

ISBN 978-3-033-02449-6 CHF 28.-

# architektur

## zentralschweiz 2011

bauen + handwerk





# Grünes Licht für Bahnhof Aarau

Theo Hotz AG, Zürich,  
mit neuem Mega-Projekt

zentralschweiz 2011

bauen + handwerk



Nach annähernd 20-jähriger, nicht selten mühevoller Vorarbeit wurde am 5. August 2010 der erste Bauabschnitt des neuen Aarauer Bahnhofs in Betrieb genommen. Damit wurden rund zwei Drittel des Gesamtprojektes fertiggestellt. Läuft alles nach Plan, soll in den Jahren 2012 und 2013 die zweite Etappe realisiert werden. Die Planung des Mega-Projektes lag in den erfahrenen Händen der Theo Hotz Architekten.

## Das Gesamtkonzept

Der Neubau des Bahnhofs Aarau liegt an der Nahtstelle zwischen Kernstadt und Peripherie an einem städtebaulich lange vernachlässigten Ort – mit dem Bahnhofsplatz als wichtigem städtischen Zentrum. Dabei präsentiert sich das Bahnhofsgebäude zugleich als Gleisraumdefinition und Lärmschutzschicht.

Durch das neue Ensemble wird der Ort des Aarauer Bahnhofareals mit seinen klar ausgerichteten Baukörpern – parallel zum Gleiskörper und zur Bahnhofstrasse – mit einer grosszügigen Geste neu definiert. Das lange Bahnhofsgebäude stellt sich durch seine eindeutige Gliederung in eine spannungsreiche Beziehung zur angrenzenden Stadt. Die schräggestellte Spange wird zum tragenden Element des Gebäudekonzepts.

Der Neubau definiert die städtischen Räume neu. Der vorgelagerte Bahnhofsplatz mit Bushof wird um die Fläche des Bankplatzes vor dem AKB-Gebäude vergrössert. Dadurch wird der neu gestaltete Bahnhofsplatz zum Verkehrsknotenpunkt im Zentrum der Stadt. Östlich anschliessend schafft das Projekt in der zweiten Bauetappe am Güterplatz durch seine volumetrisch zurückhaltende Gestaltung ein ruhiges Gegenüber zur heterogenen Bebauung entlang der Bahnhofstrasse.



In ihrer äußeren Gestalt verleiht die von der schräg durchlaufenden Spange geprägte Baukörpergestaltung dem Gebäude sein unverwechselbares Aussehen. Die gewählte Gebäudekonstruktion – ein Skelettbau mit optimal angeordneten Erschließungskern und einer nicht tragenden Fassade – akzentuiert diese Erscheinung. Somit zeigt sich das Gebäude dem Betrachter als offenes Volumen mit grossflächig transparenter Fassade und einer überdimensionalen, markanten Bahnhofsuhr als identitätsstiftendem Element.

und Süden senkrecht in die Bahnhofshalle und sind übersichtlich, sicher und räumlich attraktiv untereinander sowie mit der Platzebene vernetzt.

### Erschliessung und „Meyersche Stollen“

Die Hauterschließung ist im Zentrum des Bahnhofs und der Fusswegbeziehungen angeordnet. Sie verbindet alle Geschosse der Bahnhofshalle bis hinunter in die Parkgarage.



### Die Bahnhofshalle

Das tragende räumliche Konstrukt des Projektes ist die lichtdurchflutete, mehrgeschossige Bahnhofshalle, die den grössten gedeckten Platz in Aarau darstellt. Aus den vertikalen und horizontalen Raum- und Verkehrsbeziehungen entwickelt, schafft sie mit ihrer eindeutigen Orientierung einen starken Bezug der Stadt zur Bahn – und umgekehrt. So sind die Züge schon vom Bahnhofplatz aus durch die Halle hindurch sichtbar und werden so zum unverwechselbaren Signet.

Die Halle verbindet den Bahnhofplatz, die ober- und unterirdischen Fussgängerbeziehungen sowie die Vorfahrten im Erd- und Untergeschoss miteinander. Sie wird sowohl von aussen als auch direkt von den Parkebenen in den Untergeschossen her erschlossen. Die Personenunterführungen im 1. UG münden von Norden

Eine zentrale Rolltreppen- und Aufzugsanlage führt die Hauptkundenströme sowohl von der Platzebene als auch von der im zweiten Untergeschoss liegenden Bahnhofsvorfahrt direkt auf die Ebene der Personenunterführungen. Eine Besonderheit befindet sich im überwiegend von Lagerräumen eingenommenen dritten Untergeschoss. Hier erschliesst der Neubau das System der «Meyerschen Stollen» – einem Aarauer Industriedenkmal – das jetzt mit einem kavernenartigen Ausstellungsraum erstmals einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden ist.

### Vielfältige Dienstleistungsangebote

Die unabhängig vom Bahnbetrieb sowohl über die Erdgeschoss- als auch die Parkgaragenebene erschlossenen fünf Obergeschosse (1. – 5. OG) bieten zahlreiche Nutzungsmöglichkeiten.

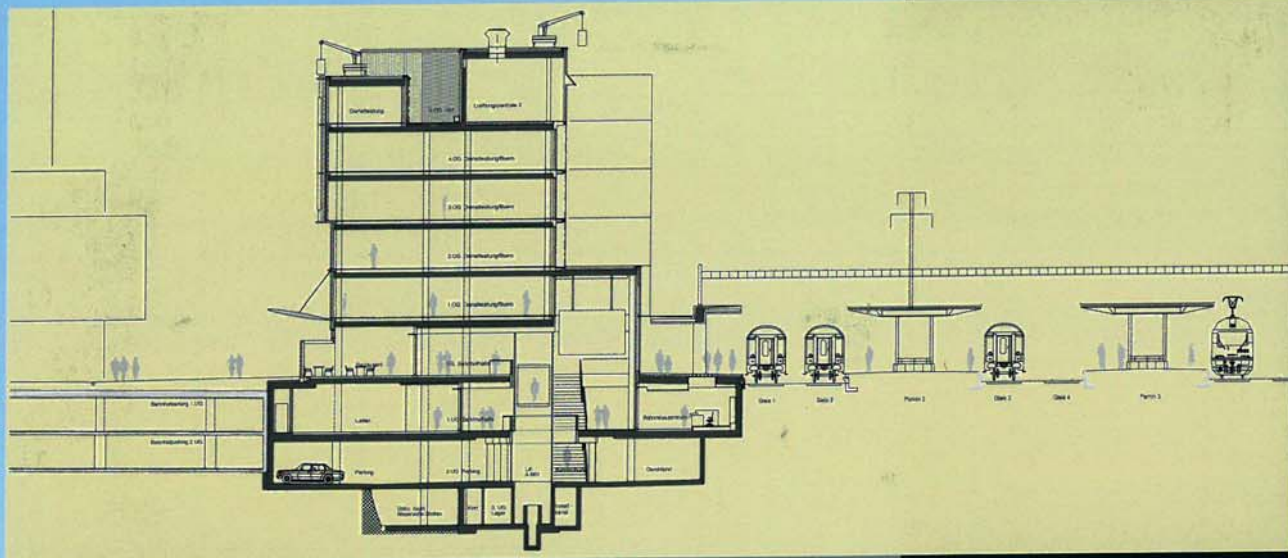


Mit der vom Architekten gewählten einfachen Baustruktur aus Erschliessungskernen und grosszügigen Stützenrastern wurden diverse – unterschiedlich unterteilbare – Flächen als Zellen-, Grossraum- und Kombibüros realisiert. Die durch die schräg gestellte Spange entstandene Gebäudegeometrie ermöglichte dabei zusätzliche Varianten. So entstanden ebenso über einen Mittelgang erschlossene traditionelle zweispännige Dienstleistungsbereiche als auch dreispännige Nutzungszonen mit zusätzlichem Innenkomplex sowie grossflächige Konferenz-, Freizeit-, Bildungs- und Gastroeinrichtungen. Letztere können – bei Bedarf – zu Einheiten unterschiedlicher Grösse zusammengefasst werden.

*ufo*







**Zahlen – Daten – Fakten**

**Neubau Bahnhof Aarau**

- Bauherr:**  
SBB Immobilien AG,  
Development Mitte Nord,  
Olten
- Architekt:**  
Theo Hotz AG,  
Zürich
- Bau-/Verkehrsingenieur:**  
suisseplan Ingenieure AG,  
Aarau
- HLKS/MSR:**  
Polke Ziege von Moos AG,  
Zürich
- Elektroplanung:**  
HEFTI. HESS. MARTIGNONI,  
Zug AG
- Fassadenplanung:**  
Mebatech AG,  
Baden
- Totalunternehmer**  
**Etappe 1:**  
**Generalunternehmer:**  
Anliker AG,  
Emmenbrücke

- Kubatur**  
- Etappe 1: 153.000 m<sup>3</sup>  
- Etappe 2: 106.000 m<sup>3</sup>
- Geschossfläche**  
- Etappe 1: 39.800 m<sup>2</sup>  
- Etappe 2: 29.900 m<sup>2</sup>
- Nutzfläche**  
- Etappe 1: 26.500 m<sup>2</sup>  
- Etappe 2: 24.200 m<sup>2</sup>
- Parking**  
- Etappe 1: 152 PP  
- Etappe 2: ca. 250 PP

- Zweistufiger Wettbewerb:**  
1991 – 1992
- Baueingabe Etappe 1+2:** 2004  
**Baubewilligung:** 2005  
**Bauprojekt Etappe 1:** 2006  
**Baubeginn Etappe 1:** 2008  
**Fertigstellung Etappe 1:** 2010  
**Inbetriebnahme des Bahnhofs:**  
05. August 2010
- Realisierung Etappe 2:**  
voraussichtlich 2012/13

