

# Der gegenwärtige Stand der Verkehrssanierung und ihre Probleme

Autor(en): **Oppenheim, Roy**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Badener Neujaersblätter**

Band (Jahr): **40 (1965)**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-322890>

## **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 ihre Probleme

Dem jahrelangen Verkehrschaos sind in letzter Zeit an verschiedenen, scheinbar zufälligen Orten markante Bauten entwachsen; aus dem unterhöhlten Boden erstehen neue Verkehrswege, elegante Straßenzüge stoßen aus dem Häusergewirr in die freie Landschaft hinaus. Langsam läßt sich aus den bis anhin entstandenen Teilstücken ein Ganzes erahnen, allmählich ergibt sich eine neue Ordnung: unser Lebensraum erhält sein neues Gesicht.

Wir stehen am Ende der *ersten Phase*, der Beendigung der wichtigsten südwärts des Steins gelegenen Projekte. Die *zweite Phase*, die Beendigung der Badener Verkehrssanierung, wird in diesen Tagen mit einer nur kleinen zeitlichen Verspätung in Angriff genommen werden. In diesem Zeitpunkt wollen wir kurz Atem schöpfen; wir wollen eine Zwischenbilanz ziehen und versuchen, die vielfältigen, teilweise unvorhergesehenen Probleme zu erkennen und kritisch zu beleuchten.

Werfen wir vorerst den Blick auf den wichtigsten Knotenpunkt, den Schulhausplatz. Seit 1961 brausen die Züge der Bundesbahn unter der Mellinger- und Zürcherstraße hindurch. Der wohl unangenehmste Störfried ist damit seit Jahren in die untere Ebene verbannt. Der neue Straßentunnel öffnet sich heute in seiner vollen Größe – seine Breite beträgt achtzehn Meter – mit seinem elegant geschwungenen Traggewölbe. Noch liegen die zwei Ebenen im Querschnitt offen zu Tage: die untere wird die Zivilschutzanlage beherbergen, auf der zweiten Ebene liegt der Straßenzug, der den Hauptverkehr von der Bruggerstraße direkt der Ausfallstraße Baden-Neuenhof zuführen wird. Voraussichtlich kann die neue Tunnelstraße im Sommer 1965 eröffnet werden. Vorerst sind aber noch verschiedene entscheidende Probleme zu bewältigen: das Hotel «Falken» muß abgebrochen werden, um den Velotunnel, der unter der Tunnelstraße und Mellingerstraße hindurch in einem Bogen in Richtung Wettingen führt, zu erstellen. Die Verhandlungen mit den Eigentümern des «Falken» nahmen geraume, den notwendigen Abbruch verzögernde Zeit in Anspruch. Voraussichtlich kann die Liquidierung anfangs 1965 in Angriff genommen werden. Ein weiterer Punkt ist die Verlegung der Velounterführung unter eine Ecke der Brauerei, ohne daß deren Betrieb durch Erschütterungen



R. Oppenhi

der Baumaschinen gestört wird. Die Bierbottiche mit dem für unsere Stadt und ihre Umgebung so wichtigen Inhalt dürfen während des Gärvorgangs nicht erschüttert werden. Eine für unser Wohl begreifliche Rücksichtnahme! Der Velotunnel wirft noch andere, zukunftsweisende Fragen auf. Seit einigen Monaten mündet die Unterführung auf den Schulhausplatz, so daß der Anschluß auf die Hochbrücke in den allernächsten Monaten erfolgen wird. Doch stellen wir uns die Fortsetzung vor: Während der Stoßzeiten wird sich ein Strom von Velofahrern auf die viel zu enge Hochbrücke ergießen. Es erweist sich unumgänglich, diesen Übergang nach Wettingen zu verbreitern. Es sind diesbezügliche Studien im Gange. Auch hier zeigt sich sehr deutlich die kettenreaktionsähnliche Auswirkung einzelner Baumaßnahmen. Schon für 1965 wird eine erste Erweiterung der Hochbrücke in Aussicht genommen. Vorläufig bleibt aber eine zweistöckige Brücke nach Wettingen eine Zukunftsvision. Noch nicht endgültig entschieden ist die Frage, ob es während der grössten Verkehrsbelastungen nicht möglich wäre, auch die Personenwagen durch den Velofahrertunnel zu schleusen. (Dies widerspräche allerdings der ursprünglichen Bestimmung der nur fünf Meter breiten Unterführung.) Die Erfahrung ergibt für derartige Straßenunterführungen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern um die Fahrer an den Wechsel vom Tageslicht zur künstlichen Beleuchtung zu gewöhnen. Obschon der Stadtrat von Baden noch keinen definitiven Entscheid gefällt hat, werden gewisse Vorarbeiten (z. B. Ventilationschächte) ausgeführt. – Erst wenn der Velofahrertunnel in seiner vollen Länge erstellt ist, wird die Tunnelstraße über die Mellingerstraße geleitet; erst dann wird diese Kreuzung mit der größten Lichtsignalanlage unseres Landes versehen werden können.

Vorerst hat die altherwürdige Piazza noch weitere Unterhöhungen in Kauf zu nehmen. Ende Herbst wird der Schulhausplatz, unter welchem die Velostraße durchgezogen ist, wieder frei gegeben werden. Eine Fußgängerunterführung vom Schulhaus zum Moneta ist im Bau, und voraussichtlich werden nächstes Frühjahr die neu eintretenden Schüler die Straße «unterqueren» können. Spätestens im April wird diese Passerelle fertig erstellt sein. Zu langen Diskussionen führte der Schloßbergweg, da sowohl der Brauerei und der in ihren Ausmaßen schon bestimmten Liegenschaft Surb AG wie auch den privaten Anstößern Anschlüsse gewährt werden müssen. Das endgültige Projekt sieht eine Hochstraße vor, welche auf der Höhe der Praxis Dr. Wülser beginnt und in einer Kurve über die Brauerei auf den Lindenplatz mündet. Der Brauerei müssen aber die notwendigen Zugänge gesichert werden. Kostspielige Spezialvorrichtungen sind zu erstellen, um das





R. Gumbel

Abfallmaterial der Brauerei innerhalb der Fabrik auf die Seite des Lindenplatzes zu transportieren. Dort werden die Lastwagen, die bis anhin die Brauerei auf der Seite des Schulhausplatzes erreichten, vorfahren. Dieses Projekt wird verkehrstechnisch wie funktionell eine befriedigende Lösung bringen.

Östlich des Tunnelausganges sind noch weitere unterirdische Anlagen im Bau: das Restaurant Glas, ein Kiosk – welcher den abgebrochenen Eckenkiosk bei der Faubourg ersetzen wird – und ein zusätzlicher Raum, dessen Bestimmung noch nicht festgelegt ist. Wird er wohl das schon lang ersehnte Ausstellungslokal bergen?

Werfen wir noch einen Blick auf den Lindenplatz. Die neu erstellte, an den Berghang gerückte Großgarage Diebold und das Lindenhochhaus beherrschen im jetzigen Zeitpunkt diesen Platz, auf welchen der Blick frei wurde durch den Abbruch des Schreibmaschinengeschäftes O. Mathys, der Backstube Wanner und der Lederhandlung Diebold.

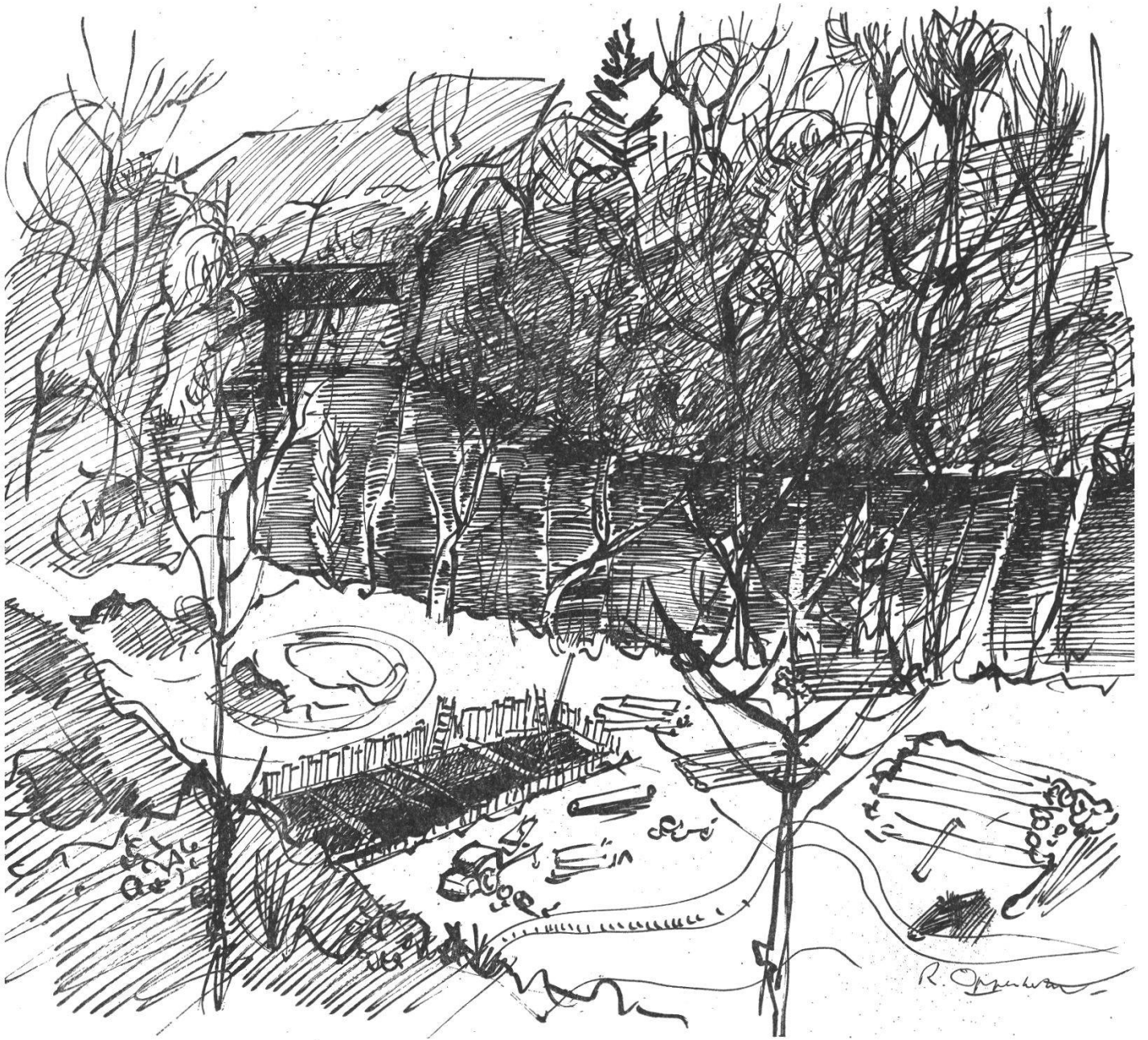
Nördlich des Steins gibt die Einmündung der Tunnelstraße in die Bruggerstraße noch etliche zeitraubende Probleme auf. Im Vorwinter muß längs des Hauses «Volksblatt» eine Dammschüttung von 4000 Kubikmetern vorgenommen werden, um das Gefälle auszugleichen. Die im nächsten Jahr bevorstehende Eröffnung der neuen Tunnelstraße sieht eine provisorische Einmündung in die Bruggerstraße durch den Engpaß zwischen den Baracken des «Badener Tagblatt» und dem Konsum vor. Sobald der Neubau Dr. O. Wanner fertig sein wird, kann die Durchgangsstraße in einem spitzen Winkel über das jetzige Areal der Baracken des «Badener Tagblatt» in die Bruggerstraße geführt werden. Dies wird aber – vor allem aus Gründen der Rücksichtnahme auf den Bezug von Provisorien und das Erstellen definitiver Bauten – erst in einigen Jahren möglich sein.

Zurück zum jetzigen Stand. Kein Unternehmen von diesem gewaltigen und vielseitigen Ausmaß ist vor Rückschlägen und Schwierigkeiten sicher. Eine unangenehme Überraschung erlebte die Bauleitung, als am Ostersonntagmorgen ein Stück der neuen Ausfallstraße Baden–Neuenhof in die Limmat abrutschte. Noch heute muß der gesamte Verkehr an dieser durch den Abrutsch verengten Stelle an einem gähnenden Abgrund vorbeifahren. Schon

▶

Ostersonntag 1964 ist ein historisches Datum in der Geschichte der Badener Verkehrsaniegerung. An diesem Tag rutschte ein Teil der neuen Ausfallstraße Baden–Neuenhof in der Gegend des Krummbaches in die Limmatschlucht.

Wir sehen vor uns die Situation im November 1964. Die Vorarbeiten für den ersten der insgesamt fünf projektierten Stützpfeiler sind kurz vor dem Abschluß.





im Winter 1963 entdeckte man nach dem Setzen der Bundsteine, daß diese sich merkwürdig veränderten. Vorerst glaubte man die Schuld beim Pflasterer zu suchen. Vermessungen des Straßenstückes ergaben aber schon vor der Eröffnung millimeterweise, allerdings sehr unregelmäßig verlaufende Geländebewegungen. Geologe Dr. Von Moos (Zürich) wurde zugezogen. Fünf Bohrungen gaben Aufschluß über das Felsmaterial: erst in elf Metern Tiefe stieß man auf standfeste Gesteinsschichten. Schon damals überlegte man sich, ob die Straße auf dieser Tiefe abgestützt werden sollte. Stützmauern in solcher Höhe wären aber aus finanziellen Gründen nicht zu bauen gewesen. Gegen Ende 1963 beschleunigten und vermehrten sich die Rutschungen, bis am Ostersonntag 1964 das Straßenstück auf der Höhe des Krummbaches in die Limmatschlucht stürzte. Das Ausmaß dieser Erdbewegungen übertraf alle Erwartungen. Auch Stützmauern hätten diesen Sturz wahrscheinlich nicht aufhalten können.

Sofort wurden Sanierungsprojekte ausgearbeitet. Als einzige Lösung zeigte sich die Verankerung von fünf Sockeln, deren Erstellung sehr kostspielig und zeitraubend sein wird. Bis Frühling 1965 wird der erste der Höcker bereit sein, den Straßenzug zu tragen. Welches aber sind die Gründe dieser Erdbewegungen? – Es liegt auf der Hand, daß die Rutschungen mit dem Wasserlauf des an dieser Stelle in die Limmat mündenden Krummbaches zusammenhängen. Seit vielen Jahren diente der Krummbachgraben der Stadt Baden als Kehrrihtablage. Der Krummbach wurde umgeleitet, und eine vor langer Zeit angelegte Kanalisation hatte die Entwässerung dieser Gebiete zu gewährleisten. Die Kehrrihtaufen waren des öfters intensiv mit Wasser besprengt worden, wobei sich dieses wohl seinen eigenen Weg in die Limmat suchte und damit zu einer Gleitschicht für die Erdmassen wurde. Mit dem Bau der Stützpfiler wurde eine Fassung der verschiedenen Wasserläufe vorgenommen – und siehe: den Erdbewegungen war Einhalt geboten.

Unsere Verkehrssanierung ist so weit, daß wir nicht nur eine bauliche Zwischenbilanz zu ziehen vermögen, sondern auch beginnen, uns die Problematik einer solchen einschneidenden Umgestaltung bewußt werden zu lassen. Von 1960 bis 1964 hat sich das Bauvolumen unserer Stadt verdoppelt – die eigentlichen Verkehrssanierungsarbeiten nicht eingerechnet.

Abgesehen von der Teuerung im Bau- und Landerwerb (ca. 30 %), hat dieses Anwachsen der Bauunternehmungen eine in die Entstehungskosten nicht einberechnete Kostenerhöhung verursacht. Wäre dies nicht vorauszusehen gewesen?

Ein zweites Problem ist die Rücksicht auf private Wünsche: Bei verschiede-



nen alten Häusern wurden aus Rücksichtnahme auf die Bewohner seismische Apparate aufgestellt, um keine übermäßigen Erschütterungen der Häuser zu verursachen; von Hand wurden kostspielige, vorübergehende Schutzmauern erstellt, und oft wurde mit bewundernswürdiger Sorgfalt auf private Wünsche eingegangen. Unterfangungsarbeiten und Schutzmaßnahmen in gewaltigem Ausmaß hatten alte oder schon bestehende Privatbauten vom Getöse der alles in ihren Bann reißenden Sanierungsarbeiten zu bewahren. Und welches war das Ende? – Die betreffenden Bauten mußten zuletzt entweder abgerissen werden oder sind durch die Verkehrssanierung derart in Mitleidenschaft gezogen worden, daß ein Neubau an anderer Stelle oder ein rechtzeitiger Abbruch billiger geworden wären!

Zur Zeit bezahlt das Verkehrssanierungsunternehmen jeden Monat 15 000 Franken Miete für Provisorien. Eine kurze Kopfrechnung zeigt, daß sich der Bau eines neuen Hauses an zentraler Lage eigens für die durch den Gang der Bauarbeiten «Vertriebenen» gelohnt hätte. Das in dieses Gebäude investierte Geld wäre im Gegensatz zur jetzigen Verwendung nicht verloren gewesen, da diese Gebäulichkeit nach der Sanierung nicht abgebrochen werden müßte.

Wir müssen uns auch heute schon die Frage stellen, wie das Problem der rasend anwachsenden Anzahl von Automobilen zu lösen ist. In wenigen Jahren wird das Straßennetz unserer Stadt die Massen von Autos nicht mehr schlucken können.

Die Badener Stadtpolizei hat dieses Jahr ein Durchfahrtsverbot der Stadt für Lastwagen erlassen und damit eine wesentliche Erleichterung des Innerortsverkehrs gebracht. Es wird aber nicht mehr lange dauern, bis – trotz Verkehrssanierung – jeglicher Gebrauch eines Privatwagens innerhalb der Stadt unmöglich sein wird. Das Gefühl der individuellen Mobilität, die das Automobil (dessen Wortsinn schon darauf hinweist) in uns erweckt, entschwindet, da die Bewegungsfreiheit ohne Raum nicht existiert.

Die Verkehrssanierung ist somit nicht nur ein rein bauliches, verkehrstechnisches Vorhaben, sie bringt eine *Neugestaltung des Badener Lebensraumes* mit sich. Daß dies unwillkürlich eine Reihe von wesentlichen Problemen aufwirft, ist natürlich. Vor allem im Hinblick auf Verkehrssanierungen in andern Städten unseres Landes ist die Lösung dieser Fragen, welche in der vorliegenden Art für unsere Verhältnisse neu sind, äußerst wichtig.

Die größte innerstädtische Verkehrssanierung der Schweiz ist ein gutes Stück vorangeschritten. Wir sind dem Ziel fühlbar näher gerückt.

Roy Oppenheim