

# Verkehrssanierung 1. Stufe beendet

Autor(en): **Oppenheim, Roy / Schibli, Gerhard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Badener Neujaersblätter**

Band (Jahr): **42 (1967)**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-322937>

## **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.

## Verkehrssanierung 1. Stufe beendet

*Interview von Roy Oppenheim mit Gerhard Schibli, Chef des Tiefbauamtes Baden*

Herr Schibli, nachdem die erste Etappe der Verkehrssanierung abgeschlossen ist und nachdem wir über die ersten Erfahrungen und Ergebnisse verfügen, stellt sich die prinzipielle Frage: Sind die gestellten Erwartungen erfüllt worden?

S: Generell darf gesagt werden, daß die Erwartungen, welche die Bevölkerung und wir in die Sanierung des Badener Verkehrschaos gesetzt haben, erfüllt wurden. Wohl ergeben sich im Sommer – vor allem während des Ferienverkehrs und während der Spitzenzeiten – ab und zu Verkehrsstauungen, die aber in Kürze wieder aufgelöst sind. Die moderne Lichtsignalanlage, welche voll verkehrsabhängig gesteuert ist, hat sich vorzüglich bewährt. Die immer wieder geäußerten Befürchtungen, die Kreuzung der beiden Hauptachsen Basel – Zürich und Wettingen – Bern könnte dem Verkehr bereits bei der Inbetriebnahme nicht genügen, haben sich glücklicherweise nicht bewahrheitet.

I: Spielt in diesem Zusammenhang nicht die Entlastung des Verkehrsstromes durch die Autobahn eine wesentliche Rolle?

S: Selbstverständlich stellte die Erstellung der Autobahn von Anfang an, das heißt seit Beginn der Verkehrssanierung, einen wesentlichen Faktor in der Berechnung der Verkehrsdichte in unserer Region dar. Es wurde immer damit gerechnet, daß die Autobahn bis zum Ende der Verkehrssanierung fertiggestellt würde. Leider war dies nicht der Fall, so daß die erwartete Entlastung nicht eintrat.

I: Wie groß ist der Anteil des Durchgangsverkehrs?

S: Lediglich ca. 15 Prozent in den Spitzenzeiten. Die bevorstehende Entlastung der bestehenden Verhältnisse durch den Wegfall des Durchgangsverkehrs, der schon in Turgi Richtung Birmenstorf – Autobahn – abgeleitet werden wird, ist also in den Spitzenbelastungen relativ klein. Eine detaillierte Verkehrszählung vom Frühjahr 1966 hat auch ergeben, daß der Durchgangsverkehr Nord–Süd ungefähr gleich intensiv ist wie der Durchgangsverkehr Ost–West (Wettingen–Mellingen). Niemand hätte dieses Resultat bereits heute schon erwartet.

I: Die Bestrebungen der Verkehrssanierung gingen aber bisher dahin,



Edith Oppenheim-Jonas

Ausgang des Baregg-Tunnels auf der Seite Neuenhof.

(Zeichnung Edith Oppenheim-Jonas)

die Achse Nord-Süd zu bevorzugen. Inwiefern wird nun das überraschende Resultat der Verkehrszählung in die künftige Planung, das heißt in die Phase 2, einbezogen?

S: Sowohl die Hochbrücke, die einen großen Engpaß darstellt, wie auch die Mellingerstraße müssen Veränderungen erfahren. Die Hochbrücke muß vierspurig ausgebaut werden. Die kantonalen Instanzen haben dieser Konzeption bereits zugestimmt. Die Mellingerstraße wird nach dem neuen Überbauungsplan ebenfalls wesentlich verbreitert (vierspurig) werden, was eine Zurücksetzung und teilweise auch den Abbruch bestehender Bauwerke bedingt. Allerdings kann mit der Verbreiterung der Hochbrücke erst dann begonnen werden, wenn die Brücke Wettingen-Neuenhof erstellt ist, damit der Schwerverkehr von Wettingen während der Bauarbeiten an der Hochbrücke nicht über Spreitenbach umgeleitet werden muß. Die schräge Brücke in Ennetbaden könnte den Umleitungsverkehr nicht aufnehmen.

I: Wann rechnet man mit der Erstellung der Brücke Wettingen-Neuenhof?

S: Baden legt großen Wert auf eine rapide Sanierung der Verhältnisse. Man rechnet, daß 1971 die Autobahn und die Brücke Wettingen-Neuenhof fertig sind. Dann wird man auch mit der Neukonstruktion der Badener Hochbrücke beginnen können, was mittels vorgefertigter Elemente geschehen wird.

I: Wo wird die Wettinger Brücke durchgeführt?

S: Die Brücke Wettingen-Neuenhof wird in der Verlängerung der Schwimmbadstraße erstellt werden, wobei sie auf der Höhe des Eisenbahnviaduktes geführt werden soll.

Vielleicht noch einige Erläuterungen über den Abschluß der ersten Phase der Verkehrssanierung: Es fehlt nur noch der Anschluß der Tunnelstraße in direkter Linie an die Bruggerstraße. Im Sommer 1967 wird das Hochhaus der Buchdruckerei Wanner soweit fertig sein, daß die Druckmaschinen aus den Baracken geräumt werden können. Dies wird die direkte Straßenführung ermöglichen.

I: Wann wird dies erfolgen?

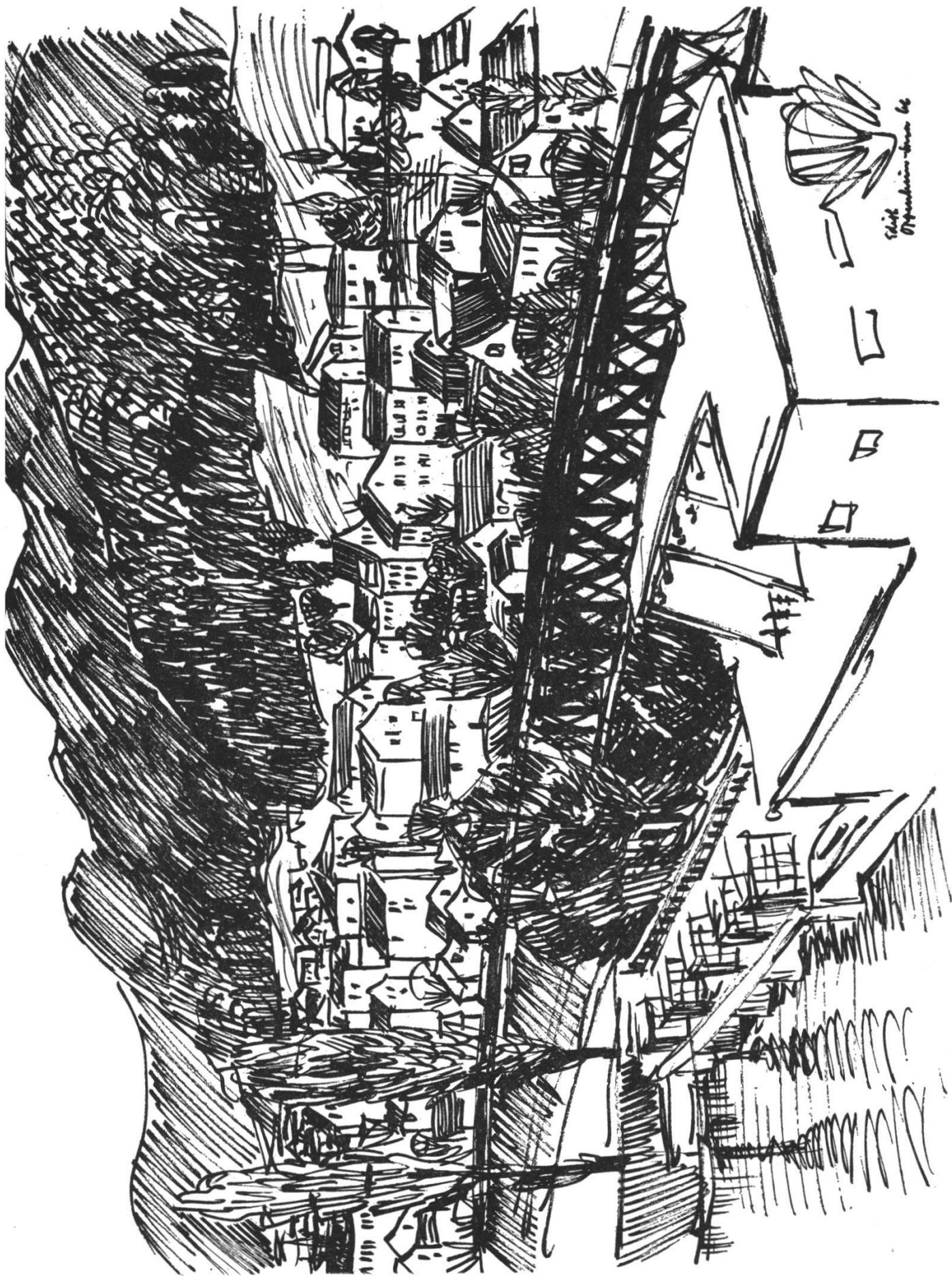
S: In eineinhalb Jahren, also ca. Ende 1967.

I: Was bedeutet denn die «Zweite Etappe»?

S: In der «Zweiten Etappe» wird die Straße durch das BBC-Areal, die Obersiggenthaler Brücke und die Umfahrung des Kappelerhofes erstellt. Man rechnet in den nächsten fünf Jahren mit der Erstellung dieser Brücke.

I: Wo führt die Obersiggenthaler Brücke durch?

S: Dieser Brückenzug soll auf Badener Seite unterhalb des Martinsbergfelsens beginnen und in Rieden enden.



Blick von Wettingen auf das Quartier von Neuenhof, das der Nationalstraße geopfert werden soll.

(Zeichnung Edith Oppenheim-Jonas)

I: Was heißt «Umfahrung des Kappelerhofes»?

S: Das bedeutet eine neue Straße bergseits der ganzen Überbauung Kappelerhof vom Wilerloch bis zum Martinsbergfelsen. In einer späteren Etappe wird die Umfahrung Kappelerhof durch den Martinsberg, westlich des BBC-Areals verlängert. Dies ist bereits ein Bestandteil des «Großen Ringes».

I: Was bedeutet der Begriff «Großer Ring»?

S: Die Planungskommission, unter der Leitung von Herrn Dr. V. Rickenbach, Stadtschreiber, ließ von prominenten Fachleuten Studien über den innerstädtischen Verkehr ausarbeiten. Das Endergebnis ist in einem umfassenden Bericht der Planungskommission vom Oktober 1965 festgehalten.

Der «Große Ring» sieht zwei Tangentialstraßen um den Stadtkern von Baden vor, durch die das Zentrum entlastet wird. Die sogenannte Westtangente wird die Stadtmitte westlich des Martinsberges umfahren und endet mit einer zweiten Hochbrücke von Baden nach Wettingen. Die Osttangente beginnt beim Martinsbergfelsen, verläuft östlich der SBB-Linie, überquert die Limmat von der Haselstraße nach Ennetbaden und schließt im Bereiche der Seminarstraße mit der Westtangente zusammen. Dieser «Große Ring» soll den Verkehr im Vollausbau unserer Region aufnehmen. Die einzelnen Etappen müssen je nach Notwendigkeit früher oder später ausgebaut werden.

I: Was versteht man unter dem Begriff «Vollausbau»?

S: Beim «Vollausbau» zählt die Region Baden ca. 220 000 bis 250 000 Einwohner. Diese Zahl wird erreicht, wenn sämtliche in den heutigen, gültigen Zonenplänen ausgeschiedenen Flächen voll überbaut sind. Wann dieser Vollausbau erreicht wird, ist nicht zu sagen.

I: Aber die Kreuzung Schulhausplatz wird auch nach der Erstellung des «Großen Ringes» einen gewaltigen Verkehrsstrom zu bewältigen haben. Wird die Anlage Schulhausplatz in einem späteren Zeitpunkt noch genügen?

S: Die Tunnelstraße dient nach der Erstellung des «Großen Ringes» als Hauptzubringer- und Verteilerstraße. Gemäß den Belastungsprognosen wird der Knotenpunkt Schulhausplatz stark belastet, jedoch nicht überbelastet werden. Zu den Hauptverkehrsspitzen muß nach wie vor mit einem sehr starken Verkehr gerechnet werden.

I: Besteht nicht die Gefahr, daß die angestellten Berechnungen sehr schnell durch eine anderslaufende Entwicklung überholt werden?

S: Die Prognosen basieren auf gewissen Annahmen wie Bevölkerungsvermehrung, Anzahl Beschäftigter in der Innenstadt, Zunahme des Motorisierungsgrades, Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel usw. Wenn nun eine dieser Annahmen sich anders entwickelt als angenommen, so müssen die Prognosen dem jeweiligen Stand wieder angepaßt werden.

I: Vor zwei Jahren bestand noch die Lücke in der Ausfallstraße Baden–Neuenhof zufolge des Abrutschens auf der Höhe des Ablagerungsplatzes Krummbach. Wie konnte dieser Zwischenfall behoben werden?

S: Seit Juli 1966 ist die Straße wieder normal befahrbar. Für die Sanierung dieser Rutschpartie wurden fünf große Betonhöcker erstellt, welche mit Zugankern im gewachsenen Fels verankert sind. Auf diese Höcker konnte der Damm neu geschüttet und die Straße wieder erstellt werden.

I: Wie weit ist die Autobahn fortgeschritten?

S: Die eine Röhre im Bareggunnel ist fertiggestellt. An der zweiten wird gegenwärtig gearbeitet. Noch nicht entschieden ist gegenwärtig ein allfälliger Anschluß an die Autobahn im Bereiche des Kreuzsteins Neuenhof, da bei der vorgeschlagenen Lösung ca. 30 Häuser abgebrochen werden müssen. Im Gebiete Dättwil wird gegenwärtig der Damm für die neue Autobahn-Zubringerstraße Richtung Birmenstorf geschüttet und werden die Fundamente für die neue Autobahnbrücke Bareggunnel–Birmenstorf erstellt.

I: Vielleicht noch eine abschließende Frage: Wieviel hat die Verkehrssanierung Baden bis anhin gekostet?

S: Zirka 46 Millionen Franken. Der Beitrag der SBB beläuft sich auf ca. 4,7 Millionen, der Restbetrag wird aufgeteilt in Bundesbeitrag 40 Prozent, Anteil Kanton 30 Prozent und Anteil Stadt 30 Prozent. Die Stadt Baden mußte demnach bis anhin ca. 12 Millionen Franken an die Verkehrssanierung Baden bezahlen. Zu Lasten der Stadt Baden gingen jedoch noch weitere direkt mit der Verkehrssanierung zusammenhängende Ausbauten, welche jedoch nicht in diesem Betrage enthalten sind. Diese Summe bedeutet für die Stadt Baden nebst den andern laufenden großen Bauvorhaben eine gewaltige finanzielle Belastung, wenn man bedenkt, daß die Stadt Baden lediglich ca. 15 000 Einwohner zählt. Hier macht sich wiederum das außergewöhnliche Verhältnis zwischen Einwohnern und Beschäftigten in der Stadt Baden bemerkbar. In der Stadt Baden werden gegenwärtig ca. 18 500 Beschäftigte gezählt. Dies entspricht unter normalen Verhältnissen einer Stadt in der Größenordnung zwischen 50 000 und 70 000 Einwohnern.

I: Worin liegt der Grund, daß die Verkehrssanierung benahe doppelt so teuer gekommen ist, als erwartet wurde?

S: Dazu sind folgende Gründe anzugeben: die rapide Teuerung im Bausektor, verschiedene Projektausweitungen wie Rechtsabbiegespuren, Fußgängerunterführungen, Abbruch des Hotels Falken usw. Entscheidend ins Gewicht fielen auch die stark angestiegenen Land- und Gebäudepreise. Diese Entwicklung konnte im damaligen Zeitpunkt nicht vorausgesehen werden.

I: Vielen Dank Herr Schibli.