

Zeitschrift: Badener Neujaarsblätter
Herausgeber: Literarische Gesellschaft Baden; Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden
Band: 77 (2002)

Artikel: Baustelle Bahnhof, 1998 bis 2001
Autor: Wanner, Ruedi / Fischli, Ruedi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-324725>

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: 14.01.2026

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

Baustelle Bahnhof, 1998 bis 2001

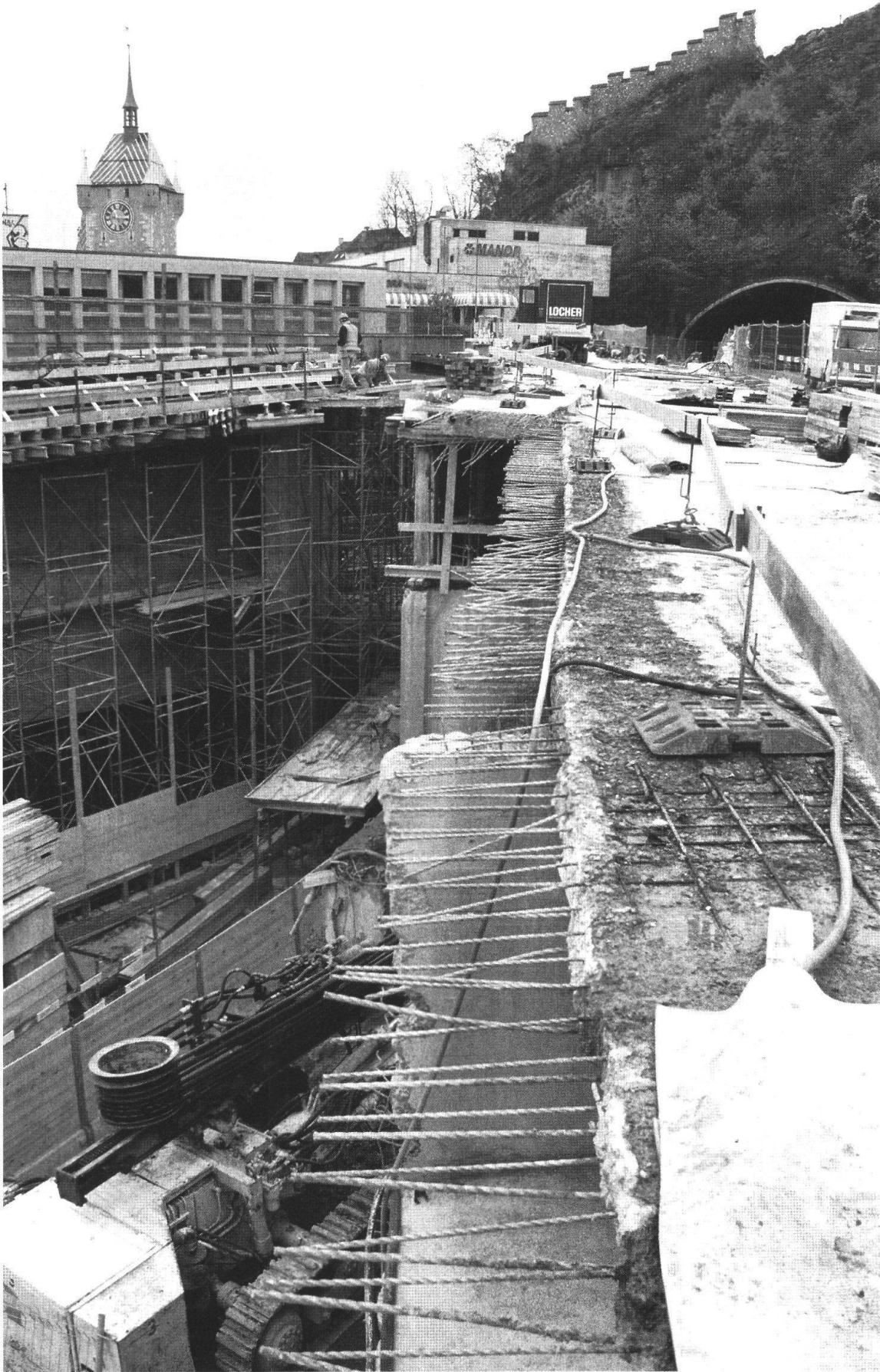
Ruedi Wanner (Text), Ruedi Fischli, Alex Spichale (Fotos)

Der Bahnhof Baden ist die zentrale Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr in der Region. Schon vor Jahrzehnten hatten sich die SBB im Hinblick auf eine damals noch nicht konkrete S-Bahn im Raum Zürich vorsorglich Grundstücke auf der Westseite des Bahnareals gesichert. Das nun ausgeführte Gesamtprojekt entstand in enger Zusammenarbeit zwischen SBB (Bau, Betrieb, Liegenschaften), Kanton Aargau und Stadt Baden. Ebenso wurde die Investition von rund 50 Millionen Franken entsprechend aufgeteilt. Sie umfasst in mehreren Abschnitten auch die vollständige Neugestaltung des 30 Jahre alten Metro-Shops, dessen Lifte und Zugänge sowie des darüber liegenden Platzes. Anstelle der früher ungenügenden Verhältnisse entstanden richtungsgetreunte Busperrons, die allerdings nicht alle Kritiker zu begeistern vermögen. In Fahrtrichtung Weite Gasse fahren die RVBW-Kurse seit Ende September 2001 wieder auf dem vollständig umgekrempelten Bahnhofplatz Ost ab, in der Gegenseite wird bereits seit Februar 2001 die neue Bus-Anlegekante beim ehemaligen Güterareal auf der Westseite des Bahnhofs bedient. Die Abfahrtsplätze der gelben Postautos bleiben unverändert; bei der Ankunft bedienen diese Kurse jedoch seit der Eröffnung auch die neue Haltestelle Stein (beim Tunnelausgang) sowie die Buskante West, allerdings nur zum Aussteigen. Eine Busrampe führt vom nördlichen Tunnelausgang

zum ehemaligen Güterareal. Sie tangierte den Standort der früher aufgestellten Museumslokomotive, die deshalb zu Beginn der Bauarbeiten verschwinden musste.

Nach dreijähriger Bauzeit konnte Ende September bahnseitig die Fertigstellung der Arbeiten am und um den ältesten Bahnhof der Schweiz gefeiert werden. Die erste Phase begann im Herbst 1998 mit dem Abbruch des Güterschuppens und dem Bau der neuen Gleise 4 und 5. Anschliessend konnten etappenweise die bisherigen Gleise 1 bis 3 erneuert und die Perronkanten erhöht werden. Eine Platzreserve erlaubt den späteren Bau eines Gleises 6, welches heute nicht erforderlich ist. Durch den Umbau hat sich die Zahl der für den Reisezugverkehr benützba- ren Gleise von früher drei auf fünf erhöht. Dabei sind die westlichen beiden Perronkanten (Gleis 4 und 5) mit 220 m Länge höchstens für zweiteilige S-Bahnzüge geeignet, während längere InterRegio- und Schnellzüge auf den Gleisen 1 bis 3 abfahren. Die betrieblichen Behinderungen und die mehrmals geänderte Gleisbenützung erforderten von Reisenden, Bauleitung und Bahnpersonal viel Geduld und Flexibilität. Ein Glücksfall war, dass fast in allen Bauphasen auf die bestehende Personenunterführung «Süd» beim Kino Sterk zurückgegriffen werden konnte. Eine neue, zentrale und breite Unterführung ersetzt zwei kleinere, wovon eine nicht durchgehend war, und verbindet den ebenfalls völlig umgebauten Metro-Shop mit dem Langhaus auf der Westseite. Bahnseitig wurde die Gleisanlage wesentlich gestrafft. Seit der Aufhebung des Güterverkehrs waren verschiedene Weichen entbehrlich geworden. Andererseits wurden Abstellplätze für je 100 m lange Kompositionen der S-Bahnlinie 6 benötigt. Rampen zur Unterführung ersetzen die bisherigen Treppen und führen behinderten- und kinderwagengerecht zu den Zügen. Dort, wo die Rampe aus technischen

Gründen nicht gebaut werden konnte, ersetzt ein Lift im Innern des Gebäudes das Treppensteigen zum Gleis 1. Dank Nachtragskrediten konnten die Perronkanten 1 bis 3 in ihrer ganzen Länge auf kundenfreundliche 55 cm (gerechnet über der Schienoberkante) angehoben werden, was ein bequemes Einsteigen erlaubt. Ebenso wird eine verlängerte Überdeckung der Gleise 1 bis 3 auf der Zürcher Seite noch geprüft. Die SBB-Verkaufsanlagen im Untergeschoss (Metro-Shop) wurden in 18 Monaten vollständig erneuert und wesentlich erweitert, wobei ein Provisorium von zwei aufeinander gestellten Containern unumgänglich war. Heute sind vier Billettschalter für Sofortverkauf, ein Büro für Geldwechsel und ein Reisebüro mit Beratung vorhanden. Wer hier Ferien bucht, fühlt sich schon fast am Palmenstrand. So konnte der Bahnhof von 1847 den heutigen, stark gewachsenen Bedürfnissen von Kunden und Betrieb angepasst werden.



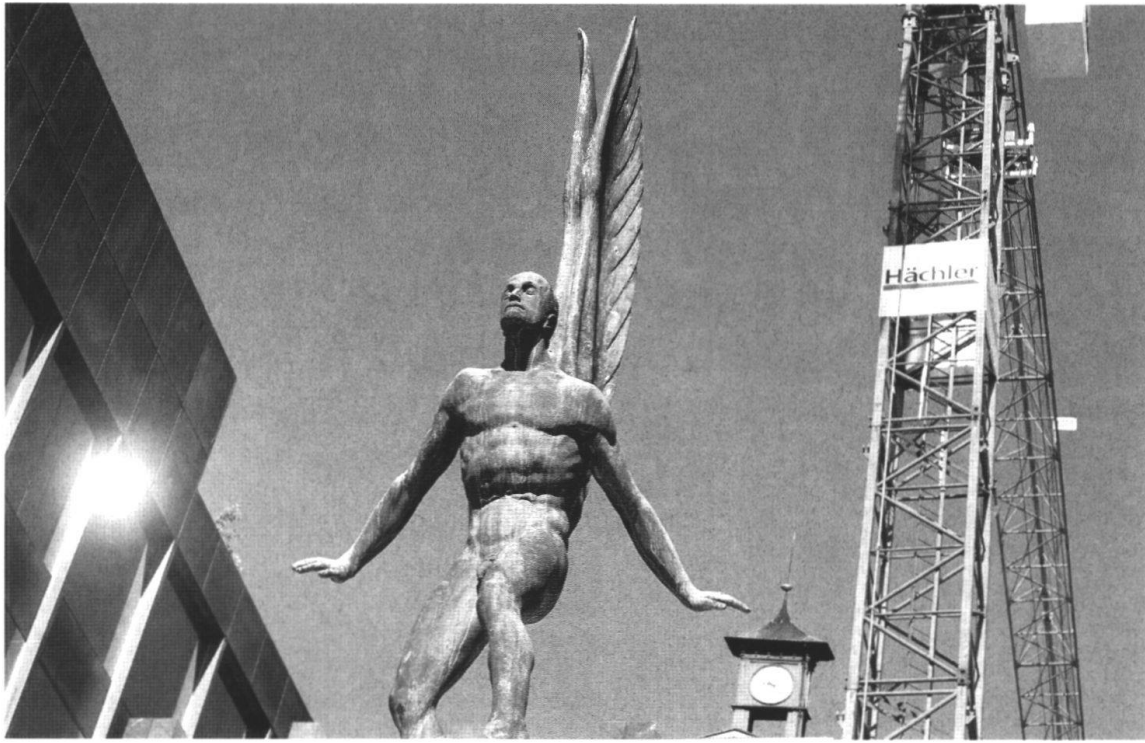


Baustelle Bahnhof I, Fotos von Ruedi Fischli

Ausfahrt zur Busrampe,
3. November 1999.

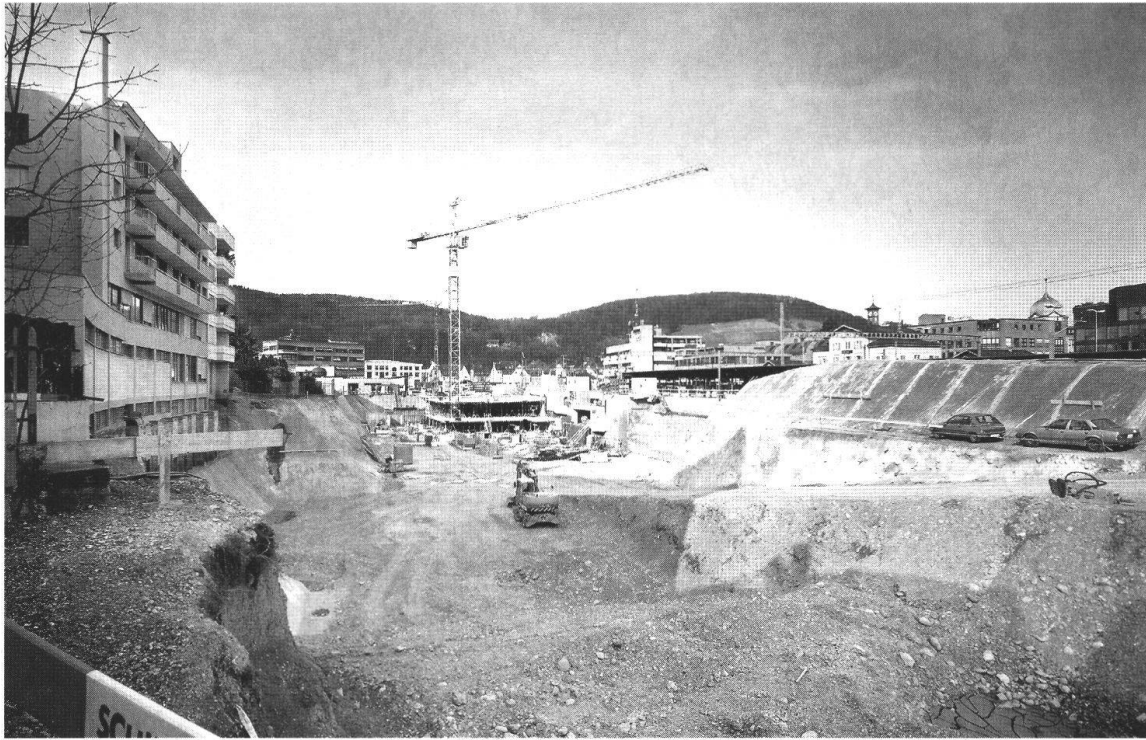
Abriss Velo Plüss,
8. November 1999.



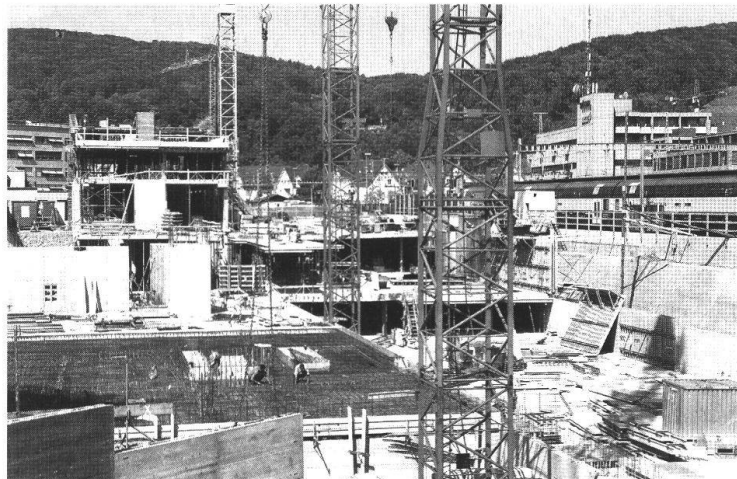


Der fliegende Lüder,
5. April 2000.

Der echte Flieger von
Hans Trudel, 8. Juni 2000.



Baugrube Langhaus,
23. März 2000.



Baustelle Langhaus,
10. August 2000.

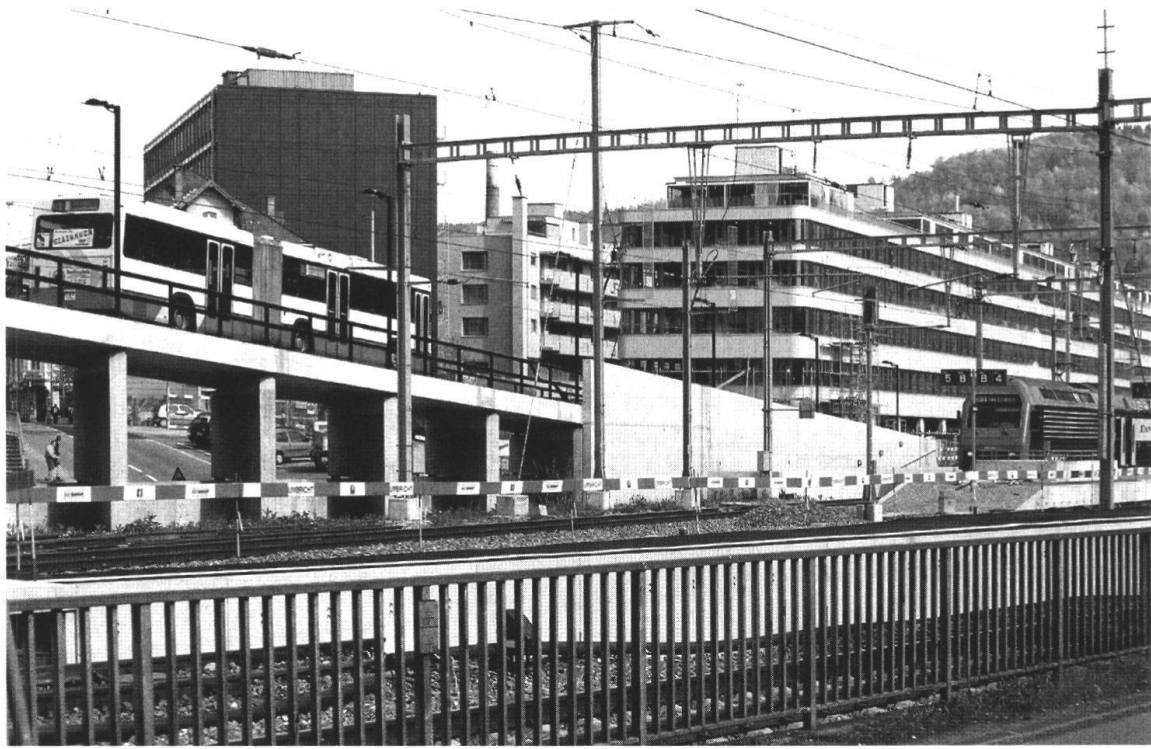
Aushub Gleis 1,
18. April 2000.

Buspassagiere auf Abwegen,
24. Mai 2000.





Betonien im Gstühl,
5. September 2000.

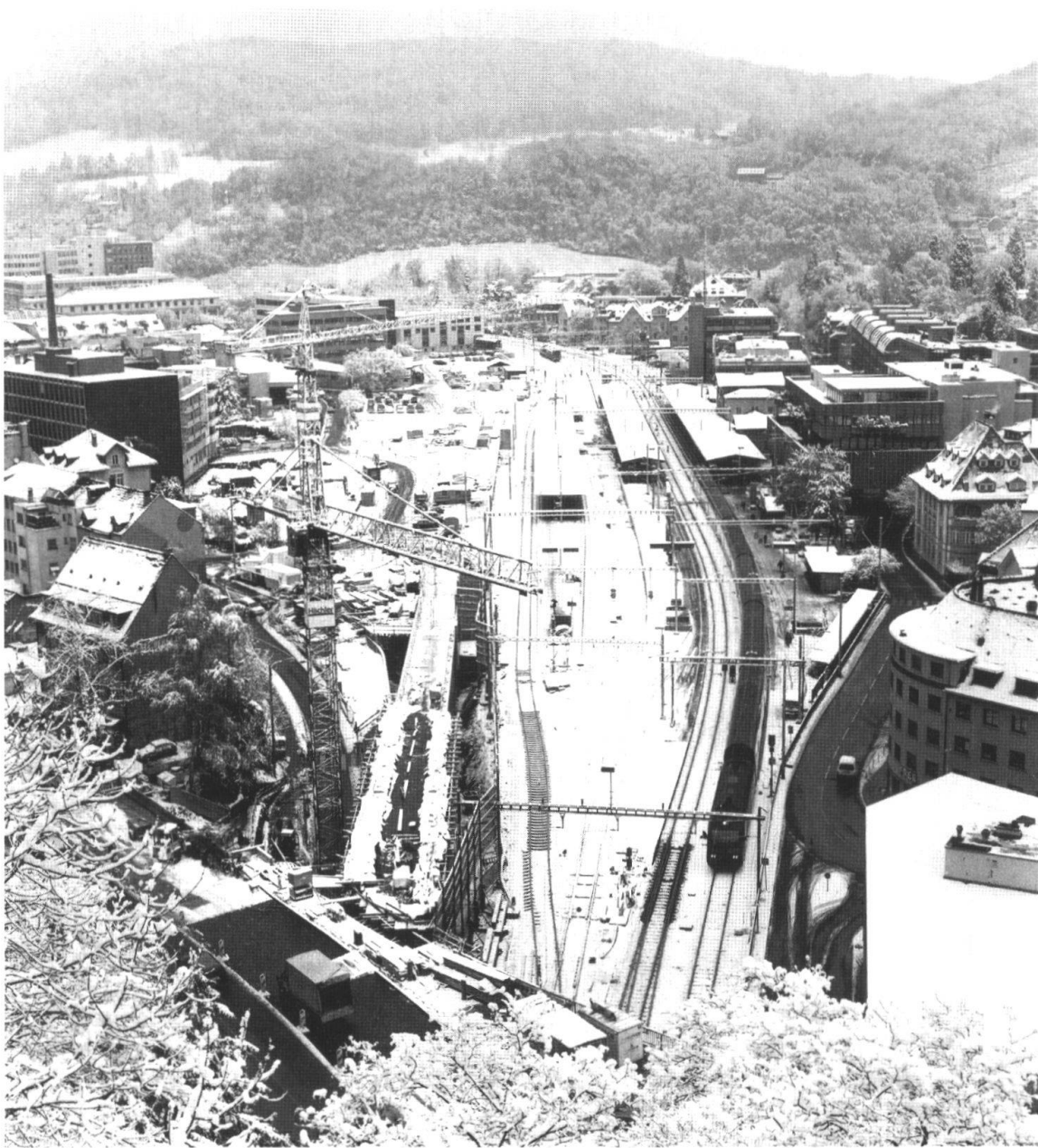


Busrampe und Langhaus,
1. Mai 2001.

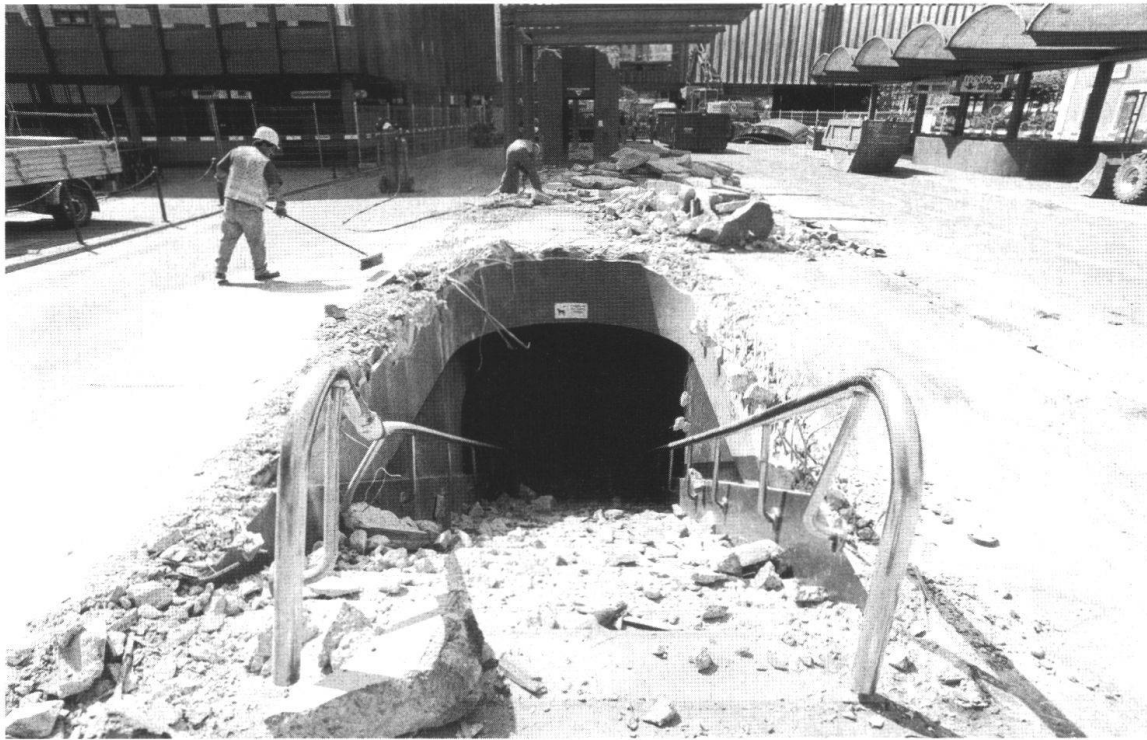


Baustelle Bahnhof II, Fotos von Alex Spichale

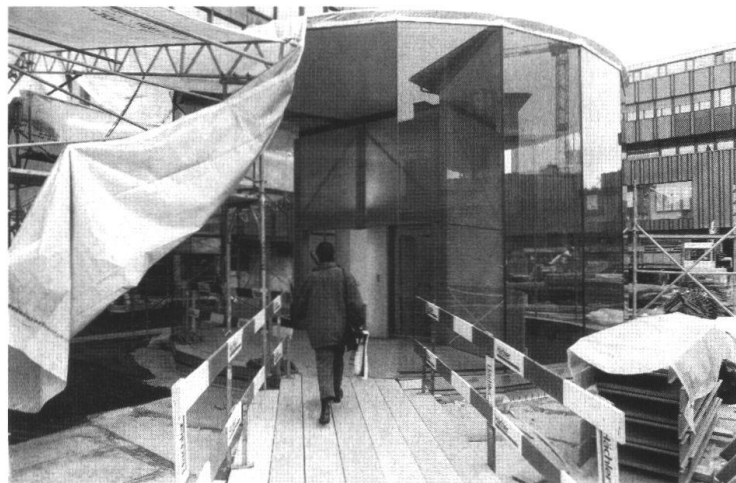
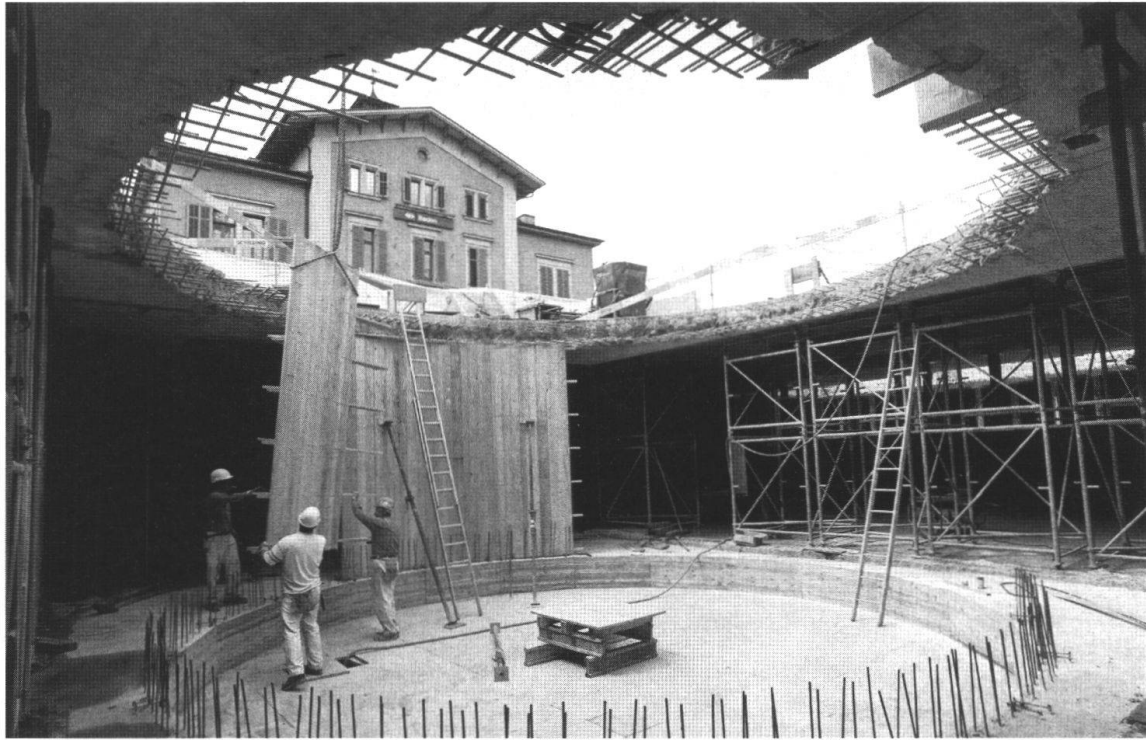
Ein Relikt der Verkehrs-
sanierung, 14. Oktober 1999.



Baustelle eingeweiht,
Dezember 1999.



Abgang zum Metro-Shop,
2. Mai 2000.



Aufgang vom Metro-Shop,
22. August 2000
und 20. Februar 2001.



Ausbruch im Bahnhofinnern,
30. September 1999.



Zentrale Personenunterführung
kreuzt Gleis 2 und 3,
7. Oktober 1999.



Einfahrt in den Blinddarm,
1. Oktober 1999.



Busrampe im Entstehen,
10. Juni 1999.

Der Fübü auf Testfahrt,
21. Februar 2001.