

Testplanung Zentrum Bahnhof Muri

Synthese

Dieter Geissbühler, Ursula Mehr, Aarau, 27. April 2023



Abb. 1: Projekte Team 1, Team 2, Team 3

Impressum

Auftraggeber Gemeinde Muri, Seetalstrasse 6, 5630 Muri AG
v. d. Teo Rigas

Vorsitz Gremium Dieter Geissbühler

Bearbeitung Husistein & Partner AG
Büro für Architektur und Planung
Schachenallee 29
5000 Aarau

info@husistein.com
www.husistein.com

v. d. Philipp Husistein, Ursula Mehr

Bearbeitung 20.04.2023/rev.27.04.2023

Version 1.2

Inhalt

1. Vorwort des Gemeinderates	5
2. Testplanung – Verfahren	6
2.1. Ausgangslage	6
2.2. Verfahren	7
2.2.1. Verfahrensgrundlage	7
2.2.2. Teilnehmende Teams	7
2.2.3. Auftraggeberin und Organisation	7
2.2.4. Fach- und Sachgremium	7
2.3. Ablauf und Termine	8
2.3.1. Ablauf	8
2.3.2. Terminübersicht	9
3. Projekte	10
3.1. Team 1	10
sa_partners, Zürich - Heinrich Landschaftsarchitektur, Winterthur - mrs Partner, Zürich	10
3.1.1. Projektbeschreibung	10
3.1.2. Betrachtung	11
3.1.3. Würdigung	13
3.2. Team 2	14
Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich - Hager Partner AG Landschaftsarchitektur, Zürich - Basler & Hofmann AG, Zürich	14
3.2.1. Projektbeschreibung	14
3.2.2. Betrachtung	15
3.2.3. Würdigung	17
3.3. Team 3	19
Salewski Nater Kretz AG, Zürich – BÖE studio, Zürich - Schneiter Verkehrsplanung AG, Zürich / Ennenda	19
3.3.1. Projektbeschreibung	19
3.3.2. Betrachtung	20
3.3.3. Würdigung	21
4. Vergleich	23
4.1. Projektübergreifende Erkenntnisse	23
5. Empfehlungen	25
5.1. Planung	25
5.2. Inhalte	25
6. Anhänge	26



1. Vorwort des Gemeinderates

Der Gemeinderat freut sich, die vorliegenden Synthese zur Testplanung «Zentrum Bahnhof Muri» verabschieden zu können. Damit wird die erste Phase der neuaufgelegten Planung des Bahnhofareals erfolgreich abgeschlossen.

Über 80 Personen haben in verschiedenen Gremien und Funktionen an dieser Testplanung mitgewirkt. Ihnen gebührt grosser Dank für die sehr professionelle und engagierte Zusammenarbeit.

Beim Erarbeiten des Programmes hat sich schnell gezeigt, wie komplex das Unterfangen ist. Die Themen, Ansprüche und gesetzlichen Rahmenbedingungen sind zahlreich, teilweise stark einengend und widersprechen sich zuweilen sogar. Die Gremien und die Teams haben sich intensiv damit auseinandergesetzt, Mut und Kreativität bewiesen, engagiert und kontrovers diskutiert, interdisziplinär zusammengearbeitet, so dass am Ende die skizzierten Ideen auf dem Boden der Realität standhalten. Es liegen jetzt Lösungsvorschläge vor, welche über den kleinsten gemeinsamen Nenner hinausgehen und für Muri echte Mehrwerte bringen werden.

Noch ist das Abenteuer nicht zu Ende. Doch ein wichtiger erster Schritt ist getan zu einem attraktiven und funktionalen Bahnhofareal, welches sich mit Leben füllt und uns Murianerinnen und Murianern Freude bereitet.

Hans-Peter Budmiger, Gemeindepräsident Muri

Beat Küng, Gemeinderat Ressort Hochbau, Planung und Energie

2. Testplanung – Verfahren

2.1. Ausgangslage

Die meisten Parzellen auf dem Gelände zwischen der Aarauer- und der Bahnhofstrasse befinden sich im Eigentum der Gemeinde. Die Parzellen 1895, 3485 und 2128 befinden sich in der Hand privater Grundeigentümer.

Seit 2017 besteht ein rechtskräftiger Gestaltungsplan. Dieser erwies sich jedoch als nicht umsetzbar. Die Leuthard Immobilien AG hat daher in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Muri den Gestaltungsplan teilweise geändert.

Trotz Überarbeitung hat der Gestaltungsplan noch immer Schwächen aufgewiesen, insbesondere bezüglich öffentlicher Bedürfnisse. Der Gemeinderat hat deshalb beschlossen, den Gestaltungsplan zu sistieren.

Die Gemeindeversammlung hat am 20. August 2020 einem Planungskredit für Testplanung, Entwicklungsrichtplan und städtebaulichen Wettbewerb zugestimmt.

Basierend auf den Resultaten der Testplanung werden anschliessend in einem kommunalen Entwicklungsrichtplan die wesentlichen Ideen und Vorgaben behördenverbindlich festgesetzt.

Auf dieser Grundlage sollen nachfolgend über Varianzverfahren die Richtprojekte erarbeitet und wegleitend für die grundeigentümergebundlichen Festsetzungen des Gestaltungsplans sein werden.

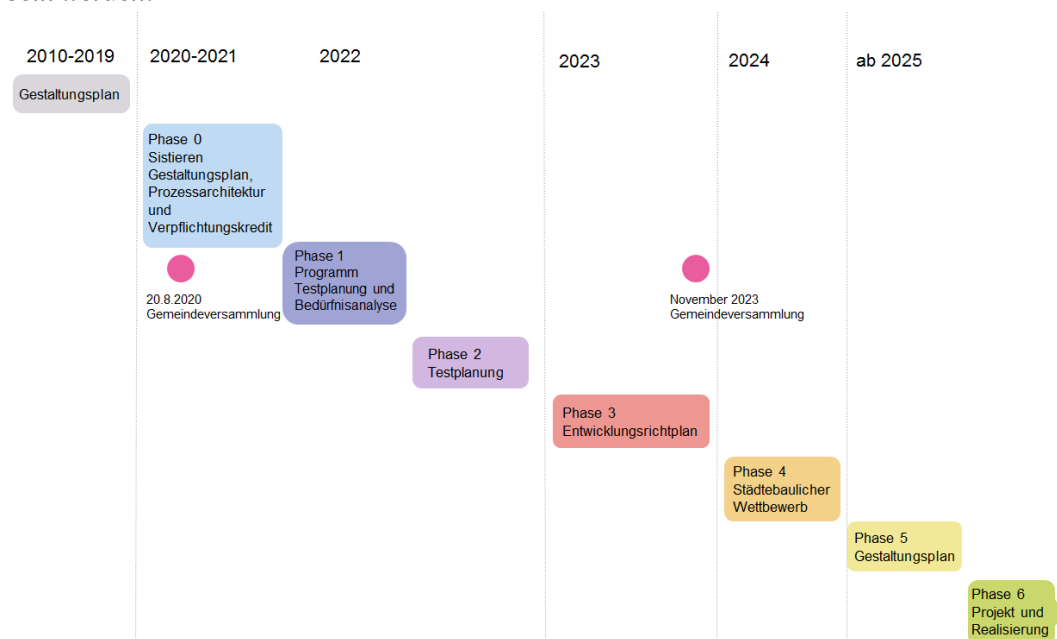


Abb. 2: Planungsphasen-Schema,

2.2. Verfahren

2.2.1. Verfahrensgrundlage

Das Verfahren wurde entsprechend der sia-Wegleitung 142i-604d *Testplanung* durchgeführt.

2.2.2. Teilnehmende Teams

- Team 1* sa_partners, Zürich; Heinrich Landschaftsarchitektur, Winterthur;
mrs Partner, Zürich
- Team 2* Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich; Hager Partner AG
Landschaftsarchitektur, Zürich; Basler & Hofmann AG, Zürich
- Team 3* Salewski Nater Kretz AG, Zürich; BÖE studio, Zürich; Schneiter
Verkehrsplanung AG, Zürich / Ennenda

2.2.3. Auftraggeberin und Organisation

Gemeinde Muri
Gemeinderat
Seetalstrasse 6
5630 Muri AG
www.muri.ch/

Verfahrensbegleitung
Husstein & Partner AG
Büro für Architektur und Planung
Schachenallee 29
5001 Aarau 1
www.husstein.com

2.2.4. Fach- und Sachgremium

Das Testplanungsverfahren wurde durch eine Begleitgruppe aus Fachexperten, Vertretern der Gemeinde Muri, der Ortsparteien und Interessengruppen, sowie Grundeigentümer- und Quartiervertretern begleitet.

- | | |
|---------------------------|--|
| Fachexperten | Prof. Dieter Geissbühler, Architektur / Städtebau, Vorsitz*
Wim Eckert, Architektur / Städtebau*
Stefan Köppli, Landschaftsarchitekt*
Oscar Merlo, Verkehr*
Teo Rigas, Leiter Bau und Planung, Muri*
Manuel Meier, Leiter Tiefbau, Muri
Yanik Allgeier, PL Tiefbau, Muri (Stv) |
| Vertreter Grundeigentümer | Bernhard Marti, Leuthard Immobilien AG*
Dieter Greber, Leuthard Immobilien AG (Stv.) |

	Tobias Rotermund, Vertreter AGZ, Areal Brühl
	Natalie Urbach-Pomer, SBB-Immobilien Development *
	Eliane Jeanneret, SBB Infrastruktur
	Andrea Smith, SBB-Immobilien (Stv)
	Jakob Rüegg, SBB-Immobilien (Stv)
	Pascal Aebli, SBB Netzentwicklung (Stv)
Vertreter Gemeinde	Budmiger Hanspeter, Gemeindepräsident, Muri*
	Beat Küng, Gemeinderat Ressort Hochbau, Muri*
	Milly Stöckli, Gemeinderätin Ressort Tiefbau, Muri
	Severin Bättig, Geschäftsleiter, Muri
Vertreter Bevölkerung	Marlis Laubacher, Bevölkerungsgruppe Muri*
	Martin Leu, Bevölkerungsgruppe Muri
Moderation Mitwirkung	Philippe Cabane, Cabane Partner GmbH, Basel
Vertreter Kanton Aargau	Benno Freiermuth, Kreisplaner; BVU/ARE OSR
	Louis Thomet, Praktikant; BVU/ARE OSR FSO
	Reto Nussbaumer, Denkmalpflege; BKS/DP
	Heiko Dobler, Denkmalpflege; BKS/DP (Stv.)
	Philipp Huber, Lärm; BVU/AFU
	Marco Lombardi, Verkehr, öV; BVU/AVK
	Dominik Kramer, Verkehr, Verkehrsplanung; BVU/AVK
	Marius Büttiker, Tiefbau, UA Realisierung; BVU/ATB
	Manuel Kalt, Tiefbau, Verkehrsmanagement; BVU/ATB
	Yvonne Kloser, Tiefbau, Landerwerb; BVU/ATB
	Simon Kaufmann; Störfall /Chemiesicherheit; DGS/AVS
	Anina Stäubli, Landsch. u. Gew., Hochwasser; BVU/ALG WB
	Georges Brandenburg; Oberflächenabfluss; AGV
	Katrin Hitz, ARE OSR FSO(Stv)

*stimmberechtigte Mitglieder des Beurteilungsgremiums

2.3. Ablauf und Termine

2.3.1. Ablauf

Workshop 1 «Strategie»

Präsentation je Team:

Leseart des Areals und Analyseergebnisse

Skizzenhafte städtebauliche Entwicklungsstrategien

Diskussion im Gremium

Definition tragfähiger Lösungsansatz pro Team

Fragebeantwortung

Fragen zum vorliegenden Programm konnten direkt im 1. Workshop gestellt werden.
Workshop 2 «Konzept»

Städtebauliches Konzept

Bebauungsstruktur, Freiraumstruktur, Erschliessung, Nutzungen

Rückmeldung aus «Echoraum» mit der Bevölkerung

Die Ergebnisse aus dem Workshop 2 wurden in einem Echoraum der Bevölkerung zur Stellungnahme vorgestellt. Die Ergebnisse flossen als Empfehlungen in die Weiterbearbeitung ein.

Abgabe

Die eingereichten Unterlagen wurden hinsichtlich ausgewählter Fragestellungen vorgeprüft bzw. die verschiedenen Lösungsansätze einander gegenübergestellt.

Workshop 3 «Abschluss und Beurteilung»

Bereinigte städtebauliche Konzepte

Präsentation der wichtigsten Erkenntnisse aus dem Planungsprozess

Breite Diskussion der Themenschwerpunkte im Fach- und Sachgremium mit dem Festhalten der grundlegenden Erkenntnisse

2.3.2. Terminübersicht

Abgabe Testplanungsunterlagen an Teams	13. Mai 2022
Workshop 1 – «Strategie»	29. Juni 2022
Workshop 2 – «Konzept»	17. August 2022
Rückmeldung aus Echoraum	KW 40/2022
Abgabe Testplanungsergebnisse durch Teams	16. November 2022
Workshop 3 – «Abschluss»	01. Dezember 2022

3. Projekte

Das Bahnhofsgebiet von Muri liegt unmittelbar am Hangfuss des Klosterhügels von Muri. Das Kloster selbst, dominiert in Massstab und Bedeutung den gesamten Betrachtungsbereich. Das Areal unterhalb des Klosters kann in drei morphologische Bereiche unterschieden werden. Klosterpark (Pflegipark), Villenquartier beim Bahnhof und Bahnareal unterscheiden sich sowohl in Topographie, Siedlungsstruktur, Baumbestand und Verkehrserschliessung. Klosterpark, Villenquartier und Bahnareal wurden in der Testplanung von den drei Teams unterschiedlich besetzt.

3.1. Team 1

sa_partners, Zürich - Heinrich Landschaftsarchitektur, Winterthur - mrs Partner, Zürich

3.1.1. Projektbeschreibung



Abb. 3: Projekt Team sa_partners - Heinrich Landschaftsarchitektur - mrs partner sa (Team 1)

Das Konzept nimmt die siedlungsräumlichen Qualitäten des Bestandes als Ausgangslage für ein Weiterbauen mit moderater Verdichtung des Bereiches zwischen Aarauerstrasse und Bahnhofstrasse. Damit soll der Charakter des Ortes erhalten sowie räumlich und atmosphärisch verdichtet werden. Bestehende intensiv genutzte Bereiche sollen gestärkt und neue sollen geschaffen werden. Dabei wird Wohnen in geringem Ausmass (nur in den als erhaltenswert eingestuften Bestandsbauten) vorgeschlagen und vielmehr auf Räume für Arbeiten, Freizeit, Kultur und Mobilität gesetzt. Der offene Zwischenraum wird durch unterschiedliche Angebote für Begegnungen strukturiert.

3.1.2. Betrachtung

Klosterpark (Pflegipark)

Der Klosterpark wird weitgehend in seinen heutigen Qualitäten belassen, indem die Zugänglichkeit für das Publikum vom Bahnhof her attraktiver und sicherer gestaltet wird. Im Villenquartier soll in der Achse des Zugangstors ein neuer Platz mit Brunnen einen stadträumlichen Zusammenhang zwischen den verschiedenen Freiräumen herstellen.

Aarauerstrasse

Der Strassenraum wird durch Tempo 30 entschärft, bleibt aber im Grundsatz als Verkehrsachse geprägt. Im Bereich des Zugangs zum Pflegipark wird ein grosszügiger, gestalterisch speziell markierter Übergangsbereich vorgeschlagen. Zwischen Bahnhof- und Aarauerstrasse definieren zentrale räumliche und architektonische Merkmale die angestrebte siedlungsräumliche „Offenheit“ als starke Verknüpfung von Strassenraum und Bebauung. So entsteht ein räumlicher Zusammenhalt vom Vorbereich des Klosters bis zum Bahnhofareal.

Villenquartier

Das von den Verfassern als Gartenquartier bezeichnete Gebiet wird mit relativ kleinteiligen, auf die jeweils individuelle Situation bezogenen Punktbauten ergänzt. Die Freiräume werden als frei zugängliche Aussenbereiche postuliert, die unterschiedliche Nutzungen aufnehmen können. Auf eine Privatisierung dieser Aussenbereiche wird bewusst verzichtet und die verschiedenen Nutzungsbereiche werden mit einer inneren Promenade in der Längsrichtung verknüpft. Im mittleren Bereich wird eine grosszügige Verknüpfung mit dem Pflegipark vorgeschlagen.

Gemäss Konzept sind spezifische Typologien möglich, die Lärmproblematik wird durch den weitgehenden Verzicht auf Wohnnutzung entschärft. Architektonisch kann jeder Eingriff als Einzelfall angegangen werden, der Zusammenhalt wird über die Freiraumkonzeption und die vorgeschlagenen Nutzungsvorstellungen hergestellt.

Das Ergebnis ist eine relativ geringe bauliche Dichte, um die räumliche Offenheit zu erlangen, und ein weitgehender Verzicht auf Wohnnutzungen, um den hohen

Lärmanforderungen und der gewünschten Öffentlichkeit des gesamten Areals Rechnung zu tragen.

Bahnhof/Bahnhofstrasse

Der Busbahnhof soll in der Bahnhofstrasse bleiben und im Zusammenhang mit einem allfälligen zukünftigen «Stadtperron» aufgewertet werden. Vorgeschlagen wird ein langgestreckter Haltebereich mit durchlaufendem Perrondach entlang dem Stadtperron. Damit wird auf der gesamten Länge von Nordklosterrain bis Südklosterrain ein grosszügiger Erschliessungsplatz geschaffen, der die Busanlegekanten alternierend auf beiden Seiten aufnimmt und die Vorfahrt zum Bahnhof zulässt. Dieser lineare Raum entlang des Perrons akzentuiert als dynamisches Zentrum die Ankunftssituation in Muri.

Bereich zum Nordklosterrain

Als Übergang zum eigentlichen Bahnhofvorplatz wird eine Torsituation geschaffen. Einerseits wird mit einem neuen Baukörper auf Seite Bahnhof ein markantes Zeichen gesetzt, andererseits wird eine Platzsituation geschaffen, die der zentralen Rolle des Zugangs zum Bahnhof gerecht wird. Nördlich davon wird ein eher funktionales Parkierungsareal vorgeschlagen.

Bereich zum Südklosterrain

Auch am südlichen Klosterrain wird mit einem markanten Neubauvolumen eine klare Zugangssituation gesucht. Auf eine grössere platzähnliche Aufweitung wird verzichtet, was der spezifischen Situation als primäre funktionale Erschliessungszone gerecht wird. Damit kann eine präzise Hierarchisierung des Bahnhofareales geschaffen werden.

Verkehr

Die Aarauerstrasse wird in der heutigen Lage bestätigt. Im Hinblick auf eine höhere Attraktivität und Sicherheit für den Langsamverkehr wird Tempo 30 postuliert.

Die Bahnhofstrasse wird Bushof mit beidseitig angeordneten Buskanten. Die Durchfahrt Bushof ist auch für Taxi und Anlieferung im Gegenverkehr möglich. Der motorisierte Individualverkehr wird praktisch unterbunden.

Das kommunale Velonetz wird ebenfalls über den neuen Bushof im Mischverkehr und Koexistenzprinzip geführt. Als Ergänzung des kommunalen Fuss- und Velowegenetzes und besseren fussläufigen Anbindung des Gebiets Brühl wird eine neue südliche Unterquerung der Gleise mit Perronzugang vorgeschlagen.

Das Quartierparkhaus wird als Gemeinschaftsparkierungsanlage vorgeschlagen - auch für P&R. So kann auf weitere Untergeschossbauten verzichtet werden.

Für die Anbindung des Gebiets Brühl wurde eine Spange im Norden beim Quartierparkhauses vorgeschlagen. Allerdings ist der Raumbedarf sehr gross und eine sinnvolle Bebauung des nördlichen Bahnhofsareals würde verhindert.

3.1.3. Würdigung

Städtebau/Architektur

Die gesuchte räumliche Durchlässigkeit stellt das zentrale Merkmal des Projektes dar und schafft es auch die grossen Qualitäten einer solchen Haltung zu verdeutlichen. Damit erreicht das Projekt volumetrisch eine gute Einordnung in die dazu im ISOS beschriebenen Qualitäten des Ortsbildes von Muri und eine gute Zuordnung zum Klosterbezirk. Allerdings mit der Konsequenz, neben einer relativ bescheidenen baulichen Dichte, dass an diesem Ort auf Wohnnutzung in grösserem Umfang verzichtet werden soll, was auf Nutzungsebene der Bedeutung dieses Siedlungsteiles innerhalb der Siedlungsstruktur von Muri nicht gerecht zu werden vermag.

Im Prozess wurde die Frage der Qualität eines im Grundsatz öffentlichen, durchlässigen Raumes mit einer geringen baulichen Dichte durch die Projektverfasser systematisch entwickelt. Daraus ist am Fuss der Klosteranlage, zwischen Aarauerstrasse und Bushof ein grosszügiger Freiraum mit Bestandsbauten und kleinen Anbauten entstanden. Diese Haltung ist sicher eine adäquate Position in Bezug auf die Bedeutung des Klosters im Siedlungsgefüge von Muri. Trotzdem bleiben Zweifel daran, inwieweit ein solcher Freiraum die notwendigen Nutzungen für eine öffentliche Belebung und eine ausreichende bauliche Dichte im Umfeld der spezifischen siedlungsbaulichen Disposition von Muri finden könnte.

Freiraum

Das Freiraumkonzept folgt den städtebaulichen Prämissen und versucht das Bahnhofsareal mit verschiedenen kleinen Orten zu bespielen. Der Freiraum wird als «diffundierend» vorgeschlagen und soll so weitestgehend frei zugänglich und ökologisch hochwertig ausgebildet sein. Eine schlüssige Antwort darauf, inwieweit der Bezug zur bestehenden freiräumlichen Ausgangslage von Muri entsprochen werden kann, bleibt der Projektvorschlag noch weitestgehend schuldig.

Verkehr

Das umfassende Mobilitätskonzept ist unter anderem geprägt von der geringen Wohnnutzung im Villenquartier mit seinem feinmaschigen öffentlichen Wegnetz. Das gemeinsame oberirdische Quartierparkhaus als nördlicher Abschluss des Bahnhofplatzes befreit das Quartier von privatem Verkehr und stärkt damit auch das Freiraumkonzept. Wie eine Schleife wird der Busverkehr rund um das Villenquartier geführt. Die für kürzere Umsteigewege vorgeschlagene mittlere Personenunterführung mit Perronzugang wird mittelfristig jedoch nicht realisiert werden.

3.2. Team 2

Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich - Hager Partner AG

Landschaftsarchitektur, Zürich - Basler & Hofmann AG, Zürich

3.2.1. Projektbeschreibung



Abb. 4: Projekt Team Van de Wetering - Basler + Hofmann - Hager Partner (Team 2)

Der Vorschlag basiert auf einem Entwicklungsschritt des Bahnhofquartiers von der heute dörflichen Dörflichkeit der Villen zu einer dörflichen Urbanität durch eine kleinteilig strukturierte Blockrandstruktur.

So werden relativ urbane Charakteristiken für die vier Raumzonen herausgeschält. Der Pfliegerpark wird als Parkraum gestärkt, die Aarauerstrasse als belebte Verkehrsachse für alle Verkehrsträger gestalterisch aufgewertet, der heutige Villenbereich zwischen Aarauer- und Bahnhofstrasse als Bebauungsfeld mit aufgebrochenen Blockrandgevierten verdichtet und

schliesslich die Bahnhofstrasse als grosszügiger offener langgezogener Erschliessungsplatz zur Eisenbahn ausgebildet.

Die Projektverfasser wollen die bestehende Identität des Villenquartiers beim Bahnhof bewusst in einen neuen urbanen Charakter überführen. Es entsteht ein kleinstädtisches Quartier um den neuen Bahnhof, mit neuer Identität und hohem Wohnanteil mit gewerblichen Flächen oder Wohnateliers, die für ein lebendiges Quartier sorgen sollen.

3.2.2. Betrachtung

Klosterpark (Pflegipark)

Durch grosszügige Querungen wird der Park stärker in den siedlungsräumlichen Kontext eingebunden und als öffentlicher Raum aufgewertet. Die Zuordnung zum Bahnhofareal Muri wird mit einfachen Mitteln gestärkt, so dass die Klostermauer ihre stadträumliche Bedeutung behält und die Lesbarkeit des Klosterensembles besser gelesen werden kann.

Aarauerstrasse

Zur Steigerung der Qualität des Strassenraumes wird ein Ausbau mit beidseitigen Gehbereichen und Velostreifen vorgeschlagen. Dazu schlagen die Verfasser auch Tempo 30, die Verminderung von Lärm an der Quelle sowie die Koexistenz von Fuss- und Veloverkehr vor. Räumlich relevant sind die grosszügigen Fussgängerquerungen, welche auch eine sinnfällige stadträumliche Verknüpfung vom Pflegipark bis zum Bahnhofareal herstellen. Die Aarauerstrasse nimmt in diesem Bereich explizit Bezug auf die historische Klostermauer, was als identitätsstiftende Massnahme bedeutungsvoll ist. Entlang der Strasse sollen zudem Bäume den grünen Charakter von Park und Wohnbebauung aufnehmen. Die Strasse wird etwas grosszügig mit einem Parkway verglichen, dessen gestalterische Einheit über alle Bereiche zusammen mit den Querungen und dem Baubestand hohe Qualitäten verspricht.

Villenquartier

Der angestrebten baulichen Verdichtung antworten die Projektverfasser mit der Blockrandtypologie. Zwei Gevierte - gebildet aus mehrgeschossigen Einzelbauten mit niedrigeren Zwischenbauten - werden mit etwas überhöhten Bauten zum Klosterrain Nord und zum Klosterrain Süd hin akzentuiert. Es ergibt sich ein städtisch geprägtes Ensemble, das durch die Gliederung einen Bezug zum bestehenden kleinstädtischen Charakter von Muri sucht. Die gesuchte Aufteilung der Blockrandbebauung schafft zudem die Möglichkeit, einzelne bestehende Bauten als identitätsstiftende Reminiszenzen einzubinden. Mit der vorgeschlagenen Typologie wird eine qualitätsvolle Wohnnutzung möglich. Im Erdgeschoss werden im Projektvorschlag vorwiegend publikumsbezogene Nutzungen vorgeschlagen. Entlang der Aarauerstrasse wird auch eine Option für zweigeschossige Wohnateliers aufgezeigt.

Die Lärmschutzproblematik kann mit durchgesteckten Grundrissen relativ effizient gelöst werden. Für die Gestaltung der Hofbereiche wird der heute existierende Baumbestand als identitätsstiftende Komponente vorgeschlagen.

Mit einer Ausnutzungsziffer von 0.92 stellt dieses Projekt die höchste vorgeschlagene Verdichtung dar. Das bis anhin stark durchgrünte und offene Villenquartier beim Bahnhof wird damit in ein neues Stadtquartier mit peripherer, strassenbegleitender Begrünung und eher privat geprägten und begrünten Innenhöfen überführt.

Bahnhof/Bahnhofstrasse

Mit dem Beibehalten der heutigen Lage des eigentlichen Herzstückes des Bahnhofes und der Ausgestaltung eines langgezogenen Haltebereiches mit zwei Perrondächern im Bahnhaltebereich wird über die gesamte Länge vom Nordklosterrain zum Südklosterrain ein grosszügiger öffentlicher Platz geschaffen, der die Busanlegekanten beidseitig aufnimmt und die Vorfahrt zum Bahnhof zulässt. (analog Projekt sa_partners et. al.)

Wichtiger Aspekt dieses Raumes bilden die in diesem Bereich vorgeschlagenen öffentlichen Erdgeschossnutzungen der beiden anschliessenden Blockrandgevierte.

Bereich zum Nordklosterrain

Mit den beiden Kopfbauten (bestehende Erweiterung Kloster und Kopfbau der neuen Blockränder) wird eine Torsituation gebildet, was eine gute Erkennbarkeit und Orientierung ermöglicht. Auch wird damit ein Schwerpunkt der gesamten Bahnhofsvorzone geschaffen und ein Bahnhofsplatz gebildet.

Bereich zum Südklosterrain

Zum Südklosterrain wird eine räumliche Öffnung vorgeschlagen, was zur Klärung im südlichen Zugangsbereich und vor allem zur Aarauerstrasse beiträgt. Allerdings ist der östliche Teil mit der Einfahrt in die südseitige Unterführung belegt. Soll die Qualität dieses Platzbereiches gewährleistet sein, stellt dies eine gestalterische Herausforderung dar

Verkehr

Mit der Evaluation verschiedener Varianten zur möglichen Lage der Aarauerstrasse, bestätigen die Verfasser und Verfasserinnen die heutige Lage der Kantonsstrasse als die sinnvollste. Durch die Einführung von Tempo 30 wird eine verträgliche Verkehrsabwicklung ermöglicht, der Lärm kann reduziert werden und die Koexistenz zwischen Fuss- und Veloverkehr sowie MIV wird erhöht. Grosszügige Vorzonen verstärken diesen Effekt.

Sämtliche Bushaltestellen werden auf der Bahnhofstrasse konzentriert. Die Ein-/Ausfahrten Aarauerstrasse werden mit Busschleusen geregelt, um Verlustzeiten zu minimieren. Die Umsteigebeziehungen Bahn Bus erfolgen primär über die Hauptunterführung beim

Aufnahmegebäude. Ergänzt werden die Perronzugänge von Süden von der Unterführung Eggstrasse her. Der ganze Bahnhofsbereich ist mit Ausnahme von Anlieferung MIV-frei.

Ein engmaschiges Fuss- und Velowegenetz bindet das Bahnhofsgelände ans kommunale Netz. Die geplante Veloachse entlang des Bahngleises wird durch den Bahnhofsbereich durch einen Shared Space zusammen mit Bus und Zufussgehenden geführt.

Um die Freiflächen im Baubereich nicht zu unterbauen, wird die Tiefgarage unter die Bahnhofstrasse gelegt. Die Zufahrt erfolgt von Süden her. Optional kann ein kleinerer Teil der Tiefgarage auch von Norden mit einem Autolift erschlossen werden. Eine weitere Reduktion des Angebots an Parkfeldern ist vorstellbar. Diese Erschliessung ermöglicht auch den MIV-freien Bahnhofsbereich.

3.2.3. Würdigung

Städtebau/Architektur

Die Projektverfasser nehmen mit ihrem Beitrag Bezug auf die im ISOS gewählte Formulierung des verdichteten Dorfes. Der Bereich erhält ein dezidiert dichteres volumetrisches Gepräge am Fuss der Klosteranlage. Dies scheint im Grundsatz möglich, bedarf aber einer sorgfältigen gestalterischen Formulierung aller Eingriffe, sowohl der Bauten wie der Freiräume. Insofern wäre der Einordnung gemäss den im ISOS definierten Qualitäten ins Siedlungsbild von Muri noch entsprechende Aufmerksamkeit zu schenken. Stadträumlich kann das Projekt, gepaart mit einer klaren Strukturierung der linearen Strassen- und Erschliessungsräume, mit den markanten Querungen eine hohe Durchlässigkeit sicherstellen. Dabei wirkt die starke Durchgrünung der Zirkulationsbereiche als verbindendes „Netz“. Inwieweit mit dem Erhalt einiger weniger Bestandsbauten die heutige Stimmung adaptiert werden kann, bleibt fraglich.

Die gewählte Typologie lässt die hauptsächliche Nutzung für Wohnungsbau zu. Inwieweit die Bereiche, die im Erdgeschoss nicht mit Publikumsnutzung belegt werden können für Wohnnutzungen nutzbar gemacht werden könnten, bleibt offen.

Freiraum

Die gewählte städtebauliche Konzeption mit der geschlossenen Bauweise, und einer angepassten Verkehrspolitik führt im Areal zu einem Gefüge von klar definierten und zonierten Freiräumen mit eher urbanem Charakter wie Strasse, Gasse, Platz und (grünen) Innenhof.

Speziell ausgezeichnet und mit Bäumen begrünt werden die Aarauer- und die Bahnhofstrasse, welche das Areal umfassen, sowie verschiedene Plätze und Innenhöfe.

Diese Freiräume sollen unterschiedliche (urbane) Aufenthaltsqualitäten generieren unter Berücksichtigung von Funktionen und Nutzung. Insbesondere soll die EG-Zone durch breite Trottoirs oder verkehrsberuhigte Bereiche belebt werden.

Überlegungen zu Ökologie und Klima sind ins Konzept integriert und entsprechen den üblichen Vorgaben. Das Konzept offenbart zweifellos ein respektables Freiraumpotential. Auch die vorgeschlagenen Massnahmen und Ausbildungen der Freiräume sind nachvollziehbar, allerdings wirken sie etwas schematisch und unspezifisch. Zudem ist fraglich, inwiefern diese Art von Freiräumen ins dörfliche Muri passen oder ob sie die spezifischen Qualitäten der Örtlichkeit berücksichtigen.

Verkehr

Das detailliert ausgearbeitete Verkehrskonzept schlägt primär eine übergeordnete Lösung der Verkehrsprobleme vor. Der Planungssperimeter soll schlüssig grossräumig vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden.

Dies wiederholt sich auf eine Art im Planungssperimeter. Hier werden die strassenbezogenen Verkehrsträger um das Villenquartier geführt.

Innerhalb der Blockrandbebauung ist keine öffentliche Durchwegung vorgesehen. Einzig über die neu angelegte Klostergasse kann das Villenquartier zu Fuss durchquert werden.

Ansonsten bewegen sich sämtliche Verkehrsträger rund um die beiden Gevierte und stärken diese damit.

3.3. Team 3

Salewski Nater Kretz AG, Zürich – BÖE studio, Zürich - Schneiter Verkehrsplanung AG, Zürich / Ennenda

3.3.1. Projektbeschreibung

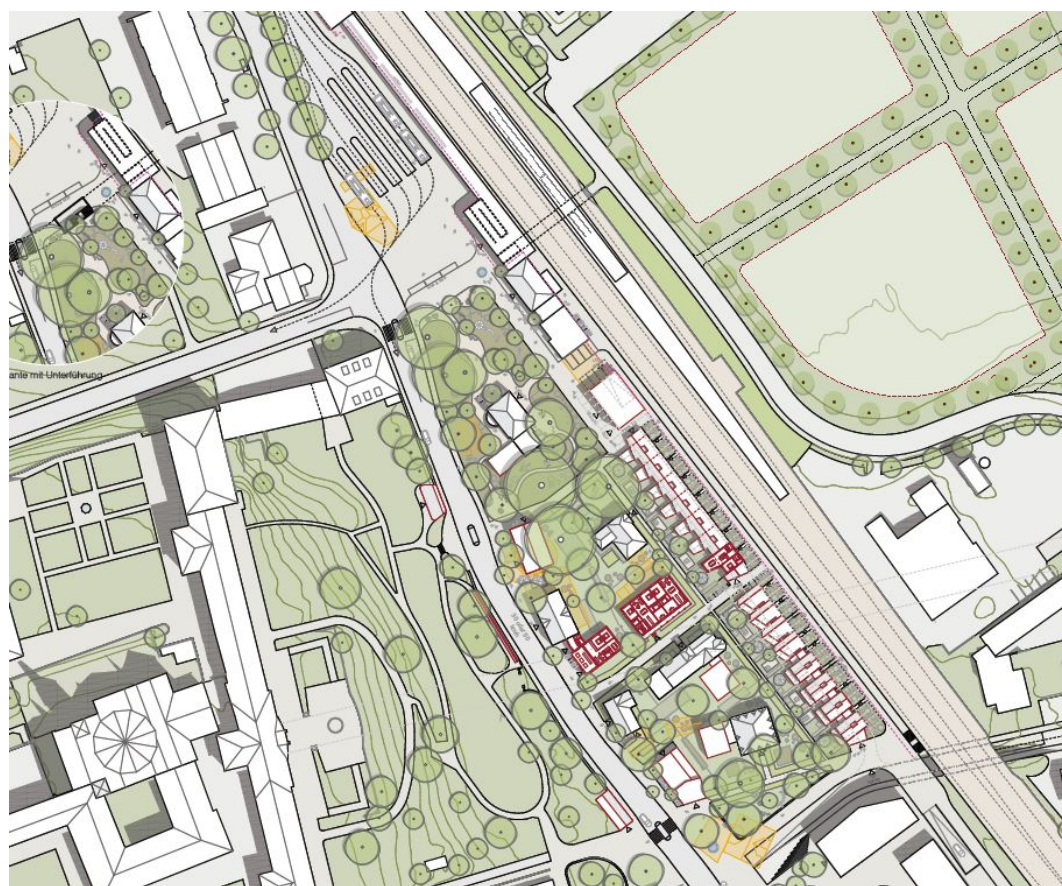


Abb. 5: Projekt V1 (ohne Verlegung der Aarauerstrasse) Team Salewski Nater Kretz AG - BÖE studio - Schneiter Verkehrsplanung AG (Team 3)

Die bestehenden Siedlungsstrukturen werden gemäss der linearen Anordnung des strukturgebenden Bestandes zwischen Bahn und Kloster als strukturgebende Bausteine aufgenommen, neu interpretiert und sehr spezifische typologische und freiräumliche Qualitäten herausgeschält. Diese Lesart führt das Team zur Bildung eines Mosaiks von acht fast unabhängigen Teilprojekten. So wird der Busbahnhof nördlich des Bahnhofplatzes angesiedelt, die Villa mit Garten zum erweiterten Bahnhofplatz uminterpretiert und damit eine attraktive Verbindung zur aufgewerteten Aarauerstrasse geschaffen. Von hier aus führt neu auch ein Weg über den Klostergarten in das Zentrum. Eine Schlüsselrolle spielt das als Bahnhofsquartier bezeichnete Teilprojekt einer Zeilenbebauung, das weitgehend auf die

heutige Bahnstrasse zu liegen kommt und damit eine mehr prozessuale Entwicklung des Villenquartiers ermöglicht.

3.3.2. Betrachtung

Klosterpark (Pflekipark)

Der Klosterpark wird weitgehend in seinen heutigen Qualitäten belassen. Massnahmen werden entlang der Mauer vorgeschlagen. Zum einen ist das die Öffnung des Parks beim bestehenden Tor mit einem neuen Übergang über die Aarauerstrasse. Zum anderen soll der Park mit kleinen Gartenpavillons entlang der Mauerkante attraktiver werden.

Aarauerstrasse

Nach sorgfältiger Evaluation einer Variante mit Verlegung in die heutige Bahnstrasse spricht sich das Team klar für die heutige Lage aus. Durch gezielte Aufwertungsmassnahmen wie Tempo 30, sichere Übergänge, das Aufweiten der Fusswege bis in die Zwischenräume der Bauten sowie die gezielte Pflanzung von Bäumen wird zusammen mit dem öffentlichen Villenpark ein auch für zu Fuss Gehende attraktiver und erlebnisreicher Weg vom Bahnhof ins Zentrum geschaffen.

Villenquartier

Die gewählte städtebauliche Disposition schafft eine gute Ausgangslage, um die Lärmbelastung durch die Eisenbahn in den Griff zu bekommen und gleichzeitig die Transformation des Villenquartiers zu entlasten. Das heutige Villenquartier wird mit dem neuen, auf die Bahnstrasse gelegten Bahnhofsquartier vom Entwicklungsdruck entlastet, so dass die Parzellen individuell, zeitlich unabhängig sowie bedarfsgerecht verdichtet werden können. Für diese wird eine Strategie des Weiterstrickens im Bestand durch Anbauten und Neubauten im vergleichbaren Massstab vorgeschlagen.

Der momentane Vorschlag für die neue Bahnhofssiedlung mit Reiheneinfamilienhäusern wirkt allerdings eher etwas bescheiden. Eine Erhöhung der Dichte und ein diversifizierteres Wohnungsangebot sind auf dem vorgeschlagenen Baufeld ohne Beeinträchtigung des Gesamtkonzepts möglich.

Der hohe Grünanteil ist allerdings die zentrale Qualität und damit konzeptbestimmend.

Bahnstrasse

Die Bahnstrasse wird neu als Bahnhofsweg und Adresse der angrenzenden Wohnzeile interpretiert. Mit Ausnahme der Veloroute bekommt sie als Durchgangsraum eine eher untergeordnete Bedeutung.

Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz wird durch den neuen Bushof neu gefasst und als Verkehrshub ausgebildet. Dagegen erhält er durch die Transformation des Villengartens einen neuen, von altem Baumbestand geprägten öffentlichen Bahnhofsgarten, der für Bevölkerung und Besucher mehr als nur eine schöne und angemessene Visitenkarte Muri werden kann.

Südklosterrain

Beim Südklosterrain wird ein funktionaler Verbindungsraum von der Aarauer- zur Bahnhofstrasse und Unterführung Brühl vorgeschlagen. Damit wird die Hierarchie der räumlichen Anbindung des Zentrums deutlich zu Gunsten eines Weges durch den neu geschaffenen Bahnhofsgarten mit Villa und den aufgewerteten südlichen Abschnitt der Aarauerstrasse betont.

Verkehr

Die Lage der Aarauerstrasse wird nach erfolgter umfassender Abwägung in der heutigen Achse beibehalten. Der Mehrwert einer Verlegung wäre zu gering angesichts der Möglichkeiten, sogar bei Tempo 50 eine hohe Attraktivität auch für zu Fuss Gehende zu erreichen. Durch das Aufweiten der Trottoirs bis in die Zwischenräume wird eine intuitive Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeit erreicht, ohne dass spezifisch Tempo 30 eingeführt werden müsste.

Der Bushof wird mit einer konzentrierten Anordnung der Busse in Norden angesiedelt und als eigentlicher «Bahnhofplatz» ausgebildet. Es entstehen kurz und direkte Umsteigewege zu den Bahnperrens. Damit kann die heutige Bahnhofstrasse entlang der Gleise reduziert werden.

Das Quartier erhält ein feinmaschiges inneres Wegenetz.

Die Tiefgarage wird unter den neuen Bauten unter der heutigen Bahnhofstrasse angeordnet und ist primär von Süden erschlossen (ggf. auch von Norden möglich). Es entsteht ein autofreies Bahnhofsgebiet.

3.3.3. Würdigung

Städtebau/Architektur

Es handelt sich um einen sehr differenziert ausformulierten Beitrag, mit feinteiliger Interpretation der einzelnen Siedlungseinheiten. Damit gelingt den Projektverfassern eine sinnfällige Einordnung in die im ISOS beschriebenen Qualitäten des Ortsbildes von Muri und eine gute Zuordnung zum Klosterbezirk. Mit der Verlegung des Bushofs nördlich, unmittelbar angrenzend an das bestehende Bahnhofgebäude, gelingt eine Neuordnung und Stärkung der öffentlichen Funktionen an diesem für Muri zentralen Ort. Die Herangehensweise erlaubt es zudem, auf den unmittelbaren Kontext spezifisch zu

reagieren. Damit wird eine hohe Flexibilität bezüglich der architektonischen und freiräumlichen Interpretation gewährleistet.

Freiraum

Das vorgeschlagene Konzept generiert sehr spezifische, auf die Örtlichkeit angepasste Freiräume, welche die Ressourcen des Areals wie den Baumbestand oder die Struktur mit den freistehenden Häusern angemessen integriert und das Dorfzentrum mit dem Klosterbezirk nicht konkurrenziert.

Der Bahnhofplatz als öffentlicher, zentraler Ort für Muri wird weniger als klassischer Platz ausgebildet und verstanden. Vielmehr erscheint er als Ort ohne klare Begrenzungen, wo sich die Wege kreuzen, und der mit der angrenzenden Kulturvilla, der Klostersgasse oder dem Bushub vernetzt ist. Dies führt zu einem spannenden und interessanten Freiraumgefüge um den Bahnhof.

Die Idee der «Kulturvilla» überzeugt und attraktiviert auch den öffentlichen Raum. Das Konzept des «durchgrünten Villenviertels» mit den freistehenden Häusern verspricht sehr gut «aneigenbare» und atmosphärische Freiräume, die trotz der Durchwegung aber eher einen halbprivaten oder privaten Charakter aufweisen.

Diese «Freiraumtypologie» gilt auch für die lineare Bebauung entlang den Geleisen. Ob der exponierte Schwellenraum entlang der Aarauerstrasse als öffentlich orientierter Freiraum funktioniert ist diskutabel.

Die Platzierung der Parkierung entlang der linearen Bebauung ist aus Sicht des Freiraums zu begrüssen, damit das «Villenquartier beim Bahnhof» nicht durch eine Tiefgarage tangiert wird.

Verkehr

Ausgehend von der Siedlungsentwicklung entlang der Verkehrswege entsteht mit der Verlegung des Bushofes nach Norden eine grosszügigere Situation zwischen Aarauerstrasse und Bahnlinie. Das sorgfältig ausgearbeitete Verkehrskonzept führt den motorisierten Verkehr entlang der Kantonsstrasse und über die Verlängerung des Nord- und Südklosterrain zur Tiefgarage und zur ausgebauten Unterführung Eggstrasse. Eine gezielt hierarchisierte Durchwegung ermöglicht die fussläufige Querung und Erschliessung innerhalb des Quartiers, während die Veloroute soweit als möglich den Geleisen folgt. Damit wird der Verkehr schlüssig entflochten.

4. Vergleich

4.1. Projektübergreifende Erkenntnisse

Eine der zentralen Erkenntnisse der Testplanung bildet der Vorschlag der Neuplatzierung des Bahnhofplatzes mit Bushof als nördlicher Kopf des Areales Pflögipark, Aarauerstrasse, Villenquartier und heutige Bahnhofstrasse. Damit kann eine Klärung der Siedlungsräume in diesem Gebiet und gleichzeitig eine Hierarchisierung der öffentlichen Räume an diesem für Muri bedeutungsvollen Ort erreicht werden.

Damit können auch die prägenden Charakteristiken, von der Klostermauer über das stark durchgrünte, aber doch offene Bebauungsfeld zwischen der Aarauerstrasse und dem Bahnhof, bis zu einer untergeordneten Erschliessung entlang der Bahnanhaltekannte gestärkt werden.

Das hauptsächliche bauliche Entwicklungsgebiet entsteht so zwischen der Klostermauer und der SBB-Interessenslinie als vielfältiges Areal mit hoher Durchlässigkeit und starker Durchgrünung.

Offen bleibt im Vergleich der drei Vorschläge noch die Frage der anzustrebenden Dichte in diesem Bereich. Während das Projekt von sa_partners - Heinrich Landschaftsarchitektur - mrs partner sa eine aus wirtschaftlicher Sicht zu geringe Dichte aufweist, erscheint bei den anderen beiden Vorschlägen das Mass der Verdichtung möglich. Dabei wird allerdings mit zunehmender Dichte die Durchlässigkeit und auch die Durchgrünung reduziert. Das genaue Mass ist in einem folgenden Planungsschritt zu untersuchen und insbesondere auch mit der Weiterentwicklung der Feinerschliessung und der möglichen Gebäudetypologien abzugleichen. Hier stellt zudem die heikle Frage der Lärmbelastung ein gewichtiges Kriterium dar. Das Spektrum von autonomen Einzelbauten oder aufgebrochener Blockrandbebauung scheint momentan offen.

Grundsätzlich lässt sich aber festhalten, dass mit dieser Ausgangslage den Anforderungen gemäss ISOS aber auch einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung entsprochen werden kann und eine Verfeinerung sicher auf einer guten Ausgangslage stattfinden kann.

Nur mit der Aarauerstrasse an bestehender Lage ist für den Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Muri eine gewinnbringende städtebauliche Lösung zu realisieren. Die vorgeschlagene Gestaltung für die Aarauerstrasse an bestehender Lage zeigt die verträgliche Integration des Strassenraums auf. Der Ansatz einer stärkeren Verzahnung der Bauten auf der Ostseite mit Vor- und Rücksprüngen unterstützt die gewünschte Verbesserung der Verträglichkeit und führt zur gewünschten Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit zur Zielgeschwindigkeit Tempo 30. Dies verbessert die Verkehrssicherung und Attraktivität vor allem für den Fuss- und Veloverkehr.

Der Bushof Nord ist ein fürs Bahnhofsgebiet äusserst interessanter Ansatz. Der Bahnhof Muri wird zur starken Verkehrsdrehscheibe ausgebildet. Dadurch entsteht auch ein freierer

Umgang mit dem Raum der Bahnhofstrasse. Trotz der engen Platzverhältnisse scheinen alle Anforderungen an einen flexiblen und ausbaufähigen Betrieb möglich.

Nur der Bushof Nord schafft für das südliche Bahnhofsgelände einen grösseren städtebaulichen Spielraum.

Im weiteren Projektverlauf muss geklärt werden, wieweit die Interessenslinie der SBB für diese Lösung überschritten werden muss, resp., ob ein künftiger Bahnhofsausbau in Muri dadurch verunmöglicht würde.

5. Empfehlungen

5.1. Planung

Als nächste Planungsschritte schlägt das Fachgremium vor, dass auf den im Vorfeld vorgeschlagenen städtebaulichen Wettbewerb verzichtet und direkt die Erarbeitung des Entwicklungsrichtplanes an die Hand genommen werden kann. Dieser wiederum kann dann in einem Gestaltungsplan abgebildet werden. Diese Schritte sollen im Sinne eines begleiteten Verfahrens durch Mitglieder des Fachgremiums interdisziplinär begleitet werden.

Das Beurteilungsgremium empfiehlt die weitere Planung mit dem Team Salewski Nater Kretz - BÖE Studio - Schneiter Verkehrsplanung weiterzuführen, der Beizug von zusätzlichen Fachleuten aus relevanten Fachbereichen soll in einem ersten Schritt evaluiert werden. Damit soll sichergestellt werden, dass das notwendige Knowhow für die anstehenden, weiterhin komplexen Fragestellungen phasengerecht vorhanden ist.

Im Anschluss daran können dann über einzelne Teilbereiche Projektwettbewerbe durchgeführt werden.

5.2. Inhalte

Die hier vorliegende Synthese fasst das Wesentliche aus dem umfassenden Werkstattbericht zusammen, der den Gesamtprozess der Testplanung abbildet und als internes Dokument für die weiteren Planungsschritte alle relevanten Grundlagen liefert.

Zentrale Erkenntnis der Testplanung bildet der Vorschlag der Verlegung des Bahnhofplatzes/Busbahnhofes in den nördlichen Bereich oberhalb des heutigen Bahnhofgebäudes. Damit gelingt eine stadträumliche Klärung, die für alle Teilbereiche eine grosse Wertsteigerung mit sich bringt. Zudem zeigt gerade diese Massnahme, dass die Verlegung der Aarauerstrasse unter dieser Voraussetzung, keinen Mehrwert mit sich bringt, im Gegenteil für diese Neukonzeption des Bahnhofareales eher hinderlich wäre.

Pflegipark

Durch moderate Anpassungen im Bereich der Klostermauer kann die Parkanlage besser an die angrenzenden Bereiche (Aarauerstrasse und Villenquartier) angebunden werden. Diese Öffnung, unter dem Aspekt eines denkmalpflegerisch korrekten Umganges, soll durch räumliche und gestalterische Mittel tiefer ausgearbeitet werden.

Aarauerstrasse

Die Strasse bleibt weiterhin die Hauptschliessungsachse, soll aber durch räumliche und gestalterische Massnahmen für alle Benutzer attraktiver werden. Wie schon zum Pflegipark soll auch zum Villenquartier die räumliche Offenheit, sowohl visuell als auch

nutzungsmässig gestärkt werden. Die typischen Gartenräume des Villenquartieres sollen stärker zugänglich gemacht werden und eine höhere Durchlässigkeit für die fussläufige Erschliessung zu gewähren.

Villenquartier

Das gesamte Areal soll als offen zugängliche Gartenanlage konzipiert werden, mit hoher Durchlässigkeit und mit der Integration des aktuellen Baumbestandes. Die Villa am nördlichen Kopf soll als offen zugänglich und durch eine öffentliche Nutzung belegte Anlage zusammen mit dem angrenzenden Bahnhofplatz/Bushof ein wichtiges Zentrum für Muri werden. Mit der Massnahme der Reduktion der Bahnhofstrasse auf eine minimale Quartiererschliessung und Veloweg, kann zudem die bebaubare Fläche gegen Osten massgebend erweitert werden. Dieses Potenzial soll noch stärker ausgelotet werden. Eine Untersuchung möglicher Wohnformen soll auf typologischer Ebene weitergeführt werden. Dies mit dem Ziel einer höheren Dichte, die aus städtebaulicher wie ökonomischer Sicht und unter Einbezug der Lärmproblematik in diesem Bereich verträglich ist.

Bahnhofstrasse

Mit der Minimierung der heutigen Bahnhofstrasse auf eine Quartiererschliessung mit dem übergeordneten Veloweg, ist hier eine zurückhaltende Gestaltung des Aussenraumes weiterzuentwickeln.

Park&Ride, Kiss&Ride sind in die folgende Planung stärker einzubeziehen.

6. Anhänge

- Abschliessende Planunterlagen aller Teams
- Merlo Oscar, Verlegung Kantonsstrasse vom 28. März 2023
- Cabane Partner, Schlussbericht Teil Mitwirkung vom 10. Januar 2023, ergänzt vom 25. April 2023