

Zeitschrift: Badener Neujahrsblätter
Herausgeber: Literarische Gesellschaft Baden; Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden
Band: 77 (2002)

Artikel: "Der Lärm der Baumaschinen ist seither nicht mehr verstummt" : die Badener Verkehrssanierung von 1957 bis 1965
Autor: Brian Scherer, Sarah
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-324718>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.04.2026

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

«Der Lärm der Baumaschinen ist seither nicht mehr verstummt»

Die Badener Verkehrssanierung von 1957 bis 1965

Sarah Brian Scherer

«Jedermann der von auswärts nach Baden kommt, staunt ob dem ganz gewaltigen Strassenverkehr, der tagtäglich mitten durch unsere Stadt verläuft und der zweimal im Tag jedesmal beängstigende Formen annimmt, ein Ausmass, das beinahe an eine Verstopfung der Hauptverkehrsachse grenzt. Wir Einheimischen haben uns einerseits an diesen Zustand gewöhnt, andererseits sehen wir mit Beängstigung der weiteren bevorstehenden Verkehrssteigerung entgegen. Könnte dieser Verkehr sich noch fliessend auswirken, so wäre das Problem nicht so dringend, allein wir haben gerade in der Hauptverkehrsleitung zwei Drosselspulen, unsere Barrieren, die sich ausserordentlich hemmend auswirken». Dies meldete das Badener Tagblatt im Oktober 1948. Eine durchgeführte Verkehrszählung hatte ergeben, dass an einem einzigen Tag 3 534 Motorfahrzeuge, 12 826 Fahrräder und 14 700 Fussgängerinnen und Fussgänger den Badener Stadtturm, die dritte «Drosselspule», passierten. Am selben Tag war die Barriere beim Bahnübergang Falken – dem heutigen Schulhausplatz – insgesamt 172 Mal geschlossen. Während der fünfzehnstündigen Beobachtungszeit zwischen 6 Uhr morgens und 21 Uhr abends war sie während total fünf Stunden und zwei Minuten geschlossen, was mehr als einem Drittel der Zählzeit entsprach!¹

Allein zwischen 1948 und 1952 stieg die Zahl der täglich durch den Stadtturm fahrenden Motorfahrzeuge von 3 700 auf 8 500, diejenige der Fahrräder von 12 500 auf 16 000. Zusätzlich befuhren jeden Tag 230 Züge die Strecke Baden – Zürich, was bei einer zweistündigen Nachtpause zur Folge hatte, dass bei den Bahnübergängen Falken und Bruggerstrasse alle sechs, in Spitzenzeiten sogar alle vier Minuten ein Zug durchfuhr und die Barrieren geschlossen werden mussten.² Gemäss Otto Mittler war es keine Seltenheit, dass sich auf der Mellingerstrasse Autoschlangen von drei Kilometern Länge bildeten. Die Autofahrerinnen und Autofahrer, die darauf warteten, dass sich die Barrieren wieder öffneten, gaben jeweils «ihrer Ungeduld durch Hupkonzerte kindischen Ausdruck».³

Die nach dem Zweiten Weltkrieg einsetzende unaufhaltsame Zunahme des motorisierten Verkehrs führte vielerorts zu Problemen. In Baden gab es verkehrstechnisch jedoch wenig Spielraum, da die Stadt in der engen Limmatklus zwischen einem Ausläufer des Kettenjuras und dem Martinsberg eingeklemmt ist. Der gesamte Verkehr wälzte sich auf der einzigen bestehenden Strasse durch die Innenstadt. Die Verkehrsverhältnisse waren nicht nur unzulänglich, sondern zunehmend auch gefährlich. So konnte es vorkommen, dass nach Öffnung der Bahnschranken der Verkehr nach rund 400 Metern beim Stadtturm wieder zum Stillstand kam, wobei die letzten Wagen der Kolonne den Bahnübergang noch nicht passiert hatten, die Barrieren aber schon wieder geschlossen werden mussten. «Schon oft konnten solche zwischen den Barrieren gefangenen Autos nur im letzten Moment von den Bahngleisen geschoben werden», stellte der Ingenieur H. Strickler anlässlich eines Referats über das Verkehrssanierungsprojekt 1955 in Baden fest.⁴ In der Neuen Zürcher Zeitung war zu lesen, dass die Situation in Baden an die Lokomotivführer die «allergrössten Anforderungen» stelle und dass die Badener Barrierenwärter nicht zu beneiden seien.⁵

Erste Pläne

Ebenfalls im Badener Tagblatt war über die Verkehrsunzulänglichkeiten Folgendes zu lesen: «Dass der jetzige Zustand den Verkehrsbedürfnissen in keiner Weise entspricht und bei dem industriellen Aufschwung im Hasel je länger je unhaltbarer wird, ist einmal Tatsache. Hier sollte mit aller Energie Abhilfe geschafft werden».⁶ Diese Einsendung datiert nicht etwa aus der Mitte des 20. Jahrhunderts, sondern von 1892! Dass Handlungsbedarf bestand, war also schon länger klar.

1929 sah sich der Stadtrat infolge des zunehmenden Verkehrs veranlasst, einen Wettbewerb zur Sanierung der Durchgangsstrasse zu lancieren, bei dem 43 Projekte eingereicht wurden. Ziel dieser Sanierung war einerseits, die beiden Bahnübergänge bei der Bruggerstrasse und beim Falken zu beseitigen, andererseits den Stadtturm für Fahrzeuge und Fussgänger zweispurig passierbar zu machen. Dafür hätte aber das Hotel Engel – heute «Form & Wohnen» – abgerissen werden müssen, wogegen sich Widerstand erhob, und was auch an den finanziellen Forderungen des «Engel»-Besitzers scheiterte. Der Wettbewerb verlief ergebnislos, nicht zuletzt deshalb, weil klar wurde, dass eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nur erzielt werden konnte, wenn die Innenstadt vom Durchgangsverkehr befreit würde.

Aufgrund eines Wettbewerbs von 1937 projektierte die kantonale Baudirektion 1942 eine Fernverkehrsstrasse, die nicht nur die Badener Innenstadt entlasten sollte, sondern von Brugg durch das Aare- und Limmattal bis nach Dietikon hätte



Die Badener Innenstadt, hier am Schlossbergplatz in den 1950er-Jahren, war notorisch verstopft. Das nur einspurig befahrbare Nadelöhr Stadtturmpassage sowie die Bahnbarrieren an der Bruggstrasse und am Falken führten zu langen Rückstaus in und

ausserhalb der Stadt. Vor allem während der Spitzenzeiten über Mittag und am Abend, nach Arbeitsschluss bei BBC, fuhren Hunderte von Velofahrerinnen und Velofahrern über den Schlossbergplatz und durch die Weite Gasse nach Wettingen.

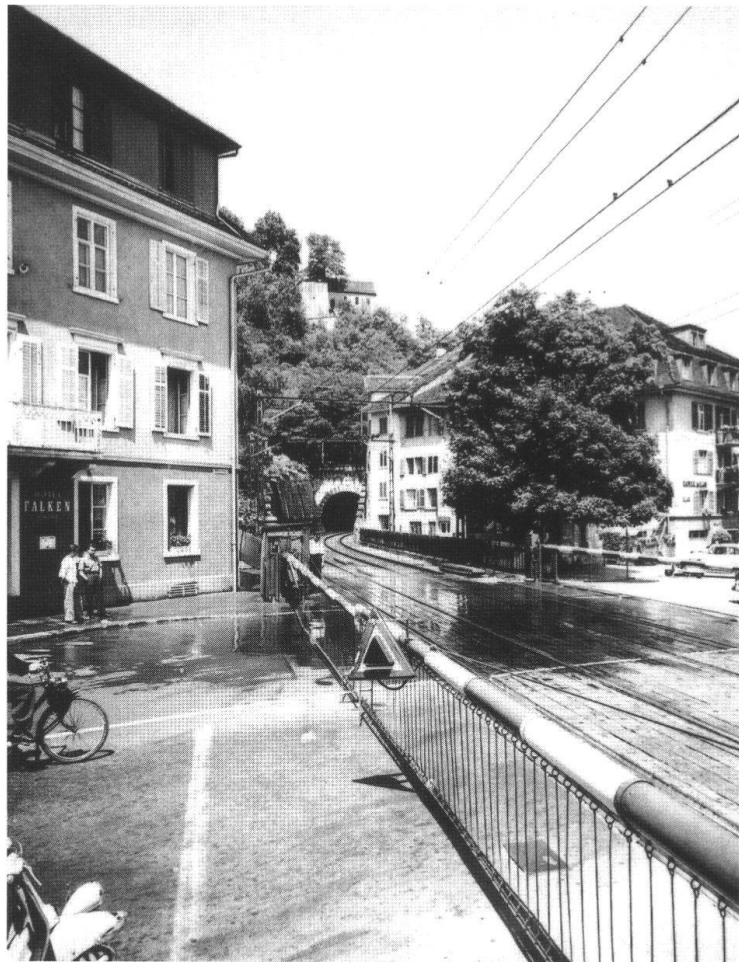
Links oben auf dem Foto ist das alte Restaurant Schlossberg zu sehen, das Anfang der 1960er-Jahre der neuen Unterführung, dem so genannten Blinddarm, weichen musste. (Historisches Museum Baden, Foto Werner Nefflen)

führen sollen. «Dieser Strassengigant» sollte von Brugg nach Lauffohr verlaufen – dort, im geplanten Schiffahrtshafen, sollten die Güter vom Schiffs- auf den Bahn- und Strassenverkehr umgeladen werden – und danach über die Aare und die Limmat durch das Siggenthal führen, im Kappelerhof nochmals die Limmat überqueren, dann westlich des damaligen BBC-Areals dem Südhang des Martinsbergs entlang, durch den Schlossberg hindurch, auf einem Viadukt über den Schadenmühleplatz erneut in einen Tunnel durch den Kreuzliberg führen und beim Friedhof Liebenfels in die bestehende Landstrasse nach Neuenhof einmünden. Auch dieses Projekt stiess auf Widerstand und kam nicht über die ersten Untersuchungsstadien hinweg. Einerseits war dieses Projekt viel zu teuer, andererseits löste es zwar die Probleme des Fernverkehrs, nicht aber jene der Innenstadt.⁷

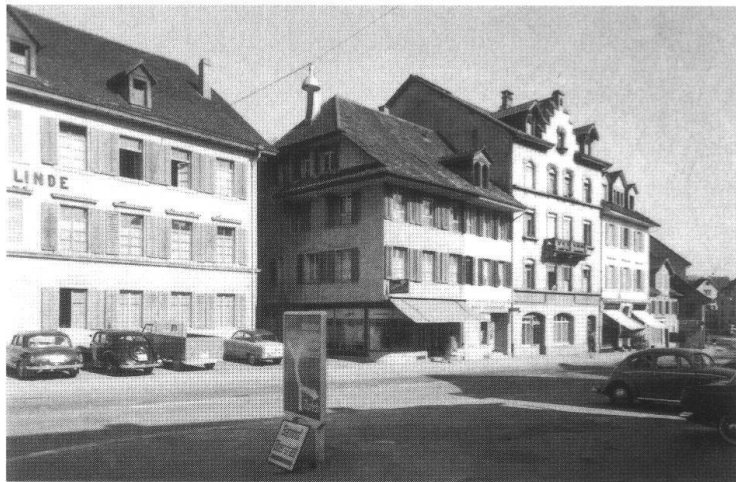
Die kleine Bahnverlegung

Anfangs der 1950er-Jahre prüfte eine 30-köpfige Kommission unter Zuzug von Experten verschiedene Sanierungsvorschläge. In der Broschüre zu Händen der Gemeindeversammlung stellte der Badener Stadtrat 1953 vier von der Kommission erörterte Lösungsvorschläge vor und nahm Stellung. Eine Umfahrungsstrasse, die weitgehend dem Projekt der kantonalen Baudirektion von 1942 entsprach, lehnte er ab. Mit ihr könne das Verkehrsproblem nicht gelöst werden. Damit würde zwar knapp ein Drittel des Motorfahrzeugverkehrs die Stadt umfahren; für die restlichen, weiterhin durch die Stadt fahrenden zwei Drittel aber «wäre kein einziges der Hindernisse, die den Verkehr in Baden so sehr erschweren, beseitigt». Die zweite Variante – den Verkehr weiterhin durch die Innenstadt fahren zu lassen, die beiden Bahnübergänge aber durch Unterführungen zu ersetzen – war für den Stadtrat «eine Lösung auf kurze Sicht». Abgesehen von der etwas flüssigeren Verkehrsabwicklung blieben die Probleme ungelöst und das Hindernis des Stadtturms weiterhin bestehen. Auch den dritten Lösungsvorschlag, bei dem verschiedene Änderungen der Bahnführung geprüft wurden, lehnte er ab. Dazu gehörte die Tieferlegung der Bahn um rund sechs Meter auf dem bisherigen Trasse; die grosse Bahnverlegung mit unterirdischem Bahnhof entweder unter dem alten Friedhof beim Martinsberg oder mit einem Zentralbahnhof Baden-Wettingen anstelle der drei Bahnhöfe Baden, Baden Oberstadt und Wettingen zwischen Falken und Ländliweg; sowie die kleine Bahnverlegung, wodurch der Bahntunnel für die Strassenverbindung Bruggerstrasse–Falken frei und die Bahn in einem neuen Tunnel durch Schloss- und Kreuzliberg führen würde. Alle drei Untervarianten für eine neue Bahnführung empfahl der Stadtrat ebenfalls abzulehnen, da der Bund die versprochenen Subventionen nur für ein reines Strassenprojekt ausrichten wolle. Der Stadtrat beantragte stattdessen einen neuen Strassentunnel ohne Bahn-

Der Falkenübergang beim Schulhausplatz war einer der drei neuralgischen Punkte für den Badener Durchgangsverkehr, an dem sich die Auto- und Fahrradschlangen stauten, wenn einer der täglich 230 Züge die Strecke passierte und die Barrieren geschlossen werden mussten. Links im Bild ist das ehemalige Hotel Falken zu sehen, das der neuen Verkehrsführung am Schulhausplatz weichen musste, dahinter der SBB-Tunnel, an dessen Stelle später der Autotunnel entstand, rechts davon die noch intakte Häuserzeile am Cordulaplatz sowie das Hotel Glas. (Staatsarchiv Aargau, ZWA 1999.009)



Bevor der neue Tunnel gebaut werden konnte, musste zuerst der Stadtbach abgesenkt werden. Die Neugestaltung des Schulhausplatzes verlangte zudem, dass die ganze auf dem Bild noch zu sehende Häuserzeile an der Mellingerstrasse (von links Hotel Linde, Schreibmaschinengeschäft Mathys, Molkerei Herrmann Früh, Fotohaus Finazzi und Garage Diebold) abgerissen wurde. Nach dem Abriss des alten Hotels Linde wurde es in einem Hochhaus wieder aufgebaut. (Staatsarchiv Aargau, ZWA 1999.009)

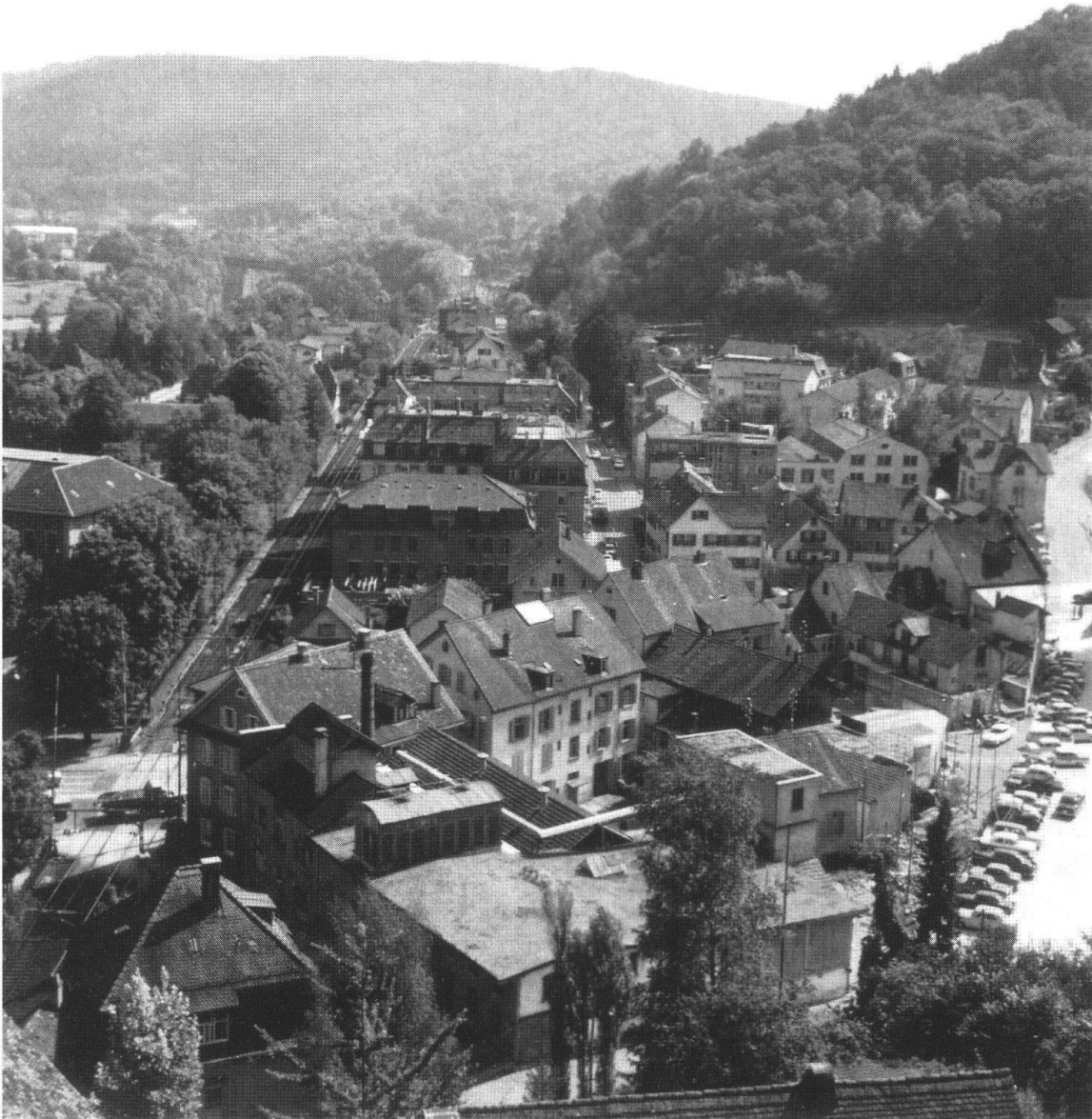


verlegung, der vom Gstühl durch den Martinsberg direkt in die Zürcherstrasse einmünden und auf dem Faubourgplatz (Lindenplatz) die Mellingerstrasse kreuzen sollte. Im Vergleich zur kleinen Bahnverlegung, deren Gesamtkosten sich auf 22 Millionen Franken beliefen, sollte diese Variante mit 14,5 Millionen Franken einiges weniger kosten.⁸

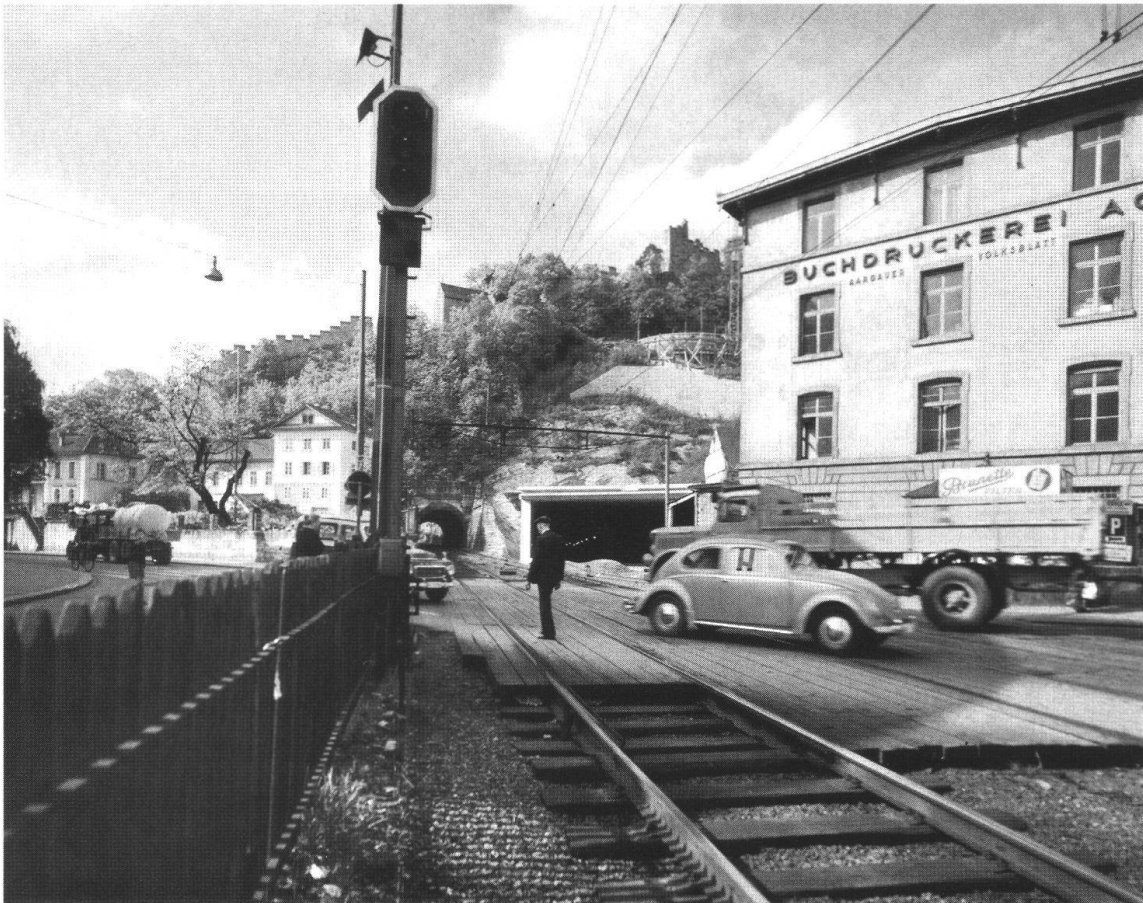
Obwohl Stadtammann Max Müller die Gemeindeversammlung auf die Kostenunterschiede aufmerksam gemacht und darauf hingewiesen hatte, dass bei einer Bahnverlegung durch die anstehenden Enteignungen zu viel Zeit verloren gehen und eine Verwerfung des vorliegenden Projekts die Verkehrssanierung «auf lange Zeit hinausschieben» würde, lehnte die Versammlung den Vorschlag des Stadtrats nach langer und intensiver Diskussion mit 906 zu 443 Stimmen ab und gab der kleinen Bahnverlegung den Vorzug. Der Stadtammann erklärte etwas resigniert, es sei nicht anzunehmen, «dass man in Aarau und Bern und bei den SBB diesen eindeutigen Volksentscheid negieren» könne. Im Badener Tagblatt war am nächsten Tag über die Abstimmungsniederlage des Stadtrats zu lesen, dass der Badener Souverän zwar alle Ermahnungen «an die sogenannte bessere Einsicht» über sich habe ergehen lassen, aber von einer einmal als richtig erkannten Grundidee nicht mehr abzubringen gewesen sei und auf alle anderslautenden Meinungen «sauer» reagiert habe. «Man fragt sich, ob eine Behörde gut beraten ist, die solche Grundstimmungen nicht aus dem Volk heraushören will.» Die Abstimmung habe überaus deutlich gezeigt, dass das Volk etwas anderes wolle als der Stadtrat, nämlich die kleine Bahnverlegung.⁹

Im November 1955 genehmigte der aargauische Grosse Rat das generelle Projekt der kleinen Bahnverlegung – alle Fraktionen stimmten dem Antrag des Regierungsrats «einhellig» zu – und bewilligte dafür einen Kredit von 25,7 Millionen Franken. Es war der «grösste Kredit, der beim Grossen Rat in der mehr als 150jährigen Geschichte des Kantons Aargau angefordert wurde». Der Bund übernahm davon 8,4, der Kanton Aargau und die Stadt Baden je hälftig 6,3 und die SBB 4,6 Millionen Franken.¹⁰

Die Bauarbeiten begannen am 15. Oktober 1957, dem «Tag x der Verkehrssanierung», mit dem Abbruch des Eckhauses an der Mellingerstrasse/Oberen Bahnhofstrasse, das als erstes «unter die Hämmer der Verkehrssanierung» kam.¹¹ Schon Tage vorher meldete das Badener Tagblatt, dass nun «Pressluftbohrer, Rammböcke, Sprengkapseln und was dieser mörderischen Instrumente mehr sind, ans Tageslicht befördert und zum Grosseinsatz gebracht» würden. An allen Ecken und Enden würden Holzlatten und Bretterzäune errichtet. Angesichts solcher Emsigkeit werde «auch beim letzten Badener sofort die Vermutung aufkommen, dass in der Stadt (...) nun endlich mit der Verkehrssanierung ernst gemacht werde».¹²



Bei dieser Sicht auf die Badener Vorstadt ist in der Mitte die Zürcherstrasse zu erkennen, auf welcher bis im Juli 1963 der Verkehr Richtung Zürich fuhr; links im Bild die Eisenbahnlinie mit dem Falkenübergang, auf deren frei gewordenem Trasse die neue Hauptstrasse zu liegen kam. (Staatsarchiv Aargau, ZWA 1999.009)



Der neue Bahntunnel ist bereits gebaut, die Züge verkehren aber noch durch den alten Tunnel links davon. Für die bevorstehenden Arbeiten am neuen Strassentunnel musste die Rütistrasse Richtung Baldegg saniert werden. Rechts im Bild ist

das alte Gebäude der Buchdruckerei AG Baden zu sehen, das für die Einführung der Bahngleise in den neuen Tunnel abgerissen wurde. Ebenfalls abgerissen wurde eine Häuserzeile auf dem Gstühlplatz, um der Bruggerstrasse Platz zu

machen. (Stadtarchiv Baden, E 33.863, Foto Walter Müller)



Dieses Foto wurde im August 1961 aufgenommen – kurz vor der Einweihung des neuen Bahntunnels. Im Gegensatz zur Abbildung links ist hier die alte Buchdruckerei bereits abgerissen, im Hintergrund entsteht das neue Hochhaus der Buchdruckerei AG Baden

auf dem ehemaligen Gstühlplatz. Ebenfalls im Bau befindet sich der so genannte Blinddarm (Baustelle). Damit die Barrieren beseitigt werden konnten, musste die Bruggstrasse abgesenkt und unter der Bahnlinie zum Schlossbergplatz geführt werden.

Für dieses Bauvorhaben wurden verschiedene Gebäude (u. a. Augarten, Restaurant Schlossberg, Giesserei Heimgartner) abgebrochen. Zu erkennen ist links auch der neue, aber noch nicht fertig gestellte Eisenbahntunnel. (Stadtarchiv Baden, E 32.162)

Der Bau des neuen Bahntunnels erfolgte in drei Etappen: Zuerst wurde auf Wettinger Seite ein 600 Meter langer Stollen durch den Kreuzliberg gebohrt, anschliessend auf die gleiche Weise ein 200 Meter langer Stollen durch den Schlossberg vorangetrieben und schliesslich der rund 200 Meter lange Mittelteil weitgehend im Tagbau erstellt.¹³ Wie der Bauleiter des kantonalen Tiefbauamts, Josef Lampe, 1960 berichtete, sei «der Lärm der Baumaschinen seither nicht mehr verstummt». Badens Bevölkerung habe sich «wohl bald an das monotone Geräusch der Betonmaschinen, an das Knattern von Abbauhämmern, das Dröhnen von Baggern und Lastwagen sowie das dumpfe Grollen unterirdischer Sprengungen gewöhnt».¹⁴

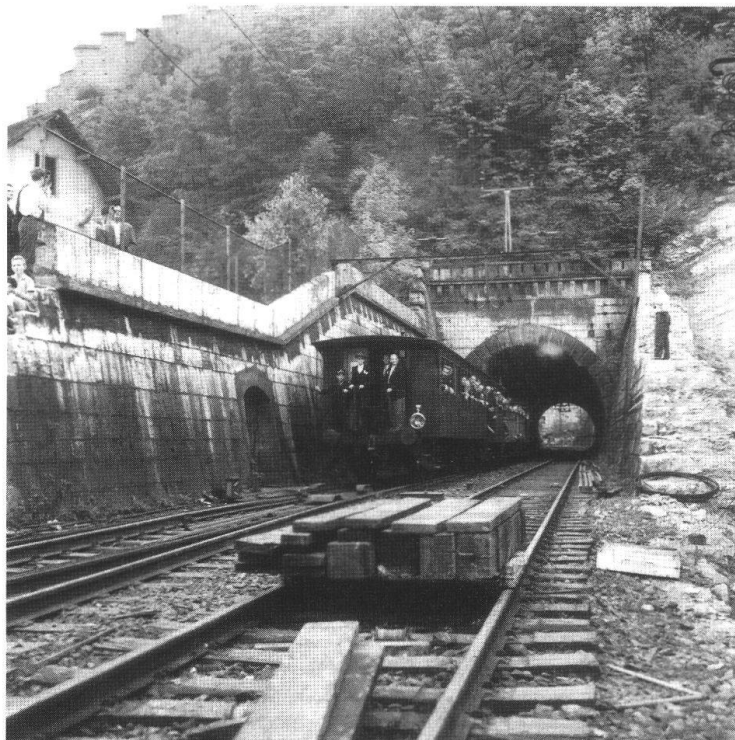
Mit einem halben Jahr Verspätung, nach vierjähriger Bauzeit, weihte die Stadt Baden am 30. September 1961 den neuen Bahntunnel ein. Symbolisch verliess ein alter Dampfzug die Stadt durch den ältesten Eisenbahntunnel der Schweiz nach Wettingen, von wo aus ein moderner elektrischer Zug die Festgesellschaft durch den neuen Tunnel wieder nach Baden zurückbrachte. In der Nacht zuvor waren die Geleise der Gegenrichtung stillgelegt und der Zugverkehr Richtung Zürich in den rund ein Kilometer langen neuen Umfahrungstunnel verlegt worden.¹⁵ Stadtmann Max Müller bezeichnete diesen Tag als «Freudentag (...) vorab für alle Benützer des Falkenübergangs aus nah und fern, aber auch für unsere Polizisten und Barrierenwärter», während Regierungsrat und Baudirektor Kurt Kim die Stadt Baden unter dem Motto «vom Verkehrschaos zur Fussgängerstadt» als «verträumte Kleinstadt zwischen Schlossberg und Limmat» bezeichnete, die durch den Lärm des modernen Verkehrs aufgeschreckt worden sei.¹⁶

Schlossbergtunnel und Schulhausplatz

Doch damit waren die Bauarbeiten noch nicht beendet. Nach wie vor führte der ganze Autoverkehr durch die Innenstadt, und der Schwerpunkt der Verkehrsstockungen verlagerte sich auf den engen Schulhausplatz. Der Grosse Rat genehmigte deshalb am 20. August 1963 ein abgeändertes Projekt, das gegenüber demjenigen vom 17. November 1955 vorsah, den Schulhausplatz zu erweitern und auszubauen, um damit dessen Leistungsfähigkeit zu erhöhen.¹⁷ Vor dem Ausbau des Platzes musste die Stadt aber mit den Grund- und Liegenschaftsbesitzern an der Mellingerstrasse einen Landabtausch aushandeln. Für die beschlossene Erweiterung musste nicht nur das Hotel Falken beseitigt werden, sondern die ganze anschliessende Häuserzeile bis zum Hotel Linde.

Mit dem Bau des Strassentunnels durch den Martinsberg und der Neugestaltung des Schulhausplatzes folgte die zweite Etappe der Badener Verkehrssanierung. Nachdem die Bahn in den neuen Tunnel verlegt worden war, konnte auf

Vier Jahre nach dem Spatenstich wurde der Bahnverkehr nach Zürich am 30. September 1961 in den neuen, rund ein Kilometer langen Tunnel verlegt. Die neue, doppelspurige Bahnlinie unterfährt den Kreuzliberg und die alte Zürcherstrasse und erreicht bei der bestehenden Limmatbrücke wieder die alte Streckenführung. Den Abschluss der ersten Etappe der Verkehrsanierung feierte die Stadt Baden in festlichem Rahmen. Der letzte Zug verlässt Baden mit der Festgesellschaft hier durch den alten Tunnel Richtung Wettingen. Gesäumt sind Tunneleingang und -ausgang auf beiden Seiten mit vielen Zusehenden. (Staatsarchiv Aargau, ZWA 1999.009)



Auf dem ehemaligen Trasse der Spanischbrötlibahn, die durch die Streckenführung über den Bahnhof Wettingen 1877 überflüssig geworden war, wurde die Hauptstrasse gebaut, die vom Schulhausplatz bis zur Einmündung in die alte Zürcherstrasse beim Restaurant Waldegg und weiter nach Neuenhof und Zürich führt. Links im Bild ist ein Strassenpfosten der alten Zürcherstrasse zu erkennen, die vor dem Bau der neuen Hauptstrasse dem Durchgangsverkehr diente und seit deren Inbetriebnahme im Juli 1963 nur noch Zubringerstrasse ist. (Staatsarchiv Aargau, ZWA 1999.009)



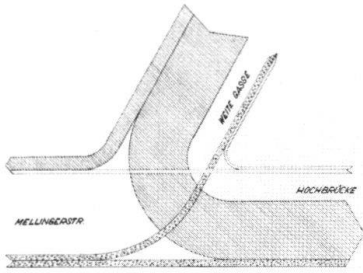


Tunnelbaustelle vom Nordportal her aufgenommen. Nach der Bahnverlegung in den neuen Tunnel unter dem Kreuzliberg wurde der bestehende alte Schossbergtunnel von den SBB frei gegeben, und die Bauarbeiten für den neuen, grösseren Autotunnel konnten beginnen. Zu erkennen ist der alte Bahntunnel und der neu entstehende Autotunnel, unter den später die Tunnelgarage und die Zufahrt zur Zivilschutzanlage Stein zu liegen kamen. (Foto Werner Nefflen)

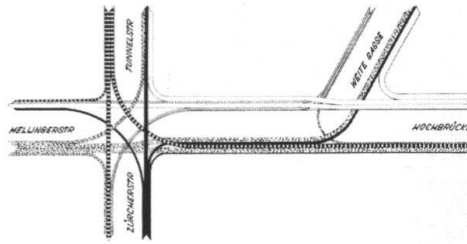


Für die neu zu bauende Tunnelausfahrt mit Einmündung in den Schulhausplatz musste am Cordulaplatz eine ganze Häuserzeile abgerissen und gegen die Platzmitte hin versetzt wieder aufgebaut werden. Bereits beim Bau der Spanischbrötlibahn 1847 hatten drei Häuser an der Ecke beim Cordulabrunnen weichen müssen. (Staatsarchiv Aargau, ZWA 1999.009, Foto Werner Nefflen)

AUSSTRÖMENDE MITTAGSSPITZE 1961

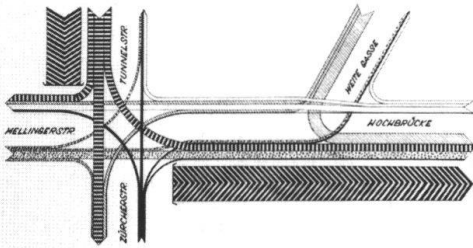


MITTLERER TAGESVERKEHR OHNE SPITZE 1965

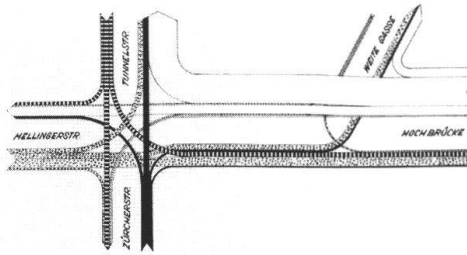


PWE/15 MIN

AUSSTRÖMENDE SPITZE 1965



EINSTRÖMENDE SPITZE 1965



Die Skizzen zeigen die Verkehrsbelastung auf dem Schulhausplatz bei typischen Verkehrssituationen. In den 60er-Jahren wurde der Platz am meisten durch velofahrende BBC-Angestellte belastet, die über Mittag nach Wettingen fahren, alle zur gleichen Zeit. Diese Belastungsspitze wurde durch den unterirdischen Fahrradunnel gebrochen, der den Platz diagonal in Richtung Wettingen unterquert. (Stadtarchiv Baden, E 32.162)



Der vor der Bahnverlegung neuralgisch verstopfte Schulhausplatz wurde erweitert und im November 1965 fertig gestellt. Für diese Erweiterung mussten mehrere Häuser abgebrochen werden, so auch das Hotel Falken, das auf der anderen Strassenseite vorübergehend in einer Baracke unterkam. Stehen geblieben ist die Brauerei Falken. Auf einen kreuzungsfreien Ausbau wurde verzichtet, da der ausgebaute Platz – zumindest vorläufig – den Anforderungen genügte. Auch hätte ein solcher viel mehr Platz gebraucht, und die Eingriffe in das Stadtbild wären noch grösser gewesen. (Staatsarchiv Aargau, ZWA 1999.009, Foto Werner Nefflen)

deren frei gewordenem Trasse mit dem Bau der neuen Hauptstrasse begonnen werden. Im Juli 1963 wurde der Verkehr von der alten Zürcherstrasse auf die neue Strasse verlegt, die nun vom Schulhausplatz bis zum Tunnelausgang Kreuzliberg auf dem einstigen Bahntrasse verlief und von dort auf dem ehemaligen, seit 85 Jahren nicht mehr genutzten Trasse der Spanischbrötlibahn bis zum Restaurant Waldegg Richtung Neuenhof weiterführte. Im alten Bahntunnel begannen die Arbeiten für den neuen Autotunnel, der im November 1965 fertig gestellt wurde.

Auch die Eröffnung des Autotunnels feierte die Badener Bevölkerung am 30. Oktober 1965 mit einem grossen Fest. Nach der Berichterstattung im Badener Tagblatt hätten sich Jung und Alt bis in die frühen Morgenstunden durch den neuen Strassentunnel gedrängt, in der Velounterführung und den unterirdischen Garagen getanzt, und alle Restaurants seien bis auf den letzten Platz besetzt gewesen. Baudirektor Kim teilte den Anwesenden in seiner Ansprache mit, dass man bei Planungsbeginn vor zehn Jahren geglaubt habe, dass die Verkehrssanierung «für den Regional- und Lokalverkehr eine ganze Lösung» bringe. Seither habe die Motorisierung «derart unvorstellbar und in amerikanischem Ausmass zugenommen, dass wir heute wissen: eine <autogerechte Stadt> gibt es nicht, sie ist eine Illusion, und nicht einmal eine schöne».¹⁸

Die Planungen gingen deshalb weiter. Noch nicht gelöst war das Problem der Ausfallstrasse nach Norden in den Kappelerhof und ins Siggenthal. Auch der Schulhausplatz sollte bald wieder überfüllt sein...

Anmerkungen

¹ Badener Tagblatt, 16. 10. 1948.

² StAB, E 32.165, Das Verkehrssanierungsprojekt Baden mit kleiner Bahnverlegung, Referat von Ingenieur H. Strickler vom 23. 4. 1955 in Baden, 2.

³ Mittler, Otto: Geschichte der Stadt Baden. Bd. 2. Aarau 1965, 366.

⁴ StAB, E 32.165, 2.

⁵ NZZ Nr. 2574, 30. 9. 1955.

⁶ Badener Tagblatt, 24. 9. 1892.

⁷ Badener Tagblatt, 16. 10. 1948.

⁸ StAB, E 33.857, Gemeindeversammlungsvorlage, 29. 5. 1953, 11 – 32.

⁹ Badener Tagblatt, 30. 5. 1953.

¹⁰ StAAG, Verhandlungen des Aarg. Grossen Rats Art. 558, 17. 11. 1955.

¹¹ Badener Tagblatt, 19. 10. 1957.

¹² Badener Tagblatt, 12. 10. 1957.

¹³ SBB-Nachrichtenblatt, 10/1961, 11.

¹⁴ Lampe, Josef: Zur ersten Bauetappe der Verkehrssanierung Baden. In: Badener Neujahrsblätter 35 (1960), 12.

¹⁵ SBB-Nachrichtenblatt, 10/1961, 8.

¹⁶ Badener Tagblatt, 2. 10. 1961.

¹⁷ StAAG, Verhandlungen des Aarg. Grossen Rats Art. 680, 20. 8. 1963.

¹⁸ Badener Tagblatt, 1. 11. 1965.