

Zeitschrift: Badener Neujaarsblätter
Herausgeber: Literarische Gesellschaft Baden; Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden
Band: 93 (2018)

Artikel: Der Weg zum neuen Schulhausplatz
Autor: Wiederkehr, Kurt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730768>

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: 07.01.2026

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

Von Kurt Wiederkehr, Baden. Er war als Stadtrat von 2005 bis 2012 für das Ressort Planung und Bau zuständig. Dabei war er intensiv in die Planung des Schulhausplatzneubaus involviert.

Der Weg zum neuen Schulhausplatz

2018 werden die Arbeiten am Schulhausplatz beendet, und wenige Jahre später wird sich wohl kaum jemand daran erinnern, wie es vorher war. Erst recht vergessen sein werden die Diskussionen während der zehnjährigen Projektierungszeit.

Zehn Jahre scheinen eine lange Planungszeit zu sein. Doch ein Blick in die Archive zeigt: Der Weg zum «alten» Schulhausplatz dauerte 25 Jahre. Schon 1929 empfand man die Durchfahrt durch die Altstadt und die Wartezeiten vor den zwei Barrieren als unzumutbar und schrieb einen Ideenwettbewerb aus. Ausser den beiden Fussgängerpassagen beidseits des Stadtturms wurde allerdings längere Zeit nichts realisiert.¹ Mit dem in den Nachkriegsjahren stark zunehmenden Verkehr brach dann aber ein eigentliches Planungsfieber aus. Unter anderem wurden, um Platz für den motorisierten Verkehr zu schaffen, eine Tieferlegung der Bahn mitsamt Bahnhof oder dessen Verlegung in den Martinsberg in Erwägung gezogen.² Ein Informationsanlass im Kursaal nötigte, so das *Badener Tagblatt* 1948, «zur Improvisation von Sitzgelegenheiten bis in die Winkel der Orchesterbühne».³ 1952 veranstaltete die FDP eine Diskussion im Saal des Hotels Linde mit gegen 500 Teilnehmenden.⁴ Der Gemeindeversammlung vom 29. Mai 1953 legte der Stadtrat ein vom Kanton und einer 30-köpfigen Kommission ausgearbeitetes Projekt vor, in dem die Bahn auf ihrem Trasse verblieb und der Strassenverkehr die Altstadt in einem Tunnel zwischen Gstühl und dem Bereich des heutigen Lindenplatzes umfuhr. Die letztlich 1790 Teilnehmer⁵ der Versammlung schickten diese Lösung zugunsten der anschliessend realisierten, wesentlich teureren «Kleinen Bahnverlegung» bachab.⁶ Deren Erfinder, Fritz Schmidlin, wurde später zum Ehrenbürger der Stadt und zum Ehrenmitglied des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins⁷ ernannt.

Die Briefmarkensammlung

Knapp 40 Jahre nach Fertigstellung des Schulhausplatzes waren holprige Beläge und bröckelnder Beton der unmittelbare Anstoss für den Kanton als Bauherr, die Firma Metron AG mit einer Ideensammlung für die Neugestaltung zu beauftragen. Mitgespielt haben dürfte auch die Hoffnung, dass sich mit einem geschickten Eingriff die anhaltende Stausituation in der Badener Innenstadt reduzieren liesse.

Diese bald als «Briefmarkensammlung» bezeichneten Ideen wurden Anfang 2005 verschiedenen städtischen Gremien und an einer Medienkonferenz im Mai 2005 auch der Öffentlichkeit vorgestellt. Die 16 Varianten lassen sich grob in vier Gruppen einteilen:

- Lichtsignalanlagen mit verbesserten Unterführungen für Fussgänger
- Unterführung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) entweder in Nord-Süd- oder Ost-West-Richtung
- Tieferlegung des gesamten MIV
- Kreisel: von der Gross- über die Supervariante bis zu einer Gruppe von Kreiseln

An einem ersten öffentlichen Verkehrsforum Ende Juni 2005 diskutierten die 50 Teilnehmenden im Saal des Restaurants Roter Turm vor allem die Anforderungen an eine Lösung. Ein zweites Forum mit 80 Teilnehmenden im November desselben Jahres hatte zum Ziel, die Variantenanzahl zu reduzieren. Es zeigte sich rasch, dass alle Varianten mit einer Tieferlegung des MIV sowie jene Kreisellösungen, welche den Abriss des Bezirksgebäudes erfordert hätten, nicht tauglich waren. Entweder behinderten sie den Fussgängerverkehr massiv, wiesen unpraktikable Gefälle auf⁸ oder hätten einen zu starken Eingriff ins Stadtbild bedeutet. Es verblieben von den 16 vorgeschlagenen Varianten noch drei: die reine Sanierung, die lichtsignalgesteuerte Kreuzung mit Fussgängerebene und ein Grosskreisel. Bei einer Konsultativabstimmung am zweiten Verkehrsforum machte die Kreisellösung das Rennen. Es reifte auch die Einsicht, dass eine Lösung die «Sechserprobe» zu bestehen hätte, das heisst den Ausgleich zwischen den Interessen der Fussgänger, der Velofahrer, des MIV und des öffentlichen Verkehrs sowie die Schonung des Stadtbilds und der Finanzen.

Der Einwohnerrat bewilligte im Juni 2006 einen Projektierungskostenanteil von 165 000 Franken für die Detaillierung der drei Varianten. Der Entscheid für eine der Varianten wurde für 2007 in Aussicht gestellt, der Baubeginn für 2010. Die darauf folgende, verschlungene Lösungssuche liess die Kosten allerdings steigen; die Stadt gab für die Projektierung schliesslich 472 000 Franken aus.

Kreuzung oder Kreisel?

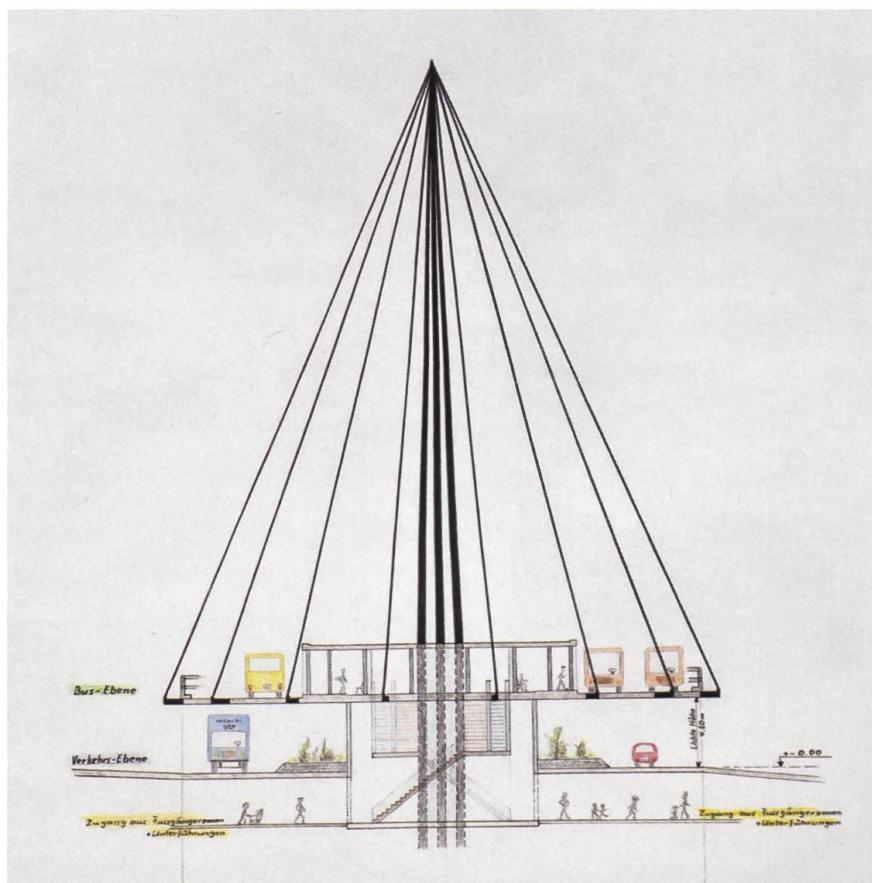
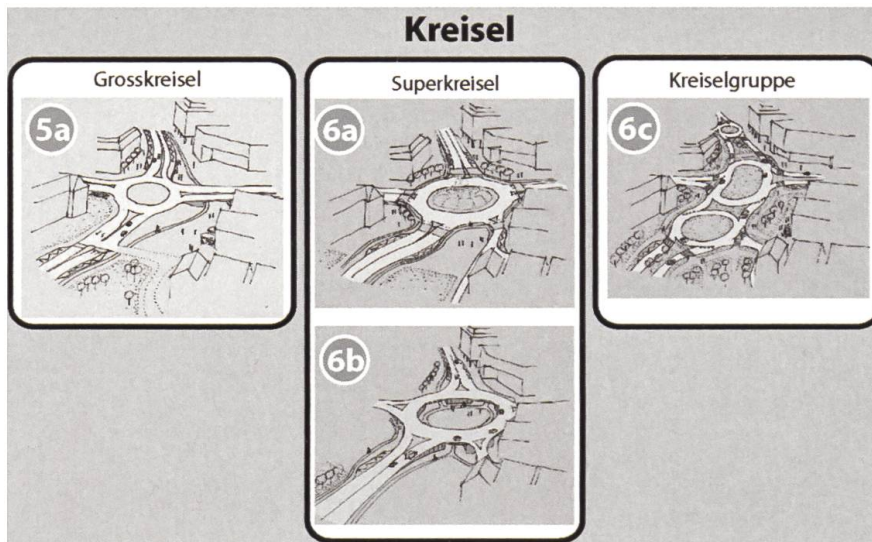
Die Favorisierung des Kreisels durch das Verkehrsforum wurde aufseiten der kantonalen Stellen wohl nicht ungern gesehen. Weitherum im Kanton hatten sich Kreisel als günstige Lösung bei Strassenkreuzungen bewährt, innerhalb kurzer Zeit war eine dreistellige Zahl davon auf Kantonsstrassen gebaut worden.⁹ Während der folgenden zwei Jahre wurde mit Berechnungs- und Simulationsmodellen aller Art gearbeitet, und auch Ausprägungen wie Doppelspur- oder Turbokreisel sowie die Wirkung von Einfahrtssignalen wurden geprüft.

Wie schon nach den ersten Verkehrsforen entstanden in dieser Zwischenzeit wiederum weitere Vorschläge zur Platzgestaltung. Auch wenn sie am Ende nicht umgesetzt wurden, regten sie doch zum Nachdenken und Überprüfen an. Die Idee von Unterführungen für den Geradeausverkehr, sei es in West-Ost- oder Nord-Süd-Richtung, hielt sich lange. Den Busverkehr auf eine Ebene oberhalb des Privatverkehrs zu legen, war schon früher eingebracht worden.¹⁰ Dass die Fussgänger weiterhin in den Untergrund verbannt und die Oberfläche dem motorisierten Verkehr überlassen werden sollte, störte verständlicherweise. Neu war die Idee einer Spinne aus Fussgängerwegen im Obergeschoss, welche im Untergeschoss Platz für Busse in alle Richtungen geschaffen hätte.¹¹

Aufseiten der Stadtbehörden wuchs mit der Zeit die Skepsis gegenüber der Kreiselösung – sei es, weil die immer wieder anderen Lösungsversuche Unsicherheit signalisierten und man sich nicht als für Verkehrsplaner zweifellos faszinierendes Testobjekt sah, sei es, weil es immer klarer wurde, dass die Kapazitätsgrenzen für den Verkehr im Stadtgebiet nicht nur durch den Schulhausplatz, sondern auch durch seine Zu- und Wegfahrtsachsen gegeben waren. Bei einem Kreisel kann mangelnder Abfluss rasch zu einer Gesamtblockade führen. Auch die öffentliche Meinung bewegte sich hin zur Variante Kreuzung, wie das dritte Verkehrsforum im Oktober 2007 mit 100 Personen zeigte.

Busse nicht mehr durch die Weite Gasse – aber wo denn sonst?

In der Einwohnerratsvorlage für den Projektierungskredit wurde die schon im Planungsbericht 1986 enthaltene Idee wieder aufgenommen, die Busse in Richtung Mellingerstrasse durch die Tunnelgarage zu führen. Vom Bahnhofplatz her kommend, sollten die Busse zu einer Haltestelle zwischen Cachet-Gebäude¹² und Bahngleis fahren, anschliessend durch die Tunnelgarage und auf einer Rampe hoch zur Haltestelle Lindenplatz. Diese Lösung schien praktikabel. Offensichtlich schwieriger war eine Lösung für die Busse in Richtung Hochbrücke. Die RVBW-Busse aus der Weiten Gasse zu verbannen, war für



Vier der insgesamt 16 Sanierungs- und Neubauvorschläge, Metron AG 2005.
 Bild: Präsentation Baudepartement an der Medienkonferenz 17.5.2005.

Vorschlag einer Höherlegung der Busse. Skizze: Erich Brunner, Baden.

eine Mehrheit der dortigen Gewerbetreibenden – gestützt auf eine Kundenbefragung – ein klares Ziel. Eine Minderheit fürchtete Einbussen wegen des Wegfallens der Passanten, die auf dem Weg zur Bushaltestelle noch rasch ein paar Einkäufe tätigten. Engagierte Diskussionen führten zur Errichtung einer Stele mit einem «Stein des Anstosses» durch die Cordulazunft.

Ein erster Vorschlag zur Entlastung der Weiten Gasse liess die Busse Richtung Hochbrücke gegen Ende der Tunnelgarage mit einer Rampe vor den Kreisel oder die Lichtsignalanlage bringen, was wegen der nötigen Fahrbahnkreuzung ordentlich Kapazität gekostet hätte. Ein zweiter Vorschlag der Verkehrsplaner führte die Busse quer durch die Fussgängerebene im ersten Untergeschoss des Platzes. Das hatte den Vorteil einer Haltestelle unmittelbar vor der Weiten Gasse, behinderte aber den Fuss- und Veloverkehr wegen der nötigen Tieferlegung der Fussgängerebene, der Kreuzung der Verkehrsströme und der Abgase. Beide Lösungen waren unbefriedigend, der Kanton drängte weiterhin auf den Busverkehr durch die Weite Gasse.

Der Durchbruch kam im Sommer 2008, als Stadttammann Stephan Attiger die Frage aufwarf, ob nicht ein Bustunnel Richtung Hochbrücke im zweiten Untergeschoss die Lösung sein könnte. Vonseiten der kantonalen Stellen wehrte man sich anfänglich heftig gegen diese Idee. Doch es zeigte sich bald, dass sie zwar erhebliche Kosten, aber auch viele Vorteile aufwies – nicht zuletzt für die Postautos. Die Frage der Bushaltestelle Schlossbergplatz konnte gelöst werden, als die Eigentümerschaft des Cachet-Gebäudes nach anfänglichem Zögern – die Renovation des Hauses war bereits geplant – einem Neubau mit einer bezüglich Kapazität und Sicherheit optimalen Haltestelle im Erdgeschoss zustimmte. Es verblieb noch die vieldiskutierte Frage der Verträglichkeit von Fussgängern und Velofahrern im ersten Untergeschoss des Schulhausplatzes – erst die Praxis wird eine Antwort geben.

Entscheid, Bewilligungsphase und Baubeginn

Im Juni 2009 einigten sich Kanton und Stadt auf die heute im Bau befindliche Lösung, und die Projektierung konnte zielgerichtet weitergeführt werden. Zwei weitere Verkehrsforen und mehrere Quartierorientierungen bereiteten den Boden für Einwohnerrat und Volksabstimmung. Der Fokus verschob sich aber bereits wieder auf übergeordnete Fragen, wie etwa das regionale Verkehrsmanagement. Der Einwohnerrat bewilligte im September 2011 den städtischen Baukostenanteil am Schulhausplatzneubau von rund 50 Millionen (minus einen in Aussicht gestellten Bundesbeitrag) und eine Liste mit Verbesse-



Kopf der Einladungsflyer zu den verschiedenen Verkehrsforen. Bild: Stadt Baden.

Flugblatt des VCS und der Grünen Baden zur Badener Volksabstimmung vom 27. 11. 2011. Bild: Flugblatt VCS Sektion Aargau und Grüne Baden.

rungswünschen zuhanden des Kantons mit 43 Ja- zu 4 Nein-Stimmen. Vor der Volksabstimmung zeigte sich doch noch eine gewisse Opposition: «Für 76 Mio. Franken Fussgänger begraben? Es geht besser und günstiger» (gemeint: ein unterirdischer Kreisel um das Bezirksgebäude)¹³ oder «Keine Millionen für diese Mogelpackung»¹⁴ stand auf Flugblättern. Aber auch die offizielle Abstimmungszeitung hielt sich nicht zurück und versprach bei einem Ja nicht nur «ein flüssiges Durchkommen für alle Verkehrsteilnehmenden», sondern auch noch ein Zusammenrücken der Quartiere und eine Steigerung der Lebensqualität in der Stadt.¹⁵ Die Stimmberechtigten entschieden sich am 27. November 2011 mit 60 Prozent für ein Ja.

Im Grossen Rat gab neben den üblichen Statements aus den Parteischubladen eigentlich nur noch die Frage zu reden, aus welchem der zwei zur Verfügung stehenden Geldtöpfe die Sache zu finanzieren sei. Der Rat stimmte dem Bauprojekt schliesslich mit 86 Prozent zu.

Bald darauf wurde mit der Verlegung von Werkleitungen begonnen. Der eigentliche Baustart erfolgte über das Wochenende des 18. Juli 2015 mit einer Vollsperrung der Tunnelstrasse für den Ausbruch der Innenschale des Schlossbergtunnels.

Anmerkungen

¹ Killer, Josef: Verkehrsprobleme in Baden und Umgebung, in: *Schweizerische Bauzeitung* 71. Jahrgang Heft 22.

² Ebd.

³ *Badener Tagblatt* vom 24. 11. 1948.

⁴ *Aargauer Volksblatt* vom 28. 3. 1953.

⁵ *Badener Tagblatt* vom 30. 5. 1953: «Während die Türen immer noch offen sind, Bürgerscharen ständig hereinströmen, erklärt Herr Stadtammann Müller die in der Aue versammelten Stimmfähigen mit der Zahl von 1450 als verhandlungsfähig».

⁶ Einwohnergemeinde Baden: Protokoll der Versammlung vom 29. 5. 1953.

⁷ *Schweizerische Bauzeitung*, 80. Jahrgang Heft 51.

⁸ Auch wenn das nicht ins Auge fällt: Zwischen dem durch den Bahntunnel fixierten Strassen-

niveau bei der Linde bis zum Anfang der Hochbrücke besteht ein Höhenunterschied von 7 Metern!

⁹ https://www.ag.ch/de/bvu/mobilitaet_verkehr/strasseninfrastruktur/strassennetz/kreiseldokumentation/kreiseldokumentation_1.jsp, 23. 7. 2017.

¹⁰ Z. B. Brunner, Erich: Baden. Zuschrift und Skizze 1. 11. 2005.

¹¹ Herrmann, Heinz: Baden. *Aargauer Zeitung* vom 8. 4. 2008.

¹² Schlossbergplatz 5.

¹³ Anonymes Flugblatt.

¹⁴ Flugblatt VCS und Grüne Baden.

¹⁵ Abstimmungszeitung zur Urnenabstimmung vom 27. 11. 2011.