Baustelle Bahnhof, 1998 bis 2001

Autor(en): **Wanner, Ruedi / Fischli, Ruedi**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Badener Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **77 (2002)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-324725

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Baustelle Bahnhof, 1998 bis 2001

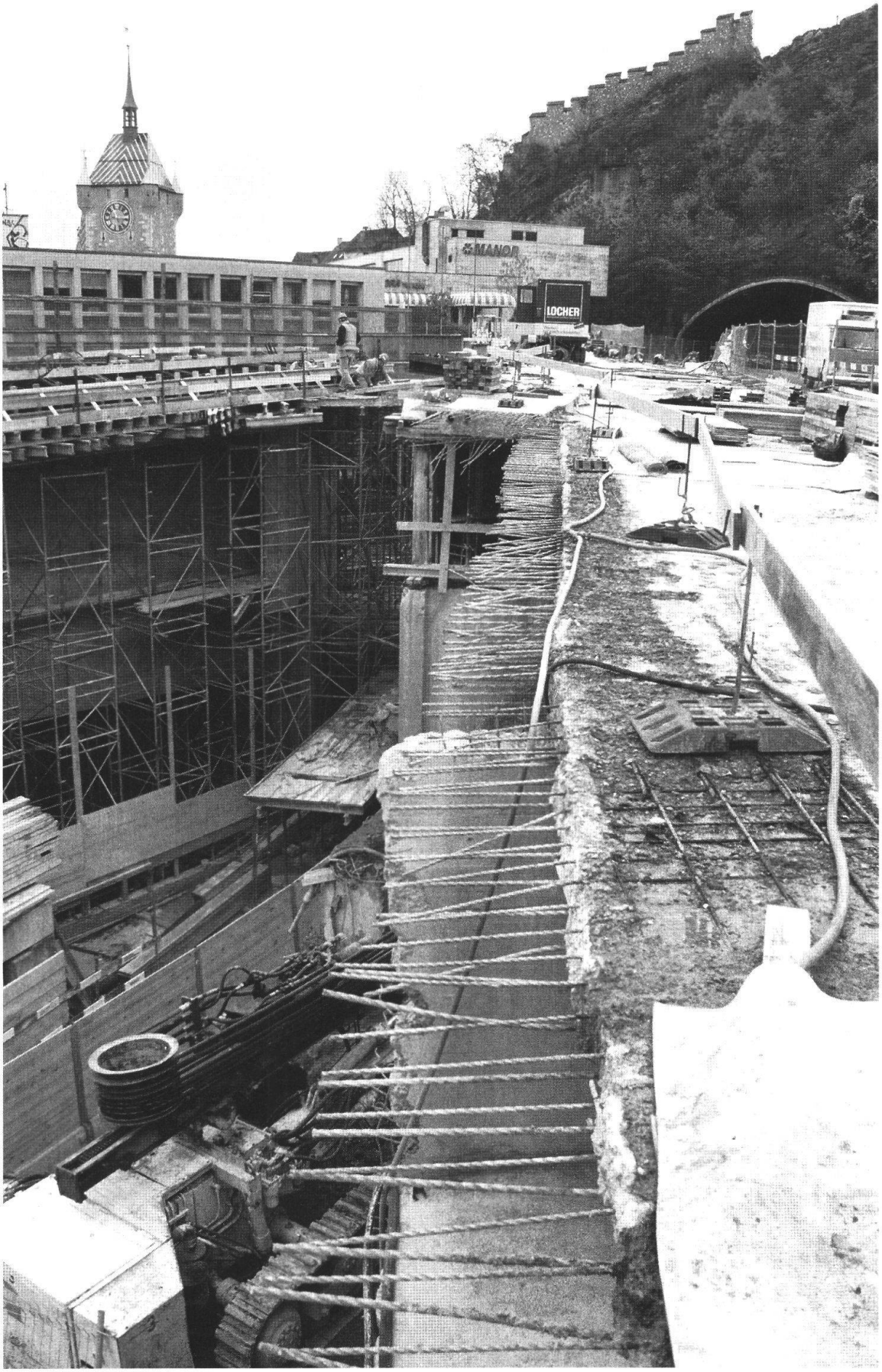
Ruedi Wanner (Text), Ruedi Fischli, Alex Spichale (Fotos)

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 richtungsgetrennte 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 benützbaren 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

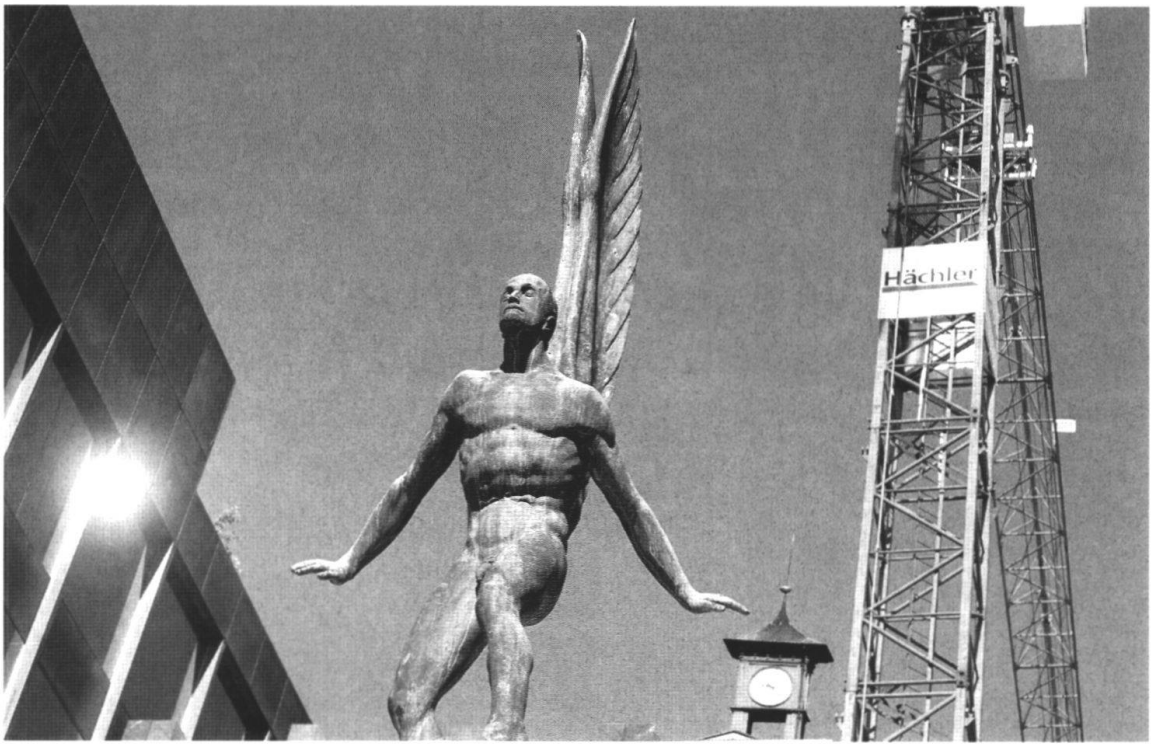
Gründen nicht gebaut werden konnte, ersetzt ein Lift im Innern des Gebäudes das Treppensteigen zum Gleis 1. Dank Nachtragskrediten konnten die Perronkanten 1 bis 3 in ihrer ganzen Länge auf kundenfreundliche 55 cm (gerechnet über der Schienenoberkante) angehoben werden, was ein bequemeres Einsteigen 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.


MANOR
LOCHER

Baustelle Bahnhof I, Fotos von Ruedi Fischli

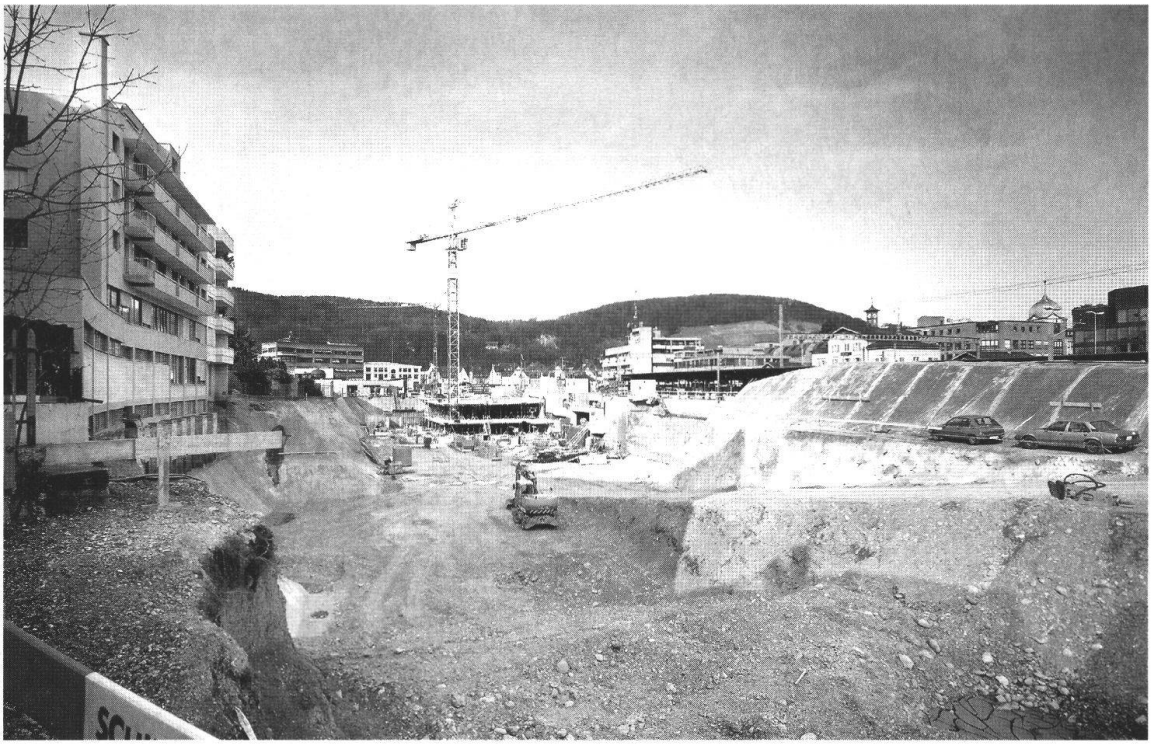
Ausfahrt zur Busrampe,
3. November 1999.

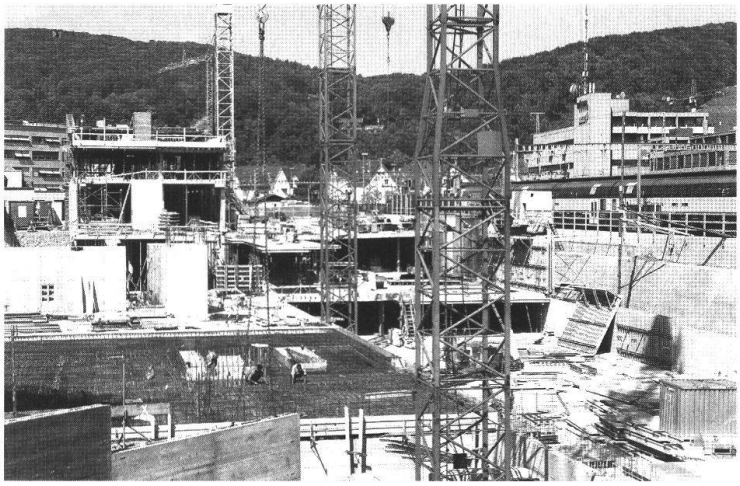
Abriss Velo Plüss,
8. November 1999.



Der fliegende Lüber,
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.

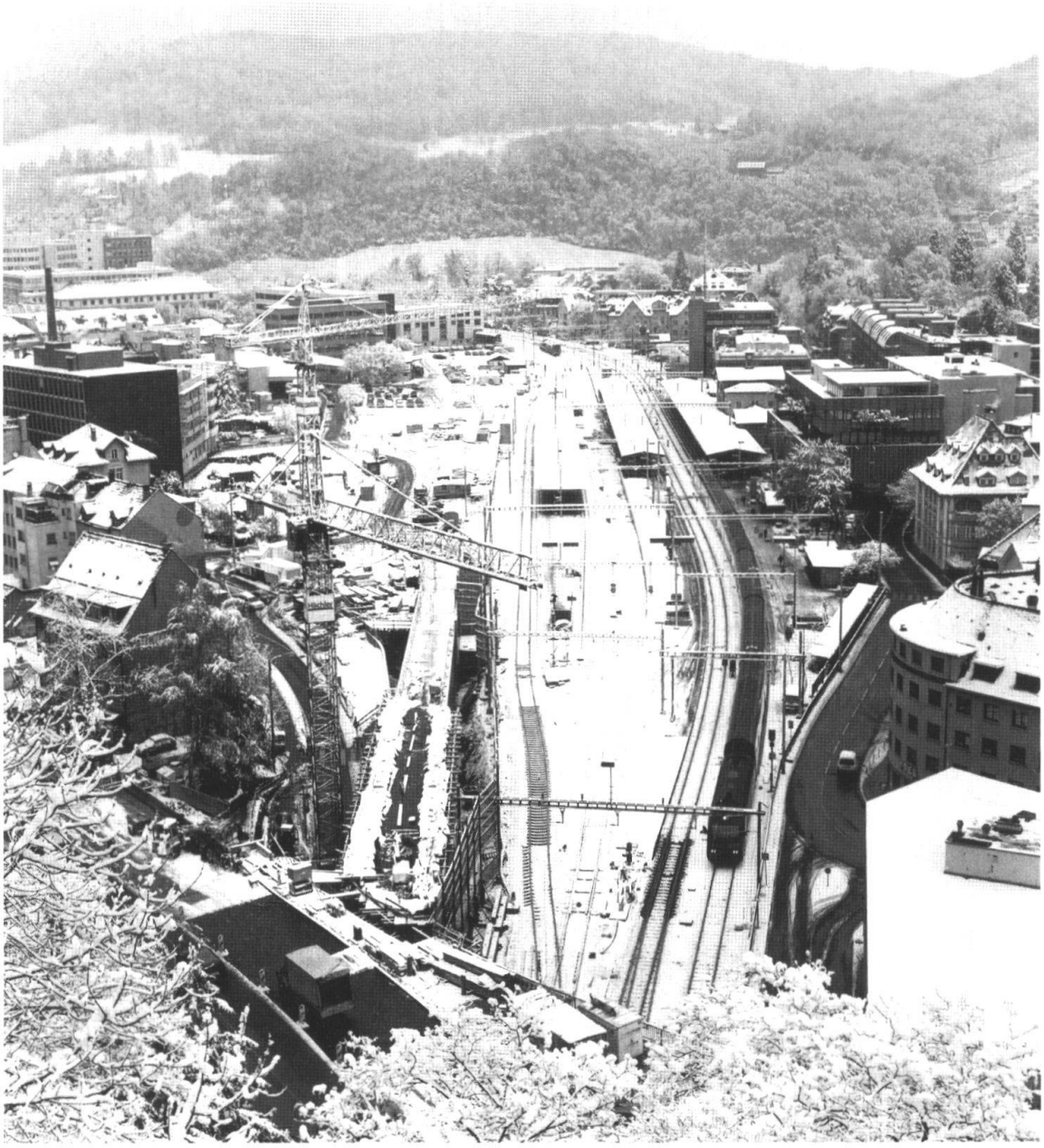
Buspassagiere auf Abwegen,
24. Mai 2000.

Betonien im Gstühl,
5. September 2000.

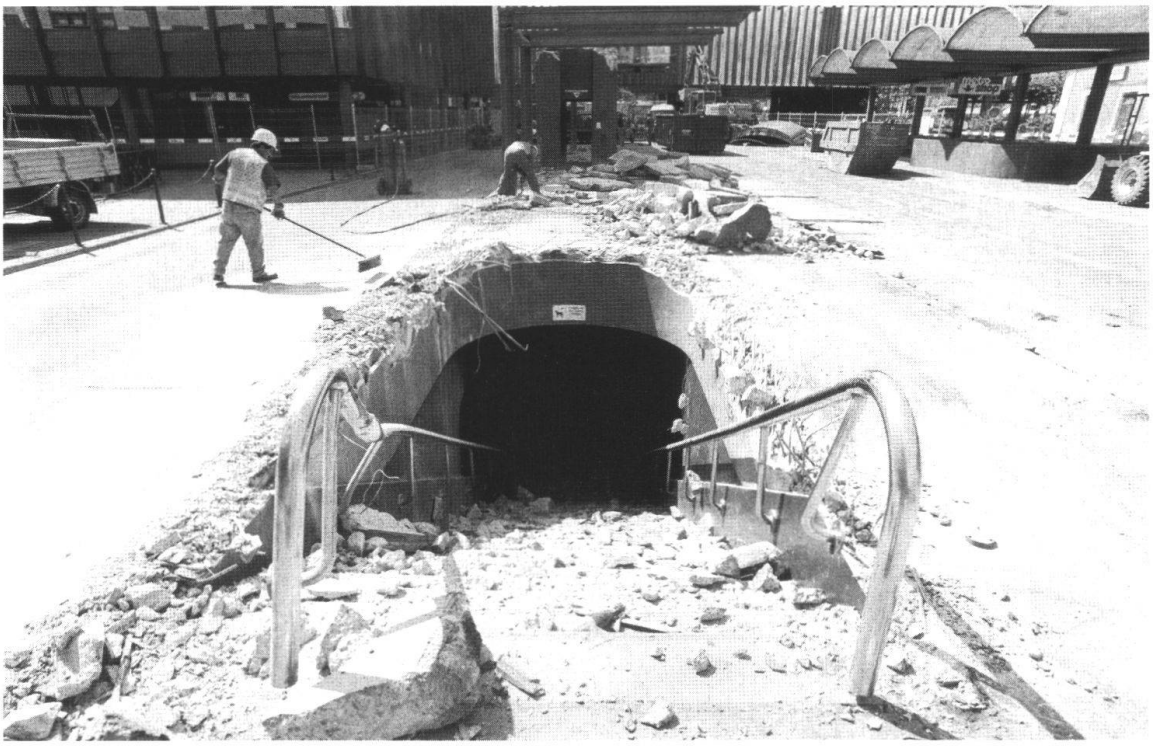
Busrampe und Langhaus,
1. Mai 2001.

Baustelle Bahnhof II, Fotos von Alex Spichale

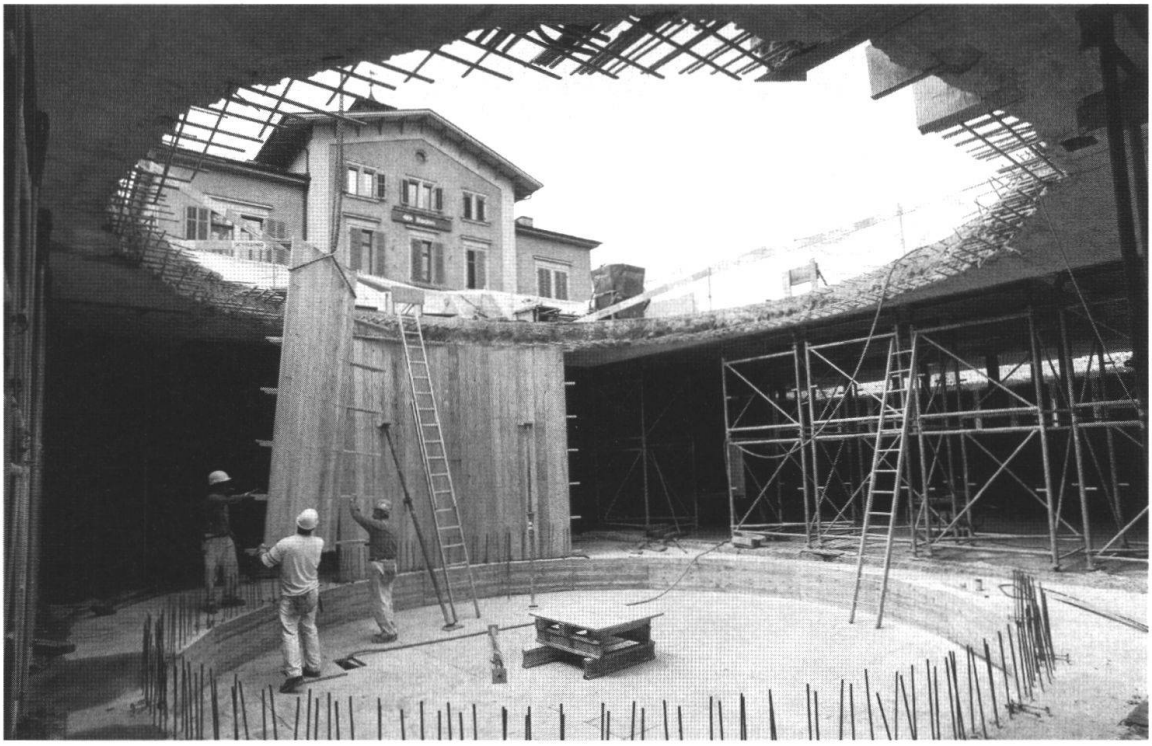
Ein Relikt der Verkehrs-
sanierung, 14. Oktober 1999.

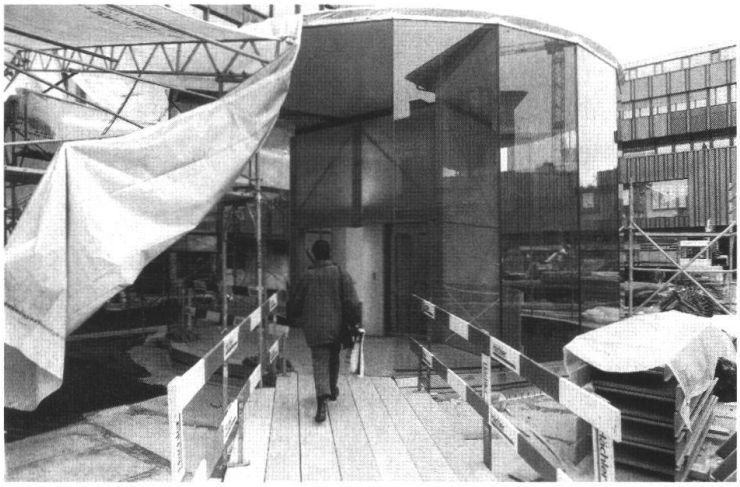


Baustelle eingeweisst,
Dezember 1999.



Abgang zum Metro-Shop,
2. Mai 2000.



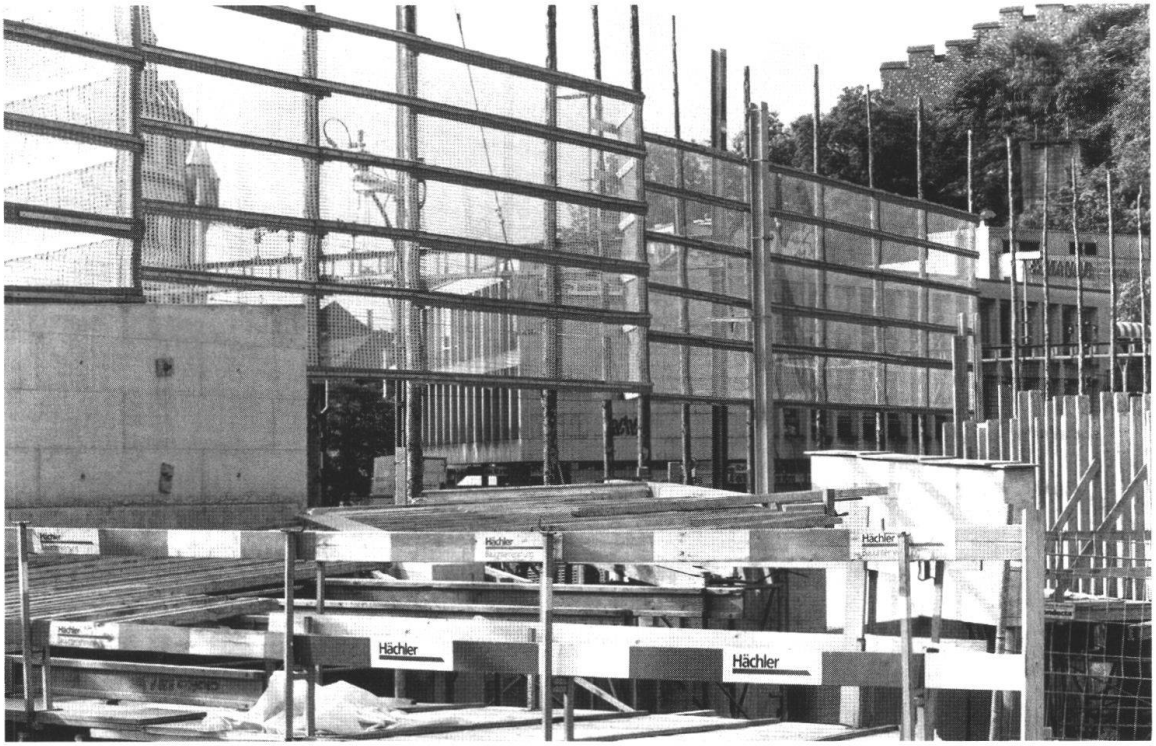


Aufgang vom Metro-Shop,
22. August 2000
und 20. Februar 2001.

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.