

Ergänzung 1 zu Posten 9**Verkehrsengpässe in Baden, eine «never ending story»**

Die Hochbrücke war eine der ersten Brücken aus Stahlbeton in der Schweiz. 2026 wird sie 100 Jahre alt. Sie hat die Altstadt von Baden vom Verkehr entlastet, zumindest für ein Vierteljahrhundert, dann musste schon wieder gebaut werden. Bis heute eine «never ending story» ...

Vorgängerbrücken der Hochbrücke

Bereits während der Herrschaft der Römer existierte eine Brücke über die Limmat, diese lag jedoch bei den Thermen der Römersiedlung Aquae Helveticae, etwa im Bereich der heutigen Schiefen Brücke nach Ennetbaden. Die erste Brücke, welche die Altstadt von Baden mit dem östlichen Limmatufer verband, wird im Jahr 1242 erwähnt. Diese ersetzte eine Fähre, die wahrscheinlich seit dem 11. Jahrhundert bestanden hatte und war zugleich Zollstation. Hier kreuzten sich die Strassen nach Basel, Schaffhausen, Zürich und Bern. Damals existierten noch keine Landesgrenzen im heutigen Sinn. Warenzölle wurden hauptsächlich von Orten (entsprechen etwa den heutigen Kantonen), Städten und Klöstern erhoben, bevorzugt an gut kontrollierbaren Engpässen wie Brücken. Bis 1798 gab es keine einheitliche Währung in der Schweiz, sodass diese Zölle den Warentransport aufwändig machten und den Handel behinderten.

Im Laufe der Jahrhunderte wurde die Badener Brücke mindestens viermal durch Überschwemmungen, auf dem Fluss schwimmende Eisschollen oder kriegerische Ereignisse zerstört. Bis 1766, als beim Kloster Wettingen eine weitere Brücke errichtet wurde, war die Badener Brücke der einzige Übergang zwischen Zürich und der Mündung der Limmat in die Aare bei Gebenstorf.

Die erste gut dokumentierte Brücke stammt von 1649. Damals beschloss der Badener Stadtrat den Bau einer pfeilerlosen Holzbrücke, um Zerstörungen durch Eisschollen (siehe «Kleine Eiszeit», Ergänzung 2 zu Posten 1) und Hochwasser zu vermeiden. Sie bestand bis zum 7. Juni 1799, als sie während der Ersten Schlacht um Zürich von den Franzosen niedergebrannt wurde. Aus finanziellen Gründen konnte erst 1809 mit dem Bau einer neuen Brücke begonnen werden – der jetzigen Holzbrücke. Die Kosten betrugen 16'284 Gulden und mussten vollständig von der Stadt Baden getragen werden.

Hochbrücke

Aufgrund des raschen Aufschwungs des Elektrotechnikkonzerns BBC (Brown, Boveri & Cie., Abb. 1), heute ABB (Asea Brown Boveri), waren in Baden immer weniger Baulandreserven für den Wohnungsbau vorhanden, weshalb das Bevölkerungswachstum auf die Nachbargemeinden übergriff, insbesondere auf Wettingen. Die schmale Holzbrücke beim Landvogteischloss war kaum noch in der Lage, den stark zunehmenden lokalen Verkehr der Werktätigen aufzunehmen, die zu den Stosszeiten morgens, mittags und abends zwischen ihrem Wohnort in Wettingen und ihrem Arbeitsort in Baden pendelten (Abb. 2). Zusätzlich lag Baden an den Hauptverkehrsachsen von Zürich nach Bern und Basel (Abb. 3), was der Stadt mit dem Aufkommen des Automobils anfangs des 20. Jahrhunderts zusätzlichen Verkehr bescherte.

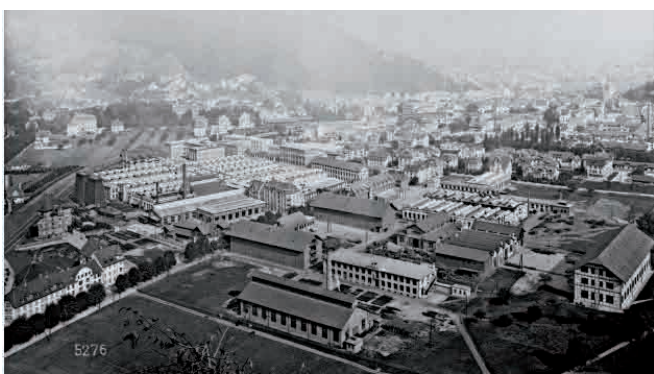


Abb. 1: BBC-Areal 1909, im Hintergrund die Lägern



Abb. 2: Eingang ins BBC-Areal an der Bruggerstrasse, 1916; Angestellte, die das Werk zur Mittagszeit verlassen, um zu Hause zu essen.

Die für den Durchgangsverkehr besser geeignete Schiefe Brücke (1874 gebaut) erforderte einen weiten Umweg, und die Engstelle am Stadtturm führte zu Staus in der Weiten Gasse und auf dem Schlossbergplatz. Ab 1914 begann man sich deshalb in Baden Gedanken zu machen über eine neue Brücke. Diese musste die Stadt zuverlässig vom Verkehr entlasten, durfte aber auch das Bild der historischen Altstadt nicht beeinträchtigen. Zusätzlich bestand die Forderung, die Hauptverkehrsachse nach Zürich, die damals am Stadtspital (heute Regionales Pflegezentrum) vorbei durch Wettingen führte, so zu verlagern, dass nicht bei jedem vorbeifahrenden Lastwagen das Gebäude derart erzitterte, dass man die Operationen unterbrechen musste. Schliesslich musste die Brücke auch finanzierbar sein.

Nach dem Ausbruch des ersten Weltkriegs im Oktober 1914 wurde das Projekt allerdings nicht weiter verfolgt. Erst ab 1921 rückte die Forderung nach einer neuen Brücke wieder in den Vordergrund. Es wurden verschiedene Varianten vorgeschlagen, unter anderem auch eine Flussüberquerung an der engsten Stelle der Limmat etwa beim heutigen Neubau des Historischen Museums («Melonenschnitz») über die Kronengasse und das Rathaus hinweg bis zum Stadtturm. Vorteil dieser Variante «Rathausbrücke» wäre gewesen, dass die Brücke den allseits geschätzten Blick von Süden her auf die Altstadt nicht verstellt hätte. Dieser war den Kultur- und Heimatschützern deshalb so wichtig, weil Baden eine der wenigen Schweizer Städte mit freiem Blick auf die historische Altstadt ohne störende Neubauten und Industrieanlagen war (Abb. 4). Für die Variante «Rathausbrücke» hätten jedoch Altstadt Häuser abgebrochen werden müssen, wodurch die Altstadt beschädigt worden wäre (Abb. 5, 6).

Schliesslich entschied man sich für eine möglichst schlanke Konstruktion aus Eisenbeton, die römischen Aquaedukten (Brücken für Wasserleitungen) nachempfunden war (Abb. 7). Die Hochbrücke war eine der ersten Brücken in der Schweiz, die aus diesem neuartigen Material gebaut werden sollte. Baden erwies sich damit als mutig und visionär. Die Limmat wurde mit einem Bogen von 72 Metern Spannweite überquert, da man einen Stützpfiler in der Flussmitte vermeiden wollte. Zur gleichen Zeit wurde nämlich auch darüber nachgedacht, die Limmat für den Warentransport mit grossen Lastkähnen bis nach Zürich schiffbar zu machen, wobei ein Brückenpfiler im Fluss hinderlich gewesen wäre (Kasten auf S. 3).

Die Bauarbeiten begannen im November 1924 und waren am 13. Oktober 1926 abgeschlossen (Abb. 8-14), die Kosten betrugen 1.54 Millionen Franken. Um eine Eisenbetonbrücke zu erstellen, muss zunächst für jeden Brückenbogen ein Lehrgerüst aus Holz gebaut werden. Besonders aufwändig, aber auch spektakulär war jenes für den grossen Bogen über die Limmat. Über diese Lehrgerüste wurden dann die Armie-

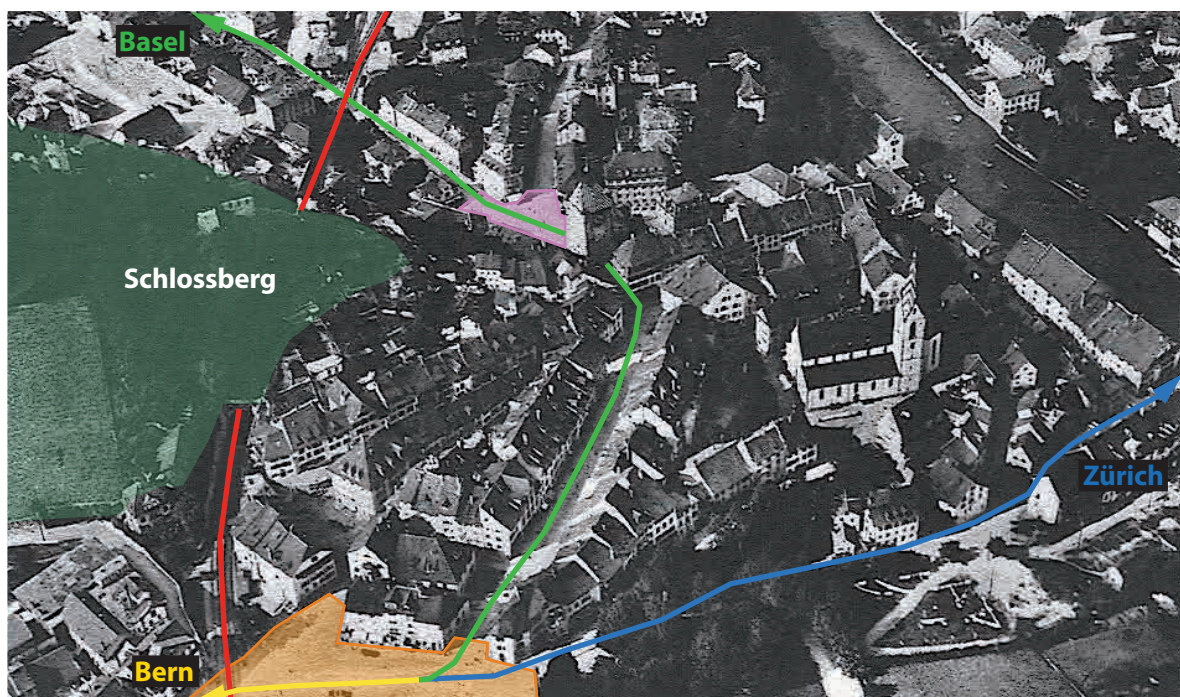


Abb. 3: Verkehrssituation in Baden vor dem Bau der Hochbrücke. Gelb: Strasse Richtung Bern; grün: Strasse Richtung Basel; blau: Strasse über die alte Holzbrücke (ausserhalb des Bildes) Richtung Zürich; rot: Eisenbahn nach Zürich und Basel mit Barrieren bei den Kreuzungen mit der Strasse. Orange: Schulhausplatz; rosa: Schlossbergplatz.

Der Wasserwirtschaftsplan von 1924

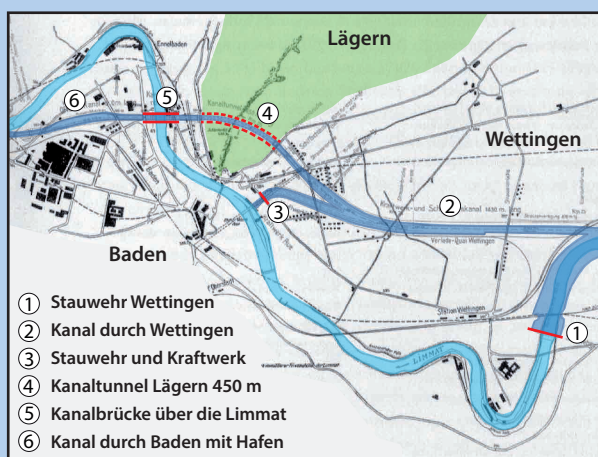
Der 1917 gegründete Linth-Limmatverband, ein Zusammenschluss von Politikern der Linth- und Limmatanrainerkantone, verfolgte das Ziel, Zürich als wirtschaftliches Zentrum der Schweiz an die Rheinwasserstrasse anzubinden, die damals wie heute im Rheinhafen von Basel endete. Beim Zusammenfluss von Aare, Reuss und Limmat bei Brugg sollte ein schweizerischer Zentralhafen entstehen. Der Transport schwerer Güter auf dem Wasser wurde als wirtschaftlich sinnvoller eingeschätzt als der Transport auf Strasse und Schiene. Heute wird ein grosser Teil des Gütertransportes in die Schweiz über den Rheinhafen in Basel abgewickelt, wo die Güter allerdings auf Eisenbahn und Lastwagen umgeladen werden müssen.

Leider eignen sich die Schweizer Flüsse aufgrund ihres starken Gefälles und der grossen Differenzen zwischen Niedrig- und Hochwasser nicht für den Warentransport. Ganz besonders ungeeignet ist die Limmat mit ihren scharfen Kurven bei Baden und Wettingen. Das wurde auch vom Linth-Limmatverband erkannt. Damals war man jedoch bereit, die Umwelt zugunsten des technischen und wirtschaftlichen Fortschrittes ohne allzu grosse Rücksichtnahme auf Umweltsanliegen oder Lokalbevölkerung umzugestalten. Es war die Ansicht weit verbreitet, dass alles technisch Machbare auch in die Realität umgesetzt werden konnte und musste. Dass dies gelingen konnte – wenn auch unter grossen Opfern – bewies der Gotthard-Eisenbahntunnel, der 1882 eröffnet worden war (Ergänzung 2 zu Posten 9).

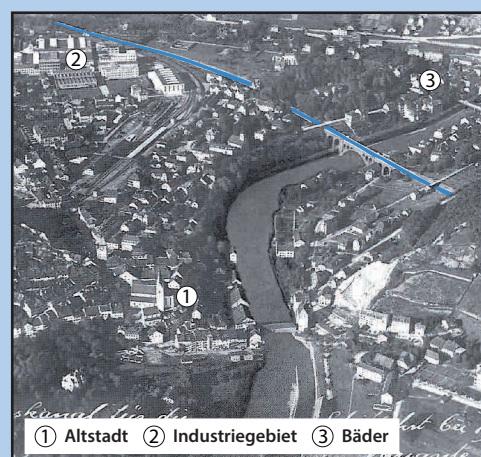
Im Wasserwirtschaftsplan von 1924 wurde vorgeschlagen, die Schweizer Flüsse für Lastkähne bis 1'000 Tonnen und einer Länge von 80 Metern schiffbar zu machen. Dazu sollten sie ausgebaggert, kanalisiert und bei grösserem Gefälle durch zahlreiche Stauwehre mit Schiffsschleusen in eine treppenartige Abfolge von Seen umgewandelt werden. Für die Bezwingung der besonders widerspenstigen Limmat bei Baden und Wettingen wurden verschiedene Varianten ausgearbeitet. Einige davon sahen Kanaltunnels unter Baden hindurch vor, um das enge Limmatknie zu umgehen. Die konsequenteste und gleichzeitig auch kühnste Variante, die schlussendlich zur Umsetzung empfohlen wurde, sah einen Kanaltunnel unter der Lägern hindurch und eine anschliessende Kanalbrücke über die Limmat vor, wobei die Schiffe das Flussbett der Limmat über eine Schleuse erreichten.

Diese Pläne blieben jedoch eine Vision. Die Verfasser stellten selbst fest, dass der Warentransport auf dem Wasserweg durch die vielen kostspieligen Kunstbauten um etwa die Hälfte teuer würde als mit der Eisenbahn. Es blieb somit einzig die Hoffnung auf eine steigende Wirtschaftlichkeit bei grösserem Transportaufkommen in der Zukunft. Doch die lokalen Behörden waren nicht daran interessiert, wertvolle Landreserven für den Bau der Kanäle in Baden und Wettingen freizuhalten, zumal das Vorhaben innert sinnvoller Zeiträume kaum realisierbar erschien. Schon ab den 1930er-Jahren standen deshalb vereinzelt Häuser dort, wo ursprünglich der Kanal geplant war.

In der Wirtschaftskrise der 1930er Jahre und während des Zweiten Weltkriegs war die Limmatschifffahrt kein Thema mehr. Und trotz des Wirtschaftsbooms der Nachkriegsjahre mochte auch danach niemand mehr auf die Pläne von 1924 zurückkommen. Der Bundesrat verfügte deshalb 1950 die Streichung der Limmat aus dem Verzeichnis der schiffbaren Gewässer der Schweiz.



Plan des Kanals von Wettingen durch die Lägern nach Baden



Visualisierung von Kanal (blau) und Kanalbrücke



Abb. 4: Der unverstellte Blick von Süden her auf die Altstadt von Baden vor dem Brückenbau



Abb. 5: Fotomontage der Altstadt von Baden mit der alten Holzbrücke und der Variante «Rathausbrücke» im Hintergrund (Pfeil), Stadtarchiv Baden

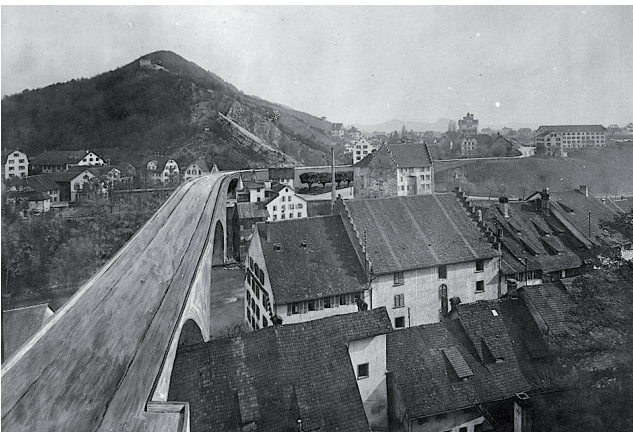


Abb. 6: So sähe die Altstadt von Baden aus, wäre die Rathausbrücke gebaut worden. Das Rathaus steht unter der Brücke, für jeden Pfeiler hätten Häuser abgerissen werden müssen (Fotomontage, Stadtarchiv Baden).



Abb. 7: Römischer Aquaedukt (Wasserleitung, die ein Tal auf einer Brücke überquert) «Aqua Claudia» bei Rom. Solche Aquaedukte dienten als Vorbild für die kleinen Bogen der Hochbrücke beidseits der Limmat.

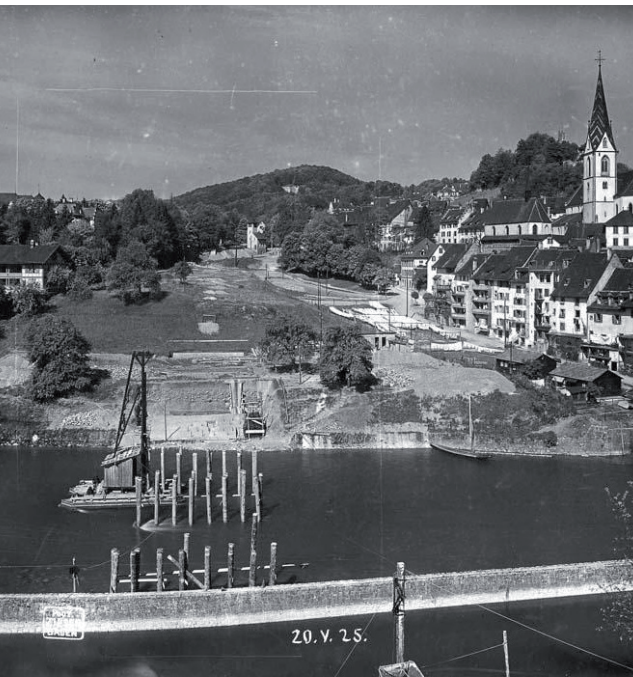


Abb. 8: Einrammen der hölzernen Fundamentpfosten für das Lehrgerüst des grossen Brückenbogens über die Limmat (Stadtarchiv Baden)



Abb. 9: Bau des hölzernen Lehrgerüsts für den grossen Brückenbogen über die Limmat; Stadtarchiv Baden

rungseisen gelegt und schliesslich der Beton gegossen (Abb. 8-12) Dieser wurde mit einer Seilbahn, an welcher ein grosser Kübel hing, vom Ufer her zum Einsatzort befördert. Nach der Aushärtung des Betons wurde das Lehrgerüst entfernt. Von diesem Moment an mussten die Brückenbogen ihr Eigengewicht selbst tragen können. In allen folgenden Bauphasen wurde die Standhaftigkeit der Brücke mit Belastungstests überprüft, wobei man beim grossen Bogen von einer Belastung durch Fahrzeuge von maximal 36 Tonnen ausging. Schon damals konnte man Verformungen von einem Hundertstel Millimeter messen. Heute muss die Brücke weitaus grössere Gewichte tragen können, was problemlos möglich ist und zeigt, welche hervorragende Arbeit Ingenieure und Bauleute damals geleistet hatten. 1991 bis 1994 wurde die Fahrbahn der Brücke verbreitert, um Platz für eine zusätzliche Busspur und Fahrradstreifen zu schaffen.



Abb. 10: Der grosse Brückenbogen wird über dem Lehrgerüst betoniert. Der Beton wird mit einer Seilbahn hin- und transportiert (Schweiz. Bauzeitung).



Abb. 11: Betonieren des grossen und der kleinen Brückenbogen (Stadtarchiv Baden)

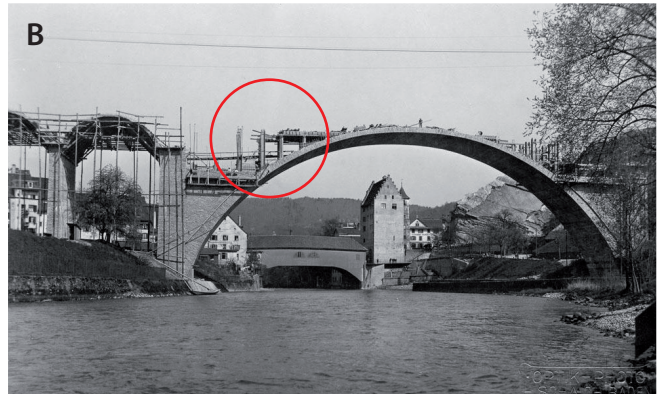
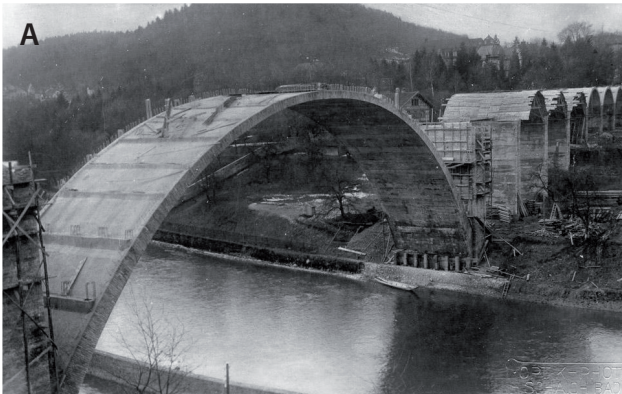


Abb. 12 A, B: Nach der Entfernung der Lehrgerüste mussten die Brückenbogen ihr Eigengewicht selbst tragen können. Danach wurde damit begonnen, dem grossen Bogen Tragstützen für die Fahrbahn aufzusetzen (Kreis), die Zwischenräume wurden ausbetoniert und die Aussenmauern mit Tessiner Gneis verkleidet (Stadtarchiv Baden).



Abb. 13: Die Zwischenräume sind beinahe fertig ausgefüllt (Stadtarchiv Baden).



Abb. 14: Einwalzen des Fahrbahnbelags aus Asphalt mit dampfbetriebenen Walzen (Stadtarchiv Baden)



Abb. 15: Das Innere des grossen Brückenbogens ist hohl und begehbar. Dadurch kann die Brücke nicht nur von aussen, sondern auch von innen auf Risse und Verformungen überprüft werden. Auf der Abbildung sind die Oberseite des grossen Brückenbogens und einige Tragpfeiler der Fahrbahn zu sehen, die auf dem Betonbogen stehen.

den geplanten Bau der Autobahn Bern-Zürich mit zwei Anschlüssen bei Baden musste in naher Zukunft mit zusätzlichem Verkehr gerechnet werden.

Am 15. Oktober 1957 wurde deshalb mit dem grössten und tiefgreifendsten Stadtumbau begonnen, den Baden je erlebt hatte. Dafür sprach der grosse Rat des Kantons Aargau den bis anhin grössten je bewilligten Kredit von 27.5 Millionen Franken. Schlussendlich kam das Vorhaben dann jedoch auf knapp 45 Mio. Franken zu stehen. Ziel war die Verlegung der Eisenbahnlinie, die den Schlossberg vom Bahnhof zum Schulhausplatz in einem kurzen Tunnel durchquerte, in einen 850 m langen Tunnel, der erst beim Chrützliberg wieder ans Tageslicht kam. An derselben Stelle wie zuvor die Bahn sollte künftig die Strasse nach Basel den Schlossberg durchqueren (Abb. 17, 24 - 26). Dafür mussten sowohl im Bereich des Schulhausplatzes wie auch beim «Gstühl» zahlreiche Häuser abgebrochen werden. Auch eine ganze Häuserreihe der Altstadt beim Cordulaplatz wurde diesem Vorhaben geopfert (Abb. 27). Diese Häuser wurden später etwas weiter östlich in einem moderneren Baustil neu aufgebaut. Der Cordulaplatz wurde dadurch kleiner und erhielt einen neuen Pflastersteinbelag aus Buntsandstein (Posten 3). Als Kompensation für die abgebrochenen Häuser wurden drei Hochhäuser gebaut, jenes des Hotels Linde, das AZ-Hochhaus und das heutige «torre».

1961 wurde als erstes der neue Bahntunnel mit dem «ersten Tunnelfest» eingeweiht. Danach nahm man den Ausbruch des neuen, viel grösseren Schlossbergtunnels für den Autoverkehr in Angriff (Abb. 26 - 29), der 1965 mit dem «zweiten Tunnelfest» eingeweiht wurde. Der Autoverkehr nach Zürich rollte nun neu nicht mehr über die Hochbrücke, sondern auf der Spur der alten Bahnlinie direkt südwärts (Abb. 29).

Zu Beginn der 1970er-Jahre wurden Teile der Innenstadt zu einer der ersten Fussgängerzonen der Schweiz. Dieses Projekt fand allerdings erst mit der zweiten Sanierung des Schulhausplatzes 2015 - 2018 (Abb. 30) und mit der endgültigen Verbannung der Busse aus der Altstadt seine Vollendung.

1970 wurde der Abschnitt Lenzburg-Zürich der Autobahn N1 (Nationalstrasse 1, heute A1) eröffnet. Das Autobahnrestaurant in Würenlos war damals das grösste europaweit. Baden liegt seit der Eröffnung des Heitersbergtunnels und einer neuen, direkteren Bahnstrecke Zürich-Bern seit 1975 abseits der grossen Verkehrsströme auf der Schiene.

Der nächste Verkehrskollaps zeichnet sich schon ab

Die Hochbrücke leitete nun zwar den Verkehr von und nach Zürich an der Altstadt vorbei, wodurch die alte Holzbrücke und die Halde entlastet wurden, die Strasse Zürich-Basel führte aber nach wie vor durch das enge Stadttor und die Weite Gasse. Sowohl auf dem Schulhausplatz in Richtung Bern wie auch im Bereich des Schlossbergplatzes kreuzten die Strassen die Eisenbahnlinie Zürich - Bern/Basel, was mit langen Wartezeiten für den Strassenverkehr an den Bahnschranken und mit Verkehrsstaus in der Stadt (Weite Gasse, Schlossbergplatz, Badstrasse) verbunden war (Abb. 16, 18 - 23).

Bereits wenige Jahre nach Eröffnung der Hochbrücke war deshalb klar, dass weitere Massnahmen notwendig sein würden, um die Altstadt vom Strassenverkehr zu entlasten und die Kreuzungspunkte mit der Bahnlinie aufzuheben. Von Mellingen her auf der Strasse nach Bern staute sich der Verkehr manchmal bis über die Stadtgrenze hinaus. Gemäss einer Verkehrszählung von 1948 querten 3'500 Fahrzeuge pro Tag die Bahnlinie auf dem Schulhausplatz. Bis 1952 waren es mit 8'500 Fahrzeugen mehr als doppelt so viele. Zwischen 1954 und 1964 vervierfachte sich der Bestand an Personenwagen im Kanton Aargau von rund 13'000 auf rund 51'000. Ca. 230 Eisenbahnzüge fuhren bereits damals täglich zwischen Baden und Zürich. Tagsüber waren deshalb die Barrieren bis zu einem Drittel der Zeit geschlossen. Baden erhielt den Spottnamen «längste Stadt der Schweiz». Durch

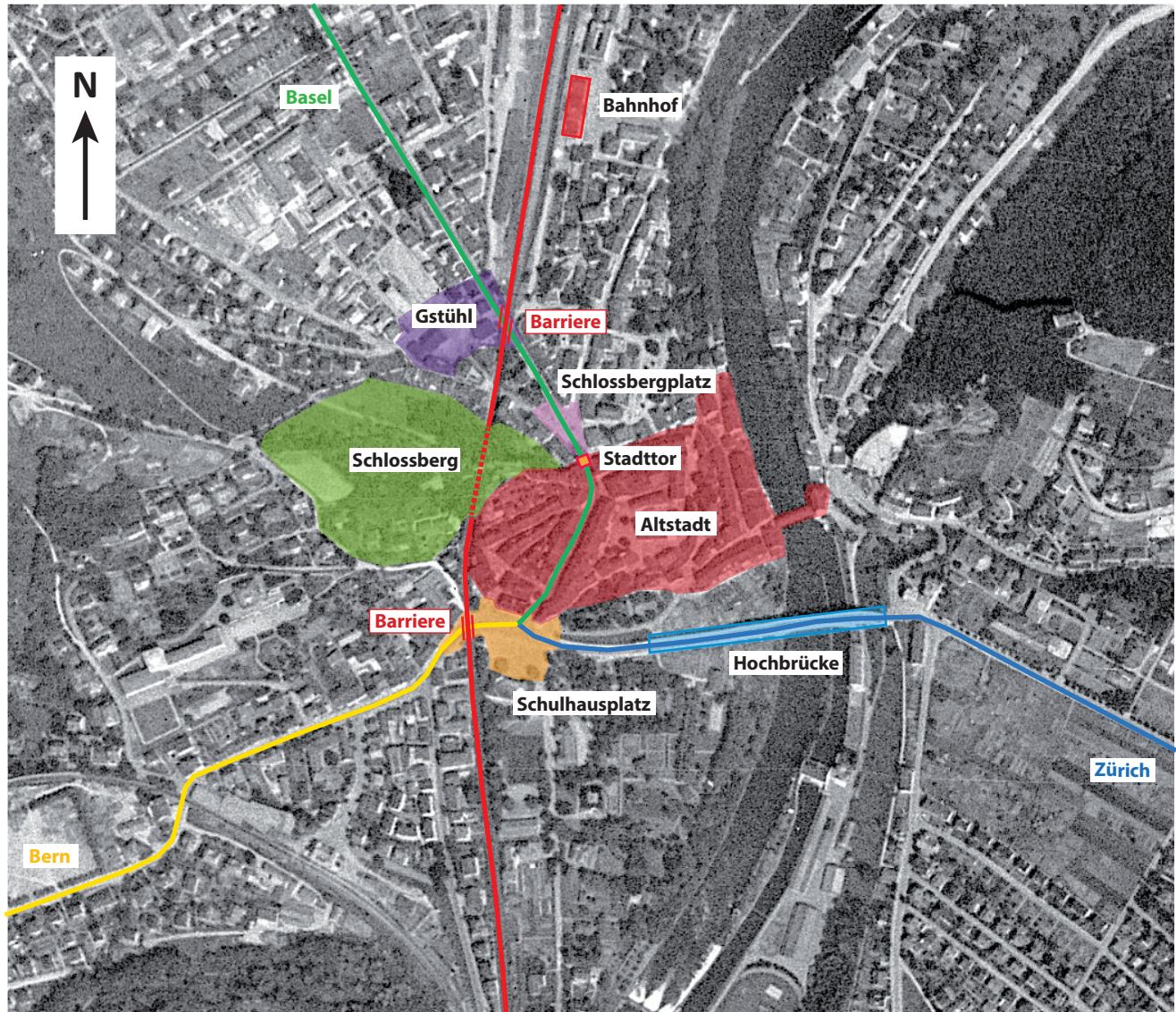


Abb. 16: Verkehrsströme in Baden nach der Inbetriebnahme der Hochbrücke. Die Eisenbahnlinie führt vom Bahnhof in einem kurzen Tunnel durch den Schlossberg direkt auf den Schulhausplatz. Die Achse Zürich-Basel führt durch die Weite Gasse mit dem Engpass beim Stadtturm und der Barriere beim Gstühl. Die Achse Zürich-Bern wird von der Barriere auf dem Schulhausplatz behindert. Grundlage: Luftaufnahme Landestopografie von 1946.

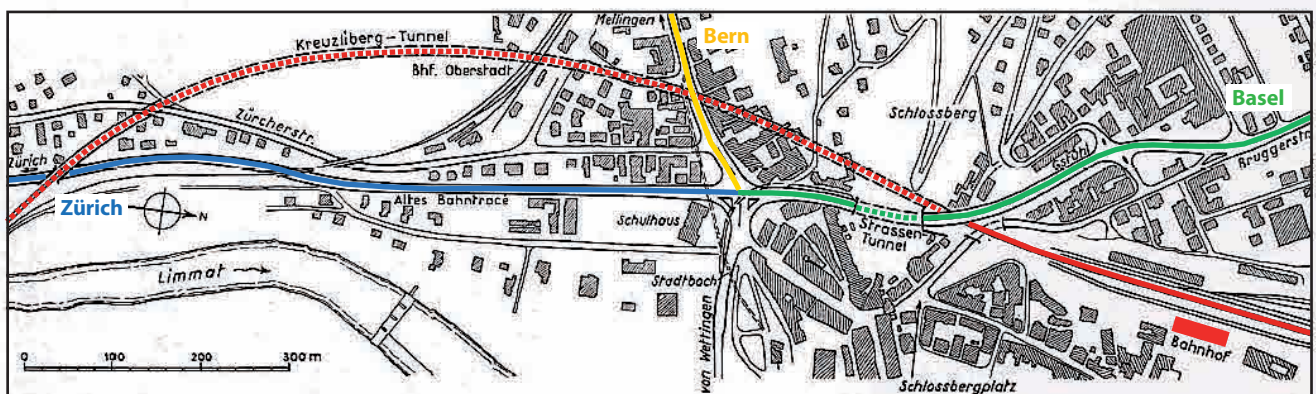


Abb. 17: Verkehrsströme in Baden nach 1965. Die Eisenbahnlinie führt neu vom Bahnhof in einem 850 m langen Tunnel unter dem Schlossberg, dem Quartier des heutigen Hotels Linde, der Oberstadt und dem Chrützliberg hindurch. Dafür musste der Stadtbach, der vom Dättwiler Weiher entlang der Mellingerstrasse in Richtung Limmat floss, tiefer gelegt werden. Die Strasse durchquert neu den Schlossberg dort, wo zuvor der Bahntunnel war und führt auf der Spur des ehemaligen Bahngeleises direkt südwärts Richtung Zürich. Diese Verkehrssituation besteht bis heute. Grundlage: Karte Schweizerische Bauzeitung, Heft 38, 1958. Beachten Sie, dass die Karte um ca. 90° abgedreht ist gegenüber der Luftaufnahme in Abb. 16.



Abb. 18: Stau in der Weiten Gasse 1960; Foto Kurt Wiederkehr



Abb. 19: Schulhausplatz, 1960-er Jahre; anstelle von Ampeln regelt ein Polizist den Verkehr von einer Kanzel aus (zvg, AZ).



Abb. 20: Stau vor der Barriere auf dem Schulhausplatz, ca. 1960. Im Hintergrund die Häuser, die für den Umbau des Schulhausplatzes abgerissen werden, das Linde-Hochhaus ist im Bau (zvg, AZ).



Abb. 21: Stau auf dem Schlossbergplatz vor der Strassenverengung im Stadtturm (Foto Werner Nefflen, Hist. Museum Baden)

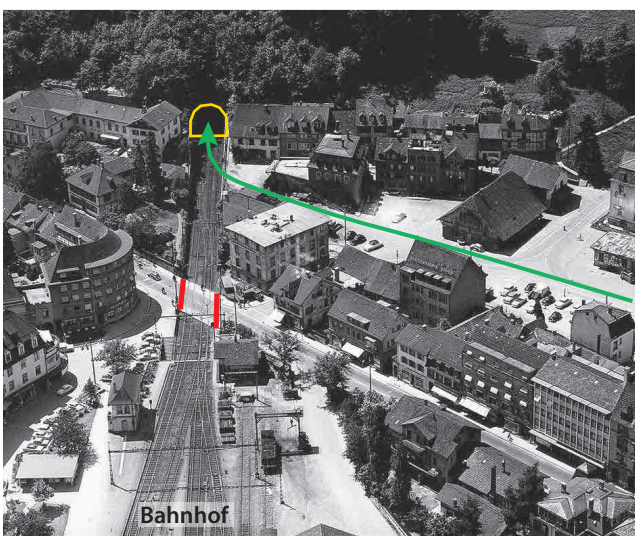


Abb. 22: Bahngeleise, alter Schlossberg-Bahntunnel (gelb) und Bahnübergang mit Barriere (rot) beim Gstühl. Die neue Bruggerstrasse (grün) verläuft heute über den damaligen Gstühlplatz; zvg, AZ.



Abb. 23: Fahrradfahrer bei der Gstühl-Barriere. Die Angestellten der BBC richteten ihre Mittagszeit nach dem Zugfahrplan aus, um zur Zeit wieder bei der Arbeit zu sein (ETH-Bildarchiv).

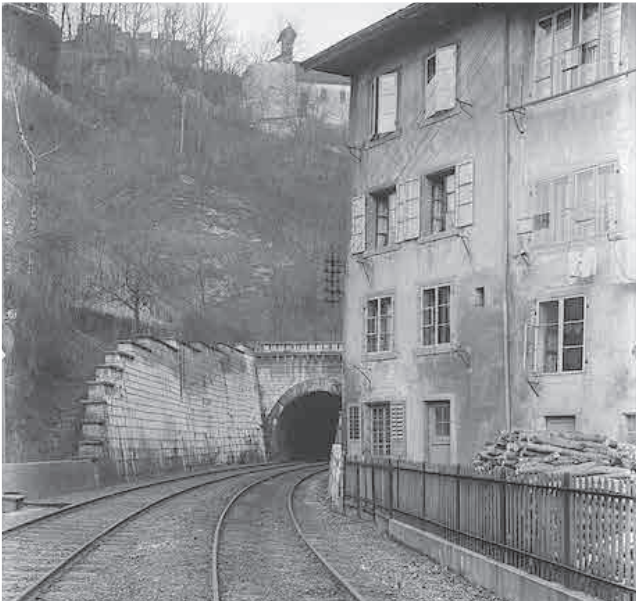


Abb. 24: Schlossberg-Bahntunnel auf der Seite des Schulhausplatzes. Die Altstadt Häuser rechts (angrenzend an den Cordulaplatz) werden später zum Bau der neuen Strasse abgerissen (Stadtarchiv Baden).

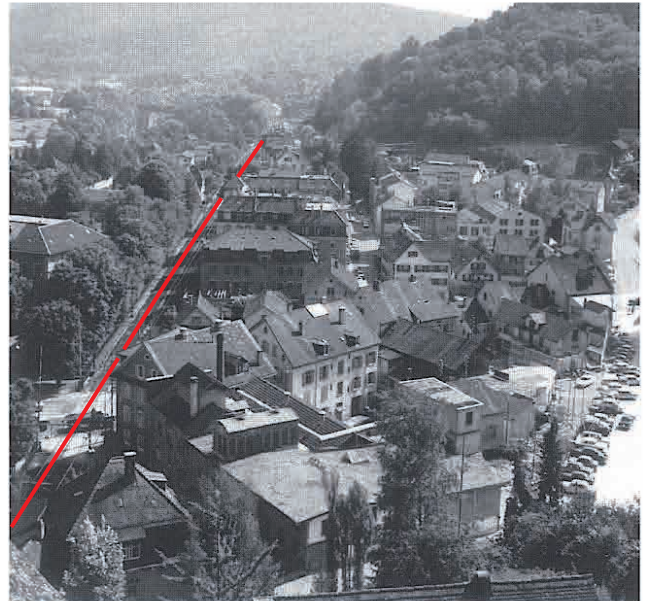


Abb. 25: Bahngleise (rot) vom Schulhausplatz in Richtung Zürich. Heute befindet sich dort die Strasse in Richtung Zürich (Staatsarchiv Aargau).

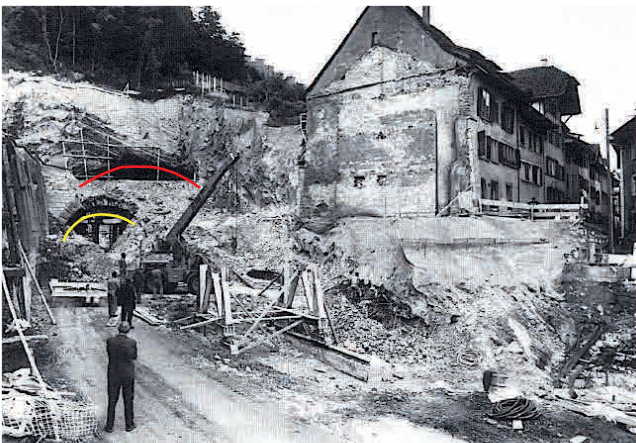


Abb. 26: Abriss der Häuserreihe am Cordulaplatz, links die Überreste des alten Bahntunnels (gelb). Der neue Autotunnel ist dahinter schon sichtbar (rot), Foto Werner Nefflen.



Abb. 27: Abriss der Häuserreihe am Cordulaplatz mit dem Haus zum Paradies, das heute noch steht (Foto Robert Kappeler, Badener Neujahrsblätter 44, 1969).



Abb. 28: Ausbruch des neuen Autotunnels durch den Schlossberg mit Resten des alten Bahntunnels (gelb), Blick Richtung Schulhausplatz. Die Fahrbahn des Strassentunnels kommt auf die Höhe der grünen Linie zu liegen (Stadtarchiv Baden).

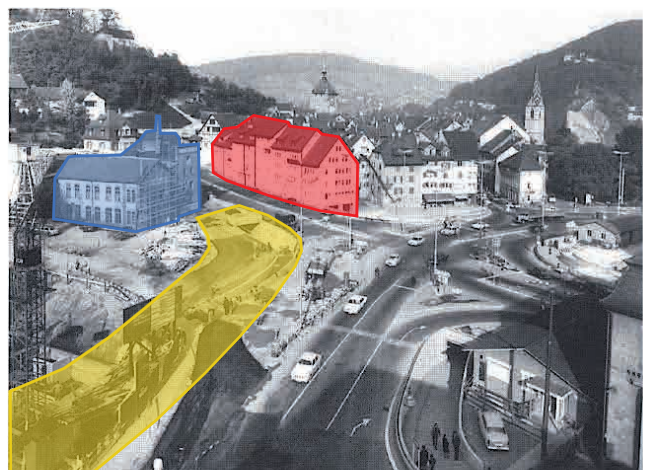


Abb. 29: Letzte Arbeiten am Schulhausplatz, ca. 1964. Rot: wiederaufgebaute Häuserreihe am Cordulaplatz, blau: Brauerei Falken (später abgerissen); gelb: abgerissene Häuser (u. a. Hotel Falken, wo heute der Neubau «Falken» steht).

Trotz erneuter Sanierung des Schulhausplatzes, die nochmals eine leichte Erhöhung der Verkehrskapazität ermöglichte, macht der Platz zu Stosszeiten seinem Namen «Piazza Insalata» bereits wieder alle Ehre. Um die Stadt verkehrstechnisch für die Zukunft zu rüsten, wird deshalb eine grossräumigere Umfahrung Badens diskutiert.

Quellen: Badener Neujaarsblätter 1957, 1962, 2002, Schweiz. Bauzeitung 1968.



Abb. 30 A, B: Umbau Schulhausplatz 2015-2018 (A: Stefan Schmidt, Baublatt; B: Lutz Fischer-Lamprecht, Wikimedia Commons)

Weiterführende Aufgaben

- 1.** 2015 bis 2018 wurde der Schulhausplatz erneut umgebaut. Recherchieren Sie, welche Veränderungen dabei vorgenommen wurden und wie sich diese auf den Verkehr in Baden auswirken.
- 2.** Bereits heute zeichnet sich ab, dass der Schulhausplatz den immer weiter zunehmenden Verkehr trotz Umbau in der Zukunft nicht mehr bewältigen können. Recherchieren Sie:
 - Welche Vorschläge die Verkehrsplaner von Kanton und Stadt gemacht haben.
 - Wie diese von der Bevölkerung aufgenommen werden / wurden.
 - Welche Projekte die grössten Chancen haben, umgesetzt zu werden oder bereits umgesetzt werden.