

## Verlegung Kantonsstrasse

### Nutzen

Der Nutzen einer Verlegung der Kantonsstrasse wird in keinem Verhältnis zum finanziellen und betrieblichen Aufwand stehen. Dazu kommt, dass der Platzbedarf für das Strassenprofil bei einer Verschiebung durch die aktuell geltenden VSS-Normen erheblich grösser als beim Belassen der Strasse ausfallen würde. Bei einem «Tempo 50»-Regime würde die Kantonsstrasse aufgrund der nötigen Radien eine noch höheren Flächenbedarf aufweisen als bei «Tempo 30»-Regime.

### SBB-Interessenslinie

Wie die Untersuchungen von Salewski Nater Kretz zeigen, entsteht nur bei einer Verlegung der Kantonsstrasse zu den Gleisen der SBB, ein noch eingeschränkt bebaubares Areal. Diese einzige annähernd zweckmässige Linienführung ist nur möglich mit dem Abriss aller Gebäude der SBB im Bereich der Personenunterführung zum Mittelperron.



Testplanung Zentrum Bahnhof Muri | 2

Abb. Verlegung Kantonsstrasse (Salewski Nater Kretz)

Dies verletzt aber die Interessenslinie der SBB, welche nicht tangiert werden kann und darf. Sie wird um die Personenunterführung sowie um den Anbau RL01 geführt. Die Lage der gleisnahen Verlegung der Kantonsstrasse führt in diesem Bereich durch die Interessenslinie der SBB.

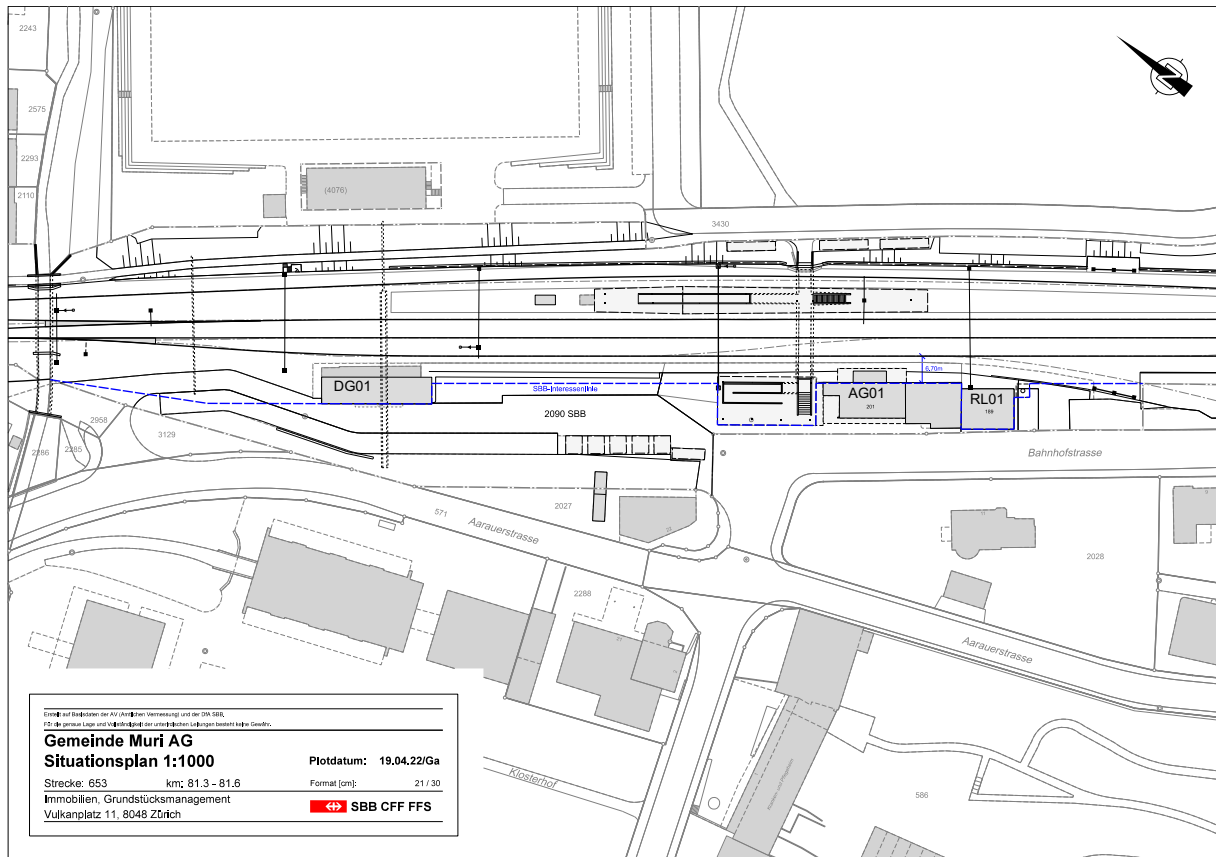


Abb. SBB-Interessenslinie

Die Verlegung der Kantonsstrasse ist daher mit grossen verfahrenstechnischen Hürden verbunden, welche – auch unter der Annahme, dass sie überwunden werden können – noch eine längere Zeit in Anspruch nehmen werden. Die Bebauung des Bahnhofsareals würde damit noch für mehrere Jahre blockiert. Dabei ist noch zu berücksichtigen, dass die Gemeinde vermutlich für den Ersatz der bahnrelevanten Gebäude aufzukommen hat.

### Würdigung

Die vertiefte Beurteilung von Team Salewski Nater Kretz zur Verlegung der Kantonsstrasse zeigt, dass dies zu mehr versiegelter Fläche führt. Bleibt die Kantonsstrasse in Ihrer historischen Achse, muss das Strassenprofil nicht angepasst werden, und die «intuitive Temporeduzierung» ist mittels integrierter Gestaltung besser erreichbar. Zudem hat ein allfälliges Zusammenlegen der Lärmquellen auch negative Effekte: Wohnnutzungen im südöstlichen Teil des Areals können bei einer allfälligen Verschiebung der Strasse aufgrund der Lärmproblematik nur bedingt erstellt werden. Auch bei einem «Tempo 30»-Regime wird der Baubereich stark eingeschränkt. Und der Lärmschutz, welcher von den nächtlichen Güterzügen ausgeht, kann nur mittels Lärmschutzwand erreicht werden. Die verlegte Kantonsstrasse wird tief ins Quartier greifen, was die Bebaubarkeit unverhältnismässig einschränkt. Zudem müsste bei einer Verschiebung ein auch ein Teil des inventarisierten Baumbestands abgebrochen werden.