

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 112 (1994)
Heft: 1/2

Artikel: Aarau und Bahn 2000 - Erfahrungen einer Stadt
Autor: Fuchs, Felix / Mörgele, Roland
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-78379>

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>

Aarau und Bahn 2000 – Erfahrungen einer Stadt

Das Projekt «Bahnhofausbau Aarau und 2. Stadttunnel», lässt auf ein normales, in sich abgeschlossenes Bauvorhaben schliessen. Dieser Bericht jedoch wird zeigen, dass es viele komplexe planerische, verfahrenstechnische und politische Vorgänge beinhaltet. Er soll die Erfahrungen einer Schweizer Mittelstadt, gleichzeitig Kantonshauptstadt und Regionalzentrum, allen Städten und Instanzen, denen ähnliche Vorhaben noch bevorstehen, weitergeben. Die nachfolgenden Erfahrungen sind aus der Sicht eines Zwischenstandes zu sehen; weitere werden noch hinzukommen.

Zunächst unterscheidet sich das Aarauer Projekt von anderen Bahn-2000-Projekten insofern, als gleichzeitig die eisenbahnrelevanten Ausbauten im Bahnhofareal sowie der Ausbau von

von FELIX FUCHS UND
ROLAND MÖGERLE,
AARAU

vier Durchgangsgleisen längs eines Korridors quer durch das Stadtgebiet realisiert werden. Der Ausbau umfasst also nicht nur den Bahnhof, wie dies bei anderen Städten (z.B. Luzern) der Fall war, oder nur die freie Strecke, sondern sämtliche Anlagen einer Bahnlinie. Im besonderen findet der erwähnte Ausbau parallel zur weiteren Planung der zukünftigen Publikumsanlagen, d.h. von Aufnahmegebäude und Bahnhofplatz, sowie des ganzen Umfeldes des Bahnhofgebietes und benachbarter grosser Bauvorhaben statt. Somit kann ohne Übertreibung behauptet werden, dass Aarau das erste fortgeschrittene gesamtheitliche Projekt von Bahn 2000 ist und demzufolge Pilotcharakter aufweist.

Das Projekt und seine Bedeutung innerhalb der umliegenden Bahn-2000-Projekte

Das Projekt Bahnhofausbau Aarau ist ein erster Teil des Ausbaus auf durchgehend viergleisigen Betrieb zwischen Rapperswil und Olten (Bild 1). Im kürzlich vorgestellten redimensionierten Bahn-2000-Projekt wird in einer ersten Etappe auf Teilstrecken zwischen Aarau und Olten allerdings vorläufig noch auf den Vollausbau verzichtet.

Auf dem auszubauenden Teilstück Aarau werden in Zukunft über 600 Züge pro Tag verkehren gegenüber 380 heute. Die Bedeutung des öffentlichen Bahnverkehrs im Regionalzentrum drückt sich u.a. dadurch aus, dass der

Bahnhof Aarau im SBB-Kreis II mit seinem Umsatz aus dem Personenverkehr nach Basel und Luzern auf dem 3. Rang, also noch vor Lugano, Olten und Zug, liegt.

Der Bahnhof Aarau wird ausgebaut, umgebaut und teilweise neugebaut. Die zweite Doppelspur ist seit 1990 im Bau und dürfte bis 1997 ausgeführt sein, kostet ca. 320 Mio. Franken und besteht aus den drei Teilprojekten Ausbau bzw. Neubau der Stadttunnels, Ausbau Personenbahnhof und Neubau Güteranlagen (Tabelle 1, Bilder 2, 3 und 4).

Parallel dazu werden bis 1997 verschiedene weitere Verkehrs- und Infrastruktur anlagen verschiedener Bauträger, teils Hand in Hand mit den SBB-Anlagen, erstellt.

Projektorientation und Beteiligte

Oberstes Gremium der gesamtheitlichen Bahnhofplanung ist wie bei vielen Projekten andernorts eine Behörden delegation mit den drei Partnern SBB

Die Behörden delegation wird von einem Koordinationsausschuss beraten, der sich ebenfalls aus Vertretern der drei Partner sowie weiteren beteiligten Organisationen zusammensetzt. Der Koordinationsausschuss behandelt monatlich die wichtigsten anstehenden Fragen bzw. Probleme. Jeder Partner stellt im Koordinationsausschuss seinen Projektleiter, der wiederum nach dem Prinzip der Matrix-Projekt-Organisation seine Teilprojektleiter vertritt. Diese Organisationsform hat sich gut bewährt.

Die Projektabläufe der Bauherrin SBB und anderen Bauherrschaften im Umfeld des eigentlichen Bauprojektes Bahnhof Aarau mit Stadttunnel werden durch eigene Projektorganisationen überwacht. Die Querverbindung zum Koordinationsausschuss ist durch die Projektleiter gewährleistet.

Der Koordinationsausschuss hat bisher zur Abklärung und Behandlung von planerischen, bautechnischen und verfahrenstechnischen Fragen verschiedene Arbeitsgruppen eingesetzt, je nach Aufgaben permanente oder bedarfsspezifische. Jeder Partner setzt außerdem fallweise eigene Arbeitsgruppen ein, in denen beispielsweise städtische Kommissionen, Experten, Interessengruppen, Nachbarn und direkt oder indirekt am Projekt bzw. an der Planung Beteiligte vertreten sind.

Politische Gremien wie der Stadtrat (Exekutive) und der Einwohnerrat (Legislative) nehmen gelegentlich Einfluss auf die laufenden Projekte, insbesondere wenn es um finanzielle Beteiligungen der Stadt geht. Die rechtzeitige Ein-

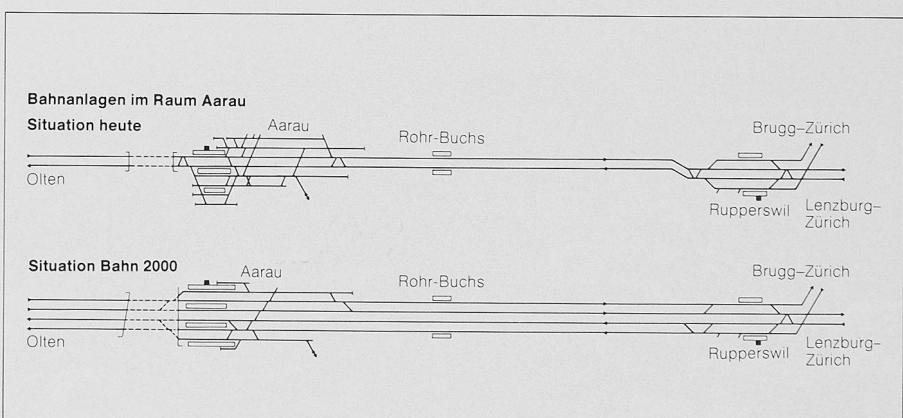


Bild 1. Bahnanlagen im Raum Aarau gestern und morgen

Kreisdirektion II (Kreisdirektor), Baudepartement des Kantons Aargau (Baudirektor) und Stadt Aarau (Stadtammann). Sie wurde bereits 1987, d.h. ein Jahr vor Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens gebildet.

flussnahme durch städtische Gremien bei der Planung eines auch für die weitere Stadtentwicklung entscheidenden Bauwerks ist, auch wenn dieses grossenteils der Eisenbahngesetzgebung unterworfen ist, empfehlenswert.

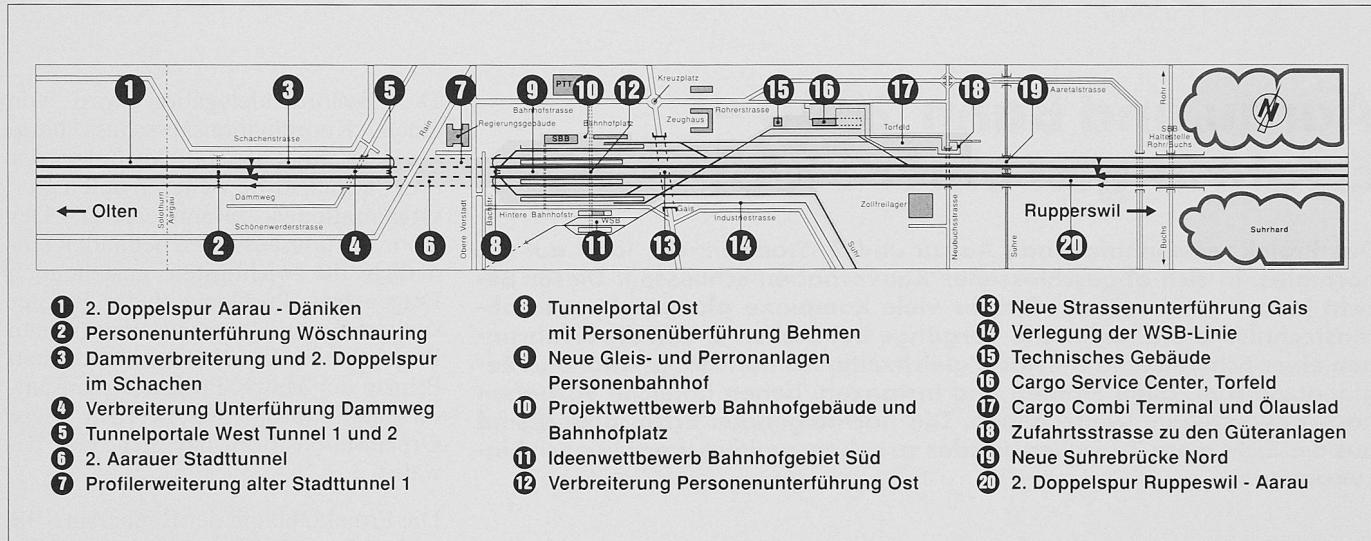


Bild 2. Aus- und Umbau Bahnhof Aarau, schematische Übersicht

Teilprojekte Neu- bzw. Ausbau der Stadttunnels:	Realisierung:
- Freie Strecke Damm/Schachen	1991–1994
- Neubau Stadttunnel 2	1990–1994
- Ausweitung und Sanierung Stadttunnel 1	1994–1997
<i>Teilprojekt Personenbahnhof</i>	
- Gleis- und Perronanlagen in 2 Etappen	1990–1997
<i>Teilprojekt Güteranlagen</i>	
- Neubau techn. Gebäude mit elektr. Stellwerk	1990–1993
- Neubau Cargo-Service-Center für Wagenladungsverkehr	1990–1992
- Neubau Cargo-Combi-Terminal für kombinierten Verkehr und Ölverlad	1990–1992
- Neue Gleisanlagen und Weichenverbindungen im ehemaligen Güterbahnhof	1990–1993

Tabelle 1. Realisierung der Teilprojekte des Doppelspurausbau mit Güteranlagen

Wichtig ist die Koordination zu parallel zur Bahnhofplanung laufenden Projekten des Kantons Aargau, der Stadt Aarau, der PTT, der Wynental-Suhrentalbahn (WSB), der Industriellen Be-

triebe der Stadt Aarau (IBA) und weiterer Organisationen bzw. Dritter.

Die laufende Information der Öffentlichkeit über Vorhaben und Stand der

Arbeiten erfolgt primär durch die Bauherrin SBB. Sie hat hohe Priorität und ist eine unabdingbare Notwendigkeit. Ausser den üblichen Medienorientierungen wurden ein Informationszentrum sowie das sog. «Tunneltelefon» eingerichtet, eine Art Sorgentelefon für Reklamationen bzw. Anregungen rund um die Uhr.

Probleme, Konflikte, Verfahren

Das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren war im Frühjahr 1988 mit der Projektauflage eröffnet worden. Die Einspracheverhandlungen haben Ende 1988 stattgefunden. Anfang 1990 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Parteien seine Plangenehmigungsverfügung eröffnet.

Erwähnenswert ist dabei der Entscheid des BAV zu zwei Beschwerden der Stadt Aarau und des Kantons Aargau:

– Infolge ungenügender Abklärungen bei Schutzvorkehrungen gegen Lärm wurden sämtliche Lärmfragen von der Plangenehmigungsverfügung ausgeklammert und später in einer ergänzenden Plangenehmigungsverfügung behandelt.

Die offenen Lärmschutzfragen entlang der auf einem Damm verlaufenden Strecke westlich des Stadttunnels wurden von einer Arbeitsgruppe zwischen den SBB, der Stadt Aarau und dem Kanton Aargau, unter Einbezug der betroffenen Bevölkerung, behandelt. Auch das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) hat im Verlauf der Arbeiten Stellung bezogen. Es waren mehrere zusätzliche Gutachten nötig. Am meisten Mühe bereiteten die Fragen der Landschafts- und Stadtbildverträglichkeit und der Gestaltung. Schliesslich sollten ausgewogene Lösungen gefunden werden, die mög-



Bild 3. Lage des Projekts im Stadtgebiet

lichst vielen Betroffenen, auch den Zugsreisenden gerecht werden. Über Lärmschutzmassnahmen im Bahnhofgebiet, die über Schallschluckmassnahmen an den Perondächern hinausgehen, werden aufgeschoben, bis feststeht, wie die in Planung befindlichen städtebaulichen Veränderungen beidseits des Bahnhofs zu berücksichtigen sein werden.

– Die Stadt Aarau und der Kanton Aargau hatten in einer Einsprache beantragt, die zentralgelegene Personenunterführung, die auch die wichtige Verbindung zum Bahnhof der Wynental- und Suhrentalbahn WSB herstellt, von 5 auf 10 m zu verbreitern. Das BAV hat diesem Begehr entsprochen, jedoch wurde verfügt, dass sich Kanton und Stadt an den Kosten zu beteiligen hätten. Da das BAV über die Höhe der Kostenanteile nicht zu entscheiden hat und sich die Parteien in der Behördendelegation darüber nicht einigen konnten, wird dieser Kostenteiler gemäss Vereinbarung aller Partner später durch das Bundesgericht in einem direkten verwaltungsrechtlichen Prozess festgesetzt, und zwar auf Klage der SBB. Da ein solches Urteil verbindlich sein wird, handelt es sich dannzumal um eine gebundene Ausgabe, die nicht einer vorgängigen Kreditgenehmigung durch den Einwohnerrat bzw. den Grossen Rat bedarf. Mit dieser Regelung konnte ein Unterbruch bei der Realisierung der Personenunterführung mit allen damit verbundenen Bauwerken wie Personenzugängen und Liften vermieden und eine verfahrensökonomisch beachtliche, einfache Lösung gewählt werden.

Von weiteren strittigen Punkten zwischen den SBB und der Stadt Aarau, die durch das BAV zu beurteilen waren, sind die folgenden erwähnenswert:

– Möglichen Erschütterungen muss mit bestmöglicher Dämmung, im Tunnel mit sog. Unterschottenmatte, vorgebeugt werden. Im Bereich des neuen Tunnels müssen vor, während und nach der Bau- und Betriebsphase Messungen durchgeführt, Gutachten erstellt und bauliche Massnahmen getroffen werden, unterfahrt doch der neue Tunnel die Keller der darüberstehenden Häuser in einem Abstand von minimal nur 80 cm. Betroffen sind z.B. das Grossratsgebäude, Arztraxen und Präzisionsindustriebetriebe.

– Das ursprünglich im Plangenehmigungsverfahren vorgesehene Konzept zur Abfuhr per Bahn und zur Deponie des Tunnelausbruchmaterials von über 200 000 m³ konnte infolge geänderter Deponiestandorte, Man-

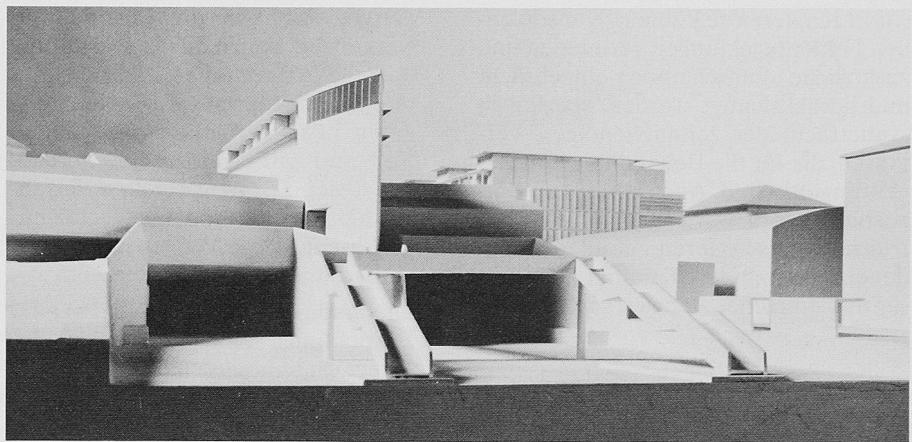


Bild 4. Tunnelportal Ost mit Überbauungsprojekt Behmen

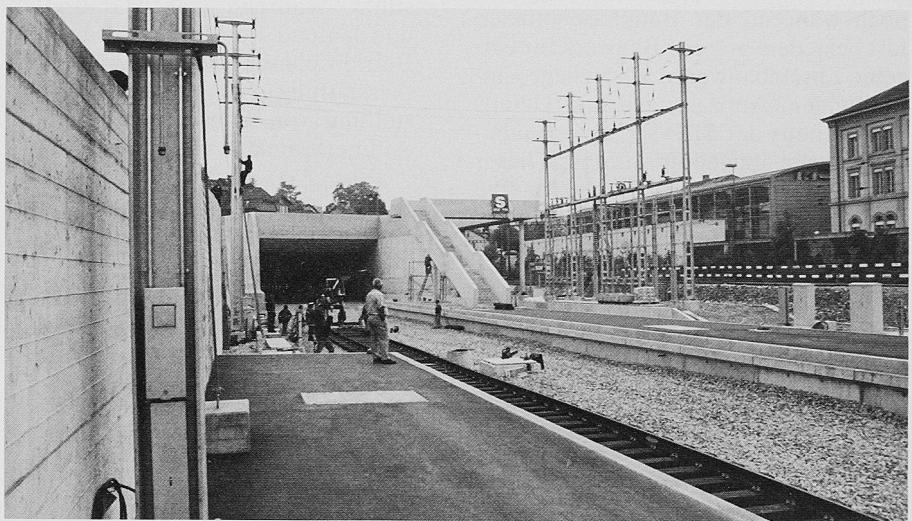


Bild 5. Tunnelportal Ost im Rohbauzustand Mai 1993

gel an Lokomotiven sowie ungenügender Streckenkapazität nicht eingehalten werden. Der alternative Transport über das Strassennetz entsprach einer Projektänderung mit Genehmigung durch das BAV und erforderte neue Lösungen; zusätzliche Deponiestandorte und Transportrouten mussten gesucht und ausgehandelt werden unter Einbezug des BUWAL und benachbarter Gemeinden sowie der Kantone Aargau und Solothurn.

Bereits Anfang 1989 haben die SBB und die Stadt Aarau eine Vereinbarung und einen Enteignungsvertrag abgeschlossen mit dem Ziel, diejenigen Punkte der Einsprache zu bereinigen, bei denen eine Einigung erzielt werden konnte. Den SBB sollte es dadurch u.a. ermöglicht werden, mit der Realisierung ihres Projektes möglichst umgehend beginnen zu können, ein Ansinnen, das sich bei zunehmend schwieriger werdender Finanzlage der SBB vielleicht schon bald als sehr lohnend erweisen könnte. Geeinigt hat man sich vor allem über verschiedene Planänderungsbegehren der Stadt, vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen mit deren

Entschädigung, vorsorgliche Beweisaufnahmen betr. den Zustand von städtischen Anlagen vor und nach der Bauzeit, Abgeltungen von Dienstbarkeiten, Entschädigungsfragen und vorzeitige Inangriffnahmen von Bauarbeiten. Herausgegriffen sei hier ein Beispiel, das für ähnliche Fälle nachahmenswert ist:

Über den östlichen Tunnelportalen soll in naher Zukunft im Zuge der geplanten Gesamtüberbauung Behmen [1] auf vormals teilweise städtischem Land ein grösseres Gebäude erstellt werden. Zu diesem Zweck haben die SBB gemäss einer Vereinbarung das zu errichtende Tunnelgewölbe derart zu verstärken, dass dieses den Anforderungen der künftigen Überbauung genügt, oder eine vom Tunnelgewölbe vollständig getrennte Abstützung zu erstellen. Im Rahmen der gleichen Vereinbarung werden vorübergehende Inanspruchnahmen und Rückgaben von Flächen, Dienstbarkeiten und deren Abgeltung sowie Inkonvenienzentschädigungen geregelt. (Bilder 5 und 6)

Immer wieder zeigte es sich, dass ein rechtzeitiges Erkennen von Problemen erforderlich ist, um bei allen Beteiligten

sofort reagieren zu können. Nur so können Fehlentwicklungen vermieden und zusätzliche Wünsche noch eingebracht und berücksichtigt werden, speziell in Anbetracht der zeitaufwendigen Verfahren, die für die Behandlung von Begehren nötig sind. Auch beim Bahnhofausbau Aarau wäre aber durch noch frühzeitigeres Agieren auf allen Seiten der eine oder andere Konflikt noch besser und einfacher zu lösen gewesen.

Projektergänzungen während der Bauzeit

Lange nach der Plangenehmigung und noch während der Bauphase müssen fast bei jedem grossen Bauwerk für einzelne Zusatzbauwerke, zusätzliche Einrichtungen, Anpassungen und Details auch seitens der SBB separate Baubewilligungen eingeholt werden. Dieser Umstand bietet gleichzeitig für die Stadt und für Dritte die Chance, laufend Bedürfnisanpassungen vorzunehmen und allfällige neue Wünsche ins Planungs- und Bauprogramm aufzunehmen zu lassen. Einige Beispiele:

- Für bessere künftige Fussgängerverbindungen von den Mittelperrons via Tunnelüberdeckung zur Stadtmitte konnte die Stadt Aarau noch rechtzeitig den Bau von Treppenaufgängen bei den SBB bestellen. Die Stadt erbringt die Vorfinanzierung. Die Errichtung des Bauwerks erfolgt aber mit den andern Bahnbauwerken, koordiniert unter der Regie der SBB; das Werk geht dann 5 Jahre nach Inbetriebnahme in das Eigentum der Stadt über. Ein Vertrag zwischen allen Beteiligten legte die Grundzüge für das Vorgehen und den späteren Kostenteiler fest.
- Eine zukünftige Fussgängerpasserelle über das ganze Gleisareal im Gebiet der neuen Güteranlagen wollte die Stadt Aarau planungsrechtlich sicherstellen. Eine Vorleistung in Form einer Kostenübernahme für ein höheres Profil der Übertragungsleitung wurde daher bereits erbracht.
- Pilotarbeit wurde auf Initiative des Aargauischen Bundes für Naturschutz ABN zur Umsiedlung der geschützten Mauereidechsen im Gebiet des neuen Cargo-Combi-Terminals und des Cargo-Service-Centers im ehemaligen Güterbahnhof Torfeld geleistet. Hier wurden gemeinsam mit Experten und Betroffenen Lösungen erarbeitet und ausgeführt, die mit vertretbaren Mehrkosten einer seltenen Art das Überleben in ihrem vertrauten Umfeld sichert.
- Während der ganzen Bauphase sind Gestaltungsfragen aktuell, insbeson-

dere bei Publikumsanlagen und Bauwerken, bei denen die Ausgestaltung und die Attraktivität städtische Interessen berühren. Zur Erlangung guter Lösungen müssen genügend Zeit und Mittel eingesetzt werden, selbst wenn keine speziellen Verfahren hierzu nötig sind. Der rechtzeitige Abschluss von Verträgen und Vereinbarungen ist empfehlenswert.

- Die Stadt Aarau hat die SBB bei der Einrichtung eines Apertoladens, einem Bahnhofsgeschäft mit verlängerten Öffnungszeiten, unter anderem im Bestreben nach einer Belebung des Bahnhofs während des lange dauernden Umbaus, unterstützt. Während langen Bauzeiten und laufend wechselnden Bau- und Betriebsphasen ist der angemessenen Ausstattung und möglichst guten Gestaltung von Baustellen besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Als weitere Empfehlung kann festgehalten werden, dass Vorleistungen dann angezeigt sind, wenn Bauwerke zu einem späteren Zeitpunkt ohnehin nötig werden. Mit einer Teilrealisierung in Verbindung mit dem Hauptbauwerk können später unter Umständen erhebliche Kosten eingespart werden.

Die Planung des zukünftigen Bahnhofgebäudes und Bahnhofplatzes

1997 dürften alle neuen bahnbetrieblichen Anlageteile in Betrieb genommen werden. Damit ist zwar Aarau technisch für Bahn 2000 gerüstet, nicht aber kundendienstlich und kommerziell. Die weitere Planung auf der Basis der 1991 durchgeföhrten Projekt- und Ideenwettbewerbe [2] läuft daher auf vollen Touren. Sie umfasst neue zukunftsge-

richtete Vorhaben zur Nutzung der durch die Auslagerung der Güteranlage freiwerdenden SBB-Liegenschaften und die komplette Neugestaltung des Bahnhofgebäudes und des Bahnhofplatzes.

Die Ergebnisse beider Wettbewerbe sowie die Überarbeitung der beiden erstplazierten Projekte im nördlichen Bahnhofgebiet [3] sind in der Fachpresse bereits eingehend behandelt worden (vgl. SI+A Nr. 8/20. Februar 1992+Nr. 13/25. März 1993).

Es besteht die einhellige Absicht der Behördendelegation, das zur Weiterbearbeitung bestimmte Projekt der *Theo Hotz AG*, Zürich, im nördlichen Bahnhofgebiet aufgrund einer unter den Partnern abgeschlossenen Grundsatzvereinbarung zu verwirklichen (Bild 6).

Das weitere Vorgehen gestaltet sich wie folgt:

- Es werden öffentlich-rechtliche, nutzungsplanerische Instrumente zur Ein- bzw. Umzonung des Planungsperimeters und in Form eines Gestaltungsplanes geschaffen.
- Die betroffenen Nachbarn werden in die Planung einbezogen. Es sind dies Eigentümer benachbarter Liegenschaften, in deren bestehende Strukturen die Planung eingreift, u.a. Betreiber von Parkierungsanlagen, öffentliche Verkehrsbetriebe usw.
- Es werden frühzeitig Abklärungen über die zukünftigen Trägerschaften und Nutzungen vorgenommen und neue Modelle zur Finanzierung geprüft.

Ein zentraler Aspekt bei der Weiterbearbeitung der Bahnhofplanung ist die Etappierbarkeit bzw. die zeitweise Inkaufnahme von Provisorien, die in sich funktionstüchtig sein müssen. Im Gegensatz zur Bahnhofnordseite ist die

Baubeginn 1993

- Strassenunterführung Gais
- Ausbau Hintere Bahnhofstrasse

In Projektpause:

- Überbauung Behmen über Tunnelportal Ost, 1. Teil

In Planungsphase:

- Neugestaltung Bahnhofgebäude und Bahnhofplatz
- Überbauung Behmen 2. und 3. Teil
- Ostumfahrung der Innenstadt Aarau
- WSB-Ausbau Aarau - Suhr

In Konzeptphase:

- Neubau Bahnhofareal WSB
- Teilgebietsrichtpläne Bahnhof-Süd und Torfeld

Bauherrschaft

Kanton Aargau
Stadt Aarau

Dritte

Stadt Aarau und
Schweiz. Bundesbahnen
Schweiz. Bundesbahnen
Stadt Aarau
Kanton Aargau
Kanton Aargau

WSB/Kanton Aargau
Stadt Aarau

Tabelle 2. Aktuelle Projekte und Planungen im Umfeld des Bahnhofgebietes

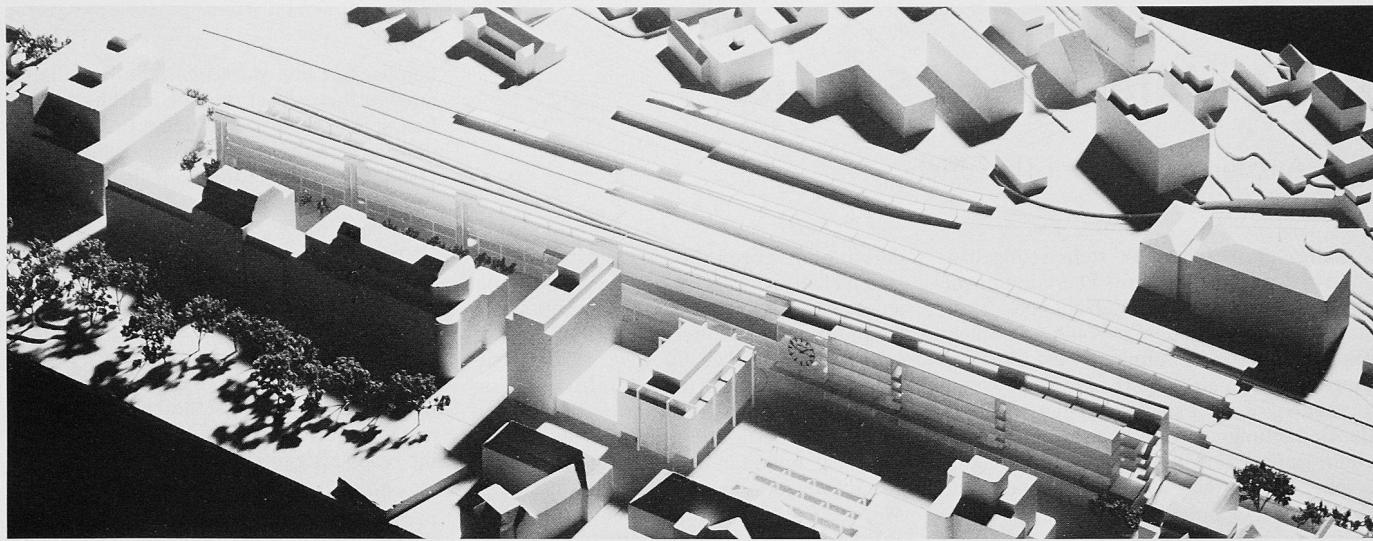


Bild 6. Modell des neuen Bahnhofgebäudes, Projekt Th. Hotz AG, Zürich

Weiterbearbeitung des südlichen Bahnhofgebietes, die sich auf das Ergebnis des Ideenwettbewerbes abstützt, zeitlich und inhaltlich noch nicht näher fixiert. Hier bestehen andere Abhängigkeiten und ein weniger dringlicher Handlungsbedarf.

Chancen für die Stadt

Spätestens mit dem Abschluss des Planungenehmigungsverfahrens im Jahre 1989 ist die Stadt Aarau durch das Projekt des Bahnhofausbaus unter Handlungsdruck geraten. Ausser der Schaffung eines attraktiven und künftig optimal funktionierenden Umfelds der Bahnhofsanlage möchte die Stadt insbesondere die Chancen nutzen, die ein neuer Bahnhof eröffnen kann. Zur direkten Beratung des Stadtrates wurde daher zunächst eine städtische Spezialkommission «Bahnhof Aarau» mit vorausschauender Funktion eingesetzt, und zur Ad-hoc-Unterstützung des Stadtbauamtes wurde im Auftragsverhältnis eine Delegiertenstelle für die Bahnhofplanung geschaffen.

Die Kommission veranlasste zunächst die Ausarbeitung einer Studie über die mögliche Wirtschaftsentwicklung im Bahnhofgebiet [4]. Daraus haben sich einige wesentliche Ziele ergeben, die es zu verfolgen gilt:

- Verbesserung von Standortgunst und Bekanntheitsgrad von Aarau mit einem neuen Bahnhof;
- Wahrnehmen neuer Entwicklungsmöglichkeiten, insbesondere wo Nischen komplementär zu den grossen Ballungsgebieten gefüllt werden können;
- Ausnutzen und Unterstützen von Impulsen und Initiativen sowie Schaffen von guten Voraussetzungen für die Nutzung verschiedener zur Verfü-

gung stehender Areale im Bahnhofsumfeld.

Die Behandlung dieser Fragen hat schliesslich mit zur Formulierung eines städtischen Leitbildes beigetragen, das kürzlich veröffentlicht wurde [5].

Auch aus den prioritären Stossrichtungen dieses Führungsgerüsts geht hervor, dass die Strategie der Stadt in allen Planungsfragen darin besteht, die vielen eng zusammenhängenden Einzelprojekte, insbesondere im näheren und weiteren Umfeld des Bahnhofs (Tabelle 2), zwar gut zu koordinieren und aufeinander abzustimmen, aber gleichzeitig auch bestmöglich voneinander abzukoppeln. Dies geschieht aus der Erkenntnis, dass ohne eine getrennte, von andern Vorhaben losgelöste Realisierbarkeit von in sich selbstständig funktionierenden Teilprojekten komplexe Abläufe und Projekte aus verschiedenen Gründen zu scheitern drohen. Die Unterteilung in überschaubare Teilprojekte erleichtert hingegen eine flexible Anpassung an sich ändernde Bedürfnisse.

Schlussbemerkungen

In diesem Erfahrungsbericht wurden einige Aspekte herausgegriffen, die für andere, ähnliche Projekte Pilotcharakter haben und von Nutzen sein könnten. Dies auch dann und um so mehr, als die Bahn-2000-Projekte im Sog der Sparmassnahmen mit weiteren, neuen Problemen konfrontiert sind. Parallel zum geltenden Eisenbahngesetz sind eine Vielzahl von kommunalen, kantonalen und nationalen Gesetzen und Verfahren zu beachten.

Um die Realisierung nicht zu hemmen oder unnötig zu blockieren, werden Teile des Gesamtprojektes, Teile von Verfahren und sogar Kostenteilerfra-

Literatur:

- [1] Preisgericht Ideenwettbewerb Bahnen II; Bericht des Preisgerichts, Aarau, Dezember 1988
- [2] Preisgericht Projekt- und Ideenwettbewerb Bahnhof Aarau; Berichte des Preisgerichts, Aarau, November 1991
- [3] Expertenkommission Bahnhof Aarau, Projektüberarbeitung nördl. Bahnhofgebiet; Empfehlungen der Expertenkommission; November 1992
- [4] Bannwart Louis, Studie zur Wirtschaftsentwicklung im Bahnhofgebiet im Auftrag des Stadtbauamtes Aarau, Aarau 1990 (nicht veröffentlicht)
- [5] Stadtrat Aarau, Leitbild der Stadt Aarau 1993–2003; März 1993

gen abgekoppelt oder ausgeklammert und u. a. mittels separater Vereinbarungen unter den Partnern gelöst. Auftretende Problem- und Konfliktpunkte dürfen dabei aber nicht verschleppt werden. Ergänzungen und Verbesserungen am Gesamtprojekt sind so aber jederzeit optimal möglich. Dieses Vorgehen setzt voraus, dass sämtliche beteiligten Behörden sich rechtzeitig darüber im klaren sind, dass ihre verantwortlichen Vertreter und Mitarbeiter einem grossen zusätzlichen Arbeitspensum ausgesetzt sind, d.h. eine interne oder externe Unterstützung rechtzeitig einzuplanen ist.

Die Verfasser sind sich darüber im klaren, dass in der zweiten Halbzeit der weiteren Bearbeitung und Entwicklung des Projektes neue Erfahrungen gesammelt und weitergegeben werden können.

Adresse der Verfasser: Felix Fuchs, dipl. Architekt ETH/SIA, Planer BSP, Stadtbaumeister Aarau; Roland Mögerle, dipl. Bauingenieur SIA/SVI, Delegierter für die Bahnhofplanung der Stadt Aarau, Rathausgasse 1, 5000 Aarau.