

## SCHLUSSBERICHT – TEIL MITWIRKUNG

### 1. Vorgehen

Parallel zum Testplanungsverfahren wurde ein Mitwirkungsverfahren mit einer Begleitgruppe aus der Bevölkerung Muris durchgeführt. Ziel war es zum einen die Testplanung mit Inhalten zu füttern, zum anderen die Zwischenergebnisse zu spiegeln und Rückmeldungen für die weiteren Workshops zu geben.

#### **Zusammensetzung der Begleitgruppe**

Für die Zusammensetzung der Begleitgruppe wurde ein offenes Verfahren gewählt. Es konnte sich jeder Murianer und jede Murianerin für eine Teilnahme bewerben. Damit sollte die üblichen politischen Lager ein wenig aufgebrochen und frischer Wind in den Prozess gegeben werden. Rund vierzig Bewerbungen gingen ein. Es konnten somit alle Bewerbungen berücksichtigt werden. Zwei Delegierte der Begleitgruppe waren an den Testplanungsworkshops aktiv beteiligt, damit der Informationsaustausch zwischen Bevölkerung und Planungsfachleuten und damit das Vertrauen untereinander auch gestärkt werden konnte.

#### **Ablauf des Mitwirkungsprozesses**

Der Mitwirkungsprozess gliedert sich in drei Phasen:

##### *Phase 1: Zieldefinition*

Diese erste Phase fand im Vorfeld der Testplanung statt und sollte das Testplanungsprogramm inhaltlich mit den Anliegen und Zielen der Testplanung «füttern». Ferner war es wichtig, die grössten Konflikte offen zu legen und damit diejenigen Schlüsselfragen zu definieren, die vertieft untersucht werden sollen.

Nach einer Einführungsveranstaltung, die aufgrund von Covid als Videokonferenz durchgeführt werden musste, wurde ein erster Dialog zu den Bedürfnissen durchgeführt, wo Ziele und Themenschwerpunkte zur Zukunft des Bahnhofsgebiets entlang der Themenfelder Verkehr, Identität., Nutzung und Freiraum in Gruppen und im Plenum diskutiert werden konnten. Die Ergebnisse wurden in die Aufgabenstellung der Testplanung aufgenommen und anschliessend durch die Planerteams anhand unterschiedlicher städtebaulicher Entwurfsansätze vertieft untersucht und bewertet.

##### *Phase 2: Testplanung*

Nach den ersten beiden Testplanungsworkshops wurden die Ergebnisse in einer zweiten Dialogveranstaltung zusammen mit der Begleitgruppe gespiegelt und eine Rückmeldung an die Teams gegeben, die in den dritten Testplanungsworkshop einfließen konnte.

##### *Phase 3: Schlusspräsentation*

Die nun vorliegenden Ergebnisse, das weitere Vorgehen im Planungsprozess und die weitere Rolle der Begleitgruppe werden nun nach Abschluss des Testplanungsverfahrens nochmals der Begleitgruppe präsentiert.

Mit dieser letzten Phase ist weder die Planung des Zentrums Bahnhof noch die Mitwirkung abgeschlossen. Die Begleitgruppe soll auch in den angehenden Planungsphasen eng in den Prozess eingebunden bleiben.

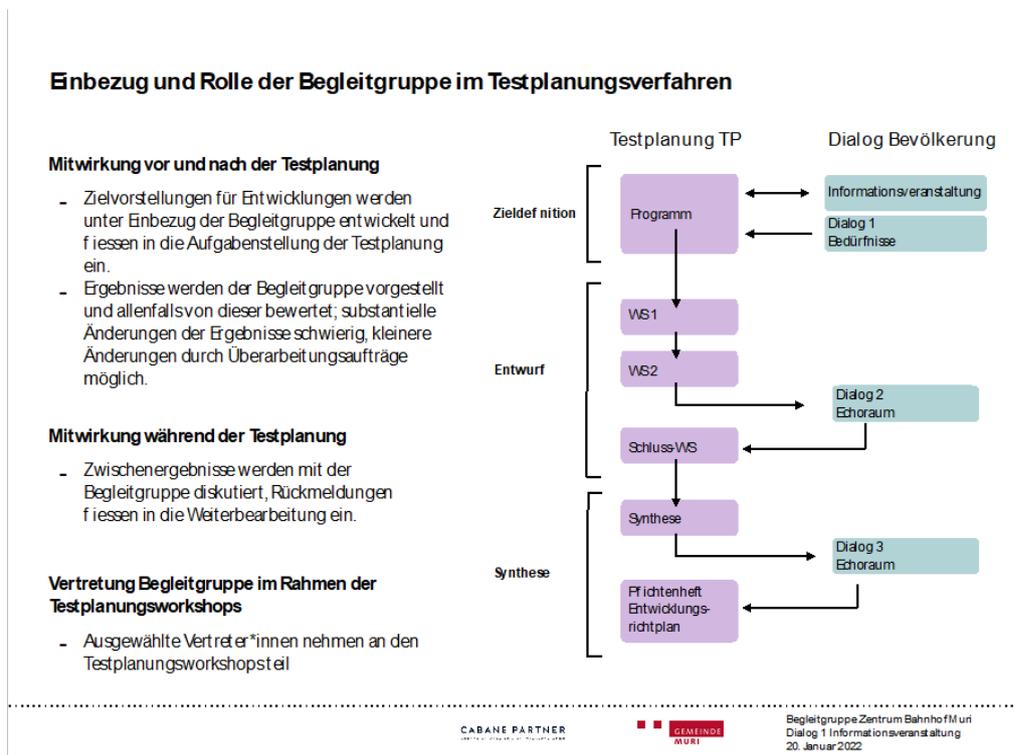


Abb. 1: Prozess-Schema, Philippe Cabane

## 2. Ergebnisse Dialog 1 - Bedürfnisse

In der ersten Dialogphase konnten wesentliche Anliegen erfasst und darauf aufbauend eine Reihe von allgemein gültigen Leitsätzen formuliert sowie Themenschwerpunkte definiert werden, die es in der Testplanung zu untersuchen galt.

### Leitsätze

Das Bahnhofsgebiet...

... soll sich – im Gegensatz zu heute - als attraktive Visitenkarte der Gemeinde Muri präsentieren.

... ist ein Projekt für zukünftige Generationen und muss deshalb wirtschaftlich, ökologisch und sozial nachhaltig entwickelt werden.

... zeichnet sich heute durch Kloster und Klostergarten als Wahrzeichen der Stadt Muri aus. Das Kloster ist sowohl hinsichtlich seiner Sichtbarkeit als auch freiräumlich bei der Bahnhofsplanung mitzudenken. Zukunft und Vergangenheit - Neues und Altes sollen dabei miteinander in einen Dialog treten.

... soll eine eigene, für Muri spezifische Identität entwickeln. Es soll sich zum einen von den allseits bekannten Agglomerations- und Kleinstadtbahnhöfen mit Wohnen in den Obergeschossen und Geschäften im Sockel abgrenzen. Es sollen neue, ergänzende Angebote geschaffen und den Ortskern Muris nicht konkurrenzieren: ein Umsteigeplatz für Pendler und Reisende, Treffpunkt für Jugendliche und ältere Menschen, Ort der kulturellen Produktion. Der Kulturgarten Intermezzo soll - wenn auch nicht am gleichen Ort - auch in Zukunft ein fester Bestandteil des Bahnhofs Muris sein.

... soll Wohnungen für jüngere und ältere Alleinstehende oder Paare anbieten (Familien eher nicht).

... soll als Teil eines grösseren Freiraumnetzes zusammen mit Aarauerstrasse, Kloster und Klostergarten entwickelt werden.

... soll für den Fuss- und Veloverkehr sichere und attraktiv gestaltete Wege und Übergänge anbieten.

... soll Brücken schlagen zu den Quartieren im Brühl.

## **Themenschwerpunkte**

### **Aarauerstrasse / Kantonsstrasse**

Grundsätzlich herrschte breiter Konsens darüber, dass die heutige Kantonsstrasse eine unattraktive Schneise zwischen Klostermauer und Gartenzäunen der Villen ist. Über mögliche Lösungsansätze gehen die Meinungen jedoch auseinander. Dies betrifft speziell die Frage, ob der Durchgangsverkehr auf der Kantonsstrasse durch eine Umlegung entflechtet («grün zu grün und grau zu grau») oder integriert (Ein Stadtraum für alle mit Tempo 30») werden soll und kann. In jedem Fall sind die Übergänge und Trottoirs sicher und grosszügig dimensioniert zu gestalten.

### **Veloroute**

Klar gewünscht wurde eine Veloroute von Nord nach Süd. Erwartet wurde eine durchgehende, sichere und mit dem Langsamverkehr möglichst konfliktfreie Führung.

### **Busbahnhof**

Zur Lage des Busbahnhofs lagen verschiedene Vorschläge vor. Der Busbahnhof stellte aufgrund der verkehrstechnischen Anforderungen und dessen Flächenbedarfs eine Herausforderung dar. Eine sorgfältige Prüfung unterschiedlicher Standorte und Konzepte war erwünscht.

### **Klostergarten**

Der Klostergarten sollte in die Überlegungen einbezogen werden. In welchem Mass eine Öffnung möglich und sinnvoll ist, war in der Testplanung zu prüfen. Dabei galt es den heute intimen Charakter des Ortes zu berücksichtigen.

### **Hochhaus und höhere Häuser**

Hochhauslösungen sind von Seiten der Bevölkerung generell umstritten. So auch in Muri. Es herrschten auch ganz unterschiedliche Bilder über Form und Höhe von Hochhäusern. In einer Konsultativabstimmung sprach sich doch eine gute Mehrheit dafür aus, dass Hochhauslösungen bzw. höhere Häuser geprüft werden sollten. Dabei galt es für die Teams, die Stärken und Schwächen von Hochpunkten für den Standort (Sicht auf Kloster, Flächengewinn durch kleineren Footprint, Identitätsträger, Lärmexposition etc.) sowie den Fächer der vielfältigen möglichen Typen aufzuzeigen.

### **Publikumswirksame Angebote**

Im Rahmen des Workshops wurden verschiedene, zum Teil konkrete Wünsche geäussert. Es galt zu prüfen, welche Publikumsangebote in welchem Mass sinnvollerweise angesiedelt werden sollen.

### **Grün- und Freiflächen**

Neben den doch dominierenden Verkehrsflächen sollten auch Grün- und Freiflächen dazu einladen, das Bahnhofsgebiet besser zu nutzen. Es galt entsprechend zu prüfen, was freiräumlich Sinn macht und welchen Charakter diese Freiflächen haben sollten.

### 3. Ergebnisse Dialog 2 - Echoraum

Im Rahmen des Echoraums wurden die verschiedenen Vorschläge der Teams präsentiert. Anschliessend dienten sie den Gruppen zu den Themenschwerpunkten öffentlicher Verkehr, Individualverkehr, Freiraum und Nutzung als Grundlage für die Diskussion der Fragen. Es ging nicht um die Beurteilung der Projektvorschläge, sondern nur darum, die Vorschläge als Basis dafür zu nutzen Erkenntnisse zu den Schlüsselfragen zu gewinnen.

Nicht alle im Echoraum aufgekommenen Anliegen oder Fragen konnten in die Testplanung einfließen. Einige waren zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht so relevant für die «grossen» Entscheidungen. Einige bedurften spezieller Expertisen von Dritten. Andere wiederum hätten den Aufwand für die Teams gesprengt. Diese Fragen sollen nicht vergessen, sondern im Anschluss an das Testplanungsverfahren spezifisch vertieft werden.

Aus dem Echoraum wurden folgende Fragen für den letzten Testplanungsworkshop mitgenommen:

#### **Verlegung Aarauerstrasse und Entflechtung des Verkehrs**

Das Thema blieb umstritten. Eine Verlegung sollte deshalb als Option im Spiel. Die Teams wurden angehalten, die atmosphärischen Qualitäten der Strassenräume in beiden Varianten aufzuzeigen.

Die Forderung nach einer Entflechtung des Verkehrs stand nach wie vor im Raum. Dabei ging es nicht nur um die Lage der Kantonsstrasse und deren Fussgängerübergänge sondern auch um Velos und E-Velos. Es war zu vertiefen, wie eine sinnvolle Entflechtung gewährleistet werden kann und soll.

#### **Querungen FussgängerInnen**

Sämtliche Querungen müssen für FussgängerInnen sicher und attraktiv sein. Für die Option Verbleib der Kantonsstrasse in der Aarauerstrasse sollte die Option Fussgängerunterführung zwischen Bahnhofplatz und Nordklosterrain aufgezeigt werden.

#### **Busbahnhof**

Die Option Busbahnhof in der Bahnhofsstrasse und Busbahnhof Nord wurden beide als positiv bewertet. Die Machbarkeit (Schleppkurven, Anordnung etc.) waren genauer zu untersuchen. Der Vorschlag einer dezentralen Lösung für den Busbahnhof wurde verworfen.

#### **Baumbestand / Park**

Der Anteil an von der Gemeinde zu unterhaltenden öffentlichen Plätzen, Wegen und Parks sollte massvoll bleiben. Der Vorschlag, die Villa und den Garten als öffentlichen Bahnhofspark zu gestalten, wurde allgemein sehr positiv aufgenommen.

Der Baumbestand ist nach wie vor ein grosses Anliegen. Die Einstellhallen waren so zu positionieren, dass der Baumbestand möglichst geschont werden kann.

#### **Parkplätze**

Park&Ride, Kiss&Ride, Taxistandplätze und Busbahnhof (inkl. Schleppkurven) waren ebenfalls nachzuweisen.

**Dichte und Nutzung**

Eine minimale bauliche Dichte ist erforderlich. Ob der Schwerpunkt auf Wohnen oder Arbeiten zu setzen ist, ist nur schwer abschätzbar. Insofern sollten Bebauungsvorschläge favorisiert werden, welche eine gewisse Flexibilität der Nutzungen zulassen.

Da ein minimales Angebot an Wohnungen hinsichtlich Wirtschaftlichkeit nötig sein wird, sollte ein sinnvoller und in Bezug auf Lärmimmissionen und Umgebungsqualität realistischer Wohnanteil nachgewiesen werden.

**Etappierung**

Da nicht alles zwingend schon jetzt realisiert werden soll, war eine wirtschaftlich und stadträumlich sinnvolle Etappierung für beide Optionen der Kantonsstrasse vorzuschlagen. Dabei waren insbesondere allfällige Abhängigkeiten mit Planungsvorhaben und Zeithorizonten der SBB oder des Kantons zu berücksichtigen.

**4. Ergebniss Dialog 3 – Schlussveranstaltung**

*Im Rahmen des dritten Dialogs mit der Begleitgruppe wurden die Ergebnisse der Testplanung vorgestellt und die Empfehlung des Beurteilungsgremiums erläutert. Im Anschluss wurde im Rahmen eines kleinen Panels die Diskussion angestossen. Trotz Kontroversen wurde von allen Seiten sehr sachlich argumentiert. Dass nicht alle Differenzen bereinigt werden konnten ist klar, doch zeichnete sich in entscheidenden Punkten doch breite Zustimmung ab.*

*Bezüglich des weiteren Vorgehens herrschte grosse Übereinstimmung darüber, dass das Verfahrens abgekürzt und auf den städtebaulichen Wettbewerb verzichtet werden kann. Das räumliche Konzept von Salewski Kretz löst auch nach Auffassung der Begleitgruppe fast sämtliche Schlüsselfragen sehr souverän, so dass die vorgeschlagene Disposition als Grundlage für die Erarbeitung eines Richtprojekts dienen kann. So herrscht Konsens zum Standort des Busbahnhofs im Norden und auch die Vergrösserung des Bahnhofsplatzes um Villa und Villengarten stiessen auf sehr positives Echo. Breit gelobt wurde auch der Ansatz, dem Bahnhofsgebiet als Wohnstandort ein ganz anderes Gesicht zu geben, als dies bei den bekannten «urban» gemeinten Bahnhofsentwicklungen der letzten Jahrzehnte der Fall ist.*

*Zur Gretchenfrage Kantonsstrasse zeigten sich einige noch zu wenig überzeugt, dass die genannten Argumente ausreichen, um sich eine abschliessende Meinung bilden zu können. Da von allen Teams Argumente vorgebracht wurden, sollen diese zusammengeführt und nachvollziehbar aufgezeigt werden, was zur einstimmigen Empfehlung in der Testplanung geführt hat. Dieses Dokument soll sofort ausgearbeitet werden, damit auch in dieser Schlüsselfrage nicht nur eine Mehrheit, sondern ein breiter Konsens erzielt werden kann.*

*Es bleibt der Rückblick auf einen von allen Seiten sehr diszipliniert und offen geführten Dialog, der im Vergleich zu anderen Verfahren, geradezu vorbildlich geführt wurde und auf die Interessen von Muri als Ganzes konzentriert blieb. Partikularinteressen sind zwar immer vorhanden, doch haben diese in der Diskussion nie überhandgenommen. Nur so wurde es möglich, dass der Dialog in der richtigen Flughöhe geführt werden konnte. Im Ausblick soll der Dialog mit der Begleitgruppe denn auch in allen weiteren wichtigen Schritten weitergeführt werden.*



