

Die Bahn trennt und verbindet

Autor(en): **Fuchs, Felix**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujaersblätter**

Band (Jahr): **94 (2020)**

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-858452>

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.



12:00

BUFFET

SBB Reisebüro

P

Wetterstation

Die Bahn trennt und verbindet

Felix Fuchs

Die Bahngleise zerschneiden das Stadtgebiet. Beim Bahnhof werden die südlichen Quartiere und die Nachbargemeinden aber auch mit der Stadt verbunden. Der Bahnhof ist nicht nur Verkehrsdrehscheibe, sondern auch Kristallisationspunkt des städtischen Lebens und Ausdruck einer aufblühenden Urbanität.

Als die Strecken der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn nach Eröffnung des ersten Stadttunnels 1858 am Bahnhof Aarau miteinander verknüpft wurden, entstand eine neue städtebauliche Achse. Der Bahnhof wurde ein stadtbestimmendes Bauwerk.¹ Die Bahnhofstrasse verband den Bahnhof mit dem historisch gewachsenen Stadtkern und wurde rasch zur repräsentativsten Strasse der Stadt.² Zusammen mit dem Bahnhofplatz entwickelte sich hier das neue Zentrum. Für die Streckenführung der Bahn wurde die wirtschaftlichste, konfliktärmste und damals stadtverträglichste Lösung gewählt.³ Mit der Untertunnelung der Schanz und der Oberen Vorstadt wurde zwar eine vollständige Trennung des Stadtraums vermieden. Gleichwohl war die Trennwirkung angesichts limitierter Übergänge von Anfang an beträchtlich. Heute noch ist sie gross und bestimmt massgeblich die Erreichbarkeit des Bahnhofs.

1 Stutz, Werner: Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg. Zürich 1983.

2 Hanak, Michael et al.: Bahnhof Aarau – Chronik eines Baudenkmals. Zürich 2011, S. 61ff.

3 Siehe «Zur Lage des Bahnhofs» in diesem Beitrag.

← Der Bahnhof und der Bahnhofplatz vor dem Abbruch 2009. (Foto: Stadtbauamt)



Die Gleise bestimmen den Städtebau

Der Trenneffekt manifestierte sich immer stärker, als die Bebauung dichter wurde und sich südlich des Bahnhofs ein neuer Stadtteil mit Industrie, Gewerbe und Wohnnutzung zu entwickeln begann. Es existierten niveaugleiche Übergänge am Bankrain und in der Gais. Mit der Eröffnung des Bahnhofs der Wynentalbahn auf der Südseite des «Hauptbahnhofs» entstand 1924 die erste Personenunterführung, die die beiden Bahnhöfe und die Perrons untereinander verband. Sie eröffnete eine zusätzliche Fusswegverbindung zwischen dem aufstrebenden südlichen Stadtteil und dem Zentrum. Noch bevor die Strassenunterführung in der Gais den mit Barrieren gesicherten Niveauübergang ablöste, machte der intensiv gewordene Bahnverkehr 1902 eine Fussgängerpasserelle beim Bankrain nötig.

Mit dem Ausbau im Rahmen des Projekts «Bahn 2000» ab Mitte der 1980er-Jahre gerieten die Querverbindungen und mit ihnen die Einbindung des Bahnhofs unter Druck.⁴ 1987 – mangels ebenbürtiger Alternativen erstaunlich spät – wurde der Übergang Bankrain als letzter aufgehoben und die Passerelle 1989 abgebrochen. Immerhin sorgt die längst unter der Wynental- und Suhrental-Bahn (WSB) hindurch bis zur Bleichematt- und Frey-Herosé-Strasse verlängerte Personenunterführung Ost dafür, dass der südliche Stadtteil noch mit dem Bahnhofplatz und der Bahnhofstrasse verbunden bleibt.

↑ Aufnahmegebäude 1866. (© Stadtmuseum Aarau)

→ Bahnübergang in der Gais 1904. (© Stadtmuseum Aarau)

4 Fuchs, Felix: Der Bahnhof und die Stadtentwicklung von Aarau. In: Schweizer Ingenieur und Architekt 112/1994, S. 404–409.

5 Fuchs, Felix / Mögerle, Roland: Aarau und Bahn 2000 – Erfahrungen einer Stadt. In: Schweizer Ingenieur und Architekt 117/1997, S. 5–9.

6 1989 wurde die Motion Kurt Bay im Einwohnerrat überwiesen, die die Überdeckung und Überbauung der Gleisanlagen im Bahnhofbereich verlangte.

7 Stadtrat Aarau: Diverse Botschaften an den Einwohnerrat und an die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger. Aarau 1990–2010.

In der langen Planungs- und Bauzeit von «Bahn 2000» ging es darum, in jeder Beziehung realistische Chancen für die Stadtentwicklung zu erkennen und diese soweit als möglich zu realisieren.⁵ Utopien und überrissene Visionen führten nicht weiter, waren auf stadtpolitischer Ebene aber durchaus vorhanden.⁶ Als Schlüssel zur Kunst des Machbaren erwies sich ein Vorgehen in gut koordinierten, inhaltlich aber möglichst unabhängigen Schritten. So entstanden in unzähligen Verhandlungen mit den SBB, dem Kanton und den angrenzenden Eigentümerschaften partnerschaftlich getragene Projekte und Massnahmen zur städtebaulichen und verkehrsmässigen Wertsteigerung.

Diverse Berichte mit Kreditanträgen zur Mitfinanzierung der Infrastruktur um den Bahnhof prägten das politische Geschehen in den 1990er-Jahren und im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts.⁷ Der Projektwettbewerb für ein neues Bahnhofsgebäude und einen neuen Bahnhofplatz, die Investitionen in Veloabstellanlagen, die Bestellung einer zusätzlichen Anbindung der Bahnperrens an die Stadt über den Tunnelportalen und die Verlängerung der Hinteren Bahnhofstrasse vom ehemaligen Bankrain zum Knoten Rosengarten sind Beispiele für die Überwindung der noch grösser gewordenen Trennwirkung der Gleise.



Zur Lage des Bahnhofs

Das Längenprofil der Bahn macht deutlich, dass die von Olten her kommende Linie den Höhenunterschied von rund zehn Metern vom Schachen bis zur Bahnhofeinfahrt mit bis zu zehn Prozent Steigung zu überwinden hatte. Die Lage des Stadttunnels wurde so gewählt, dass die Strecke unter Tag so kurz wie möglich war und ein Teil des Ausbruchs zur Aufschüttung des Damms auf der Westseite verwendet werden konnte. Wie wäre wohl die Stadtentwicklung erfolgt, wenn eine andere Linienführung gewählt worden wäre? Zum Beispiel entlang der Aare mit dem Bahnhof im Bereich der Flöserstrasse, wie von den englischen Ingenieuren Stephenson und Swinburne 1850 vorgeschlagen? Oder wenn die Höhendifferenz mit einem niedrigeren Damm, einer um fünf bis sieben Meter tieferen Trasseelage, einem längeren Tunnel und einem längeren Einschnitt geringer gehalten worden wäre? Möglicherweise hätte das Aufnahmegebäude als Reiterbahnhof wie beispielsweise in Zürich Wiedikon mit wesentlich mehr oberirdischen Querverbindungen anstelle von Unterführungen zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen ausgestattet werden können.



Die Anbindung der Quartiere

Die städtebauliche Struktur ist nördlich der Bahnlinie von der Altstadt und vom Stadterweiterungsplan von J. D. Osterrieth aus dem Jahr 1789 geprägt.⁸ Die südlich und östlich des Bahnhofs liegenden Stadtteile weisen demgegenüber – unterstützt durch die Topografie – ganz andere städtebauliche Charakteristiken auf. Oberhalb und südlich des vom Behmen her in östlicher Richtung verlaufenden Abhangs breiteten

← Bahnhof der Wynentalbahn, 1924. (Foto: Sammlung Hergert 1926)

8 Nosedà, Irma / Schläppi, Christoph (Hg.): Aarau, Stadt, Architektur. Stadtentwicklung in zehn Schritten 1240–2001. Aarau 2001.

sich im 20. Jahrhundert die gartenstadtähnlichen Wohnüberbauungen aus. Je näher am Bahnhof gelegen, desto grösser wurden gegen Ende des 20. Jahrhunderts die Wertschöpfungsmöglichkeiten. Das Interesse, die niedergehende industrielle Produktion durch attraktive Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor und durch bahnhofnahen Wohnungsbau zu ersetzen, wuchs stark. Anfang der 1990er-Jahre wichen die Gebäude der Elcalor (vormals Kummler & Matter) dem «neuen Stück Stadt», das vom Aargauischen Versicherungsamt (heute Aargauische Gebäudeversicherung) initiiert wurde. Wie hier nahmen die Planungs- und Bauverantwortlichen der Stadt wo immer möglich eine aktive Rolle ein und führten private Eigentümerschaften, Investoren und öffentliche Interessen zusammen, um gemeinsam über Konkurrenzverfahren, Studienaufträge, Testplanungen und Wettbewerbe städtebaulich und nutzungsmässig gute Lösungen zu erzielen.⁹

9 Beispiele sind der Ideenwettbewerb Behmen II (1988), die Testplanung «Hintere Bahnhofstrasse 6–10» mit Landkauf und Verkauf durch die Stadt (1997), die Studienaufträge WSB-Depotareal (2005), Veloabstellanlage und Bahnhofzugang Frey-Herosé-Strasse (2011), «Bahnhof Süd / WSB-Bahnhof» (2012), ehemaliges Electroluxareal / Swissgrid (2013 sowie der Projektwettbewerb «Bahnhof Süd / WSB-Bahnhof» (2016); Aaraus urbane Blüte. Kleine Stadt mit grosser Zukunft, Beilage Hochparterre 9 / 2009.

10 www.aargauerzeitung.ch/aargau/aarau/30-millionen-fuer-80-hotelzimmer-gegen-diese-projekte-hat-sich-der-neue-aarauerhof-durchgesetzt-134180232#.

11 Klein, Bernhard: Aarau, Bahnhofplatz. Ein Platz für die Schweiz. Ausstellungskatalog des Forums Schlossplatz. Aarau 1997.

12 Behördendelegation Bahnhofgebiet Aarau: Projektwettbewerb «Nördliches Bahnhofgebiet Aarau», Bericht des Preisgerichts. Aarau 1991, nicht publiziert.

→ Bahnübergang Bankrain kurz vor der Schliessung mit Passerelle, Portal des Stadttunnels und Stellwerk, 1988. (Foto: Heinz Aeschli-mann, Aarau)

Der Bahnhof und sein Platz

Wer heute in Aarau ankommt, wird in einem modernen, fast schon grossstädtischen Raum empfangen, der mit dem Neubau des Hotels Aarauerhof in naher Zukunft noch zusätzlich aufgewertet werden soll.¹⁰

Das aus dem Wettbewerb von 1990 hervorgegangene neue Bahnhofsgebäude des Zürcher Architekten Theo Hotz betont mit seiner Länge den Typ des Durchgangsbahnhofs.¹¹ «Das Projekt reagiere subtil auf den Ort und verbinde eine poetische Interpretation des Themas Bahnhof mit logischer Organisation und räumlicher Dynamik», urteilte das Preisgericht 1990 in seinem Bericht.¹² Da kann es kaum ein Zufall sein, dass



die erfolgreiche Tour des Bahnhofklaviers in Aarau seinen Anfang nahm! Wie passend auch die luftige Kunst aus Ventilatoren von Roman Signer in der Bahnhofhalle. Die lichtdurchflutete Längshalle verbindet die Ebenen des Bahnhofplatzes mit denjenigen des Bahnhofparkings und der Unterführungen zu den Perrons und zu den südlichen Quartieren. Der 325 Meter lange, sechsstöckige Bau begleitet den Gleisraum und definiert ihn von der Kantonalbank bis zur ehemaligen Telefonzentrale (heute Relais 102) bei der Gais-Unterführung. Eine aus der Weichengeometrie hergeleitete Schräge prägt den langen Bau, gibt der Halle ihre dynamische Form und definiert den Haupteingang. Dank der Transparenz des Gebäudes und des Platzes ist der Bahnhof heute übersichtlich, funktionell und selbstverständlich. Der Hauptzugang und der Treffpunkt können unter dem zweitgrössten Zifferblatt Europas nicht verfehlt werden. «Der immens lange Riegel ordnet die Situation. Er betont die parallele Ausrichtung von Bahnlinie und Bahnhofstrasse. Er bildet das Rückgrat des Bahnhofplatzes und fasst zugleich dessen angrenzende Erweiterungen mit ein. Und er verdeutlicht das Vorne und Hinten, das der Bahnhof und die Gleise von Beginn weg ins Stadtgebilde eingeführt haben», beurteilt der Kunsthistoriker Michael Hanak den Neubau.¹³

Die Bahn trennt und verbindet

Wer heute in Aarau ankommt, wird in einem modernen, fast schon grossstädtischen Raum empfangen.



← Bahnhofplatz 2015.
(Foto: Jiří Vurma, Aarau)

Der Bahnhofplatz wird heute nicht nur der Funktion einer übersichtlichen Verkehrsdrehscheibe und eines Umsteigeknotens gerecht. Er ist aufgeräumt, offen und erfüllt höhere Ansprüche an einen städtischen Ankunfts-, Abfahrts-, Aufenthalts- und Begegnungsraum. Er gibt eine urbane Visitenkarte ab und verbreitet mit dem Schatten spendenden und vor Niederschlag schützenden Foliendach eine luftig leichte Stimmung.¹⁴ Die organisch geformte Überdachung trägt die Handschrift des Architekturbüros Vehovar & Jauslin in Zürich. Zeichenhaft interpretiert verbindet die «Wolke» mit der digitalen Welt und mit Smart Cities.¹⁵ Sie tritt in Kontrast zum streng gegliederten Bahnhofsgebäude. Die Tulpenbestuhlung passt bestens zum offenen Platz. Schade, wenn sie wegen fehlender Ersatzteile sukzessive weichen müsste.



→ Rendering Bahnhof Süd. (© Armon Semadeni Architekten GmbH, Zürich)

13 Hanak, S.84.

14 Stadt Aarau: Neues Wahrzeichen – Bahnhofplatz und Bushofdach, hg. Stadtbauamt Aarau, 2015.

15 Smart City ist ein Begriff, der seit den 2000er-Jahren von unterschiedlichen Akteuren in Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Stadtplanung verwendet wird, um technologiebasierte Veränderungen und Innovationen in urbanen Räumen zusammenzufassen (Wikipedia).

16 Behördendelegation Bahnhofgebiet Aarau: Ideenwettbewerb «Südliches Bahnhofgebiet Aarau», Bericht des Preisgerichts. Aarau 1991, nicht publiziert.

Ein Gegenüber auf der Südseite

Noch stellt die Südseite kein der Nordseite adäquates Gegenüber dar. Ein Ideenwettbewerb brachte 1990 den Vorschlag hervor, durch das Heranführen der WSB-Gleise an die Hintere Bahnhofstrasse einen neuen Bahnhof mit einem kleinen, südseitigen Bahnhofplatz «hinter den sieben Gleisen» zu schaffen.¹⁶ Die in kurzen Abfolgen mit hohen Investitionen notwendig gewordenen Erneuerungen der WSB-Bahnanlagen (heute Aargau Verkehr AG, AVA) verhinderten jedoch die Umsetzung. Die grundlegende städtebauliche Erneuerung musste deshalb 2012 mit einem Studienauftrag unter Beteiligung der Stadt, der WSB und von privaten Grundeigentümern erneut aufgegriffen werden. Der Vorschlag zur Neuüberbauung des schmalen Landstreifens wurde im Jahr 2016 mit einem Projektwettbewerb konkretisiert. Noch sieht man der Mitte der Bahnhofsüdseite, städtebaulich im Osten

und im Westen gänzlich erneuert, den dringenden Aufwertungsbedarf an – der Neubau dürfte nun aber in greifbare Nähe rücken.

17 Gross: Wohn- und Geschäftshäuser Bahnhof Süd Aarau, Bericht des Preisgerichts.

Die Verhältnisse auf der Südseite erwiesen sich als ähnlich komplex wie auf der Nordseite. Dass die Stadt hier nur sehr wenig eigenes Land in die Planung einwerfen konnte, war schon bei der Neugestaltung des Zugangs von der Bleichematt- und der Frey-Herosé-Strasse in Verbindung mit der Erweiterung der Veloabstellplätze ein grosses Handicap. Dieser Umstand erleichterte die Lösungsfindung für die Neubebauung des schmalen Streifens zwischen den WSB-Gleisen und der Hinteren Bahnhofstrasse ebenso wenig wie die Forderung des Kantonalen Richtplans, für die Hintere Bahnhofstrasse

✓ Rendering Neubau Hotel Aarauerhof.
(© loomn / :mlzd)

Atmosphäre und Stimmung des realen Stadtraums sind im Zeitalter der Digitalisierung entscheidend für das Wohlbefinden der Menschen und für ihr Mobilitätsverhalten.



optional eine Unterführung unter den querenden WSB-Gleisen sicherzustellen. Schliesslich erleichtern die um rund zwei Meter höher liegenden SBB-Perrons mit ihrer Abschlusswand gegen die Strasse hin eine stimmige und einladende Gestaltung der südseitigen Bahnhofüberbauung nicht. Aus Sicht der Aussenraumqualität wären eine Baumreihe und ein grosszügigerer Platz zwischen Strasse und WSB-Gleisen wünschenswert gewesen. Allein die geringe Bautiefe und die vielfältigen Verkehrsanforderungen liessen dazu keinen Spielraum. Die überzeugende Architektur des markanten Neubaus von Armon Semadeni Architekten GmbH, Zürich, mit seinen vielfältigen Nutzungen, seinem auflockernden, die Mitte markierenden Einschnitt und die neuen Verbindungen zur Personenunterführung Ost werden die Südseite jedoch wesentlich aufwerten. Das Gebäude schafft mit seinem klaren Grundkonzept, seiner subtilen Gestaltung und den aufgewerteten Längs- und Querverbindungen eine elegante Adresse mit einer eigenständigen Ausstrahlung.¹⁷

Ausblick

Planen und Bauen in innerstädtischen Verhältnissen und im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr bedeutet, sich mit zahlreichen Randbedingungen und Interessen zu befassen. Die Versuchung ist gross, einseitig technische Lösungen anzunehmen und städtebauliche, architektonische und aussenräumliche Gesichtspunkte hintanzustellen. Je knapper das Bauland und je dichter die städtische Bebauung jedoch werden, desto wichtiger werden die räumliche und gestalterische Qualität sowie das Netz der Verbindungen in quantitativer und qualitativer Hinsicht. Atmosphäre und Stimmung des realen Stadtraums sind im Zeitalter der Digitalisierung entscheidend für das Wohlbefinden der Menschen und für ihr Mobilitätsverhalten. Zu hoffen bleibt, dass in naher Zukunft die Einbindung Aaraus in das Fernverkehrsangebot der SBB (IC-Halte) endlich stark verbessert wird. Hervorragende direkte Verbindungen in die ganze Schweiz und ins Ausland stellen die längst erwartete Kompensation der nur beschränkt realisierbaren Verbesserungen der bahnquerenden Stadtverbindungen dar.

Der Autor

Felix Fuchs ist Architekt und Raumplaner ETH SIA, lebt seit 1989 in Aarau und war von 1989 bis 2015 Stadtbaumeister. In dieser Funktion war er unter anderem Gesamtprojektleiter der Bahnhofplanung.