

Operation Schulhausplatz : die Neugestaltung der meistbefahrenen Kreuzung der Schweiz ist ein Jahrhundertprojekt

Autor(en): **Röthlin, Katia**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Badener Neujaersblätter**

Band (Jahr): **92 (2017)**

PDF erstellt am: **27.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-630418>

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.

Operation Schulhausplatz

Die Neugestaltung der meistbefahrenen Kreuzung der Schweiz ist ein Jahrhundertprojekt

Ein warmer Tag im Frühsommer 2016: Der Mann im Baucontainer schaut von den Plänen auf und stutzt. Ob er einen Bauhelm habe, fragt ihn Marcel Voser, Gesamtprojektleiter der Neugestaltung Schulhausplatz Baden. Schliesslich will auch der Kopf der Journalistin geschützt sein. Schnell ist die passende Kopfbedeckung gefunden, und dann geht es hinunter in die riesige Baugrube.

Das Projekt Schulhausplatz beschäftigt die Badenerinnen und Badener schon lange. 1965 wurde die letzte grosse Sanierung abgeschlossen. Davor führte die Bahnlinie, die erste der Schweiz, noch mitten über die Kreuzung. Eine Barriere verhinderte, dass sich Zug und Autos in die Quere kamen. Die Verlegung der Bahn bildete denn auch den Hauptbestandteil der damaligen Sanierung. Am 30. September 1961 wurde der neue Bahntunnel eingeweiht. In der zweiten Bauetappe wurde danach auf dem alten Bahntrasse die Bruggerstrasse erstellt. Bei der allerletzten Zugsdurchfahrt auf dem Schulhausplatz hatte der 58-jährige Stadtpolizist und Stadtturner Gusti Müller auf der Barriere einen Handstand gemacht – eine Aktion, die ihm den Spitznamen «Handstand-Gusti» bescherte.

Von Pinselsanierung bis Baldeggtunnel

Heute rollen täglich rund 46 000 Fahrzeuge über die meistbefahrenste Kreuzung der Schweiz. Dazu kommen 1400 öffentliche Busse. Das Verkehrsaufkommen ist gestiegen, die Staus sind länger geworden. Ausserdem ist der Platz, der den Beinamen «Piazza Insalata» trägt, in die Jahre gekommen. In mehreren sogenannten Verkehrsforen und Vernehmlassungen wurden zwischen 2005 und 2010 die Ansprüche an den Schulhausplatz definiert. Dabei waren insbesondere die Platzverhältnisse und die Finanzen ein Thema. Diskutiert wurden Varianten

von einer einfachen «Pinselsanierung» bis zu einem Baldeggtunnel, der den Kappelerhof direkt mit Dättwil verbinden würde. Für das Projekt, das jetzt realisiert wird, sprachen die Badener Stimmbevölkerung 2011 und der aargauische Grosse Rat 2012 einen Kredit von insgesamt rund 95 Millionen Franken. Die Hälfte davon trägt der Kanton, die andere Hälfte die Stadt Baden.

Kernelement der Neugestaltung ist die Busachse Ost mit dem Bustunnel. Dieser ist einzigartig in Europa und führt unter der neuen unterirdischen Fussgängerebene und der Ebene für den Individualverkehr durch. Bei der Tunnelgarage verschwinden die Busse in Richtung Wettingen und Mellingen in den Untergrund und tauchen über die Busrampe vor der Hochbrücke wieder auf. Jeder dritte Bus wird beim Schulhausplatz nicht mehr oberirdisch verkehren. Ebenfalls unterirdisch bewegen sich Fussgänger und Velofahrer. Die Passage soll mit Läden belebt werden. Auf der obersten Ebene soll der Individualverkehr flüssig rollen. Auch nach der Sanierung bleibt das Nadelöhr in Baden die Bruggerstrasse.

Der Stadtbach ist im Weg

In der Baugrube angekommen, fällt der Blick als Erstes auf einen neuen Betonschacht, der mit einem alten gemauerten Stollen verbunden ist. «Da drin fliesst der Stadtbach», erklärt Marcel Voser. Der alte Stollen verlief quer durch die Baugrube und war beim Bau des Bustunnels im Weg. Jetzt hat der Stadtbach einen neuen Stollen bekommen, und der Bustunnel wächst. Rund 60 Arbeiter sind jeden Tag auf der Baustelle beschäftigt. Alle arbeiten konzentriert. Jeder Handgriff sitzt. Der Blick schweift nach oben, wo der Kran gerade eine Arbeitsplattform durch die Luft schweben lässt. Mit wenigen Handzeichen kommunizieren die Bauarbeiter mit dem Kranführer, und die schwere Plattform landet punktgenau in der Baugrube.

Imposant ist der Blick hinauf zum Bezirksgebäude. Bis zu 15 Meter geht es hier in die Höhe, und die Baugrube beginnt nur wenige Meter vor dem Eingang des Gebäudes. Aus der Grubenwand ragen zahlreiche Stahllanker und sorgen dafür, dass das Gelände nicht abrutscht. «Da die Geologie nicht so war, wie wir angenommen hatten, mussten wir mehr Anker setzen, als ursprünglich geplant», sagt Voser. Diese Anker reichen horizontal 8 bis 13 Meter unter das Bezirksgebäude. «Es ist üblich, dass die Anker in der Wand bleiben, auch wenn sie nach der Aufschüttung der Baugrube eigentlich nicht mehr gebraucht werden», erklärt Voser. Müssen die verbleibenden Anker bei einem zukünftigen Bau entfernt werden, werden die Mehrkosten vom Kanton getragen.



Die Platzverhältnisse sind sehr eng. Die verschiedenen Baugruben beginnen wenige Meter neben den Gebäuden. Die Fussgänger überqueren die Baustelle über provisorische Brücken. Bilder: Katia Röthlin.

Ein Notfall mitten in der Nacht

Auf der Fussgängerbrücke über der künftigen Busrampe spazieren die Menschen vom Ländli-Parkhaus in Richtung Stadt. Viele bleiben einen Moment stehen und beobachten, was in der Baugrube vor sich geht. Eine Schar Kinder, alle mit einem orangen Leuchtstreifen um den Hals, rollen drei kleine Schubkarren vorbei. Fast wirkt es, als wären sie echte Bauarbeiter. «Das Interesse an einem solchen Projekt ist natürlich gross, und es freut uns, dass die Bauarbeiten von der Bevölkerung so interessiert mitverfolgt werden», sagt Voser. Darum habe die Projektleitung darauf geachtet, dass die Baugruben aus vielen Blickwinkeln einsehbar seien. Dank dreier Webcams können Interessierte die Baufortschritte auch aus der Ferne Tag und Nacht mitverfolgen.

Ein Theodolit auf dem Falken-Gebäude liefert allerdings nicht Bilder für die Öffentlichkeit. Er ist Teil eines Sicherheitssystems. «Die kleinen Spiegel an der Wand des Bezirksgebäudes werden ständig überwacht», erklärt Marcel Voser. Bewegt sich das Gebäude und somit die Position der Spiegel, wird Alarm ausgelöst. «Einmal mussten wir mitten in der Nacht ausrücken, weil ein Grundbruch sich anzeigte», erzählt Voser. Sofort wurde die kritische Stelle stabilisiert – passiert ist zum Glück nichts.

Über die Busrampe führt der Weg wieder hinauf. Am Bezirksgebäude vorbei geht es in Richtung «Kiste». «Das ist die erste Baustelle, die ich betreue, auf der ich es mit mehr als einer «Kiste» zu tun habe», schmunzelt Voser und zeigt dabei auf das Bezirksgebäude, in dem sich das Untersuchungsgefängnis befindet. Da der Baukran direkt neben dem Gebäude steht, mussten spezielle Sicherheitsmassnahmen getroffen werden. Ein Bretterschlag mit Stacheldrahtzaun schützt den Fuss des Krans vor Eindringlingen. Auf der Höhe des Dachs des Bezirksgebäudes ist auch am Kran selber Stacheldraht angebracht. «Zudem muss der Kranführer jeden Abend das Steuergerät bei der Kantonspolizei deponieren», erklärt Voser. «Zuerst dachten wir, wir könnten den Baukran mit Platten verkleiden. Das war aber zu gefährlich, weil diese bei starkem Wind eine zu grosse Angriffsfläche geboten hätten und so der Kran instabil geworden wäre.» Mit all den getroffenen Massnahmen habe man das Möglichste getan, um die Sicherheit zu gewährleisten.

Abfall bedeutet Leben

Neben der «Kiste», dem Klub, führt eine Rampe hinunter in einen Teil der neuen Fussgängerpassage. Auch wenn der Zugang mit einem Gitter abgesperrt ist, liegen leere Bierflaschen herum. «Abfall auf einer Baustelle ist immer ein gutes



Der Kran direkt neben dem Bezirksgebäude, in dem das Gefängnis untergebracht ist, stellt die Projektleitung in Sachen Sicherheit vor einige Herausforderungen. Er musste mit einer Holzwand und Stacheldraht eingekleidet werden. Bild: Katia Röthlin.

Zeichen», sagt Voser. Er spreche für ein belebtes Umfeld. Die Angst sei gross, dass bei einem solchen Grossprojekt das Leben darum herum zum Erliegen komme. «Die Baustelle wird im Moment für vieles zum Sündenbock: für den Stau oder die schlecht laufenden Geschäfte in der Stadt. Objektiv betrachtet muss man aber sagen, dass es schon vor der Baustelle Stau gegeben hat und dass zum Beispiel die Zahl der Buspassagiere, die in die Stadt hineinkommen, sich nicht wesentlich verändert hat.» Am Fuss der Rampe angekommen, fällt der Blick auf die Baumstämme, welche die Fahrbahn stützen. Bei Führungen gebe es immer wieder Stimmen, die sagten, dass man die Stämme doch belassen solle, schmunzelt Voser. Natürlich seien es nur Hilfskonstruktionen.

Rechts neben der Rampe ist bereits die Nische für die WC-Anlagen sichtbar, links entstehen Lagerräume. Über groben Kies geht es in Richtung Falken-Baugrube. Ein Bagger, der in der Grube steht, hebt das Erdreich aus und schaufelt es auf einen Haufen. Ein anderer, der vor dem Kiosk der «Linde» steht, schaufelt den Aushub auf einen bereitstehenden Lastwagen. Auch hier weiss jeder Bauarbeiter genau, was er zu tun hat. Der Blick fällt auf die Aussenwände der hölzernen Fussgängerbrücke, die den Cordulaplatz mit dem Platz vor dem Falken-Gebäude verbindet. Bunt sind sie, und durch die Fenster blicken interessierte Passanten. Hinter den Gittern vor dem Falken-Gebäude steht eine Mutter mit einem Kinderwagen. Neben ihr verfolgt ein kleiner Junge mit Velohelm das Treiben auf der Baustelle, gestützt auf sein Kickboard. Ein Teil des alten Velotunnels steht noch. Das Wandbild mit einer Szene aus «Asterix» ist noch unversehrt, wird aber bald den Maschinen zum Opfer fallen.

Der Zeitplan wird eingehalten

Mit dem Baufortschritt ist Gesamtprojektleiter Marcel Voser bis jetzt zufrieden, denn planbar sei längst nicht alles. Die geologische Beschaffenheit birgt die eine oder andere Überraschung – wie schon erwähnt etwa bei der Baugrube Bezirksgebäude. Zudem stellte der Frühsommer mit seinen zum Teil sehr ergiebigen Niederschlägen das Baustellenteam vor ein Problem: Da die Deponien keinen nassen Aushub annehmen, war die Baustelle für einige Zeit blockiert. Die oberste, sehr nasse Schicht wurde dann jeweils in der Baugrube zwischengelagert, und zuerst wurden die unteren, trockeneren Schichten abtransportiert. Auch die katholische Prägung von Baden führte zu einer kleinen Panne. So wollte ein Unternehmer just an einem katholischen Feiertag, an dem auf der Badener Baustelle die Maschinen stillstanden, Material anliefern und musste wieder umkehren. Im Grossen und Ganzen jedoch verlaufe bisher alles nach Plan, so Voser.

Zweieinhalb Jahre beträgt die Bauzeit für die Neugestaltung des Schulhausplatzes. Dabei müssen die Planer Rücksicht auf die Badenfahrt nehmen, die im Sommer 2017 Hunderttausende von Besucherinnen und Besuchern nach Baden locken wird. Läuft weiterhin alles nach Plan, werden die Hauptarbeiten Ende 2017 abgeschlossen sein. Anfang 2018 werden Passage, Tunnelgarage und Cordulaplatz fertiggestellt. Eine Barriere für einen Handstand wird man bei der Eröffnung wohl vergebens suchen, aber vielleicht findet zum allerersten Mal in Europa ein Eröffnungsfest in einem unterirdischen Bustunnel statt.