den Bahntunnel. Beide Überführungsbauwerke mußten unter Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs erstellt werden, was sich infolge von Hilfsbrücken und Verkehrsumleitungen ebenfalls hemmend auf das Bauprogramm auswirkte. Schließlich wurden an der Schloßberg-Nordseite die Überführung der neuen Hauptstraße (genannt Tunnelstraße) und die Unterführung der Bruggerstraße soweit fertig erstellt, als diese Bauwerke direkt über beziehungsweise unter der neuen Bahnlinie liegen (Bild 5 bis 7). Bei der Unterführung Bruggerstraße wird heute beidseitig der Bahnlinie intensiv gearbeitet, um die Verkehrseröffnung auf das Frühjahr 1962 zu ermöglichen. Damit wird dann nach der «Falkenbarriere» das zweite Hindernis in der heutigen Straßenführung fallen und wenigstens teilweise eine Abflachung der Verkehrsstauungen erreicht werden. Vorläufig wird sich aber der Verkehr immer noch über die alte Zürcherstraße und durch die Altstadt abwickeln müssen.

Die Bahnverlegung war gleichzeitig das Startzeichen für den weiteren Ausbau der Hauptstraße in der Achse Zürich-Brugg. Mit bemerkenswerter Raschheit haben die Schweizerischen Bundesbahnen auf dem verlassenen Bahntrasse

zwischen Bahnhof und Limmatbrücke ihre Installationen entfernt. Die neue Ausfallstraße Baden-Neuenhof befindet sich, soweit sie im Gebiet der ehemaligen Spanischbrötlibahn zwischen der Waldegg und der neuen Bahnbrücke Kreuzliberg liegt, schon seit August 1961 im Bau (Bild 9). Auf dem anschließenden Teilstück bis zum Schulhausplatz ist kürzlich ebenfalls mit den Bauarbeiten begonnen worden. Man rechnet damit, den ganzen neuen Straßenzug auf Ende 1962 dem Verkehr übergeben zu können. Nach der Verlegung des Verkehrs auf die neue Ausfallstraße wird auch die nun als Quartierstraße dienende Zürcherstraße beim Barrierenposten «Ländliweg» abgesenkt. Für die einspurige Bahnlinie Wettingen-Lenzburg ist eine zirka 90 Meter lange neue vorgespannte Eisenbetonbrücke vorgesehen, welche in vier Öffnungen sowohl über die neue Ausfallstraße wie auch über die Zürcherstraße führen wird (Abbildung 8). Diese Brücke muß in zwei Etappen gebaut werden. Die Unterführung der Zürcherstraße wird nochmals eine Bauzeit von mindestens einem Jahr beanspruchen. Nebst der Straßenunterführung ist auch eine Neuüberbauung zwischen der neuen Bahnbrücke und dem Restaurant Kreuzliberg geplant. Das Terrain soll nach dem Abbruch der vier bestehenden Häuser auf das neue Niveau der Zürcherstraße abgesenkt werden und damit den Bau eines ansprechenden Gebäudekomplexes ermöglichen.

Der Große Rat hat vor einem Jahr dem zusätzlichen Bau von drei Personenunterführungen beim Knotenpunkt Schulhausplatz nebst der schon im Auflageprojekt vorgesehenen Radfahrerunterführung zugestimmt. Neuerdings ist eine weitere Projekterweiterung insofern geplant, als die Tunnelstraße auf der Höhe des Hotels Falken drei Einspurmöglichkeiten aufweisen soll. Dadurch wird die Radfahrerunterführung noch mehr gegen das Hotel Falken verschoben. Ein Abbruch dieses Gebäudes läßt sich nun nicht mehr vermeiden. Es ist ferner die Aufhebung der Ausmündung des Schloßbergweges in den Knotenpunkt vorgesehen. Dies ist allerdings erst möglich, wenn die ganze Häuserreihe vom Hotel Falken bis zum Lindenplatz einer neuen Überbauung Platz gemacht hat. Heute bestehen schon gute Aussichten, dieses Ziel in den nächsten Jahren zu verwirklichen. Natürlich haben die Projektänderungen erhebliche zusätzliche Kosten zur Folge, die von den Partnern des Verkehrsunternehmens vorerst noch zu genehmigen sein werden. Der Baubeginn an der eigentlichen Kreuzung ist auf Frühjahr 1962 zu erwarten, wobei mit einer Bauzeit von zirka anderthalb Jahren gerechnet wird. Verschiedene Verkehrsumleitungen sind dabei nicht zu umgehen.

Die Gestaltung des Knotenpunktes Schulhausplatz hat schon seit Jahren zu weitgehenden Diskussionen innerhalb der Behörden von Stadt und Kanton und in der Öffentlichkeit Anlaß gegeben. Das oben beschriebene Projekt stellt

sicher die bestmögliche Lösung unter den gegebenen Verhältnissen dar. Eine niveaufreie Kreuzung in zwei Verkehrsebenen, wie sie kürzlich noch von einem Einsender in den Badener Tageszeitungen gewünscht wurde, kommt infolge des ganz enormen Platzbedarfes und der sehr hohen Kosten einfach nicht in Frage. Was würde Badens Bevölkerung wohl dazu sagen, wenn das Schulhaus, ein großer Teil der Altstadt beim Cordulaplatz und große Flächen beidseitig der Mellingerstraße dem Verkehr geopfert werden müßten? Nicht die Hauptstränge benötigen in einem Knotenpunkt von vier Richtungen den meisten Platz, sondern die kleeblattförmig anzuordnenden Anschlüsse nach allen Richtungen. Eine solche Lösung würde sicher auch keine Zustimmung beim kantonalen Parlament finden.

Zwischen Schulhausplatz und dem Straßentunnel Schloßberg soll die Hauptstraße mit einem Parkraum unterkellert werden, der mit der städtischen Zivilschutzanlage im Schloßberg verbunden ist. Auch diese Strecke wird im Frühjahr 1962 in Angriff genommen.

Am weitesten fortgeschritten ist das Projekt für den Straßentunnel durch den Schloßberg. Die Bauarbeiten hiezu sind bereits vergeben. Gleichzeitig soll auch die erste Bauetappe der städtischen Zivilschutzanlage ausgeführt werden, da eine spätere Realisierung dieses Vorhabens nicht mehr möglich wäre. Abb. 1a gibt einen Begriff von der Größe des vierspurigen Tunnels, der in einem untern Geschoß als Teil der Zivilschutzanlage eine Garage aufweist. Bis Ende dieses Jahres werden die Kompressorenanlagen für dieses Baulos aufgestellt sein. Ab Januar 1962 hat die Badener Bevölkerung für die Dauer von zirka anderthalb Jahren wieder Sprengungen in Kauf zu nehmen. Selbstverständlich sind Maßnahmen vorgesehen, um die unangenehmen Auswirkungen dieser Sprengarbeiten auf einem Minimum zu halten.

Die intensive Überbauung von Badens City drängt immer mehr zum Bau zusätzlicher Garagen und Parkanlagen. Im Straßenkörper der Tunnelstraße bietet sich nördlich der Bahntunnelüberquerung, auf der Höhe der Schlosserei Kriesi & Schürmann nochmals Gelegenheit für den Einbau einer Garage unter der Straßendecke. Dieses Bauwerk gelangt ebenfalls im kommenden Jahr zur Ausführung.

Das Bauprogramm sieht vor, die Strecke vom Schulhausplatz bis an das Nordende des Gstühlplatzes, bei der Einmündung der neuen Rütistraße, auf Sommer 1963 fertigzustellen und den Verkehr von dort vorerst auf der heutigen Verbindungsstraße beim Kunstgütli an die Bruggerstraße anzuschließen. Der letzte Riegel der Tunnelstraße zwischen Gstühl und Tankstelle Leoni kann erst nach Fertigstellung des Hochhauses der Buchdruckerei Wanner AG., das heißt gegen Ende 1965, durchbrochen werden.

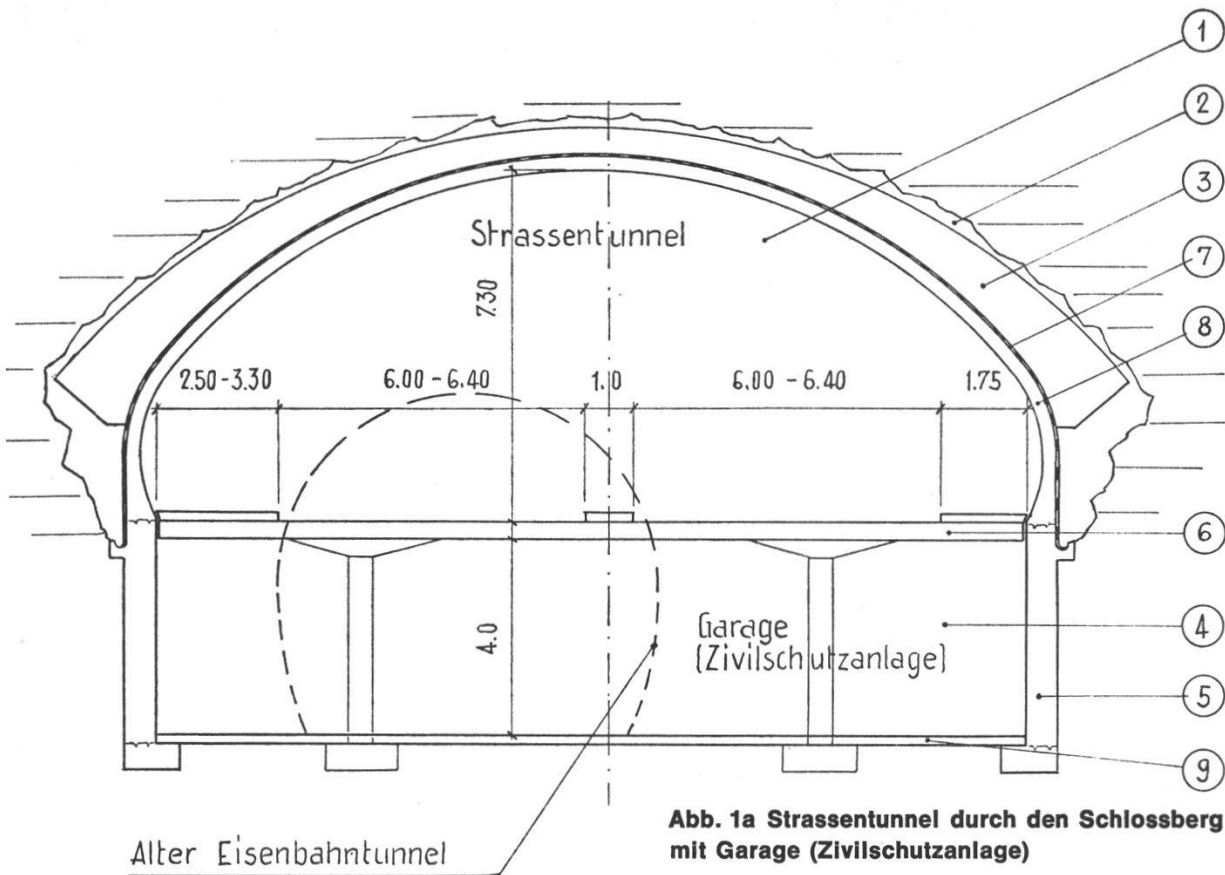


Abb. 1a Strassentunnel durch den Schlossberg mit Garage (Zivilschutzanlage)

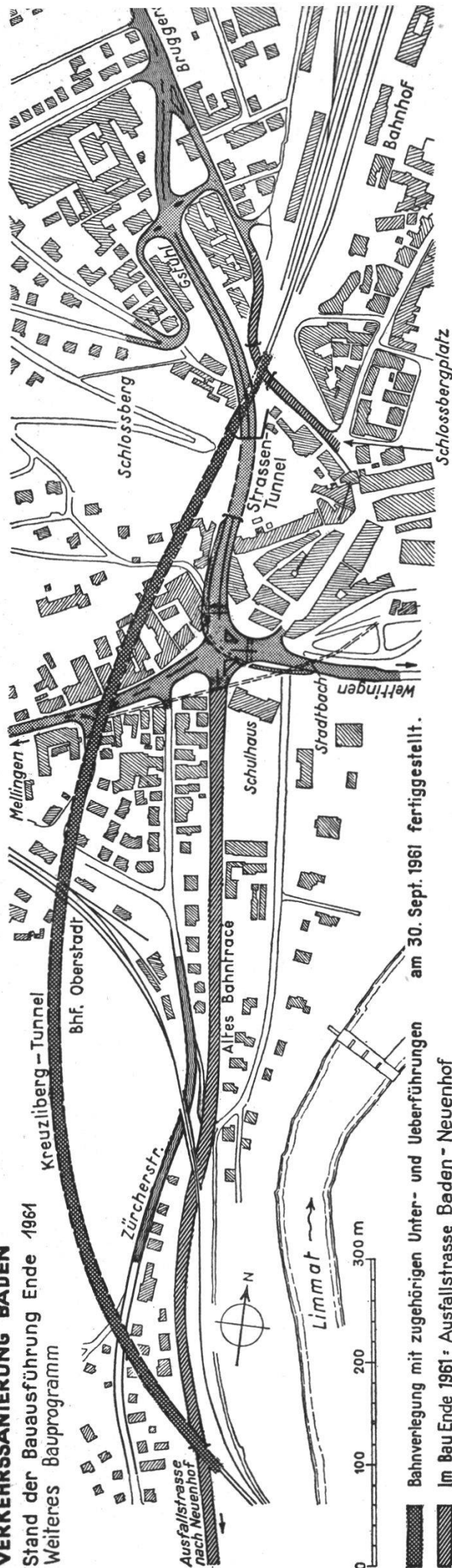
- | | |
|---|--|
| <p>Arbeitsvorgang:</p> <p>1 Ausbruch Straßentunnel</p> <p>2 Gunit</p> <p>3 Beton Traggewölbe</p> <p>4 Ausbruch Garage</p> | <p>5 Beton Seitenwände, Entwässerung</p> <p>6 Stützen und Fahrbahnplatte</p> <p>7 Isolation</p> <p>8 Beton Innengewölbe</p> <p>9 Sohlenbeton</p> |
|---|--|

Im Anschluß an den oben beschriebenen Straßenausbau wird vermutlich eine weitere Etappe der Verkehrssanierung für den anschließenden nördlichen Teil der Stadt Baden zur Ausführung kommen. Ein diesbezügliches Projekt ist von den Gemeinden und den BBC-Werken bereits positiv beurteilt worden. Es sieht vor, die Bruggerstraße unmittelbar nördlich der Haselstraße ansteigen zu lassen und in Form einer Hochstraße durch das Areal der BBC-Werke zu führen (Bild 11). Das bestehende Straßengebiet wird weiterhin als Zufahrt zu den Fabriken dienen und den BBC-Werken überlassen. In der Talenge des Martinsbergkopfes schließt die Limmatbrücke Baden-Obersiggenthal an die Hochstraße an. Diese Brücke weist eine zweite, untere Etage auf, welche besonders den Radfahrern als Zufahrt zu den BBC-Werken dient. Die linksseitige Limmattalstraße unterhalb der Brücke genügt den Verkehrsanforderungen ebenfalls nicht mehr und wird mit einer bergseitigen Umfahrung des Kappelerhofes bis ins «Wilerloch» neu angelegt.

Mit der erweiterten Verkehrssanierung Baden wird ein namhafter Beitrag an die Lösung der Verkehrsprobleme im Raume Baden geleistet. *Josef Lampe*

VERKEHRSSANIERUNG BADEN

Stand der Bauausführung Ende 1964
Weiteres Bauprogramm



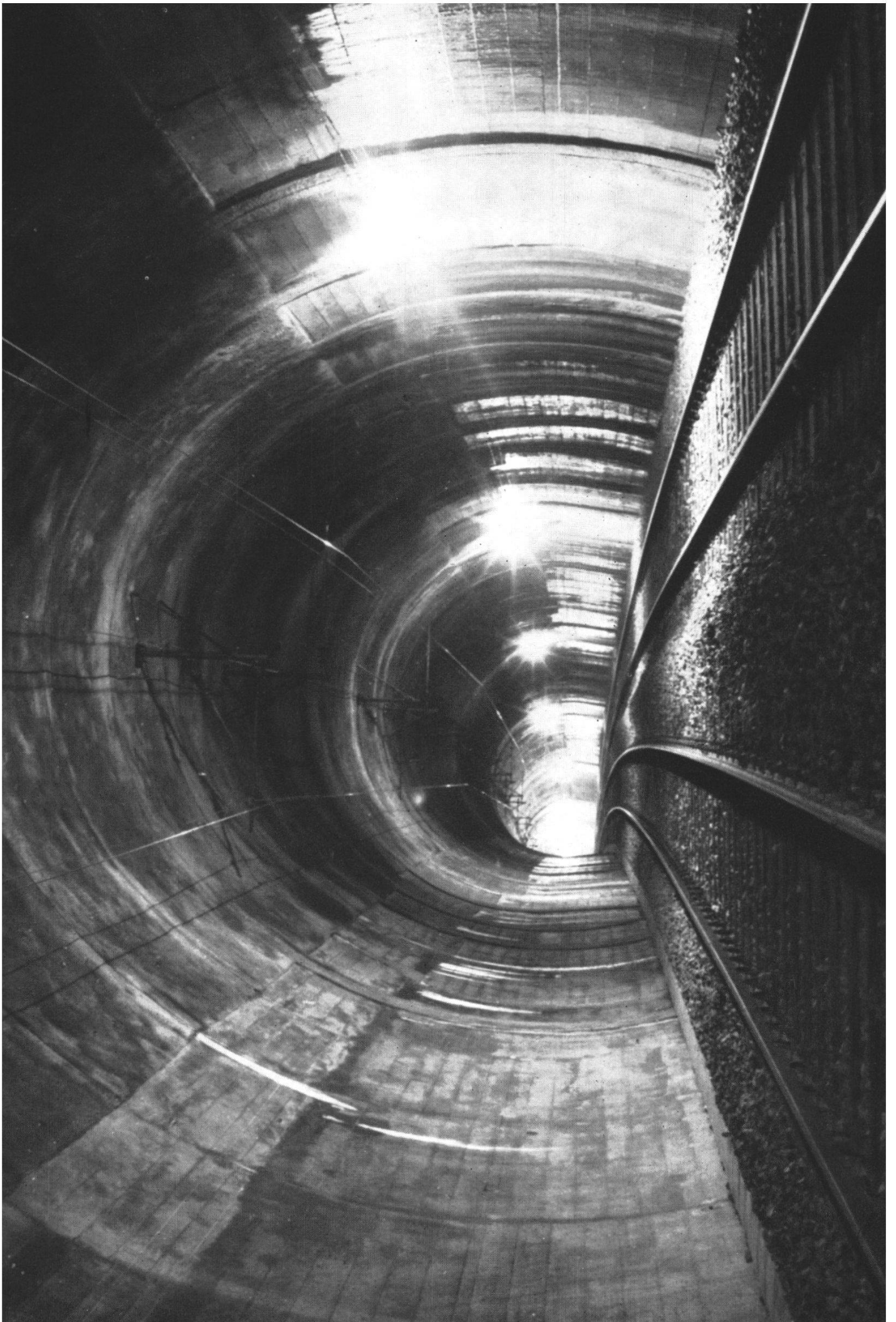
■ Bahnverlegung mit zugehörigen Unter- und Überführungen am 30. Sept. 1961 fertiggestellt.

■ Im Bau Ende 1961: Ausfallstrasse Baden-Neuenhof
Unterführung Bruggerstrasse.

■ Ausbau bis Sommer 1963

■ Ausbau bis Ende 1965

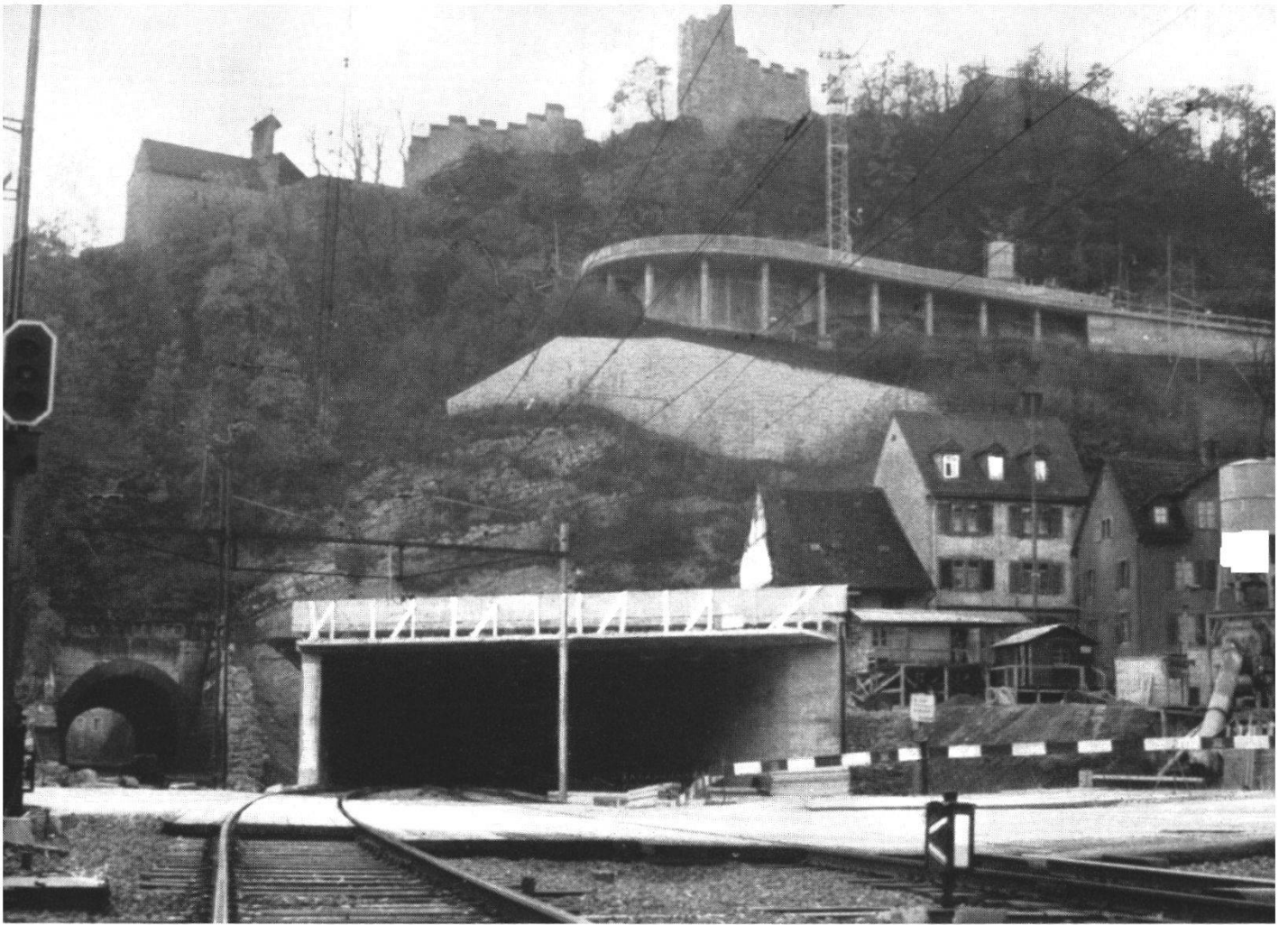
- 1 Übersichtsplan (nebenstehend)
- 2 Der neue Bahntunnel kurz vor Inbetriebnahme.
- 3 Die Falkenbarriere am letzten Tag vor der Bahnverlegung.
- 4 Das neue Hotel-Hochhaus Linde. Im Vordergrund die wieder eingedeckte obere Bahnhofstraße.
- 5 Eingang zum alten und neuen Schloßbergtunnel. Über die Decke des neuen Tunnelportals soll die neue Hauptstraße führen.
- 6 Das dreistöckige Kreuzungsbauwerk Bruggerstraße (unten) - Bahn (Mitte) - Tunnelstraße (oben, noch nicht erkennbar). Im Hintergrund der Neubau der Buchdruckerei AG., Baden, im Vordergrund rechts der erste Teil des neuen Restaurant Schloßberg.
- 7 Flugaufnahme des Bauplatzes Schloßberg-Nord mit Tunneldach, auf dem die Führung der Tunnelstraße eingezeichnet ist, davor die Unterführung der Bruggerstraße und der südliche Teil des Restaurant Schloßberg.
- 8 Die Ausfallstraße Baden-Neuenhof bei der Unterführung der Bahnlinie Wettingen-Oberstadt, rechts die abgesenkte Zürcherstraße.
- 9 Die Ausfallstraße im Bau. Blick von der neuen Bahnbrücke Kreuzliberg nach Süden. Im Vordergrund links die neue Biscuitfabrik Caviezel.
- 10 Modell der Schloßberg-Nordseite mit den geplanten Neubauten. Im Hintergrund das eben fertiggestellte Geschäftshaus der Buchdruckerei AG., Baden. Die Kleiderfabrik Wolf rechts davon, Kaufhaus Schloßberg vorne links, Restaurant Schloßberg Mitte, werden in nächster Zeit entstehen.
- 11 Die künftige Hochstraße durch das BBC-Areal und die doppelstöckige Limmatbrücke nach Untersiggenthal im Modell.



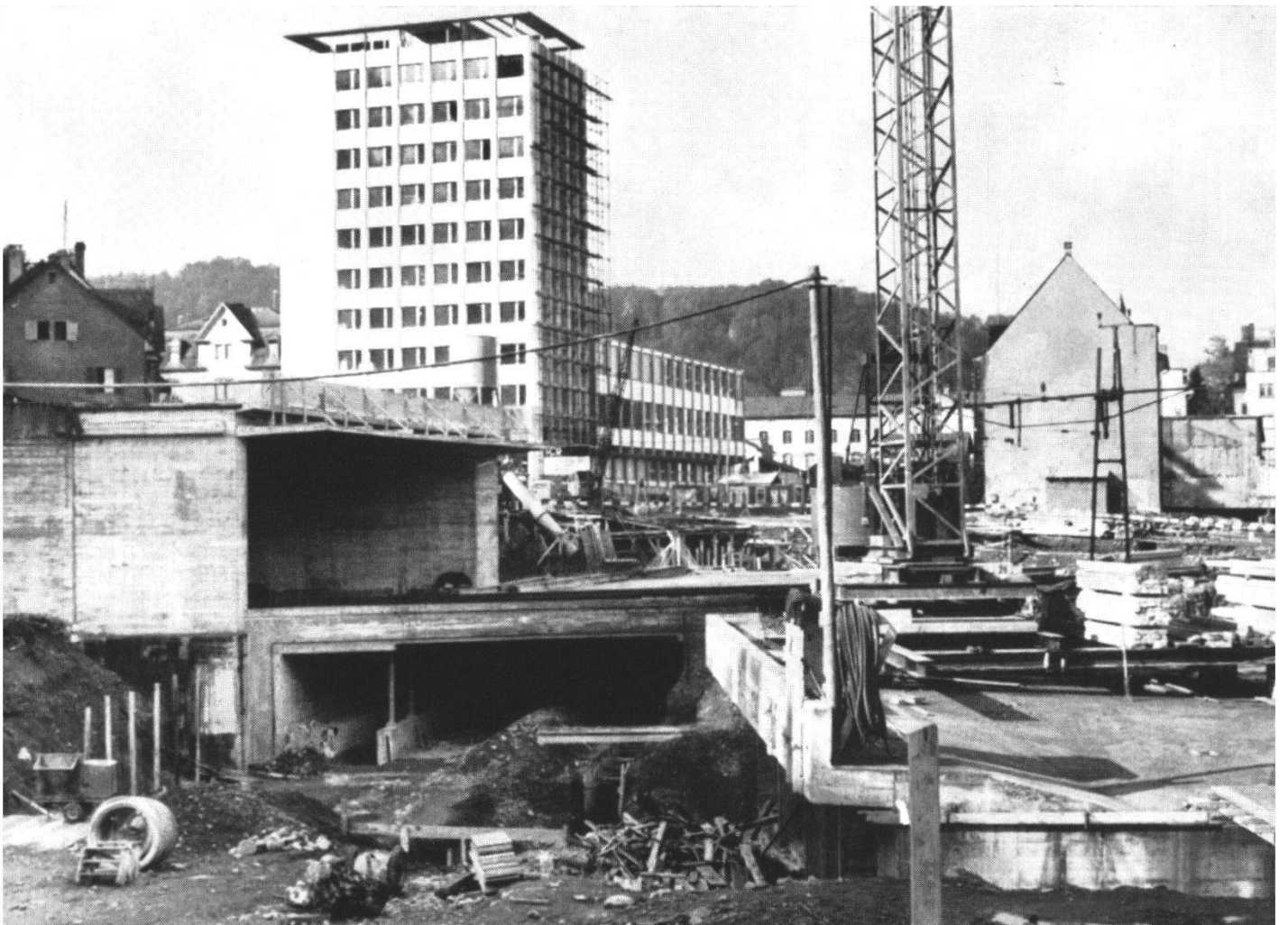


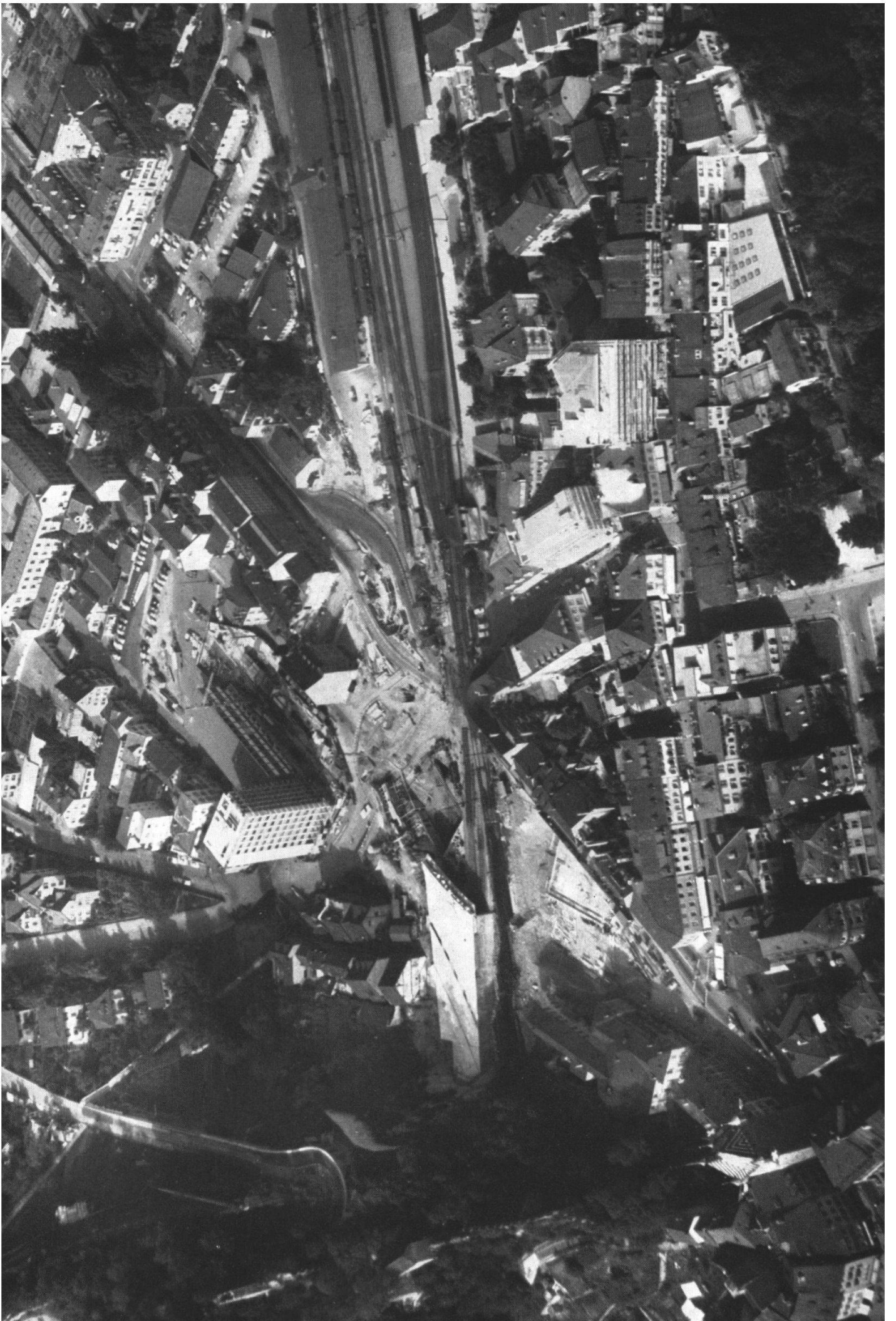
3 / 4

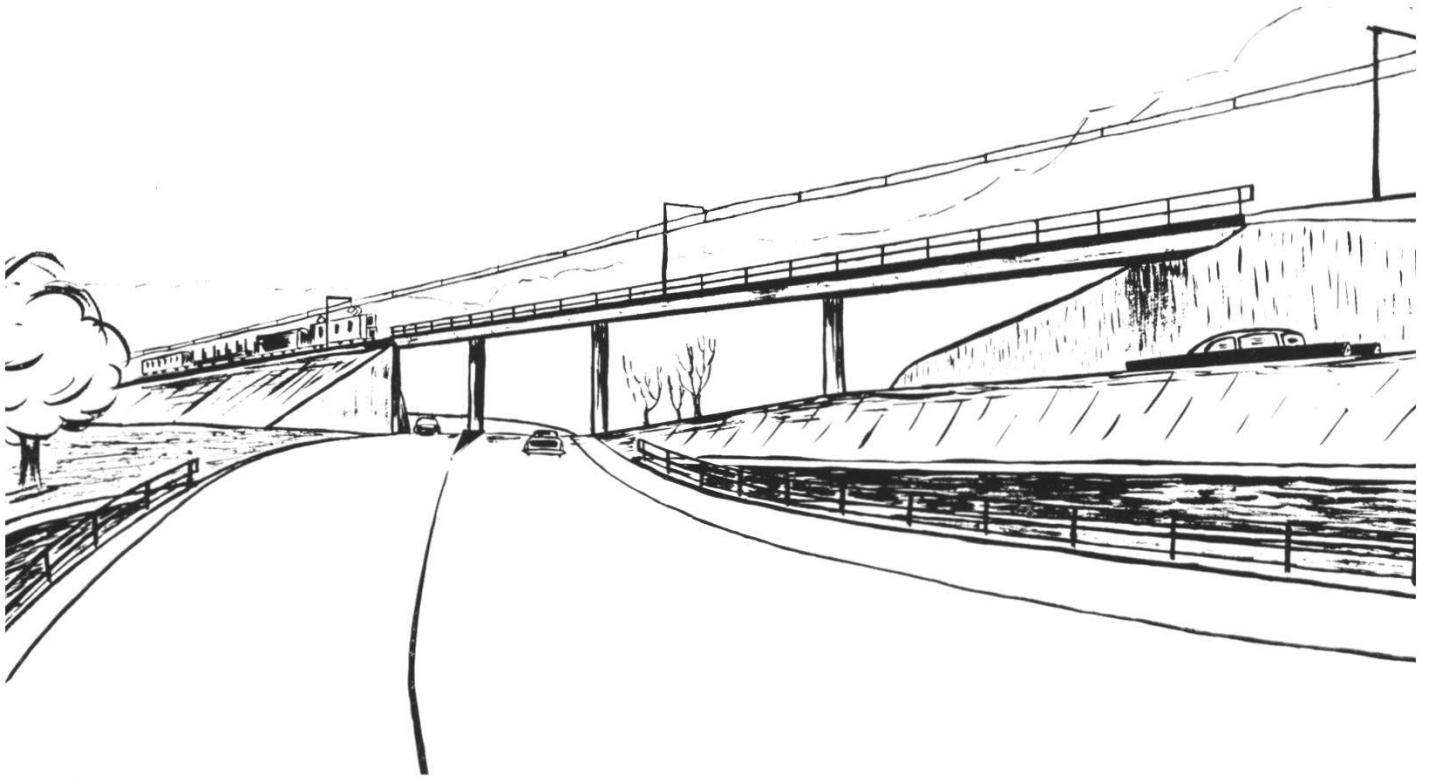




5/6





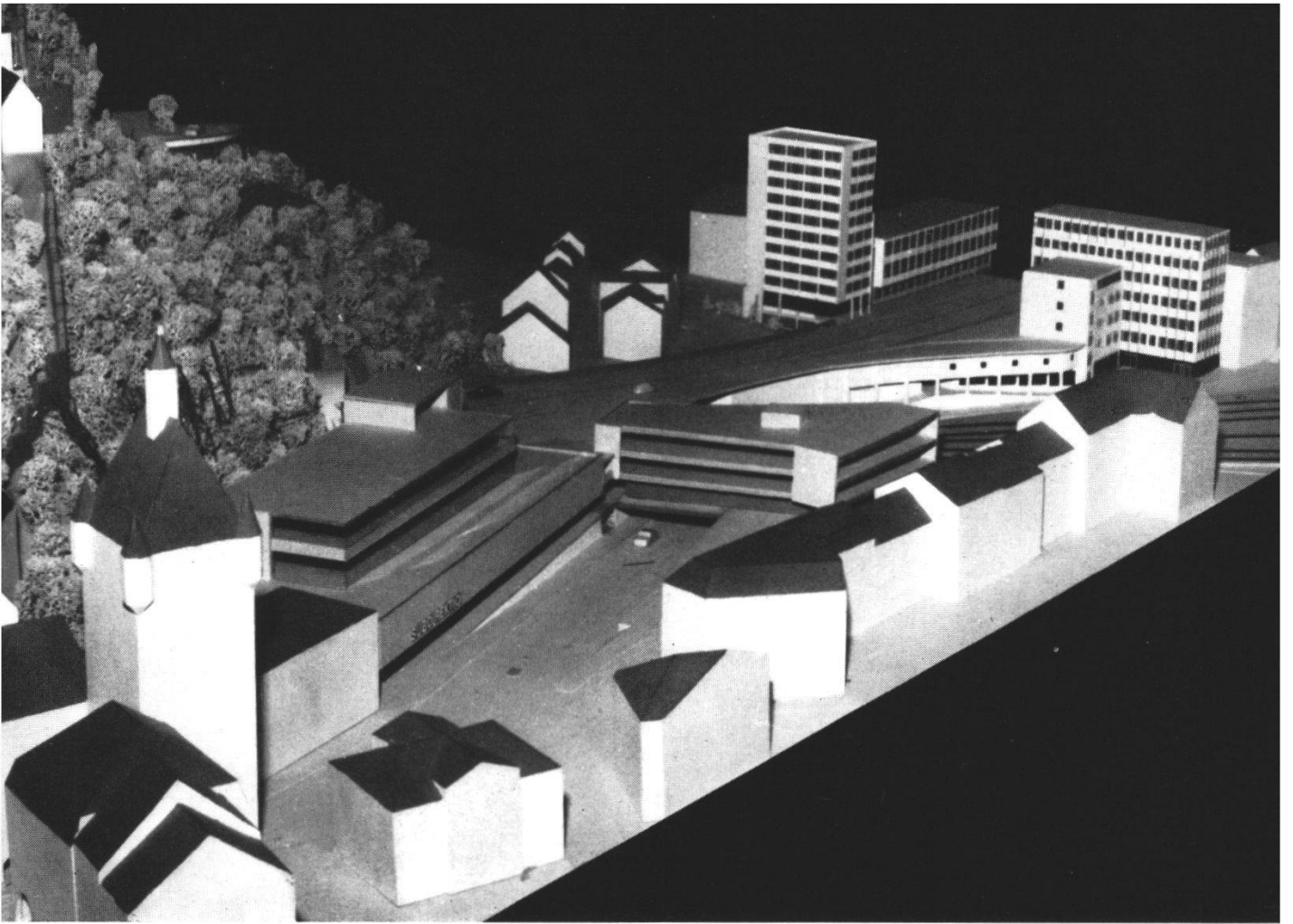


◀ 7

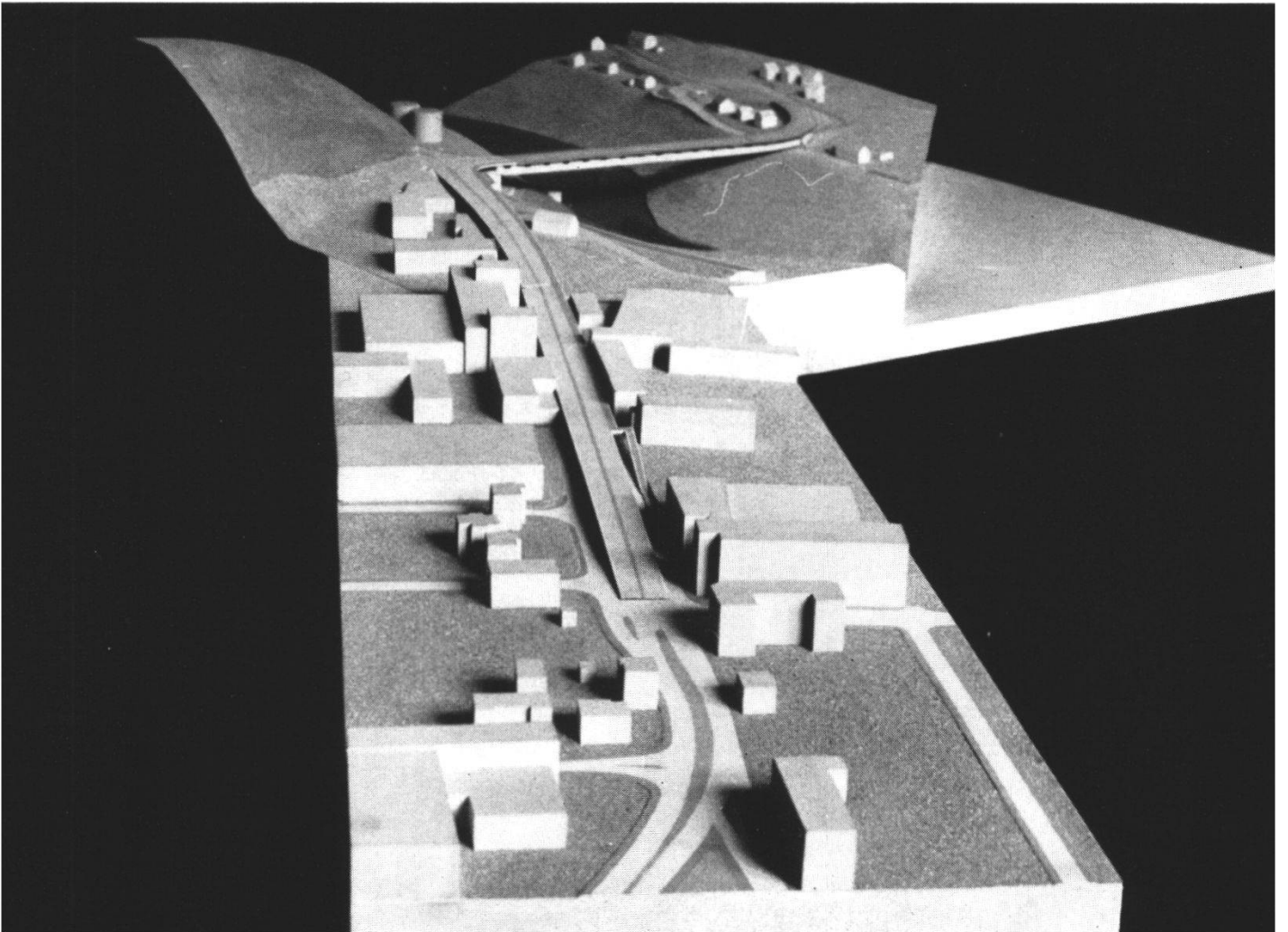
8

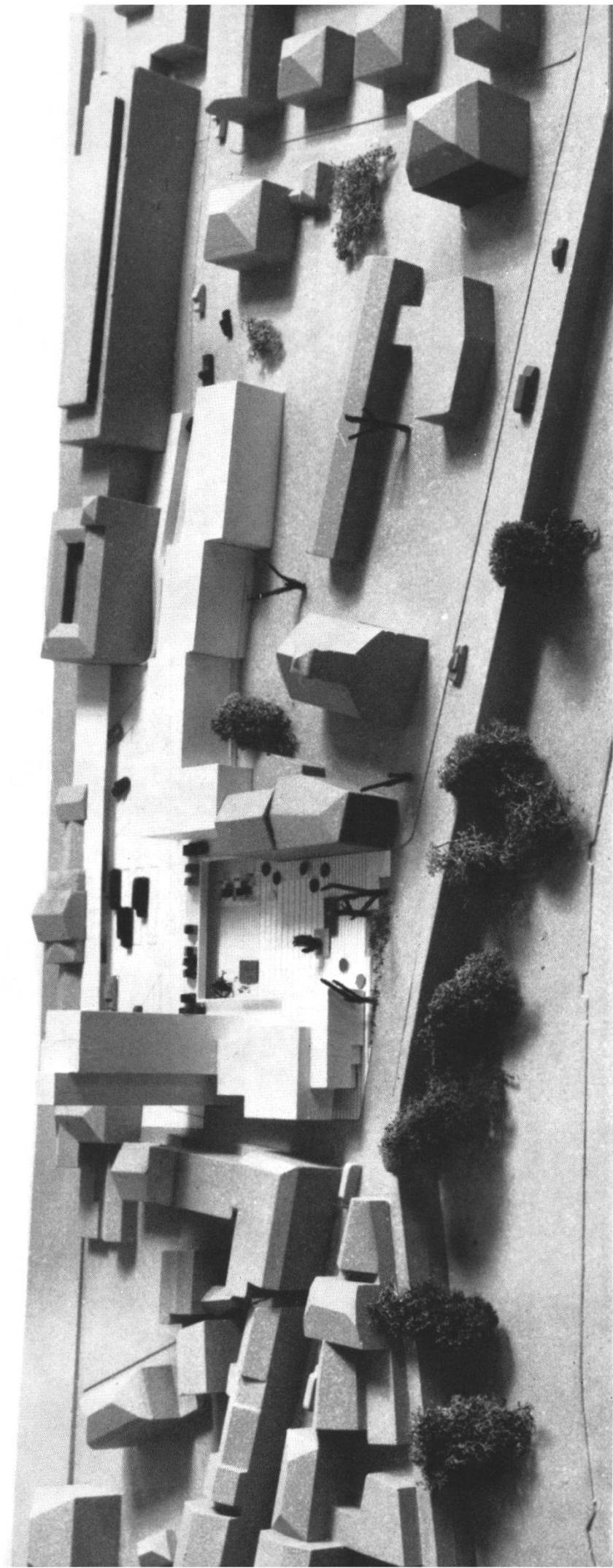
9



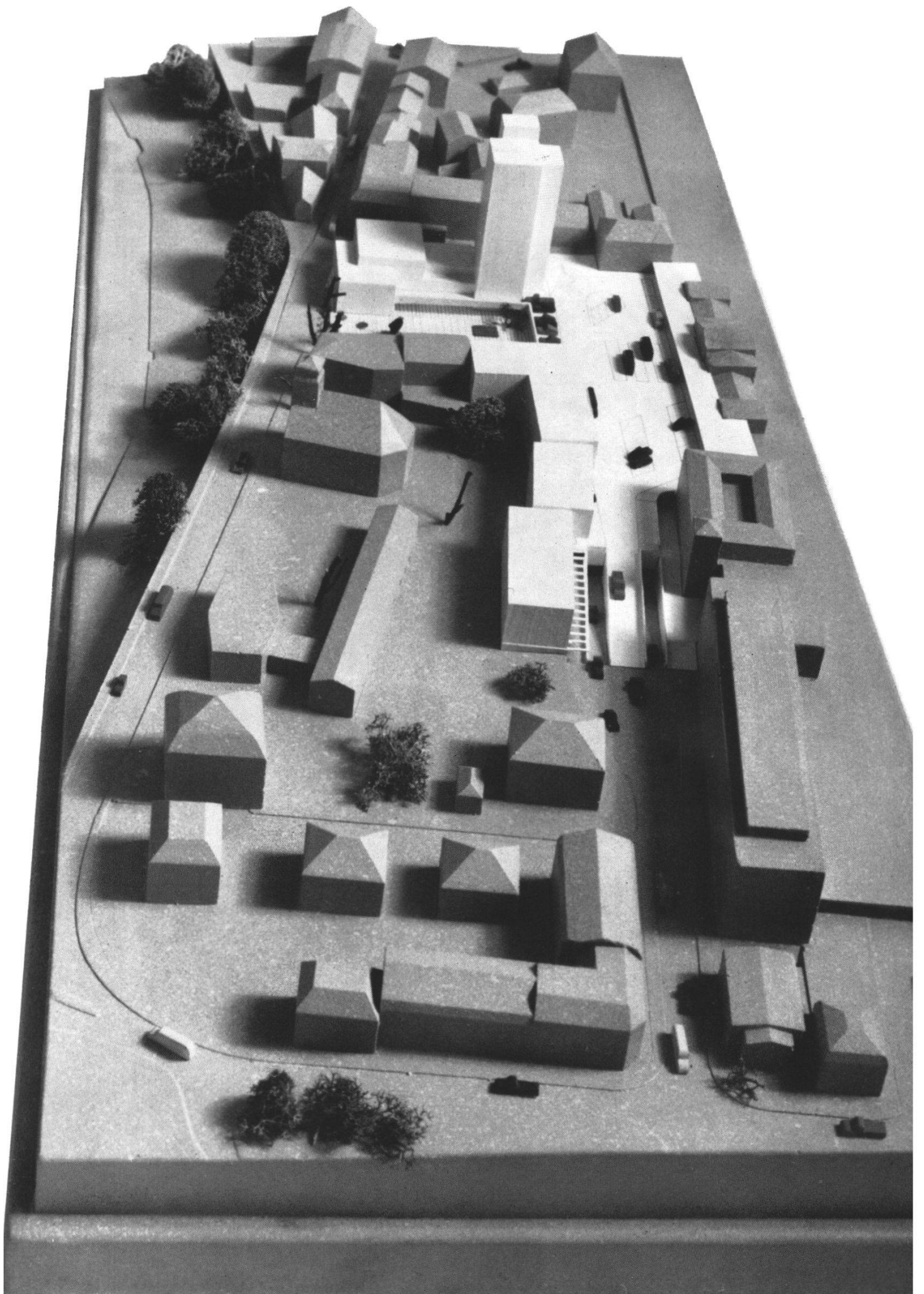


10 / 11





Neugestaltung des Bahnhofplatzes Modellaufnahme von der Badstraße her



Neugestaltung des Bahnhofplatzes Modellaufnahme, von der Haselstraße her