Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 115 (1997)
Heft: 21

Artikel: Der Bahnhof und die Stadtentwicklung von Aarau
Autor: Fuchs, Felix
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-79243

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: 13.12.2025

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

Felix Fuchs, Aarau

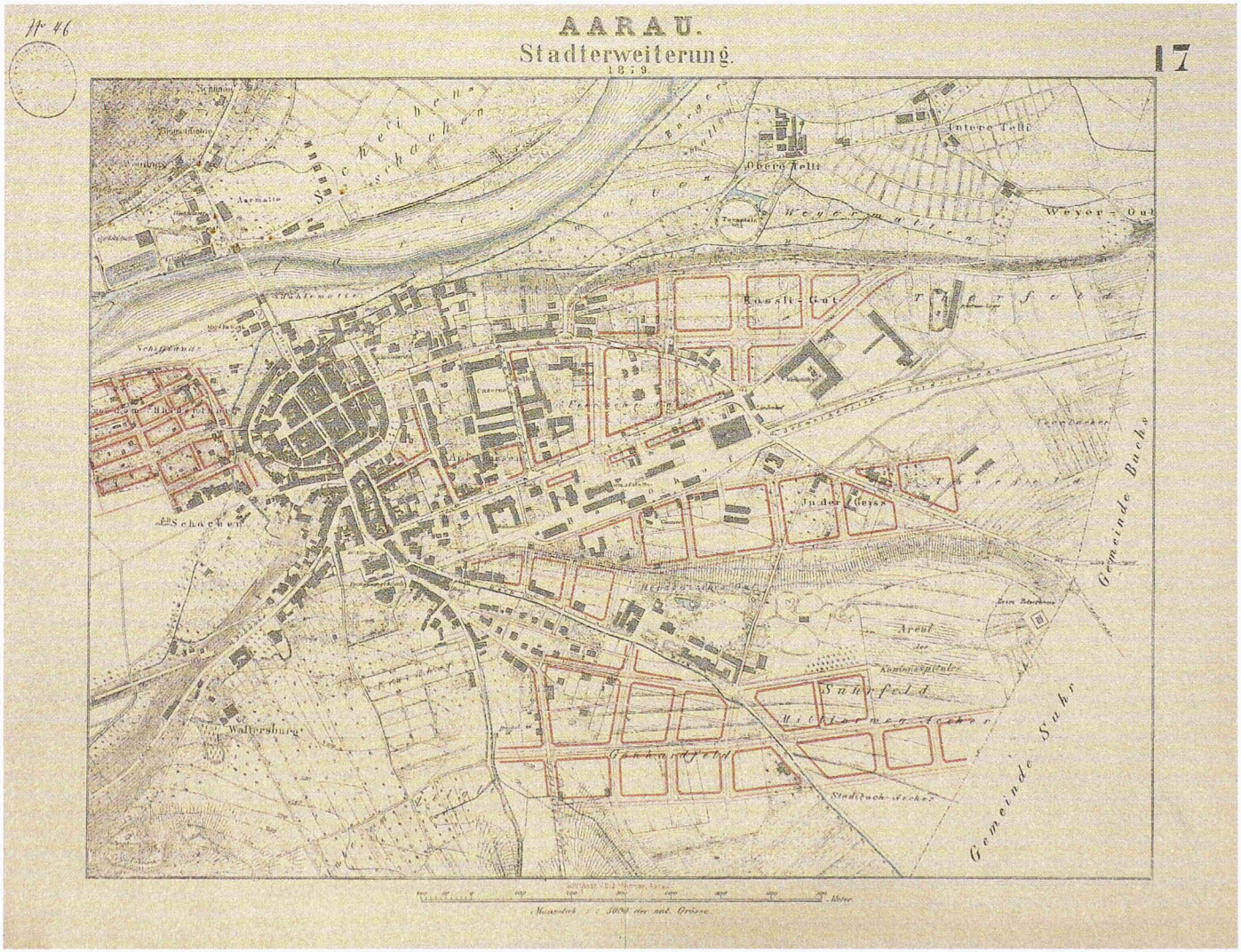
Der Bahnhof und die Stadtentwicklung von Aarau

Die Impulse, die 1858 vom Bahnbau auf die Siedlungsentwicklung der aargauischen Kantonshauptstadt ausgingen, könnten sich in naher Zukunft aufgrund des jetzt abgeschlossenen Ausbaus der Bahnanlagen wiederholen. Mit verschiedenen Projekten im Bahnhofgebiet Aarau sind gezielte Eingriffe in Richtung zukunftsorientierter Stadtgestaltung beabsichtigt. Es soll versucht werden, Parallelen zwischen der Stadtentwicklung Mitte des letzten Jahrhunderts und der künftig beabsichtigten Erneuerung und Verdichtung deutlich zu machen. Bahn- und Bahnhofausbauten bieten heute wieder einmalige Chancen für die Entwicklung unserer Städte.

Die Bedeutung des Bahnhofbaus von 1858

Als 1858 der erste Aarauer Bahnhof die Verbindung zwischen der Centralbahn Richtung Olten und der Nordostbahn Richtung Zürich schloss, waren erst 60 Jahre seit der Ausrufung der helvetischen Republik in Aarau und seit den Stadterweiterungsplänen J.D. Osterrieths vergangen. Das Jahr 1798, als Aarau kurze Zeit Hauptstadt der Schweiz war, verlieh der Kleinstadt entscheidende Impulse. Die nachmalige Bahnhofstrasse war neben der Laurenzenvorstadt die wichtigste Achse im Entwicklungsplan Osterrieths. Sie stellte mit der direkten Verbindung vom Regierungs- zum Kreuzplatz erstmals eine die Altstadt nur streifende Ost-West-Achse her.

Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts setzte Aarau, damals schon überzeugt von seiner verkehrsgünstigen Lage, konsequent auf den Ausbau des historischen Strassennetzes, das vorher langjährig vernachlässigt worden war. Weniger wachsam als sonst versäumte man es allerdings, sich während des ersten Eisenbahnbooms stark zu machen. Durch den Eisenbahnbau verlor Aarau deshalb seine bisherige Achsenstellung im schweizerischen Mittelland. Die Stadt wurde lediglich Transitstation und später Zielbahnhof einiger Nahverkehrslinien. Die Standortvorteile eines Eisenbahnknotenpunkts kamen dagegen Olten zugute. Ausserdem konnte sich Aarau, gleich anderen Orten, die mit teils erheblichen Eigeninvestitionen eine gute Stellung im Strassenverkehrsnetz erobert hatten, nur zögernd mit dem Eisenbahnbetrieb anfreunden. Als sich der Kanton schliesslich in den 1860er Jahren aktiv in den Eisenbahnbau einschalten wollte, konnte er seine Wünsche im Spannungsfeld der privaten Eisenbahnbaugesell-



1
Stadterweiterungsplan Aarau von 1879

2
Aufnahmegebäude von Jakob Friedrich Wanner im Ursprungszustand von 1858 in einer Zeichnung aus den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts (Bild: [2])

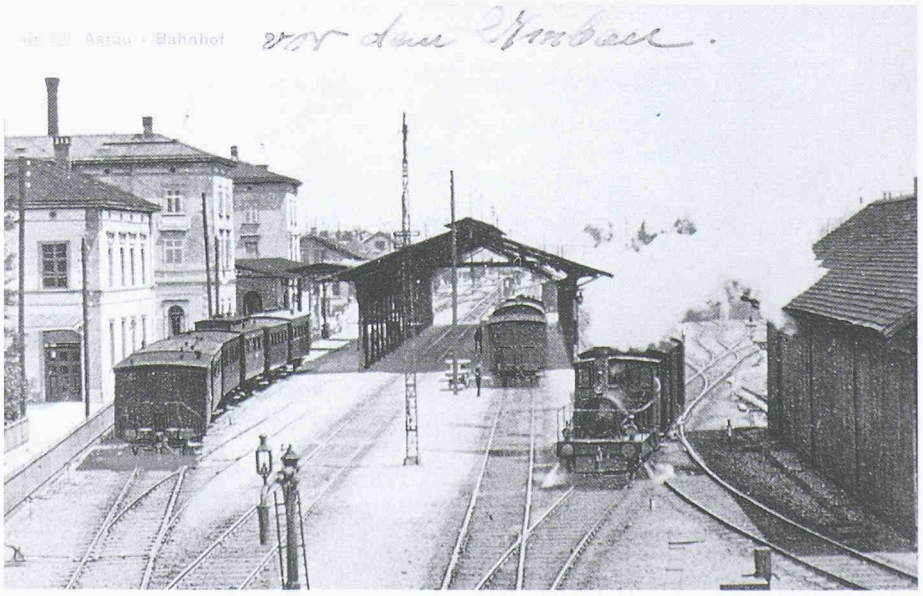
schaften nicht mehr wirksam geltend machen, zumal unter den aargauischen Städten und Gemeinden die alten Rivalitäten wegen der Streckenführung neu aufflammten. Eine Bevorzugung des Hauptortes stand ausser Frage, denn schon damals wurde scharf darauf geachtet, dass die Kleinstädte in einem gesunden Gleichgewicht zueinander blieben [1].

Als der direkte Bahnverkehr Zürich-Aarau-Olten am 1. Mai 1858 endlich aufgenommen werden konnte, war man in Aarau froh, wenigstens wichtige Durchgangsstation einer zentralen Eisenbahnstrecke geworden zu sein. Denn mit dem 1853 begonnenen Bau des Hauensteintunnels musste Aarau endgültig seine Hoffnungen begraben, anstelle von Olten zum grossen Schweizer Eisenbahnknotenpunkt aufzurücken. Nachdem die Stadt erst in letzter Stunde eigene Initiative zur wünschbaren Linienführung der Strecke Olten-Aarau entwickelt hatte, blieb nur die Chance, im unmittelbaren Einzugsbereich Aaraus an den planerischen Entscheidungen mitzuwirken. Der von Olivier Zschokke verfolgte Plan, durch Untertunnelung der Schafmatt einen direkten Anschluss zu schaffen, blieb ein Wunschtraum, ebenso wie das Projekt einer Staffeleggbahn. Immerhin wurde die städtebauliche Entwicklung Aaraus nach 1850 wesentlich durch die Standortwahl des Bahnhofs und dessen Zentrumsfunktion bestimmt.

Neuer Schwerpunkt der Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert

Der Bahnhof, neben dem 1869 auch die Hauptpost bezogen wurde, gab der Stadtentwicklung einen neuen Schwerpunkt. An der Bahnhofstrasse konzentrierten sich Verwaltungs- und Geschäftsbauten. Aarau begann sich vor allem gegen Südosten auszudehnen. Der Stadterweiterungsplan von 1879 (Bild 1) suchte grosse Gebiete südlich des Bahnhofs zu erschliessen [2]. Was auf dem Plan von 1879 ähnlich grosszügig gedacht war wie die erste Stadterweiterung Osterrieths, erzielte allerdings weit weniger Wirkung. Die Bahn war trotz Stadttunnel und den beiden Niveauübergängen Bankrain und Gais ein wesentlich stärkerer Riegel quer durch die Stadt, als es den damaligen Planern lieb war. Ja, die Entwicklung südlich des Bahnhofs war zunächst so bescheiden, dass bis 1988 lediglich die eine der beiden 1924 beziehungsweise 1971 erstellten Personenunterführungen direkt auf die Südseite führte. Und noch heute spricht man dann und wann von der unmittelbar am Bahnhof gelegenen, teilweise ganz dörflich gebliebenen Bebauung als Gebiet «Hinter den sieben Gleisen». Auch im Strassennetz wurde erst vor drei Jahren mit der durchgehenden Hinteren Bahnhofstrasse eine den bahnhofnahen Entwicklungsmöglichkeiten angemessene Erschliessung erreicht.

Nördlich der Gleise entlang der Bahnhofstrasse prägte der Bahnhof Jakob Friedrich Wanners, des berühmten Bahnhofarchitekten der Schweizerischen Nordostbahn, die städtebauliche Entwicklung nachhaltig: Der Bahnhof hatte als ältestes Gebäude in diesem Bereich die Funktion eines «Motors» der Stadtentwicklung. Der Bahnhofplatz selber dürfte in seiner Gestalt bis zum Abbruch des alten Hotels Aarauerhof einer der vornehmsten und geschlossensten Bahnhofplätze einer Schweizer Mittelstadt gewesen sein (Bild 2). Auch dürfte der Aarauer Bahnhof in gewisser Hinsicht als Wanners Hauptprobe für den neuen Zürcher Hauptbahnhof nach 1860



3
Bahnhof Aarau, Verbindungsbahnhof zwischen der Nordostbahn und der Centralbahn, gegen Ende des 19. Jahrhunderts

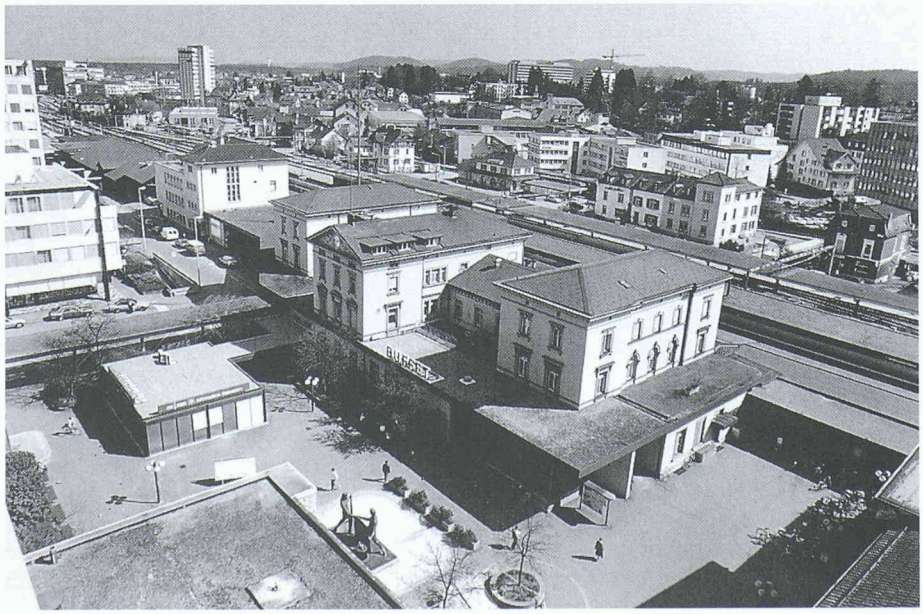
zu betrachten sein, dessen Halle soeben hervorragend restauriert worden ist.

Von der ursprünglichen Substanz (Bild 3) ist allerdings heute im Bahnhof Aarau, besonders im Erdgeschoss, nicht mehr viel vorhanden, zumal die Erweiterung von 1909 mit Aufstockung des Mitteltrakts und Konstruktion des Mittelrisalits zwar noch sehr sorgfältig, die späteren Ein-, Um- und Ausbauten aber verunklärend und allein zweckgerichtet ausgeführt wurden. Kurz nach der Erweiterung des Aufnahmegebäudes erhielt der Bahnhofplatz statt seines vorstädtischen, von Villen markierten Charakters einen sehr urbanen Anstrich durch die damaligen Neubauten, die zum Teil heute noch den Platz begrenzen, so zum Beispiel das neue Postgebäude aus den Jahren 1914/15. Ganz in der Nähe stehen auch zwei wichtige Bauten von Karl Moser, die Kantonsschule der Jahre 1894/96 und der heutige Hauptsitz der Neuen Aargauer Bank von 1912. Diese Stadtentwicklungsphase wurde abgeschlossen durch den Schützenbrunnen zur Erinnerung an das 100-Jahre-Jubiläum der Gründung des schweizerischen Schützenvereins 1924. Dieses Denkmal war für die Platzmitte geschaffen worden, und es ist bedauerlich, dass es anlässlich der letzten Umgestaltung aus dem architektonischen Bezugssystem herausgebrochen wurde [3].

Warum der alte Bahnhof nicht mehr taugt

Angesichts der unbestrittenen seinerzeitigen Bedeutung und den damaligen, heute nur teilweise noch spürbaren Qualitäten des Wannerschen Bahnhofs sind die Fragen natürlich berechtigt, weshalb die Planungs- und Baubehörden der Stadt, und mit ihr bis heute auch das städtische Parlament, so voll und ganz auf ein vollständig neues Bahnhofsgebäude setzen, und weshalb sie sich nicht mit den fertiggestellten und am 23. Mai einzuweihenden neuen Gleis- und Perronanlagen begnügen.

Die Antworten auf die Fragen sind klar und eindeutig. Würde das Aufnahmegebäude erhalten, müsste es wieder in seiner ursprünglichen achsialsymmetrischen und repräsentativen Form erscheinen. Der Bahnhofplatz müsste von Pavillons, Dächern und Autos befreit werden. Eine architektonisch befriedigende Ergänzung dazu käme allerdings nur von der gegenüberliegenden Hauptpost. Die flankierenden Bauten von Bankverein und Aarauerhof ergänzen den so befreiten Bahnhofplatz nicht auf befriedigende Art. Ein so geschildertes mögliches Erscheinungsbild steht aber insbesondere in klarem Widerspruch zu den Funktionen des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes: Der Platz kann von einem rationell abgewickelten Fahrzeugverkehr (Bus, Taxi, Vorfahrten) nicht völlig befreit werden; im Gegenteil, es ist mit solchem Verkehr zur optimalen Verknüpfung von Bahn und Bus sowie Bahn und Individualverkehr künftig noch in grösserem Umfang zu rechnen. Dieser Verkehr benötigt aber auch ein Minimum an baulichen Massnahmen (Vordächer, Einbauten, Markierungen, Hinweistafeln usw.), die wiederum mit dem gewünschten Ensemble gar nicht verträglich sind.



4
Aufnahmegebäude und Bahnhofplatz im heutigen Zustand

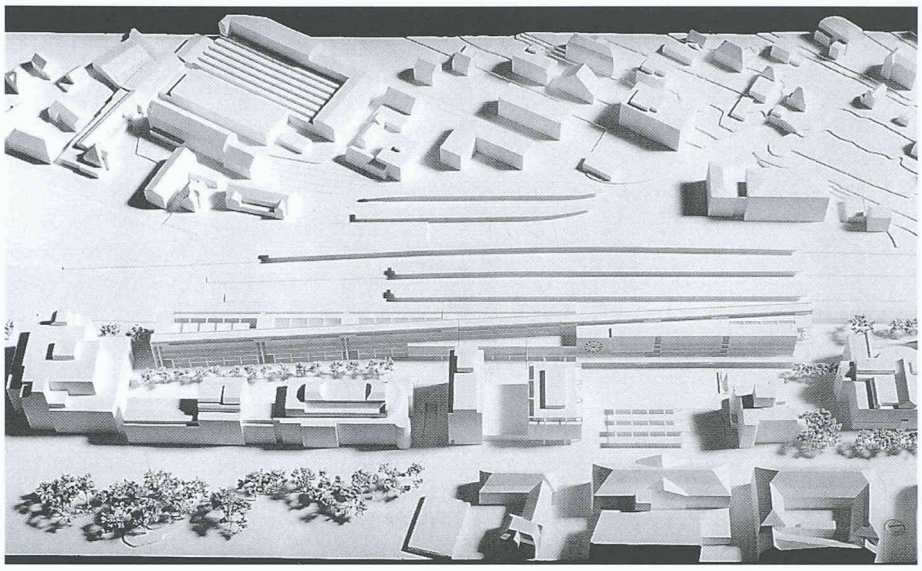
Das Aufnahmegebäude in seiner mehr oder weniger ursprünglichen Form könnte Zusatzbauten auf der Fussgängerebene kaum verkraften, ohne ganz erheblich an Substanz zu verlieren. In einem gründlichen Vergleich [4] zeigte sich klar, dass die Erhaltung von Aufnahmegebäude und Bahnhofplatz in ihrer ursprünglichen Gestalt die funktionalen Ansprüche an einen modernen Bahnhof nicht zu erfüllen vermag und erst noch die höchsten Kosten nach sich ziehen würde.

Die jüngsten Wirtschaftlichkeitsvergleiche kommen zum Schluss, dass allein die SBB im Falle der Erhaltung des heutigen Bahnhofs in naher Zukunft und ohne denkmalpflegerische Zusatzkosten fast gleich viel investieren müssten, wie ihr Anteil am projektierten, 1991 aus dem Wettbewerb hervorgegangenen Neubau von Theo Hotz beträgt. Beim Neubau resultiert aber neben neuen Erträgen aus Zusatznutzungen ein erheblicher Qualitätsgewinn.

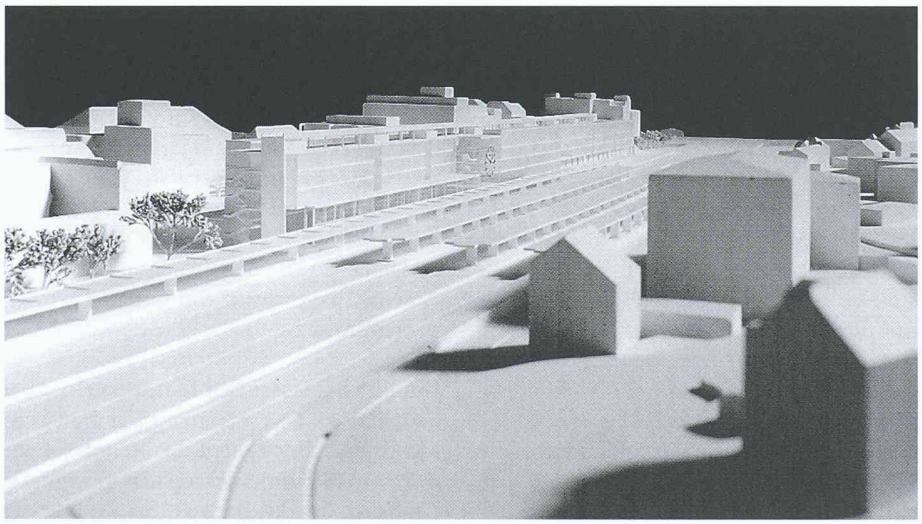
Die vielen An-, Um- und Einbauten haben das alte Aarauer Bahnhofgebäude im Verlaufe dieses Jahrhunderts nicht schöner und erhaltenswerter gemacht. Die vielen notdürftigen Anpassungen an die Neuzeit lassen es als alles andere als ein Beispiel heutiger Zweckmässigkeit und Funktionalität erscheinen, ganz zu schweigen von der Präsentation, von der Attraktivität und vom Komfort, auf den die Bahnbenützerinnen und -benützer im Aarauer Bahnreisezentrum heute noch verzichten müssen (Bild 4). So ist es denn nur folgerichtig, dass die lange und intensiv geführte Auseinandersetzung um die Erhaltung des alten Aufnahmegebäudes vor eineinhalb Jahren definitiv zugunsten des Neubauprojekts von Theo Hotz entschieden wurde. Würde man das alte Aufnahmegebäude erhalten, wäre dies, wie wenn man die Gebäude rund um einen ehemaligen Zeppelinlandeplatz als angemessen für einen modernen Flughafen halten würde. Der Aarauer Bahnhof wurde indessen lange vor den Zeppelinlandeplätzen gebaut.

Der Bahnhof als Regionalzentrum

Wenn heute vorausgeschaut wird, ist im Bahnhof Aarau eine Anlage mit weiter zunehmender Bedeutung zu sehen: Der Bahnhof ist ein wichtiger und zentraler Angelpunkt für die Wirtschaft unserer ganzen Region, die vom oberen Fricktal bis in grenznahe Gebiete der Kantone Solothurn und Luzern reicht. Es gilt für Aarau wie für andere Regionalzentren, was der Bundesrat in den Grundzügen der Raumordnung Schweiz [5] mit Recht fest-



5
Neubauprojekt von Theo Hotz, hervorgegangen aus dem Projektwettbewerb 1991/92



6
Südansicht und Gleisseite des Neubauprojekts von Theo Hotz

hält, nämlich dass für den durch die Bahn vernetzten Städteverbund Schweiz an wichtigen Bahnknoten attraktive Möglichkeiten für den Neubau, den Um- oder Ausbau grösserer Geschäfts- und Bürozentren, für Stellen der öffentlichen Verwaltung, für Unternehmen des Finanz- und Versicherungswesens, der Aus- und Weiterbildung usw. angeboten werden müssen. So entstehen aus den Knotenpunkten des Schienenverkehrs erstarkte Regionalzentren mit einem vielfältigen und entwicklungsfähigen Nutzungsangebot. Bahnhöfe müssen massiv aufgewertet werden [6]:

- Sie müssen zeitgemässe und zukunftsgerichtete Infrastruktureinrichtungen für den Fahrgast, wie wir sie von modernen Flughäfen oder Autobahnraststätten gewohnt sind, aufweisen.
- Bahnhöfe müssen mehr sein als nur mehr oder weniger praktische Zugänge zum öffentlichen Verkehr.
- Sie müssen ein vielfältiges und gut angeordnetes Angebot an Waren und Dienstleistungen für die Reisenden bieten. Der Kunde muss sich am Bahnhof als König fühlen.
- Der Bahnhof muss als idealer Treffpunkt und Ort der Begegnung konzipiert werden. Er bietet sich in hervorragendem Mass an, als Standort für Konferenzen, Tagungen, Arbeitssitzungen und private Begegnungen. In Aarau eignet er sich in optimaler Weise als Standort und Bau für die Aus- und Weiterbildung, im besonderen für die kantonale Lehrerbildung.

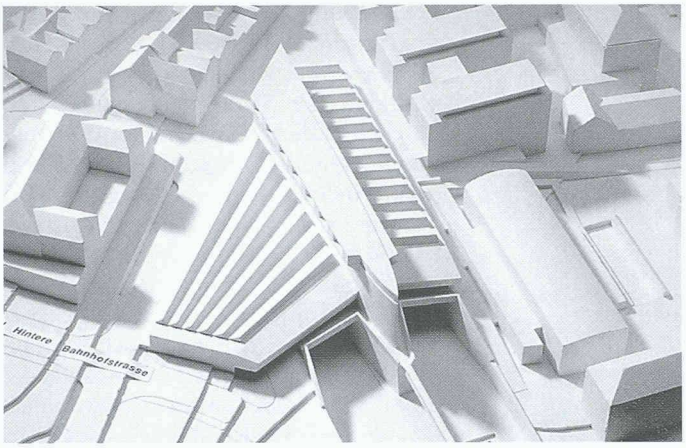
Verharrt Aarau in der konsequenten Verfolgung dieser Postulate in einer traditionellen Stadtpolitik? Vertrauen wir auf die ungebrochene Attraktivität der zentralen Standorte und verdrängen, dass die Entwicklung der Stadt von einem unterdurchschnittlichen Wachstum der Voll- und Teilzeitbeschäftigten und von einem geringen Bevölkerungsverlust geprägt ist? Verlieren die traditionellen Standortvorteile in der mobilen und vernetzten Gesellschaft nicht mehr und mehr an Bedeutung? Ist ein neuer Bahnhof im Zeitalter der höchstmöglichen individuellen Mobilität überhaupt noch zeitgemäss? Folgt der Mobilität auf Rädern nicht unausweichlich die Zeit der virtuellen Mobilität, die bereits angebrochen ist und eine dezentrale offene, grenzenlose und vernetzte moderne Welt repräsentiert? Und können es sich Dienstleistungsunternehmen überhaupt noch leisten, aus Image- und Prestigegründen an den kostspieligen Standorten in unseren Zentren festzuhalten?

Chance der Stadt

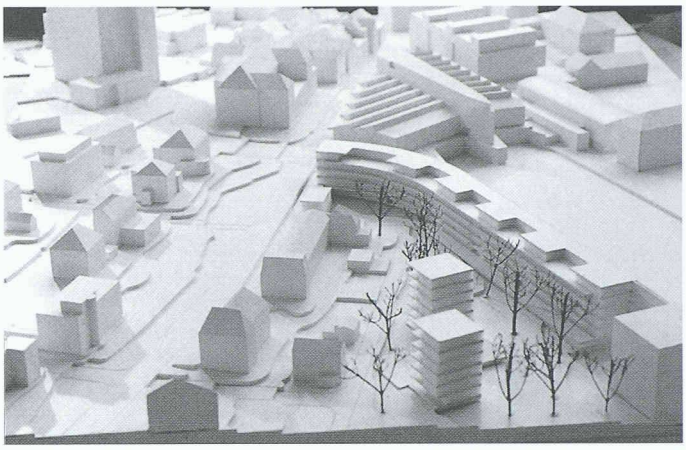
Die Stadt steht in direkter Konkurrenz zu Zentren an der Peripherie. Der mobile Mensch braucht die Stadt nicht zwingend. Er wird sie jedoch suchen, wenn sie sich durch ihre urbanen Qualitäten und ihre Einzigartigkeit manifestiert. Die urbane Begegnungsqualität ist die Chance der Stadt in der Zukunft, wird doch in der computergeprägten, individualisierten Welt der Bedarf nach persönlicher Begegnung immer grösser. Je technisierter die Welt, um so entscheidender werden direkte zwischenmenschliche Kontakte und emotionale Qualitäten der persönlichen Umgebung [7]. Die lebendige Stadt ist die Alternative zur virtuellen, anonymen Welt der Computer. Der moderne und mobile Mensch wird die Stadt suchen, wenn er als Gast ohne jeden Vorbehalt willkommen geheissen wird. Da kommt natürlich dem modernen Bahnhof eine vorrangige Rolle zu.

Stellenwert des Neubauprojekts von Theo Hotz

Das Neubauprojekt von Theo Hotz erfüllt die Anforderungen der Stadt, nämlich ein Bahnhof mit einer grosszügigen, lichtdurchfluteten Halle an bester Lage, ein Bahnhof, der an prominenter Stelle das Tor zur Stadt darstellt. Der Bau stellt eine enge und spannungsreiche Beziehung zur Stadt her, schafft dynamische Innenräume und bezieht die Aussenräume so ein, dass das ganze Bahnhofgebiet zum wichtigsten Teil des Stadtraums neben der Alt- und Innenstadt wird (Bilder 5 und 6).



7
Projekt Behmen II von Stefan Baader über den Portalen der neuen Stadttunnel



8
Neue Überbauungsperspektiven auf der Südseite des Bahnhofs aufgrund des Ausbaus der Bahnanlagen

Beteiligte am Neubauprojekt Bahnhof Aarau

Trägerschaft Vorprojekt:
Projektierungs- und Promotionsgesellschaft Bahnhof Aarau (PPG), bestehend aus:
Schweizerische Bundesbahnen
Stadt Aarau (Einwohnergemeinde)
Kanton Aargau
Aargauische Kantonalbank
Schweizerische Bankgesellschaft
Schweizerischer Bankverein
Bahnhofparking AG, Aarau
Theo Hotz AG, Zürich
WEWO Bauingenieure AG, Aarau

Gesamtprojektleitung:
Felix Fuchs, Stadtbaumeister, Aarau

Stabsstelle:
Brunnschweiler, Heer, beratende Architekten, Zug und Zürich

Architekten:
Theo Hotz AG, Zürich

Ingenieure:
WEWO Bauingenieure AG, Aarau

Elektroingenieure:
Hefti, Hess, Martignoni, Aarau

HLK- und Sanitäringenieure:
Polke, Ziege, von Moos, Zürich

Die mehrgeschossige Halle verbindet überzeugend den Bahnhofplatz, die Fusswegbeziehung entlang der Gleise im Westen und die Vorfahrt mit den Personenunterführungen. Sie entwickelt aus dieser Verbindungsfunktion, aus diesem Sammeln aller Begegnungen ihre räumliche Qualität und Dynamik [8, 9].

Wie ist es aber überhaupt zu diesem Projekt gekommen? Auslöser waren zweifellos die SBB, die mit dem Ausbau der Aarauer Stadtdurchfahrt auf zwei Doppelspuren, mit dem zweiten Stadttunnel und mit den neuen Gleissicherungs- und Perronanlagen die Voraussetzungen dafür schufen, dass die kommerziellen kundendienstlichen Bedürfnisse weitgehend unabhängig von den bahntechnischen an die Hand genommen werden konnten. Die SBB setzten damit die Stadt faktisch unter Planungs- und Handlungsdruck. Die Planungs- und Bauverantwortlichen der Stadt sind heute dankbar dafür. Es entsprach schliesslich dem gemeinsamen grossen Interesse von Stadt, Kanton und SBB, nach den Bahnanlagen auch den Bahnhof für das nächste Jahrhundert zu gestalten. Ende 1995 wurde daher die Projektierungs- und Promotionsgesellschaft Bahnhof Aarau (PPG) gegründet, der neben den SBB, der Stadt Aarau und dem Kanton Aargau auch die Projektverfasser und Dritte angehören. Im Herbst dieses Jahres wird das Vorprojekt fertig sein.

Auswirkungen auf die ganze Umgebung

Der nun in diesem Jahr fertiggestellte Ausbau der Aarauer Bahnanlagen bewirkte neben dem Impuls auf die Neuprojektierung des Bahnhofs auch einen gewaltigen Umbruch in der ganzen Bahnhofumgebung. Die erweiterten Gleisanlagen lösten Veränderungen und Impulse aus, die erst zu kleinen Teilen zugunsten der weiteren Stadtentwicklung genutzt sind. Viele städtebaulich und architektonisch bedeutsame Projekte sind entstanden oder können noch entstehen.

Von erheblicher städtebaulicher Bedeutung ist die Überbauung Behmen (Bild 7) über den Stadttunneln und der Umgang mit den Restgrundstücken aus dem Bau des Westastes der Hinteren Bahnhofstrasse, der letztlich ebenfalls durch den Bau des neuen Stadttunnels und der neuen Gleis- und Perronanlagen gefördert wurde. Endlich erhielt die Südseite des Bahnhofs damit eine adäquate Erschliessung, und es bieten sich heute interessante Perspektiven für eine gemische, die Gunst der Lage optimal nutzende Überbauung mit hoher Wohnqualität (Bild 8). Das Ergebnis des Ideenwettbewerbs [10] kann hingegen erst im Zusammenhang mit grösseren Erneuerungen der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) an ihren Bahnhofanlagen

Literatur

[1]
Lüthy Alfred, Boner Georg, Edlin Margareta, Pestalozzi Martin: Geschichte der Stadt Aarau. Aarau und Frankfurt 1978, S. 529 ff.

[2]
Ges. für Schweiz. Kunstgeschichte (Hrsg.): INSA, Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850-1920. Band I, Bern 1984, S. 101 f.

[3]
Eidg. Departement des Innern (Hrsg.): ISOS, Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz, Kanton Aargau I. Bern 1988

[4]
Metron AG: Szenarien für die Zukunft des Bahnhofs Aarau. Unveröffentlicht, Brugg 1988

[5]
Eidg. Justiz- und Polizeidepartement: Grundzüge der Raumordnung Schweiz. Bern 1996

[6]
Regionalplanungsstelle beider Basel (Hrsg.): Bahnhof plus. Liestal 1987

[7]
Weigelt Kurt: Der Wille zur Stadt. St. Gallen 1996

[8]
Behördendelegation Bahnhofgebiet Aarau: Projektwettbewerb und Projektüberarbeitung «Nördliches Bahnhofgebiet Aarau». Bericht des Preisgerichts und Bericht der Expertenkommission, Aarau November 1991 und November 1992

[9]
Klein Bernhard: Aarau Bahnhofplatz - Ein Platz für die Schweiz. Katalog zur Ausstellung, Forum Schlossplatz (Hrsg.), Aarau 1997

[10]
Behördendelegation Bahnhofgebiet Aarau: Ideenwettbewerb «Südliches Bahnhofgebiet Aarau». Bericht des Preisgerichts, Aarau November 1991

[11]
Metron Raumplanung AG: Entwicklungsplan Bahnhof Süd. Unveröffentlichter Entwurf, Brugg Januar 1997

umgesetzt werden. In der näheren Umgebung des WSB-Bahnhofs hat dennoch eine Dynamik eingesetzt. Das aargauische Versicherungsamt (AVA) ist baubereit, sobald eine Beschwerde endlich erledigt sein wird. Im Raum Gais konnte die künftige Verkehrsführung sowohl bezüglich der Nutzung als auch in städtebaulich guter Art in einem Erschliessungsplan festgelegt werden. Es bleibt zu hoffen, dass die in einer beispielhaften kooperativen Planung entstandenen Vorstellungen über die künftige Nutzung, Erschliessung und Neugestaltung dieses Raumes ebenfalls gelegentlich zu Realisierungen führt. Die Stadt verfügt heute im gesamten bahnhofnahen Entwicklungsgebiet mindestens über eine kohärente richtplanähnliche Vorstellung, die grösstenteils zusammen mit den Grundeigentümerschaften erarbeitet wurde.

Neue Phase der Stadtentwicklung

Nur bei wenigen Projekten kann die Stadt mitbestimmen oder Einfluss nehmen, wann sie realisiert werden können. Entscheidend aber ist, dass die Rahmenbedingungen so sind, dass ein Höchstmass an planerischer Koordination und Vorbereitung erreicht wird, für die einzelnen Vorhaben aber ebenso ein Höchstmass an Unabhängigkeit bestehen bleibt.

Wenn das eine oder andere Projekt in den nächsten zwei Jahren begonnen werden kann, dürfte das Eis für eine positive städtebauliche Entwicklung gebrochen sein. Der Wellenbrecher Behmen von Stefan Baader und der neue Bahnhof von Theo Hotz bilden zweifellos die beiden Flaggschiffe der Aarauer Stadtentwicklung.

Adresse des Verfassers:
Felix Fuchs, dipl. Arch. ETH/SIA, Planer BSP, Stadtbaumeister, Rathausgasse 1, 5000 Aarau

Peter Schürmann, Luzern

Aus- und Umbau Bahnhof Aarau

Der Ausbau der Bahnanlagen im Raum Aarau ist eine wichtige Voraussetzung für die Angebotsverbesserungen im Rahmen von Bahn + Bus 2000. Die zweite Doppelspur zwischen Aarau und Rupperswil eliminiert einen wesentlichen Kapazitätsengpass der West-Ost-Achse zwischen Bern und Zürich.

Am 3. Juni 1856 traf der erste Zug von Schönenwerd her im provisorischen Bahnhof im Aarauer Schachen ein. Zwei Jahre danach, am 7. April 1858, fuhr erstmals ein Zug von Brugg nach Aarau. Rund drei Wochen später befuhr der erste Zug den 46 m langen Stadttunnel.

Das Aufnahmegebäude des definitiven Bahnhofs (von Architekt Jakob Friedrich Wanner, der später den Bahnhof Zürich baute) wurde am 1. Oktober 1859 dem Betrieb übergeben. Der provisorische Bahnhof Schachen wurde danach in ein Wirtshaus verwandelt.

1923 wurden die Gleisanlagen im Personen- und Rangierbahnhof erweitert. Nach weiteren nochmals 67 Jahren wurde im Sommer 1990 mit den Aus- und Umbauarbeiten für das Projekt Bahn 2000 begonnen.

Lage im Streckennetz

Der Abschnitt Olten-Rupperswil der Ost-West-Achse gehört heute mit 450 bis 500 Zügen pro Tag zu den am stärksten belasteten Strecken des SBB-Netzes. Die vorhandenen drei Gleise von Olten bis Däniken und die anschliessende Doppelspur zwischen Däniken und Rupperswil liessen keine Kapazitätserhöhung mehr zu. Der gesamte Verkehr Bern-Zürich, Biel-Zürich, die Intercityzüge Basel-Aarau-Zürich sowie ein Teil des Gütertransitverkehrs von Basel via Olten-Lenzburg-Südbahn-Chiasso/Luino musste auf den teilweise völlig veralteten Anlagen abgewickelt werden. Im Rahmen von Bahn 2000 war ursprünglich eine durchgehende Vierspurstrecke von Olten bis Rupperswil geplant. Mit der aus finanziellen Gründen notwendig gewordenen Etappierung mussten das vierte Gleis zwischen Dulliken und Däniken sowie der doppelgleisige Umfahrungstunnel von Schönenwerd zurückgestellt werden.

Im Einzugsgebiet des Bahnhofs Aarau leben rund 130 000 Personen. Dank der guten Zugsverbindungen liegt Aarau hinsichtlich der Einnahmen aus dem Personenverkehr nach Basel und Luzern an dritter Stelle des SBB-Kreises II. Die Wirtschaftsmetropole Zürich wird von Aarau aus in weniger als einer halben Stunde erreicht.

Projektumfang

Die Projektlänge von der Kantonsgrenze Aargau/Solothurn bis nach Rupperswil beträgt 7,3 km. Im Aargau werden neben

Termine

Sept 1986	Auftrag für Vorprojekt
31. Okt 1988	Baubeginn des Technischen Gebäudes im Torfeld
Juni 1990	Beginn der Vorarbeiten für den Stadttunnel 2 (Abbrüche, Leitungsumlegungen)
16. Mai 1991	Spatenstich am Westportal
Juni 1991	Baubeginn des Cargo-Service-Center im Torfeld
August 1991	Baubeginn Cargo-Combi-Terminal
25. April 1992	Bezug des Regionalzentrums im Cargo-Service-Center
21. Mai 1992	Durchstich des neuen Stadttunnels
6. Juli 1992	Abbruch der Lok-Depotanlage und Baubeginn der neuen Strassenunterführung Gais
25. Juli 1992	Inbetriebnahme Cargo-Combi-Terminal
10. Jan. 1994	Spatenstich Vierspurstrecke Rupperswil-Aarau (Beginn der Rodungen)
24. April 1994	Inbetriebnahme Stadttunnel 2, elektronisches Stellwerk, Gleise 4 bis 6 mit dazugehörigen Perronanlagen
August 1995	Inbetriebnahme der neuen Strassenunterführung Gais. Teilinbetriebnahme der Vierspurstrecke Aarau-Rupperswil
10. Nov 1996	Inbetriebnahme des umgebauten alten Stadttunnels und der nördlichen Hälfte der Perronanlagen
22. März 1997	Ausbau der letzten beiden Stahlbrücken der Unterführung Gais
23. Mai 1997	Offizielle Einweihung