Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71 (1953)
Heft: 22

Artikel: Verkehrsprobleme in Baden und Umgebung
Autor: Killer, Jos. / W.J.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-60562

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: 04.02.2026

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

Regel — heisst es weiter unten — wird häufig (leider allzu häufig bei uns) im Sinn von Gesetz genommen. Das ist bedauerlich, dass hier eine Begriffsverwirrung um sich greift, denn man sagt: keine Regel ohne Ausnahme, man sagt aber nicht, kein Gesetz ohne Ausnahme, ein Zeichen dafür, dass man sich der Regel — der Regelung, dem Reglement — gegenüber eine freiere Handhabung vorbehält.

Vorschriften und Anweisungen sind solche Bestimmungen des Handelns, durch die eine Menge kleiner, den Weg näher bezeichnender Umstände mit berührt werden, die für allgemeine Gesetze zu zahlreich und unbedeutend wären.

Methode oder Verfahrensart ist ein unter mehreren möglichen ausgewähltes, immer wiederkehrendes Verfahren, das auf die wahrscheinlichsten Fälle berechnet ist.

Der starre Begriff des Gesetzes, so folgert Clausewitz, kann für die Kriegführung füglich entbehrt werden, weil die zusammengesetzten Erscheinungen des Krieges viel zu unregelmässig sind, als dass sie in Gesetze gefasst werden könnten. Für die Planung — die ebenfalls eine Art von Kriegführung ist — bin ich heute davon überzeugt, dass Gesetze nicht wünschbar sind. Sie können aus der Vielfalt der aufgedeckten Probleme entnehmen, wie schwierig es sein müsste, Planungsgesetze zu erstellen, von denen eine Ausnahme nicht gewährt werden dürfte, weil sie ja nur Gebote und Verbote enthalten sollten oder müssten.

Grundsätze, Regeln, Vorschriften und Methoden aber sind für die Theorie der Kriegführung unentbehrliche Begriffe, weil sie lockere Formen in der Gesetzgebung des Handelns sind. Auch das gilt für die Planung, denn wir müssen froh sein, wenn wir Ausnahmen von unsern Regelungen und Verfahrensarten gewähren dürfen, ohne dadurch Gesetzesbrecher zu werden.

Wir müssen — und davon bin ich auf Grund meiner persönlichen Erfahrungen überzeugt — dafür kämpfen, dass man uns Planern nicht nachsagen darf, wir hätten die in unserm Lande schon auf Hochtouren laufende *Gesetzesmaschinerie durch unsere Tätigkeit und für unsere Zwecke noch schneller und u. U. unnütz in Bewegung gesetzt.* Unser Volk ist wachsam und erpicht darauf, seine Freiheiten zu erhalten. Diese sind auch mir wertvoller als der schönste Plan, der in einer Schublade verstauben muss, weil er nicht richtig durchgedacht worden ist. Bevor wir neue Gesetze fordern, wollen wir das Volk aufklären und das Verständnis für die Notwendigkeit der Planung fördern. Erst dann können wir hoffen, einfache und gute Gesetze zu erlangen, die dem Willen des Souveräns entsprechen.

Verkehrsprobleme in Baden und Umgebung

Von Ing. Dr. JOS. KILLER, Baden

DK 625.712.12 (494.22)

Im Anschluss an den Aufsatz von Arch. H. Marti ist es gegeben, die vielgestaltigen Verkehrsprobleme der Region Baden im Detail aufzuzeigen, bilden doch Eisenbahnlinien und Strassenzüge das Gerippe jeder Regionalplanung.

Bedingt durch die topographischen Verhältnisse führen wichtige Verkehrswege seit alters her durch unser Gebiet. Die nördliche schweizerische Ost-Westverbindung ist direkt an es gebunden, weil im Norden der Kettenjura und im Süden das Mittellandgebirge die Durchfahrt erschweren. Durch die klusartige Einengung des Tales bei Baden muss der gesamte Verkehr geschleust werden. Im altrömischen Strassennetz war Baden schon Schnittpunkt bedeutender Strassenzüge. Im Mittelalter besass auch die Limmat als Zufahrtsweg für Zürich grosse Bedeutung.

Mit dem Aufkommen der Industrie entwickelten sich fast zwangsläufig neue Verkehrsmöglichkeiten. So wurde 1847 die erste schweizerische Eisenbahn von Zürich nach Baden gebaut. Heute durchqueren sowohl die wichtigen Eisenbahnlinien Olten—Zürich und Basel—Zürich mit täglich über 300 Zügen das Gebiet. Aber auch die frühere Nationalbahn Winterthur—Oerlikon—Wettingen—Lenzburg—Zofingen tangiert die Stadt; die Züge der unteren Aaretalbahn Turgi—Koblenz haben Baden als Ausgangspunkt. Die Hauptstrasse Basel—Zürich führt durch Baden, wo zudem folgende Strassen abzweigen: die Strasse ins untere Aaretal und nach Koblenz, die Strasse ins Surbtal und diejenige ins Reusstal, sowie eine durch das Furttal nach Oerlikon—Winterthur und die rechtsufrige Limmattalstrasse über Weiningen nach Zürich-Höngg.

Mit der Entwicklung der Autos wurden auch Post-Autobuslinien in die nähere und weitere Umgebung eingerichtet, deren Frequenz von Jahr zu Jahr stark zunimmt. So wird Baden immer mehr zum Zentrum, nicht nur in wirtschaftlicher, sondern auch in kultureller Hinsicht. Das neue Theater und der Kursaal tragen hierzu wesentlich bei.

Die für die Abwicklung des Verkehrs notwendigen Strassenzüge sind, abgesehen von örtlichen Korrektionen, Verbreiterungen und Belagsverbesserungen mehr oder weniger die selben geblieben wie in früheren Zeiten. Wegen der industriellen Entwicklung der Region, der Zunahme der Bevölkerung und des Motorverkehrs genügen sie den heutigen Anforderungen aber nur noch mangelhaft. Die Hauptstrasse Zürich—Basel kreuzt in Baden die Eisenbahnlinie Wettingen—Lenzburg. Die ausserordentlich stark befahrene Bahnlinie Zürich—Brugg wird von ihr zweimal à niveau passiert, sie durchfährt auch das schmale Bruggertor und das Fabrikareal von Brown, Boveri & Cie auf einer Länge von 400 m. Die rechtseitige Limmattalstrasse Wettingen—Obersiggenthal führt durch das eingeengte Ennetbaden. Das sich stark entwickelnde Obersiggenthal ist nur über die schiefe Brücke Ennetbaden—Baden an die Stadt angeschlossen und die Einwohner von Neuenhof müssen, um auf den Bahnhof Wettingen zu gelangen, bis auf das Niveau der Limmat hinuntersteigen.

Diese Hindernisse beeinträchtigen die Verkehrsabwicklung so stark, dass die Erstellung neuer Brücken, die Verbreiterung der Strassen und die Beseitigung der Bahnübergänge immer dringender gefordert werden. Betont sei aber, dass die Beseitigung der Bahnübergänge nicht nur wegen des Durchgangsverkehrs, sondern ebensosehr wegen des intensiven Ortsverkehrs notwendig ist. Man muss bedenken, dass vor Arbeitsbeginn und nach Geschäftsschluss ein enormer Strom von

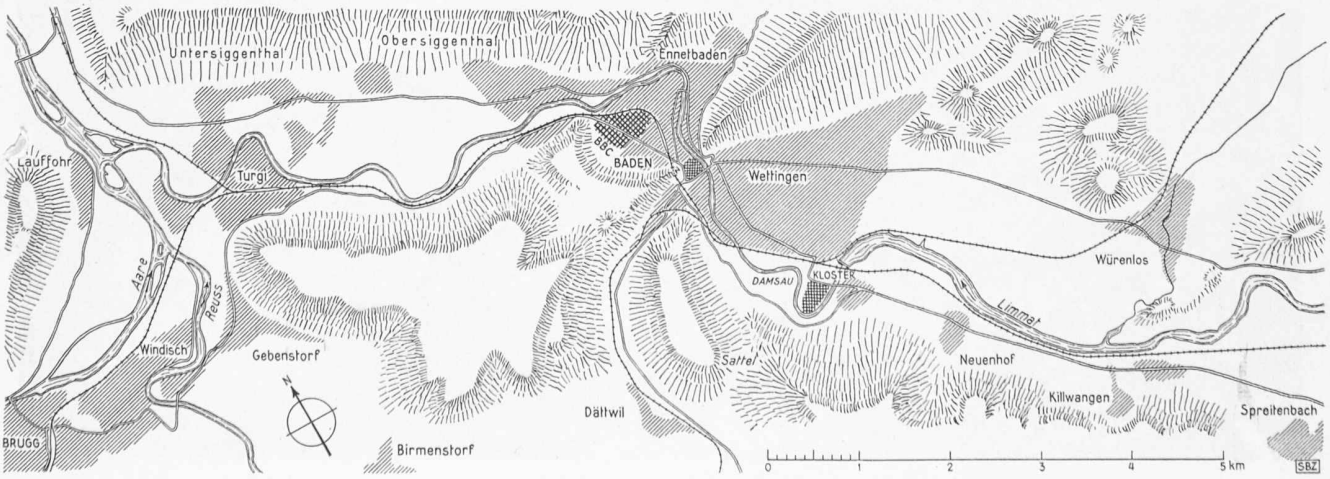

Bild 1. Uebersicht der Region im Limmattal von Spreitenbach bis zur Aaremündung. Masstab 1:80000

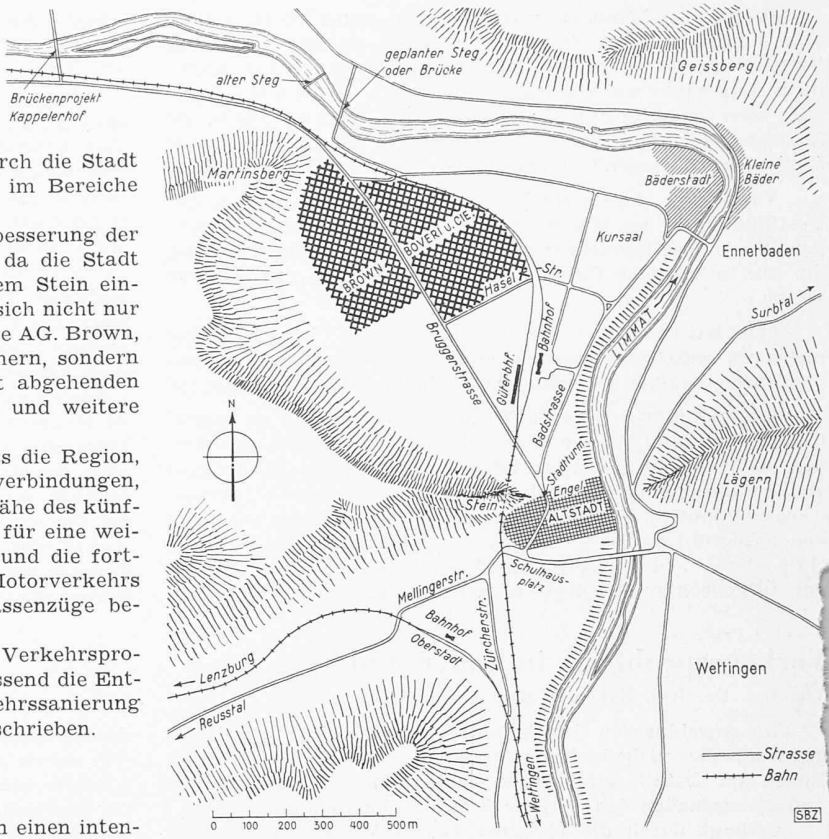

Bild 2. Engeres Stadtgebiet von Baden. Man erkennt die Zusammendrängung der Verkehrswege in der Klus

Masstab 1: 20000

Tausenden von Fussgängern und Velofahrern durch die Stadt nach Wettingen und nach den Wohnquartieren im Bereiche der Mellingerstrasse fliesst.

Die komplizierte Topographie stellt der Verbesserung der Verkehrswege grosse Schwierigkeiten entgegen, da die Stadt zwischen Lägern, Geissberg, Martinsberg und dem Stein eingeschlossen ist. In diesem engen Kessel befindet sich nicht nur das grösste Industrieunternehmen der Schweiz, die AG. Brown, Boveri & Cie., mit heute über 11 000 Arbeitnehmern, sondern auch der Personen- und Güterbahnhof mit acht abgehenden Bus- und Postautolinien, das Geschäftszentrum und weitere bedeutende Industrieanlagen.

In die Zukunft blickend stellen wir fest, dass die Region, dank der Nähe Zürichs, dank der guten Zugsverbindungen, der günstigen Lage des Strassennetzes und der Nähe des künftigen Hafens Brugg die besten Voraussetzungen für eine weitere wirtschaftliche Entwicklung besitzt. Diese und die fortschreitende Zunahme der Bevölkerung und des Motorverkehrs sollen für die Dimensionierung der neuen Strassenzüge bestimmend sein.

Nachfolgend werden die hauptsächlichsten Verkehrsprobleme der Region Baden aufgezeigt und anschliessend die Entwicklung und der Stand der aktuellen Verkehrssanierung Bruggerstrasse—Zürcherstrasse eingehender beschrieben.

Gegenwärtige Verkehrsprobleme

1. Hauptstrasse Zürich—Basel

Diese Strecke weist schon in normalen Zeiten einen intensiven Verkehr zwischen den beiden Hauptstädten auf. In Stosszeiten und besonders während der Basler Mustermesse ist sie stark überlastet. Diesen Verkehr bei den beiden Bahnübergängen, die nur 400 m voneinander entfernt sind, und bei dem in der Mitte zwischen beiden stehenden Stadtturm, dessen 4,8 m breite Oeffnung nur Einbahnverkehr gestattet, durchzubringen, wird zu einer bald unlösbaren Aufgabe. Wenn sich in den Stosszeiten die Zugsfolgen verdichten und auch der interne Verkehr stark ansteigt, müssen sechs Verkehrspolizisten für dessen reibungslose Abwicklung besorgt sein.

Da in erster Linie die Bahn den Strassenverkehr behindert, sollte eigentlich diese für die Sanierung verantwortlich aufkommen. Eine in die Augen springende, ideale Lösung wäre die Tieferlegung der Bahngeleise samt dem Bahnhof Baden auf eine Länge von etwa 2 km. Dadurch könnten wohl die bestehenden Strassen belassen und die Bahngeleise überbrückt werden, aber es würden grosse betriebliche und technische Schwierigkeiten während des Umbaues entstehen. Die Kosten werden zudem auf über 40 Millionen Franken geschätzt. Hinzu kommen noch die Kosten für die Strassenanschlüsse und den Bau des neuen Industriegeleises für Brown, Boveri, das in Turgi angeschlossen werden müsste. Solange aber die SBB keine Möglichkeit haben, an solche Bauten grössere Beiträge auszurichten, als die kapitalisierten Ausgaben für die Bedienung einer Barriere ausmachen, bleibt die Bahntieferlegung eine Illusion. Die Kosten für Kanton und Gemeinde würden untragbar.

Um sowohl den Durchgangs- als auch den Lokalverkehr von den erwähnten Hindernissen fernzuhalten, kommt nur

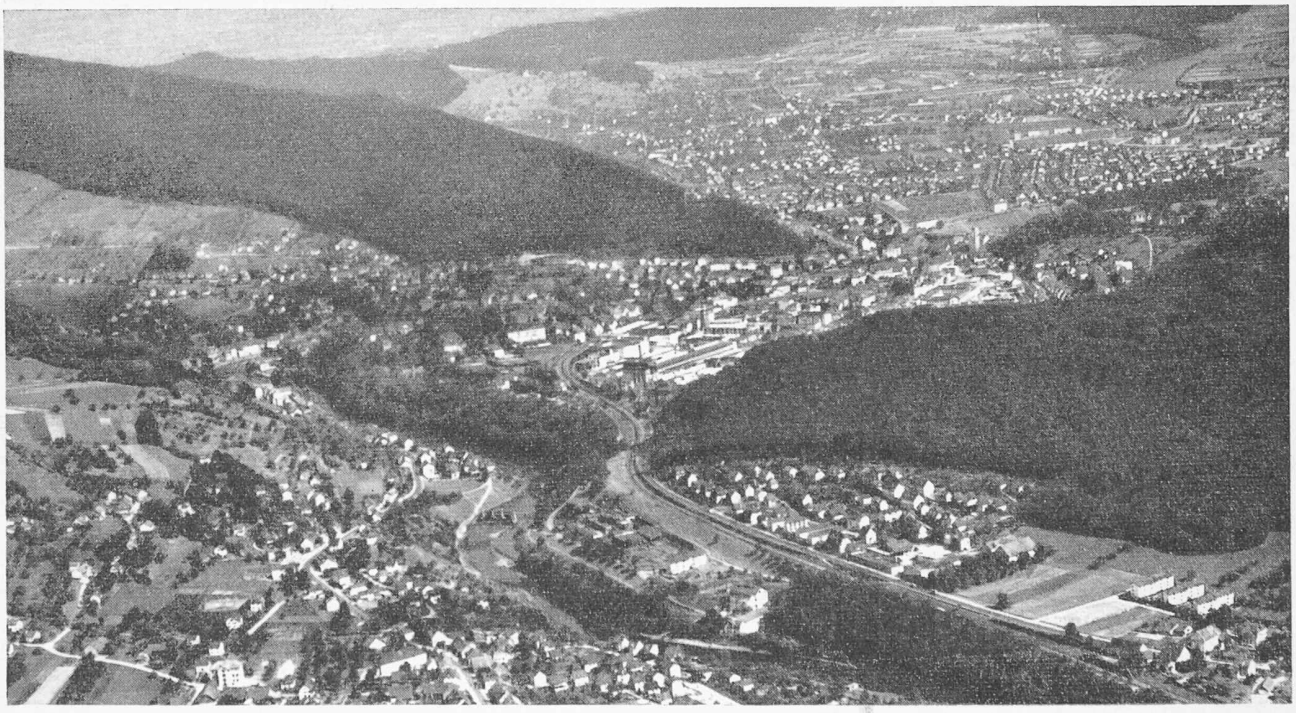

Bild 3. Baden aus Nordwesten. Vorne Obersiggenthal, Mitte Baden, oben Wettingen

Tabelle 1. Uebersicht über die Bevölkerungsbewegung von Baden und Umgebung

	1850	1888	1941	1950
	Einwohner	Einwohner	Einwohner	Einwohner
Baden	2 745	3 815	10 380	11 595
Ennetbaden	451	639	2 305	2 375
Wettingen	1 616	1 991	9 225	11 616
Neuenhof	394	736	1 311	2 013
Dättwil	414	400	513	552
Obersiggenthal	1 183	1 157	2 340	2 860
Untersiggenthal		949	1 644	1 884
Turgi		645	1 458	1 633
Total	rd. 6800	10 332	29 184	34 529
Zunahme Einwohner pro Jahr rd.	80	330	550	

Die sprunghafte Entwicklung begann mit der Gründung der AG. Brown, Boveri & Cie. im Jahre 1891 und setzt sich rapid fort.

Bild 4. Der von Autobussen überstellte Bahnhofplatz von Baden

eine Umgehungsstrasse in Frage, indem die Brugger- und Zürcherstrasse durch einen Tunnel verbunden werden. Die Anschlüsse an den Stadtkern erfolgten mit Unterführungen. Diese Lösung ist auf Seite 325 noch näher beschrieben.

2. Bahnhofplatz Baden

Aufnahmegebäude der Bahn und Bahnhofplatz stammen in ihren heutigen äusseren Abmessungen aus dem Eröffnungsjahr 1847. Von diesem Platze aus gehen heute acht Linien Busse, Postautos und auch die Taxis ab, die alle durch die sehr enge Badstrasse geführt werden müssen. Es liegt auf der Hand, dass weder die Grösse des Platzes noch seine Lage zu den zukünftigen verbesserten Verkehrsstrassen befriedigt. Im Rahmen der Verkehrssanierung wird man auch hier Abhilfe schaffen müssen. Gedacht ist die Erstellung eines Postauto-Bahnhofes jenseits der Bahngeleise neben dem Güterabfertigungsgebäude. Hierdurch würde der Anschluss an die projektierte Tunnelstrasse gewährleistet und der reine Geschäftsstrassenzug vom Bahnhof zum Stadtzentrum vom Verkehr der Omnibusse verschont.

3. Hochbrücke Wettingen—Neuenhof

Die einzige Verbindung zwischen dem heute dicht besiedelten Neuenhof und dem Bahnhof Wettingen führt über steile Rampen zu einer Holzbrücke, die die Limmat nur wenige Meter über dem Wasserspiegel traversiert. Von Neuenhof wird seit langem gefordert, die jetzigen Zufahrtsrampen durch den Bau einer Hochbrücke zu ersetzen. Eine Fahrbrücke auf der Höhe der Uferoberkanten würde aber die Sicht auf das Kloster Wettingen erheblich beeinträchtigen. Das kantonale Projekt sieht deshalb vor, die Brückennivelette so tief unter das Niveau der oberen Uferkanten zu legen, dass die Steigungen in zulässigen Grenzen gehalten werden könnten. Dadurch würde die Silhouette des Klosters nur unwesentlich gestört (Bild 7). Obschon für diesen Zweck von seiten des Elektrizitätswerkes der Stadt Zürich, dessen Zentrale oberhalb der geplanten Brücke liegt, bereits ein ansehnlicher Fonds besteht, ist der Bau noch nicht spruchreif.

4. Hochbrücke Baden—Obersiggenthal

Die Strasse im unteren Aaretal führt von Baden über die schiefe Brücke durch Ennetbaden und durch das Siggenthal. Sie ist sehr schmal, geht hart an den Hotels der «kleinen Bäder» vorbei und stellt die einzige fahrbare Verbindung zwischen Obersiggenthal und dem Industriezentrum dar. Sie genügt dem wachsenden Verkehr ins untere Aaretal und nach Basel nicht mehr. Sie bildet auch für die im Siggenthal wohnenden Arbeitnehmer der Badener Industrie einen wesentlichen Umweg. Allerdings besteht seit dem Bau des Kraftwerkes «Kappelerhof» im Jahre 1891 knapp über dem Wasserspiegel ein schmaler Steg, den heute etwa 600 Fussgänger, hauptsächlich Arbeiter und Angestellte von BBC, täglich viermal benützen, der aber sehr unbequem ist und nur über steile Treppenfusswege erreicht werden kann. Er ist für Velos nicht befahrbar. Der Bau eines Steges oder einer Brücke auf der Höhe der Uferstrassen wird deshalb immer dringender verlangt.

Schon 1947 hatte eine Kommisson der Regionalplanungsgruppe das Problem untersucht und vorgeschlagen, vorerst einen Steg in unmittelbarer Nähe des jetzigen Ueberganges und später etwa 900 m unterhalb eine Strassenbrücke zu bauen. Seither sind mehr als fünf Jahre vergangen, ohne dass das Begehren erfüllt werden konnte. Da für den Kanton der Bau einer Strassen-Hochbrücke zwecks Verbesserung des Anschlusses der Strasse Baden—unteres Aaretal an die Hauptstrasse Zürich—Basel unumgänglich bleibt, ist er am Bau des Steges desinteressiert. Nun ist einerseits der Anschluss auf der Badenerseite nicht einfach zu lösen, anderseits muss mit dem Bau der Brücke zugewartet werden, bis die Umgehungsstrasse in der Stadt gebaut ist, da die Brücke zusätzlichen Verkehr durch Baden brächte. Dieses Bauvorhaben ist noch nicht spruchreif. Da weite Kreise der Gemeinde Obersiggenthal auf sofortigen Bau eines Steges drängen, müsste die Gemeinde wahrscheinlich den grössten Teil der Kosten selber tragen, andernfalls müsste sie zuwarten, bis die Voraussetzungen für einen Brückenbau geschaffen sind.

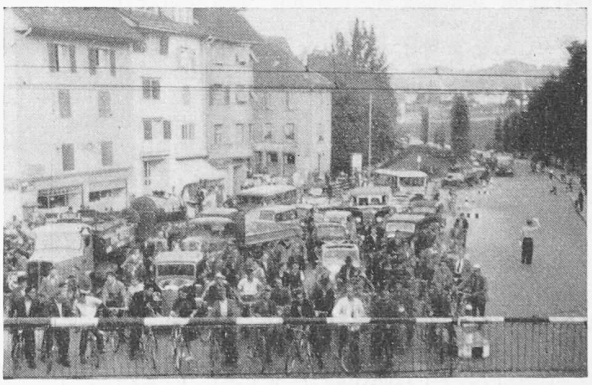

Bild 5. Stauung des Verkehrs an der Barriere Mellingerstrasse. Die Polizei muss die rechte Platzhälfte für den Verkehr, der in entgegengesetzter Richtung fliesst, freihalten

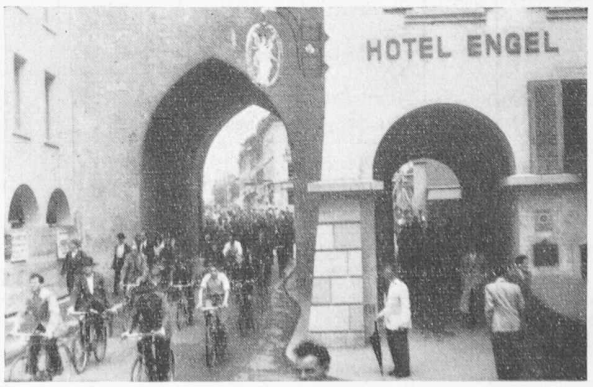

Bild 6. Tausende von Radfahrern passieren nach Geschäftsschluss das Stadttor

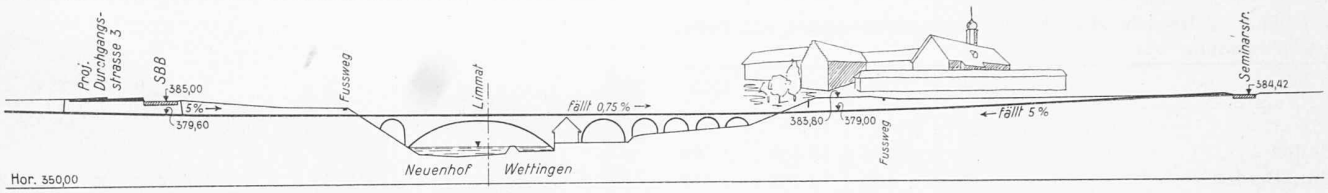

Bild 7. Hochbrücke Wettingen - Neuenhof. Längsprofil der Strassennivelette, rechts das Kloster Wettingen. Masstab 1:3000

5. Durchgangsstrasse rechtes Limmatufer

Wenn einmal die Umgehungsstrasse in Baden gebaut sein wird, dürfte, mit Ausnahme von einigen lokalen Korrekturen, der Strassenzug links der Limmat, Neuenhof—Baden—Turgi, den heutigen Anforderungen entsprechen. Anders ist es hingegen mit dem Strassenzug Wettingen—Ennetbaden—Siggenthal auf der rechten Limmatseite. Zur Entlastung der zu schmalen Landstrasse in Wettingen wird bereits parallel zu ihr im Abstand von rd. 270 m eine neue breite Durchgangsstrasse geplant und teilweise gebaut. Das Strassenstück durch Ennetbaden aber, das auf eine Länge von über 1 km nur 5 m Fahrbahnbreite aufweist, bildet noch ein grosses Hindernis. Besonders vor den Badehotels wird die Lage immer kritischer. Einerseits stört der Motorenlärm die ruhesuchenden Badegäste empfindlich, andererseits stösst eine Strassenverbreiterung an dieser Stelle auf den Widerstand der Hoteliers, da nach ihrer Ansicht neue Fundationen in der Limmat die Ergiebigkeit der Thermalquellen beeinträchtigen. Die Lösung dieses Strassenproblems muss noch studiert werden.

Zukünftige Verkehrsprobleme

1. Fernverkehrsstrassen

Der Ausbau des schweiz. Hauptstrassennetzes tangiert auch Baden. Ein im Jahre 1938 durchgeführter schweizerischer Wettbewerb[1]) prämiierte als ersten Entwurf denjenigen, der die Strasse Basel—Zürich von Brugg nach Lauffohr, von dort über Ennetturgi, das Siggenthal, mit Ueberquerung der Limmat nach dem Kappelerhof, dort längs der Berglehne, in Tunnels durch den Martinsberg, Stein und Kreuzliberg nach Neuenhof und längs der Bahn nach Killwangen—Dietikon führt. Dieser Strassenzug wurde dann weiter bearbeitet.

Da das heute schon stark überbaute untere Limmattal mit seiner eng begrenzten Talsohle den Bau einer solchen Zukunftsstrasse nur unter schwierigen Bedingungen erlaubt, hat der Verfasser schon vor sechs Jahren einen anderen Strassenzug vorgeschlagen: von Lauffohr ins Reusstal, nach Birmenstorf, Dättwil, über den Sattel nach Neuenhof und Killwangen. Hier wäre die Möglichkeit gegeben, die Limmat zu überbrücken und den Anschluss an die Furttalstrasse zu erstellen, womit Autos nach der Ostschweiz Zürich über Seebach—Oerlikon umfahren könnten. Im weiteren würde der Strassenzug Bern—Zürich mit einem etwa 8 km langen Anschlusstück von Lenzburg nach Dättwil geführt und dort mit dem Strassenzug Zürich—Basel vereinigt. Dadurch könnte der Uebergang über die Mutschellen mit 550 m Meereshöhe gegenüber 480 m Höhe des Sattels bei Neuenhof ausgeschaltet werden. Die Umfahrung Zürichs mit der Strasse Bern—Zürich—Winterthur wäre damit gelöst. Bei der jetzigen Führung über Dietikon wäre diese nur noch mit bedeutenden Kosten möglich.

Die hauptsächlichsten Vorteile dieses Vorschlages sind die, dass die gesamte Länge der geplanten Fernverkehrsstrassenzüge im Raume Brugg—Lenzburg-Zürich wesentlich reduziert werden kann. Zudem sollte die Führung solch wichtiger Strassen in Tunnels, wie sie in Baden unumgänglich wären, wo immer möglich vermieden werden. Dieser Strassenzug, der von grosser nationaler und internationaler Bedeutung ist, erheischt noch genaue Abklärung. Sobald die internen Verkehrsprobleme in Baden gelöst sind, wird man sich der Prüfung der zwei vorgeschlagenen Strassenzüge ernsthaft widmen müssen. Dabei kann nicht genug darauf hingewiesen werden, dass die Führung der schweizerischen Fernverkehrsstrassen so geplant sein muss, dass diese tatsächlich die Zukunftsstrassen werden, die alle Anforderungen erfüllen. Da es sich in der Hauptsache um Neuanlagen handelt, soll bei deren Projektierung jener grosszügige Geist herrschen, der einst die Erbauer der Gotthardbahn beseelte.

Interessanterweise deckt sich das im Raume Brugg—Lenzburg—Zürich—Winterthur vom Verfasser vorgeschlagene Strassennetz weitgehend mit dem ehemaligen römischen. Damals führte die Strasse Vindonissa—Zürich—Winterthur durch das Reusstal über Birmenstorf, Dättwil, den Sattel bei Neuenhof mit Ueberquerung der Limmat in der Damsau. Heute schlagen wir diese infolge der fortgeschrittenen Ueberbauung allerdings bei Killwangen vor. Auch von Lenzburg aus war ein Anschluss nach Dättwil vorhanden. Diese römischen Strassenzüge sind durch Bodenaufschlüsse weitgehend abgeklärt. Die Römer, die bei der Anlage ihres Strassennetzes ausser an das Militärlager Vindonissa an keine Siedlungen gebunden waren, legten das Netz rein nach topographischen Gesichtspunkten an (Bild 8).

2. Ausbau der Bahnanlagen

Die Bahnlinie Brugg—Zürich ist heute stark überlastet. Auf der Strecke Baden—Turgi verkehren über 300 Züge pro Tag. Mit der weiteren Entwicklung der Region wird sich

[1]) Siehe SBZ Bd. 112, Nr. 9, S. 101* (27. Aug. 1938).

Tabelle 2. Vergleich der Verkehrszählung von 1952 mit der von 1948 — Zähltage: 1952: 22. August, 1948: 24. Juni — Zeit: 0600 ... 2100

Ort	Jahr	Fahrrichtung	Personenwagen	Lastwagen	Cars	Motorräder	Total Motorfahrzeuge	Velos	Barriere geschlossen Mal	Stunden	Minuten
Barriere Bruggerstrasse		Nord-Süd	1405	460	21	685	2571	5 800			
		Süd-Nord	1356	480	16	661	2513	6 340			
	1952	Total	2761	940	37	1346	5084	12 140	140	4	34
	1948	Total	1283	758	33	150	2224	9 416		5	10
Stadtturm		Nord-Süd	2186	603	101	949	3839	8 330			
		Süd-Nord	2636	580	104	1153	4473	7 830			
	1952	Total	4822	1183	205	2102	8312	16 160			
	1948	Total	2358	934	150	260	3702	12 530			
Barriere Mellingerstrasse		West-Ost	1955	530	78	710	3273	4 040			
		Ost-West	1707	509	74	720	3010	3 920			
	1952	Total	3662	1039	152	1430	6283	7 960	134	3	46
	1948	Total	1825	698	64	190	2777	5 777		5	8
Verkehrszunahme 1948 ... 1952:			108	33	62	691		32 %			

Da der 22. August 1952 bewölkt war und vorher regnerisches Wetter herrschte, dürfte die Zunahme eher höher sein

die Zugsfolge noch verdichten. Kommt einmal der Hafen von Brugg, so wird der Güterverkehr weiter zunehmen. Man wird deshalb später mit drei- bis viergleisigem Ausbau dieser Strecke rechnen müssen. Vordringlich dürfte aber der Ausbau der Stations-Anlagen, insbesondere der Güterumschlags- und Rangieranlage sein.

3. Bau von Wasserwegen

Im ersten Programm für die Schiffbarmachung schweizerischer Gewässer war auch der Ausbau der Limmat enthalten. Nachdem aber die Ausbaumöglichkeit untersucht und die Kosten abgeschätzt worden waren, ergab sich, dass die Schiffbarmachung der Limmat bis Zürich aus finanziellen Erwägungen fallen gelassen werden musste. Beim Bau neuer Kraftwerke braucht man also keine Rücksicht mehr auf die Schiffahrt zu nehmen. Von wesentlicher Bedeutung für Baden bleibt aber die Schiffbarmachung des Rheins und der Aare und die Erstellung des Flusshafens Brugg. Diese Fragen sind z. Z. Gegenstand einer Regionalplanung im Raume Brugg—Koblenz.

Tabelle 3. In den Stosszeiten verkehrten folgende Fahrzeuge: Zähltag: 22. August 1952

Zeit	Ort	Fahrrichtung	Autos	Motorräder	Total Motorfahrzeuge	Velos	Barriere geschlossen Mal	Minuten	Sekunden
11.20 ... 12.20	Barriere Bruggerstrasse	Süd	136	97	233	1811			
		Nord	125	17	142	192			
		Total	261	114	375	2003	11	18	20
	Stadtturm	Nord-Süd	215	147	362	2410			
		Süd-Nord	203	35	238	320			
		Total	418	182	600	2730			
	Barriere Mellingerstrasse	West-Ost	163	30	193	250			
		Ost-West	159	86	245	530			
		Total	322	116	438	780	10	15	10
17.00 ... 18.00	Barriere Bruggerstrasse	Nord-Süd	175	122	297	1515			
		Süd-Nord	150	42	192	204			
		Total	325	164	389	1719	8	17	20
	Stadtturm	Nord-Süd	272	217	489	2350			
		Süd-Nord	251	65	316	330			
		Total	523	282	805	2680			
	Barriere Mellingerstrasse	West-Ost	205	52	257	310			
		Ost-West	216	132	348	770			
		Total	421	184	605	1080	11	13	—
12.00 ... 12.10	Stadtturm	Süd-Nord	37	8	45	40			
		Nord-Süd	39	60	99	1500			
		Total	76	68	144	1540			
13.10 ... 13.20	Barriere Bruggerstrasse	Nord-Süd	19	47	66	1000			
		Süd-Nord	11	1	12	63			
		Total	30	48	78	1063	2	4	6

Die Verkehrssanierung in Baden

Im folgenden soll nun am Beispiel der Verkehrssanierung in Baden gezeigt werden, welch weiter Weg notwendig ist, bis ein Projekt baureif wird.

Es sei nochmals kurz rekapituliert: Die Hauptstrasse Basel—Zürich führt durch das nur 4,8 m breite Bruggertor und die Altstadt von Baden und kreuzt vorher und nachher à Niveau die stark belastete Schnellzugslinie Basel—Brugg—Zürich und Olten—Brugg—Zürich. Erwähnenswert ist, dass über ⅔ der verkehrenden Autos aus anderen Kantonen oder aus dem Ausland stammen. Nur etwa 26 % sind Aargauer (siehe die Schweiz. Verkehrszählungen 1948/1949). Dies gibt auch einen Fingerzeig, wie solche Verkehrssanierungen und der Bau künftiger Fernverkehrsstrassen finanziert werden sollten. Die Strasse muss nicht nur den zeitweise enormen Durchgangsverkehr, sondern auch viermal pro Tag den gewaltigen lokalen Stossverkehr zwischen dem Industriezentrum nördlich der Stadt und den Wohngebieten südlich derselben aufnehmen. Dieser Stossverkehr passiert die erste Barriere an der Bruggerstrasse, das Tor und zum Teil die zweite Barriere bei der Mellingerstrasse. Die entsprechenden Verkehrsfrequenzen sind, gestützt auf die Verkehrszählungen der Jahre 1948 und 1952, in den Tabellen 2 und 3 zusammnegestellt.

Aus der Tabelle 2 geht hervor, dass 1948 jede der beiden Barrieren während der 15 Stunden dauernden Zählung total mehr als 5 Stunden lang geschlossen war. Um die Schliessungsdauer auf ein Minimum zu reduzieren, regelt seither in den Stosszeiten ein Polizist bei jeder Barriere den Verkehr. Dabei werden diese nur noch kurz vor der Durchfahrt eines Zuges geschlossen. Dadurch konnte bei der Barriere Bruggerstrasse die Schliessungsdauer um 36 min und bei der Barriere Mellingerstrasse um 1 h 22 min pro Tag verkürzt werden. Dieser Zustand darf allerdings nicht länger andauern, da er sehr gefährlich ist.

Die dritte Tabelle zeigt deutlich, wie enorm sich der Verkehr unmittelbar vor Geschäftsbeginn und nach Geschäftsschluss konzentriert. So war z. B. die Barriere an der Bruggerstrasse in der Zeit von 13.10 bis 13.20 h zweimal geschlossen, in der kurzen Oeffnungszeit von 5 Minuten mussten demnach 78 Motorfahrzeuge und 1063 Velos passieren. Noch schlimmer ist die Situation beim Stadtturm, durch dessen nur als Einbahn zugelassene Oeffnung in der Zeit von 12 bis 12.10 h 144 Motorfahrzeuge und 1540 Velos durchgeschleust werden mussten.

Zu diesen Hindernissen kommt noch hinzu, dass die Strecken zwischen Barrieren und Stadtturm zu kurz und die Strassen zu schmal sind, um die vielen Fahrzeuge aufzunehmen, weshalb sie nicht rasch genug zirkulieren können. Es kann z. B. vorkommen, dass nach Oeffnung der Barriere an der Mellingerstrasse die Spitze der Autokolonne beim Stadtturm schon wieder gestoppt wird, wobei die letzten Wagen den Bahn-Uebergang noch nicht passiert haben. Wenn in diesem Moment, wo alles noch im Fahren begriffen ist, ein Zug gemeldet, die Barriere geschlossen und der Autostrom entzweigeschnitten wird, ist es möglich, dass Autos zwischen den Barrieren auf den Bahngeleisen eingeklemmt werden. Aufgabe des Verkehrspolizisten ist es nun, die Autokolonnen rechtzeitig abzustoppen und dafür zu sorgen, dass im Gefahrenmoment Fahrzeuge noch rechtzeitig in Sicherheit gebracht werden können.

Die Oeffnungszeiten der Barrieren hängen vom mehr oder weniger präzis eingehaltenen Fahrplan der Züge ab. Dadurch erfolgt der Verkehr stossweise. Eine Vereinfachung wäre erreicht, wenn der Verkehrspolizist beim Stadtturm auf seinem Schaltpult die jeweilige Durchfahrt bei den Bahnübergängen erkennen könnte.

Schon vor Jahrzehnten wurden Lösungsmöglichkeiten lebhaft diskutiert. Im Jahre 1930 fand zur Erlangung geeigneter Vorschläge ein schweizerischer Wettbewerb statt.

Der vom damaligen Preisgericht zur Ausführung empfohlene erstprämiierte Entwurf (SBZ 1930, Bd. 96, S. 132 *) sah folgende Ausbauetappen vor: 1. Schaffung einer mindestens

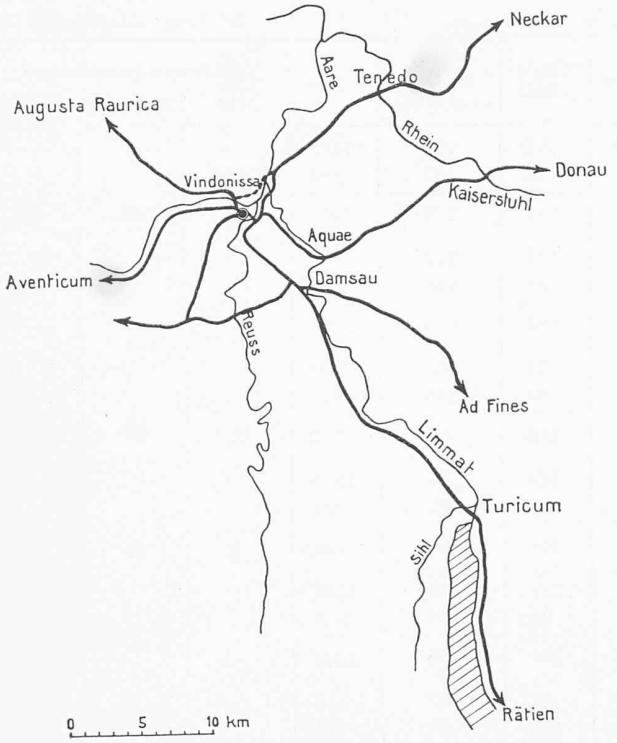

Bild 8. Römisches Strassennetz im Raume Brugg (Vindonissa) - Zürich - Kaiserstuhl - (Aquae) Baden. Masstab 1: 500 000

4,4 m breiten neuen Fahrspur auf der Ostseite des Stadtturmes (Hotel Engel) mit beidseits 3 m breiten Trottoirs. 2. Schaffung eines Fussgängerdurchganges auf der Westseite des Turmes (Café Schmidt). 3. Beseitigung der beiden Niveauübergänge an der Mellingerstrasse und an der Bruggerstrasse durch Erstellung von Unterführungen. 4. Erstellen einer Entlastungsstrasse in einem Tunnel von der Bruggerstrasse durch den Stein nach der Mellingerstrasse.

Nach den Richtlinien des Preisgerichtes sollte zuerst ein Gesamtprojekt aufgestellt und dann der stufenweise Ausbau in Angriff genommen werden. Leider wurden diese Richtlinien nicht befolgt. Ein wichtiger Grund hiefür mag der sein, dass die anfangs der dreissiger Jahre einbrechende Wirtschaftskrise besonders schwer auf Baden mit seiner zur Hauptsache auf Export eingestellten Industrie lastete und jede Initiative, auch diejenige zur Aufstellung eines Projektes, lähmte. Um die Misstände beim Stadtturm einigermassen zu beheben, wurde im Jahre 1940 auf dessen Ostseite eine Fussgängerpassage geschaffen. 1948 folgte eine solche auf der Westseite. Die Strassendurchfahrt blieb aber Einbahn.

Wie viel einfacher für den Verkehr wäre es heute, wenn auf der Ostseite statt der Fussgängerpassage eine zweite Fahrspur gebaut worden wäre und die Liegenschaften wenigstens im Trasse der geplanten Unterführungen allmählich und zu günstigen Preisen erworben worden wären, wie das Preisgericht 1930 empfohlen hatte.

Mit der Wiederbelebung des Motorverkehrs nach dem Kriege zeigte sich das Bedürfnis einer Umgehungsstrasse immer deutlicher, weshalb die Studien erneut aufgenommen wurden. Das kantonale Projekt von 1948, dessen Trasse kurz vor der Barriere Bruggerstrasse abzweigt und in einem Tunnel durch den Stein führt, sah eine einzige Unterführung an der Mellingerstrasse vor (Bild 12). Die Strassenbreite war mit 9 m angenommen. Im Herbst 1951 waren die finanziellen Grundlagen hiefür zwischen den Beteiligten so weit abgeklärt, dass die Projektidee in der Oeffentlichkeit besprochen werden konnte. Zur Abklärung der verschiedenen Fragen wurde in Baden eine 30 Mann starke Verkehrskommission ins Leben gerufen.

Aus Gewerbekreisen wurde aber auch an der Bruggerstrasse eine Unterführung verlangt, da die Distanz zwischen den beiden andern Unterführungen an der Hasel- und Mellingerstrasse mit 750 m zu gross wäre. Um die Unterführung der Mellingerstrasse überflüssig werden zu lassen, wurde aus den gleichen Kreisen vorgeschlagen, die Bahn auf 1,20 km Länge so zu verlegen, dass sie kurz nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Baden nach Westen aushole, durch einen 800 m langen Tunnel führe und bei der Wettinger Eisenbahnbrücke wieder ins alte Trasse einmünde. Berechnungen ergaben aber

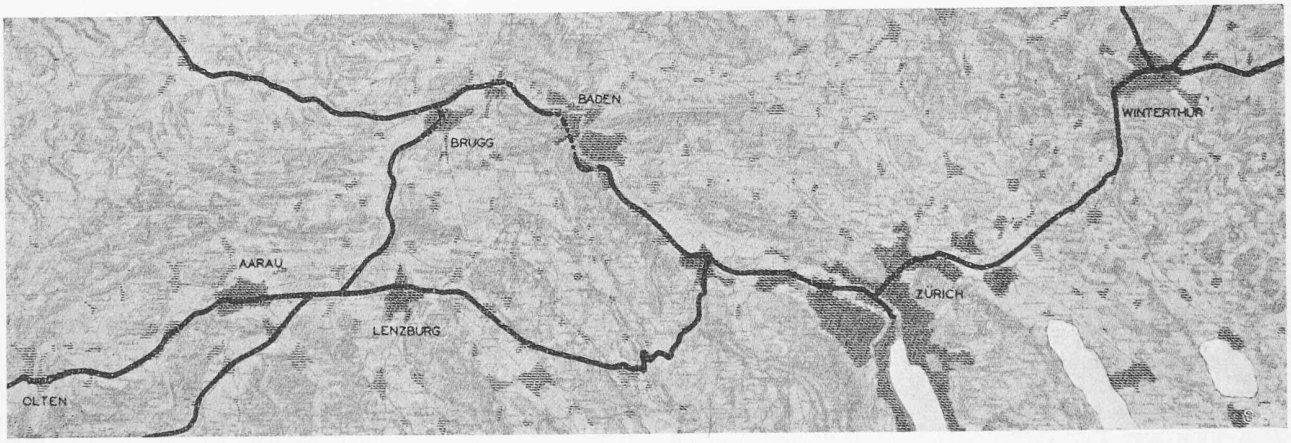

Bild 9. Die Durchgangsstrassen im Raume Olten - Winterthur nach dem offiziellen Vorschlag

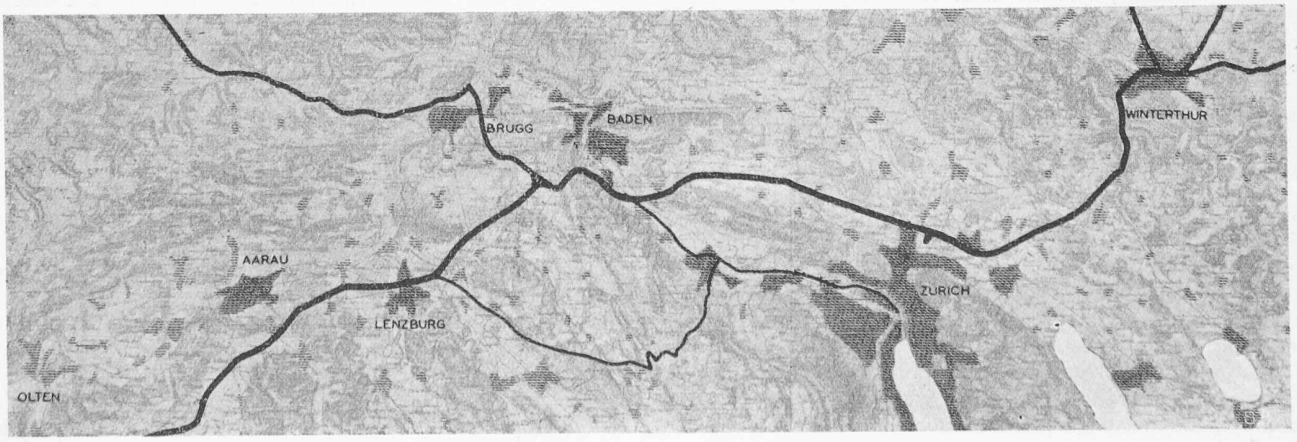

Bild 10. Die Durchgangsstrassen im Raume Olten - Winterthur nach dem Vorschlag des Verfassers. Masstab 1: 400 000

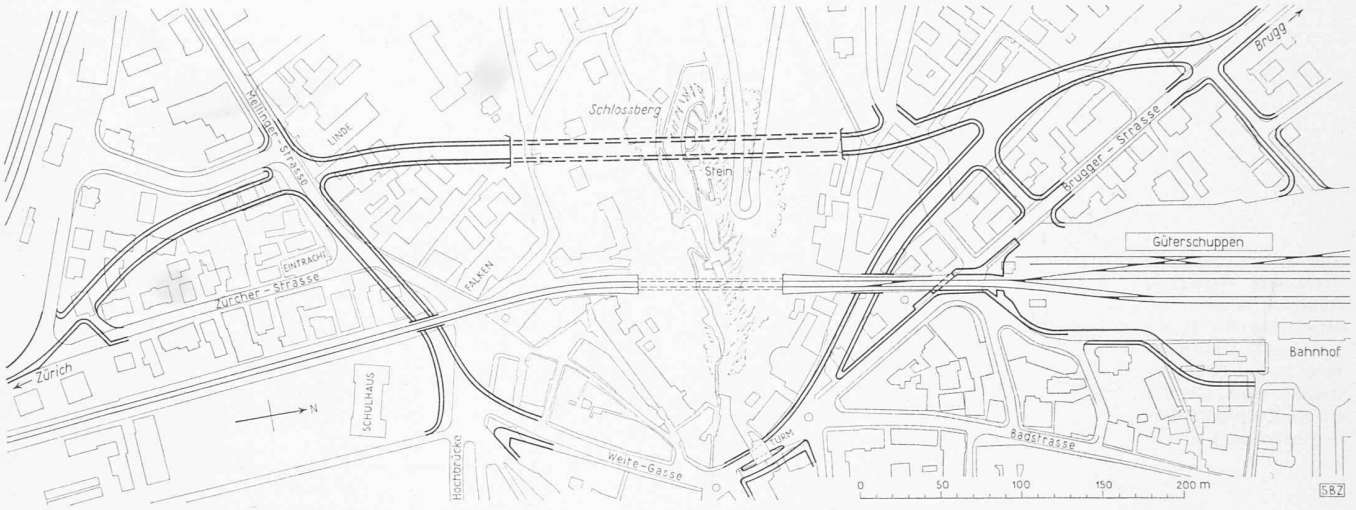

Bild 11. Erstprämiierter Entwurf von 1930 und Empfehlung des Preisgerichtes

Masstab 1 : 4500

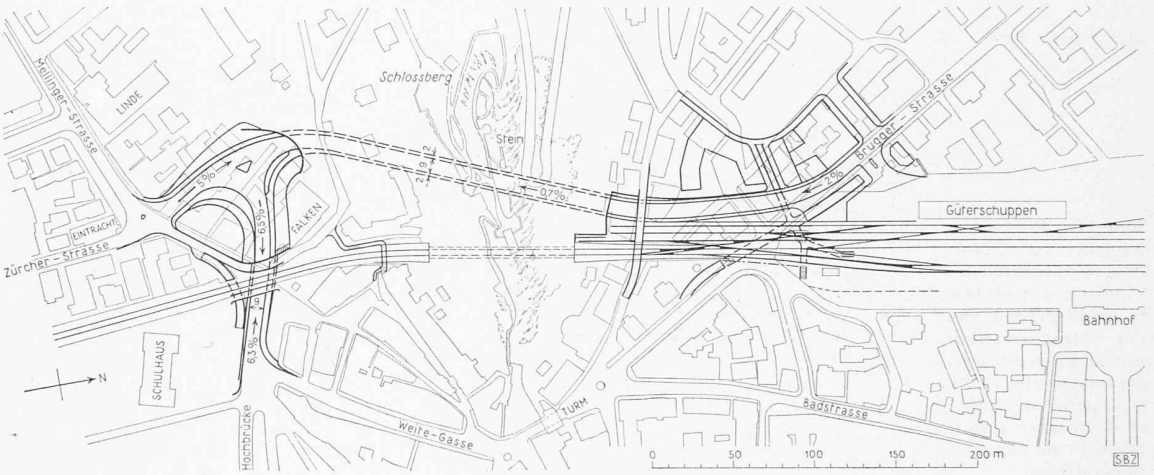

Bild 12. Kantonaler Vorschlag von 1948. Strassenbreite 9 m. An der Bruggerstrasse ist eine Unterführung für Personen und Handwagen vorgesehen

Bild 13. Vorschlag zur Bahnverlegung vom Bahnhof Baden bis zur Wettingerbrücke ohne Tieferlegung der Bahn (sog. «Kleine Bahnverlegung»). Die Hauptstrasse wird unter der Bahn durchgeführt. Masstab 1 : 8000

Kosten im Betrage von 22 Millionen Franken (Bild 13). Das Hauptmerkmal für die Strassenführung dieser Variante ist der Wegfall der Unterführung an der Mellingerstrasse. Es ist aber nicht zu vermeiden, dass die Bahn nördlich des Stein vom Hauptstrassenzug unterfahren werden muss, was gegen die Bruggerstrasse hin den Bau einer Rampe mit 5 % Steigung bei 7,5 m Höhendifferenz erfordert. Dies ist für Badener Verkehrsverhältnisse mit den vielen Velos entschieden zu viel. Für eine Verbesserung der Zufahrten auf der Nordseite würden 3 weitere Millionen Franken notwendig. Als Vorteil darf die Einmündung der Strassen auf dem Schulhausplatz auf einen Punkt hervorgehoben werden. Zudem würde das alte Bahntrasse von der Bruggerstrasse bis zur Wettinger Eisenbahnbrücke frei und stände unter Umständen für einen Strassenzug zur Verfügung.

Wie bei der Bahntieferlegung erwies sich aber auch dieser Vorschlag der Kosten wegen unausführbar, weshalb der Schreibende im März 1952 den Vorschlag machte, das kantonale Projekt so umzuarbeiten, dass die Steigungen in der Unterführung Mellingerstrasse max. 4 % und die Fahrbahnbreite min. 12 m betragen (Bild 14). Die Strassengabelung müsste weiter nach Westen gegen die Linde zu verschoben werden. Auf Grund der verschiedenen Einwände wurde das kantonale Projekt in der Folge weiter entwickelt. Nach dem Entwurf vom November 1952 zweigt die Umfahrungsstrasse auf der Nordseite nun schon 200 m vor der Barriere an der Bruggerstrasse ab und führt in gerader Line nach der Mellingerstrasse. Er sieht nun auch an der Bruggerstrasse eine Unterführung vor, so dass dieser nördliche Teil des Projektes allseits befriedigt (Bild 15).

Mit der Strassengabelung an der Mellingerstrasse wollten sich aber weite Kreise nicht zufrieden geben. Das Strassenstück Richtung Unterführung und die Mellingerstrasse würden nicht im selben Punkt einmünden, sondern 70 m auseinander liegen, wodurch an beiden Stellen Stoppsignale notwendig würden. Die Strecke zwischen beiden Einmündungspunkten ist so kurz, dass sich beim Anhalten der Fahrzeuge Schwierigkeiten ergäben. Ein späterer Vorschlag der Architekten Bölsterli und Weidmann (Bild 16), die schon bei der Gestaltung der Nordseite mitgewirkt hatten, sah eine Schleife

Bild 14. Vorschlag des Verfassers, März 1952, Hauptmerkmale: Strassenbreite 12 m, 9 m breite Unterführung an der Bruggerstrasse. Max. Gefälle am Knotenpunkt Mellingerstrasse 4 %

Masstab 1 : 4500

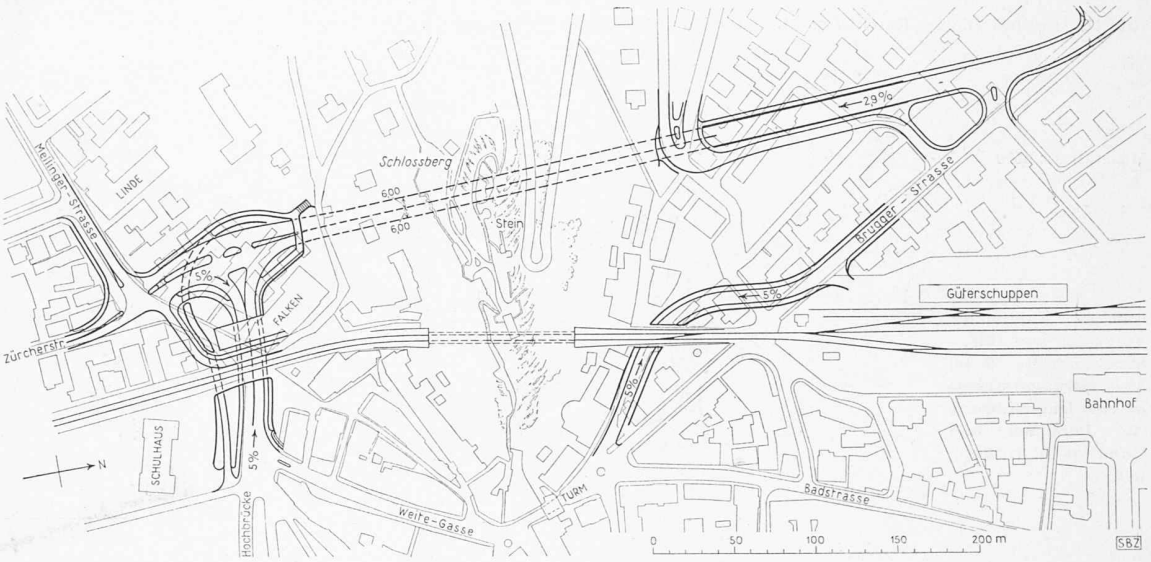

Bild 15. Kantonales Projekt vom 8. Nov. 1952. Hauptmerkmale: Führung der Strasse in gerader Linie von der Bruggerstrasse zur Mellingerstrasse. Strassenbreite 12 m. Strassenunterführung an d. Bruggerstrasse. Doppel T an der Mellingerstrasse

Masstab 1 : 4500

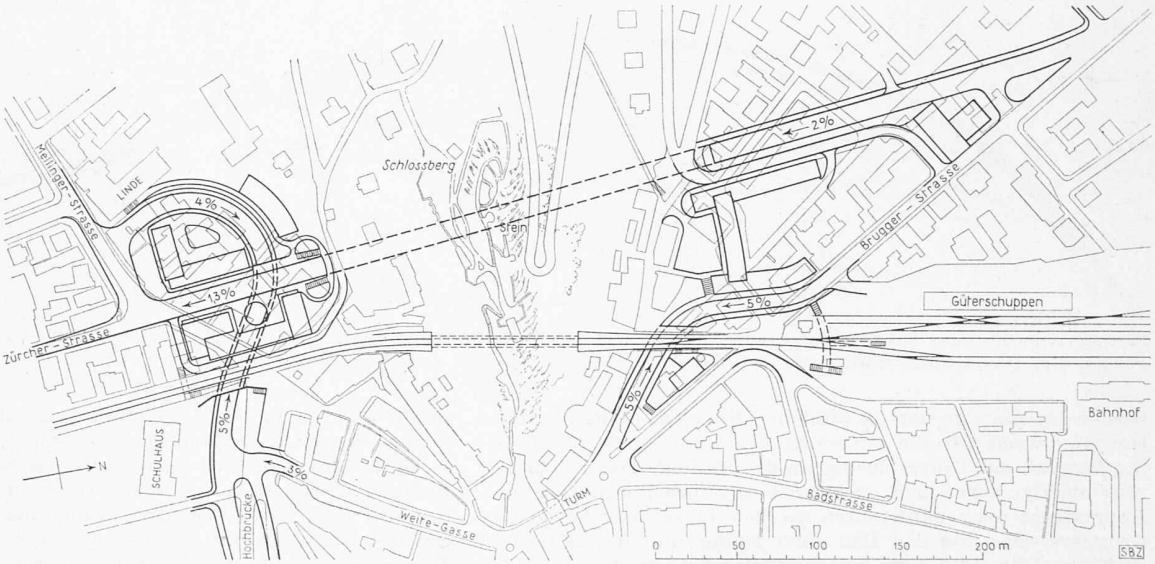

Bild 16. Vorschlag Bölsterli-Weidmann. Hauptmerkmale: Anordnung einer Schleife im Raume Mellingerstrasse. Die Strasse nach Wettingen unterfährt die Durchgangsstrasse Basel - Zürich und die Bahn. Vorschläge zur Bebauung

gegen Westen vor, um die Nachteile der Strassengabelung auszumerzen. Diese hat aber den Nachteil, dass von Zürich kommende Autofahrer, die in die Stadt wollen, nach Westen, statt nach Osten abzweigen müssen. Zudem würden die Velofahrer von Wettingen zu BBC den Weg durch die Stadt vorziehen, da die Strecke über die Schleife 200 m länger ist und eine ansehnliche Höhenüberwindung erfordert. Dies ist aber nicht wünschbar. Einen ähnlichen Vorschlag auf Anordnung einer Schleife hat schon Stadtingenieur Steiner, Zürich, im Jahre 1948 gemacht.

Zur Abklärung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes an der Mellingerstrasse wurde Prof. Dr. K. Leibbrand von der Eidg. Techn. Hochschule Zürich zugezogen, der schon als Experte für das Bahnverlegungsprojekt mitwirkte. Seine Untersuchungen ergaben, dass das einfache Kreuz am leistungsfähigsten ist, da die Spitzenreserve gegenüber dem heutigen Verkehr 180 %, während sie für das Doppel-T, bei dem die Einmündungen der Strassen 70 m auseinander liegen, nur 140 % beträgt. Auf Grund dieser Ergebnisse schlägt nun Kantonsingenieur E. Hunziker ein einfaches Kreuz vor und, um zwischen diesem und dem tiefsten Punkt der Unterführung genügend Weglänge zu gewinnen, eine Wendel (Schraube) ähnlich der in Stockholm und der in Lausanne geplanten. Für die Radfahrer würden getrennt davon zwei

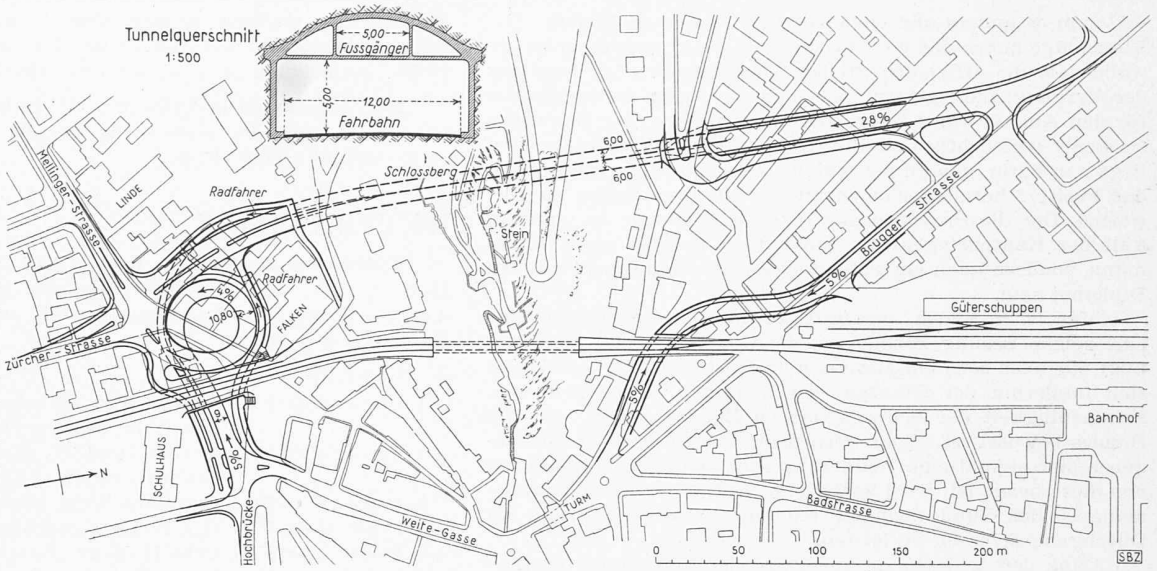

Bild 17. Bereinigter Vorschlag des Kantons und der Badener Behörden. Hauptmerkmale: die Strasse Basel - Zürich wird à niveau durchgeführt. Zur Gewinnung der Weglängen wird eine Wendel angeordnet. Die Radfahrer erhalten eigene Wege

Masstab 1 : 4500

Bild 18. Vorschlag eines einfachen Kreuzes in der Mellingerstrasse

4 m breite und 2,50 m hohe Rad-Unterführungen geschaffen, auf denen nur geringe Steigungen zu überwinden wären. Auch für den Fussgängerverkehr sind ähnliche Wege vorgesehen. Verkehrstechnisch ist die Wendel klar und bietet den Vorteil, dass der durchgehende Verkehr Basel-Zürich à niveau passieren kann. Aesthetisch wirkt sie auf den ersten Blick fremd und zwischen Strasse und Bahn eingezwängt. Man hat deshalb gewünscht, an der Mellingerstrasse nur ein einfaches Kreuz ohne Schraube zu schaffen (Bild 18). Technisch wäre dies ohne weiteres möglich und hätte städtebaulich den Vorteil, dass mehr Strassenfront für eine neue Bebauung zur Verfügung stände. Doch müssten mehr Liegenschaften beseitigt werden als bei der anderen Variante und zudem die Zürcher- und Mellingerstrasse stark abgesenkt werden, um die Höhendifferenz bis zur Unterführung gewinnen zu können. Die Strassen würden mit Gefälle von 5 % auf den Kreuzungspunkt münden, was nicht erwünscht ist. Selbstverständlich könnte man dieses Gefälle noch reduzieren, nur müssten dabei die bestehenden Strassen auf eine grössere Länge neu gestaltet werden, was auch längs der Häuser Anpassungsarbeiten erfordern würde.

Der offizielle Vorschlag an die am 29. Mai tagende Badener Gemeindeversammlung empfiehlt deshalb die Wendel. Primär wird der Gemeindebeschluss prinzipiell festzulegen haben, welche Projektidee verwirklicht werden soll, ob Bahnverlegung oder Strassentunnel durch den Stein. Dabei kann aber die Frage, ob der Knotenpunkt in der Mellingerstrasse durch eine Wendel oder ein einfaches Kreuz gelöst werden soll, noch offen bleiben.

Selbstverständlich sind bei der detaillierten Projektbearbeitung beide Varianten nochmals zu vergleichen. Auch sind verschiedene Punkte noch zu überprüfen. So wäre z. B. erwünscht, die Ausmündung auf den Schulhausplatz mehr westwärts zu rücken, um diesen nicht zu stark zu beschneiden. Wenn möglich sollte der Wendelradius noch vergrössert werden, da Langholzwagen dieselbe nicht befahren könnten. Vor allem aber muss den ästhetischen und städtebaulichen Fragen auf beiden Seiten des Tunnels noch viel Aufmerksamkeit geschenkt werden. Nicht nur muss für die zu entfernenden Gebäude Ersatz geschaffen, sondern auch versucht werden, durch eine grosszügige Bebauung noch mehr Geschäfts- und Wohnraum in dem an Bauland armen Baden zu schaffen.

Die Kostenaufteilung ist so gedacht:

Geschätzte Gesamtkosten	Fr.	14,5	Millionen
Beitrag SBB	Fr.	1,2	»
Verbleiben	Fr.	13,3	Millionen
Beitrag des Bundes 40 % hievon	Fr.	5,30	»
Verbleiben für Kanton und Stadt Baden	Fr.	8	Millionen

welche zu gleichen Teilen zu tragen wären.

Man ist allerdings der Auffassung, dass die Bundesbahnen einen erheblich höheren Anteil leisten müssten als nur den durch den Wegfall der Barrierenbedienung kapitalisierten Betrag von 1,2 Millionen. Der Zustand ist heute nicht mehr der gleiche wie vor 110 Jahren, als die Bahn die Konzession zur Kreuzung der Strasse mit Bahngeleisen erwarb. Damals verkehrten nur einige Züge pro Tag, wogegen heute gerade die Barrieren die Hauptursache der Verkehrsmisere sind. Es ist den Stimmberechtigten nicht zu verargen, wenn sie von der Bahn einen grösseren Beitrag als knapp 10 % der Baukosten fordern. In Anbetracht des nationalen, ja internationalen Charakters dieser Durchgangsstrasse sollte auch der Bund mehr beisteuern.

Glücklicherweise hat man in Bern aber Verständnis für diesen besonderen Fall. So haben der Vorsteher des Eidg. Post- und Eisenbahndepartements, Bundesrat Escher, und der Präsident des Verwaltungsrates der SBB, Nationalrat Gysler, den Verkehrsablauf an Ort und Stelle selber verfolgt.

Hervorzuheben ist, dass bei der Projektierung der Kanton immer versuchte, mit Lösungen auszukommen, die ein Minimum an Kosten verursachten, während die aus Badener Kreisen gemachten Vorschläge grosszügigere und deshalb kostspieligere Anlagen forderten.

Die Abklärung der verschiedenen Projektideen für die Verkehrssanierung Badens zeigt deutlich, dass heute solche Probleme nicht mehr allein von den Fachleuten gelöst und entschieden werden können. Die Oeffentlichkeit beansprucht dabei ein grosses Mitspracherecht. Die Entwicklung der letzten Jahrzehnte zeigt, dass, wenn auf der einen Seite die Schulen und Bildungsstätten immer mehr ausgebaut werden und man sich grosse Mühe gibt, den Einzelnen zum Staatsbürger zu erziehen, dieser dank der Erziehungsarbeit dann auch mitreden will.

Besonders in kleineren und mittleren Gemeindewesen, wo der Gemeindegedanke noch rege ist und auch gepflegt wird, erfordert die Realisierung von Bauprojekten aller Art eine gründliche Aufklärung im Volke. Der Stimmbürger will wissen, was mit seinem Steuergeld geschieht. Man muss sich schon die Mühe nehmen, ihn durch Versammlungen und durch die Presse in leicht verständlicher Art und Weise aufzuklären. Der Weg ist zwar steinig, aber es ist der einzige, der zum Erfolg führt. Seitdem die Projekte für die Verkehrssanierung in der Presse und in Ausstellungen bekannt wurden, sind in den Zeitungen Dutzende von Vorschlägen gemacht worden,

wie man es anders und vielleicht besser machen könnte. Alle Vorschläge haben das gemeinsam, dass sie grosszügiger bauen wollen als die offiziellen Stellen. Diesbezüglich hat man aus der Vergangenheit gelernt, als man viele gute Gelegenheiten für den Ankauf von Liegenschaften verpasste oder Bauwerke zu wenig weitsichtig erstellte. Die Kunst der Projektierenden liegt nun darin, aus all den guten und schlechten Anregungen das Positive herauszuschälen und soweit als möglich zu verwerten. Der die Projektierung leitende Ingenieur, in unserem Fall der Kantonsingenieur, muss nicht nur ein guter Fachmann, sondern auch ein guter Psychologe, wenn nicht gar ein Diplomat sein.

Man ist in Baden vernünftigerweise darauf bedacht, nur eine solche Lösung zuzulassen, die wohl auf weite Sicht genügt, die aber doch ein Minimum an Kosten bedingt, weil man sich immerhin der Grenzen der heutigen finanziellen Leistungsfähigkeit der Schweizerischen Bundesbahnen und des Bundes bewusst ist. Wohl werden die eidgenössischen Gesetzgeber hier einmal eine Aenderung schaffen müssen. Aber bevor dies soweit ist, wird schon eine Zeit des Beschäftigungsmangels den Bund zwingen müssen, grössere Beiträge an Durchgangsstrassen zu leisten.

Dank dem grossen Interesse und der Mitwirkung der Bevölkerung von Baden und dem Verständnis der Aargauischen Baudirektion und des Bundes scheint sich nun doch eine Lösung für diese nicht leichte Sanierung abzuzeichnen, die allseits befriedigen dürfte.

*

Die Probleme von Baden sind auch in der Zeitschrift «Plan» 1950, Nr. 4 und 1952, Nr. 5, ausführlich behandelt worden, worauf wir besonders hinweisen möchten. Auch verdanken wir dem «Plan» die Bilder 3, 5, 6, 9 und 10 des Aufsatzes von Dr. Killer. Ihm danken wir für die grosse Mühe, die er sich mit der vorstehenden Darstellung gegeben hat; wir sind eigentlich nur mit seinem letzten Satz nicht einverstanden, denn wir glauben nicht, dass die sich abzeichnende Lösung allseits befriedigen wird. Dazu sind die Verhältnisse auf der Kreuzung südlich des Steins, ob nun Wendel oder einfaches Kreuz ausgeführt werde, verkehrstechnisch allzu ungünstig. Fahrzeugkolonnen einerseits im Tunnel, anderseits auf den Steilrampen der Unterführung, wo sie nicht vorsortiert werden können, müssen intermittierend abgestoppt und wieder beschleunigt werden; dem von der Unterführung herkommenden Fahrer bleibt kaum Zeit und Uebersicht, um sich auf der Kreuzung zu orientieren. Es scheint uns, dass der Nutzeffekt der aufzuwendenden 15 Mio Fr. allzu niedrig ist, indem nur gerade die Niveauübergänge ausgemerzt, sonst aber die Verhältnisse z. T. eher verschlechtert werden. Jedenfalls wäre der Nutzeffekt beim Projekt «Kleine Bahnverlegung» (Bild 13), wenn es noch verbessert würde, ganz bedeutend höher.

Ein Vergleich mit der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiet Wiedikon und Enge der Stadt Zürich drängt sich auf. Dort wollte die Stadt um die Jahrhundertwende für 4,7 Mio Fr. eine Hochbahn erstellen, und es bedurfte des zähen Einsatzes des Z. I. A., um schliesslich die um 1 Mio Fr., also 20 % teurere Tiefbaulösung durchzusetzen, obwohl die bundesrätliche Genehmigung der Hochbahn bereits vorlag. «Die werden sich einmal in den Haaren kratzen», war damals das Urteil eines Fachmannes über eine «allseits befriedigende Lösung», die zum Glück nicht ausgeführt wurde, weil sie nur momentan, nicht aber auf lange Frist Abhilfe geschaffen hätte. Hoffen wir, dass sich in Baden, Aarau oder Bern wegen der heutigen Entschlüsse später — oder vielleicht schon bald, wenn Arbeitsbeschaffungsgelder flüssig werden — niemand in den Haaren kratzen muss! W. J.

MITTEILUNGEN

Die Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner hält am 6. bis 8. Juni 1953 in Champex (Wallis) ihre 41. Hauptversammlung ab. Am Samstag, 6. Juni, sind Besichtigungen in drei Gruppen vorgesehen (Forclaz-Strasse, Baustellen an der Strecke Villeneuve—Bex—Vernayaz), am Sonntag um 8.30 h die Hauptversammlung im Restaurant Alpina in Champex mit Ansprache von Oberbauinspektor W. Schurter, nachmittags Ausflüge nach freier Wahl, und am Montag für Angemeldete eine Besichtigung der Bauten der Mauvoisin AG.

Kurs über Ausdrucks- und Verhandlungstechnik. Das Betriebswissenschaftliche Institut an der ETH veranstaltet unter Leitung von Dr. F. Bernet einen solchen Kurs, der fünf Nachmittage umfasst. Beginn Freitag, 5. Juni (nachher jeweils Donnerstag) im Auditorium III, um 14.15 h. Kosten 75 Fr. Anmeldung bis 1. Juni an das Institut.

Der Autotunnel in Lyon. Die Röhre ist nicht 40, sondern etwa 14 m breit. Die erste Zeile des Aufsatzes auf S. 288 ist entsprechend zu berichtigen.

WETTBEWERBE

Kulturelles Zentrum in Basel (SBZ 1952, Nr. 37, S. 543; 1953, S. 137). In viertägiger Beratung hat das Preisgericht die 72 eingereichten Entwürfe beurteilt und ist zu folgendem Entscheid gelangt:

A. Hauptprojekt

1. Preis	(5000 Fr.)	F. Lodewig, Mitarbeiter Markus Wehrli und Wilh. Münger, Basel
2. Preis	(4800 Fr.)	J. Gass und W. Boos, Mitarbeiter W. Schardt, Basel
3. Preis	(4600 Fr.)	Bernhard Weis, Zürich
4. Preis	(4400 Fr.)	G. Crivelli, Grenchen
5. Preis	(4200 Fr.)	Otto H. Senn, Basel
6. Preis	(4000 Fr.)	Peter Wenger, Münchenstein
Ankauf	(1700 Fr.)	Niklaus Kunz, Reinach (Baselland)
Ankauf	(1700 Fr.)	Georg Schwörer, Zürich
Ankauf	(1700 Fr.)	Paul W. Tittel, Zürich, F. Rickenbacher, W. Baumann, Basel
Ankauf	(1700 Fr.)	Max Dubois, Zürich
Ankauf	(1700 Fr.)	Georges Kinzel, Basel
Ankauf	(1700 Fr.)	Eya u. Burckhardt, Basel

B. Variante

1. Preis	(5800 Fr.)	Bräuning, Leu, Dürig, Basel
2. Preis	(2500 Fr.)	Otto H. Senn, Basel
3. Preis	(2000 Fr.)	Paul W. Tittel, Zürich, F. Rickenbacher, W. Baumann, Basel
4. Preis	(1500 Fr.)	Eya u. Burckhardt, Basel
5. Preis	(1000 Fr.)	Peter Wenger, Münchenstein.

Die Planausstellung in Halle II B der Schweiz. Mustermesse wird Samstag, den 30. Mai 1953, eröffnet und dauert bis 13. Juni, werktags 9 bis 12 und 14 bis 18 h, sonntags 10.30 bis 12 und 14 bis 17 h, Eingang Riehenring.

Kirchliche Bauten in Bellach SO (SBZ 1952, Nr. 43, S. 622). 15 Entwürfe. Ergebnis:

1. Preis	(2700 Fr. und Empfehlung zur Weiterbearbeitung)	Hans Bracher, Solothurn
2. Preis	(2000 Fr.)	Ernst Mäder, Derendingen, Mitarbeiter Mathias Etter, Solothurn
3. Preis	(1800 Fr.)	Bruno Haller u. Fritz Haller, Solothurn
4. Preis	(1000 Fr.)	Heinz Walthard in Firma Walthard, Hoeschele und Doench, Solothun/Gerlafingen.

Die Ausstellung im Kleinen Konzertsaal dauert noch bis und mit Sonntag, 31. Mai, täglich von 10 bis 12 und 14 bis 19 h.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Dipl. Arch. H. MARTI
Zürich, Dianastrasse 5 (Postfach Zürich 39). Telephon (051) 23 45 07

VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) jeweils bis spätestens Dienstag Abend der Redaktion mitgeteilt werden.

30. Mai (heute Samstag) ETH Zürich. 11.10 h im Aud. 3c des Hauptgebäudes. Antrittsvorlesung von P. D. Dr. *H. Zogg:* «Probleme der biologischen Bodenentseuchung».

30. Mai (heute Samstag) Graph. Sammlung der ETH. 15 h Eröffnung der Ausstellung «Schweizer Graphik des 15. bis 18. Jahrhunderts» durch Konservator Dr. *E. Gradmann.*

2. Juni (Dienstag) ETH Zürich. 17.15 h im Hörsaal 22c des Physikgebäudes, Gloriastrasse 35. Prof. Dr. *K. W. Wagner,* Berlin: «Probleme der Bauakustik».

3. Juni (Mittwoch) ETH Zürich. 17.15 h im Hörsaal 22c des Physikgebäudes, Gloriastrasse 35. Prof. Dr. *K. W. Wagner, Berlin:* «Fragen der modernen Informationstheorie».

6. Juni (Samstag) S. I. A. Bern. Ausflug mit Damen nach Avenches, Nachtessen in Finsterhennen. Abfahrt Bern Post Transit 13.30 h.