

Schlussbesprechung Testplanung Zentrum Bahnhof Muri

1. Dezember 2022

Muri 1770 - 1780



Muri 1880



Muri 1940



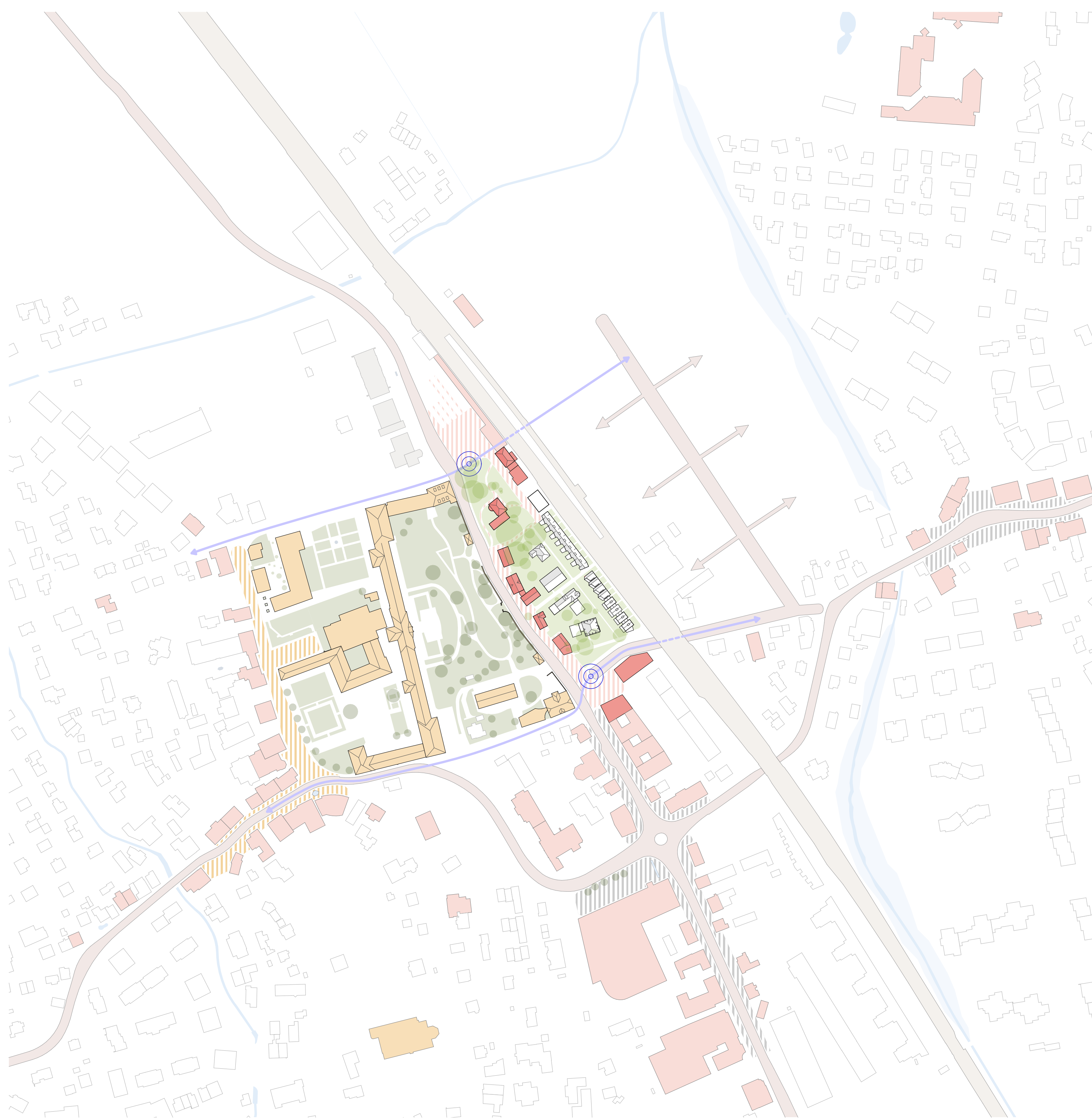
Muri 2022



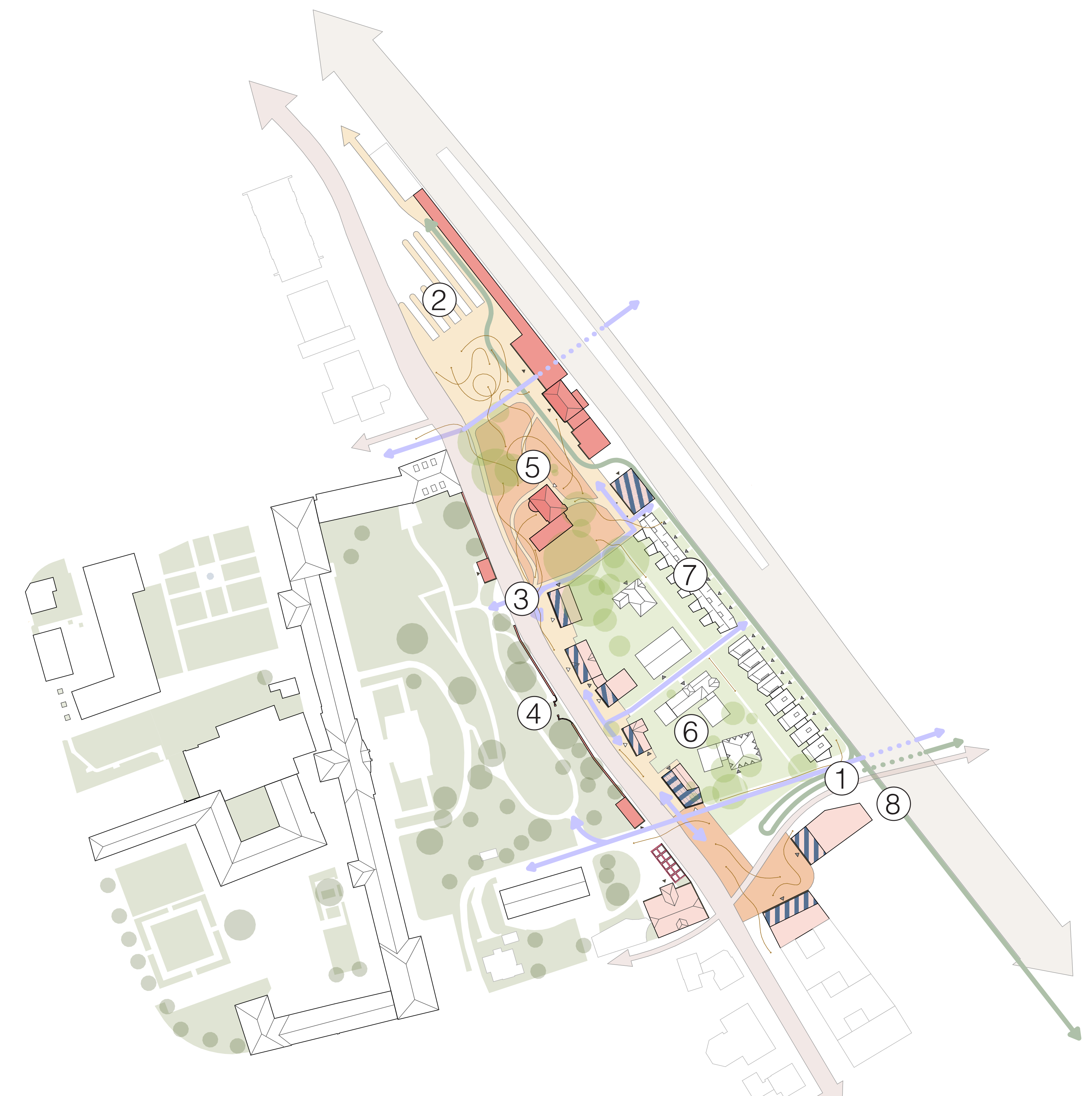
UNABHÄNGIGE TEILPROJEKTE FÜHREN ZUM GESAMTBILD

- ① Anbindung Brühl ② Busbahnhof ③ Kantosstrasse ④ Klostermauer ⑤ Bahnhofplatz mit Kulturvilla ⑥ Villenviertel ⑦ Bahnquartier ⑧ Fahrradweg

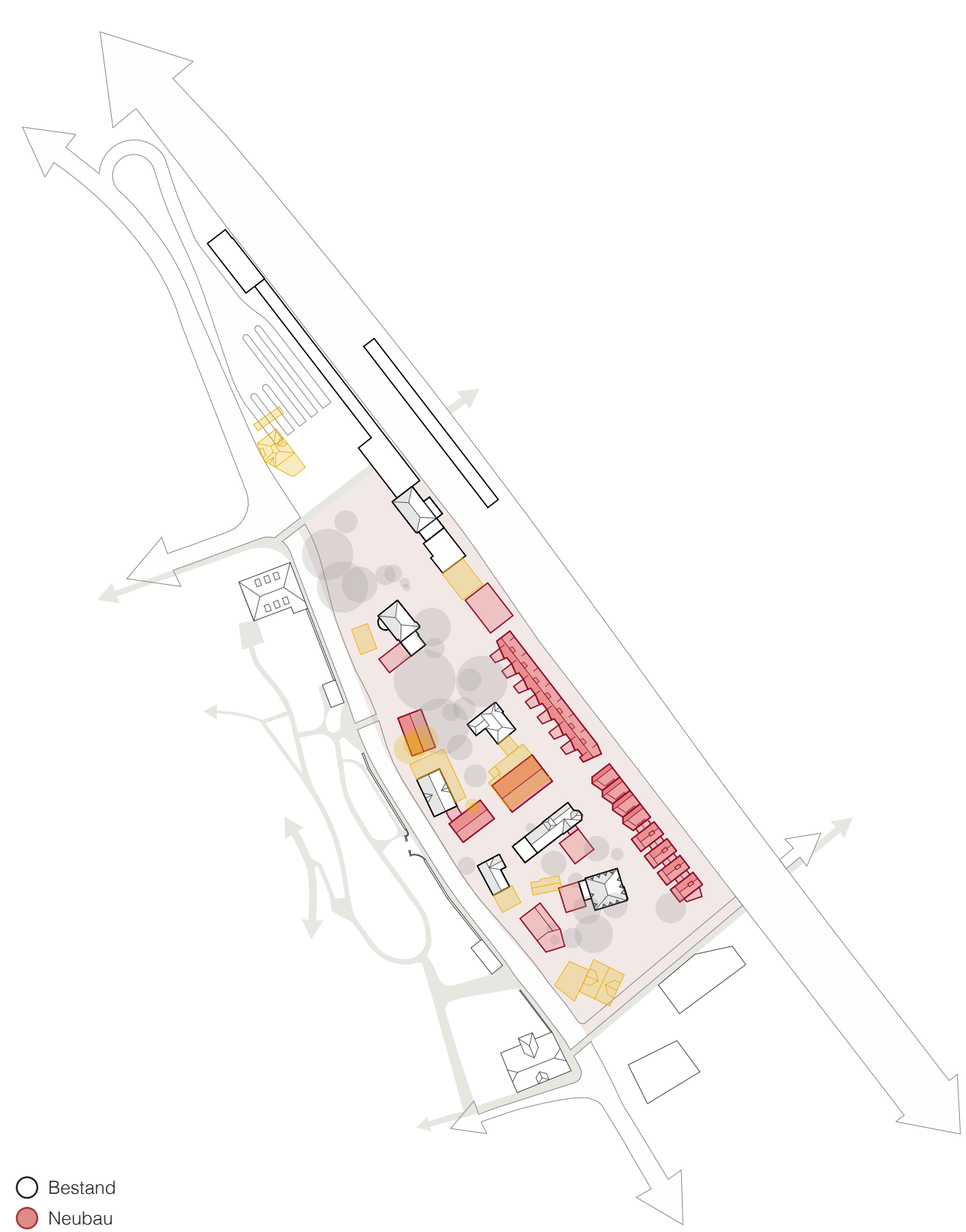
Städtebauliche Disposition



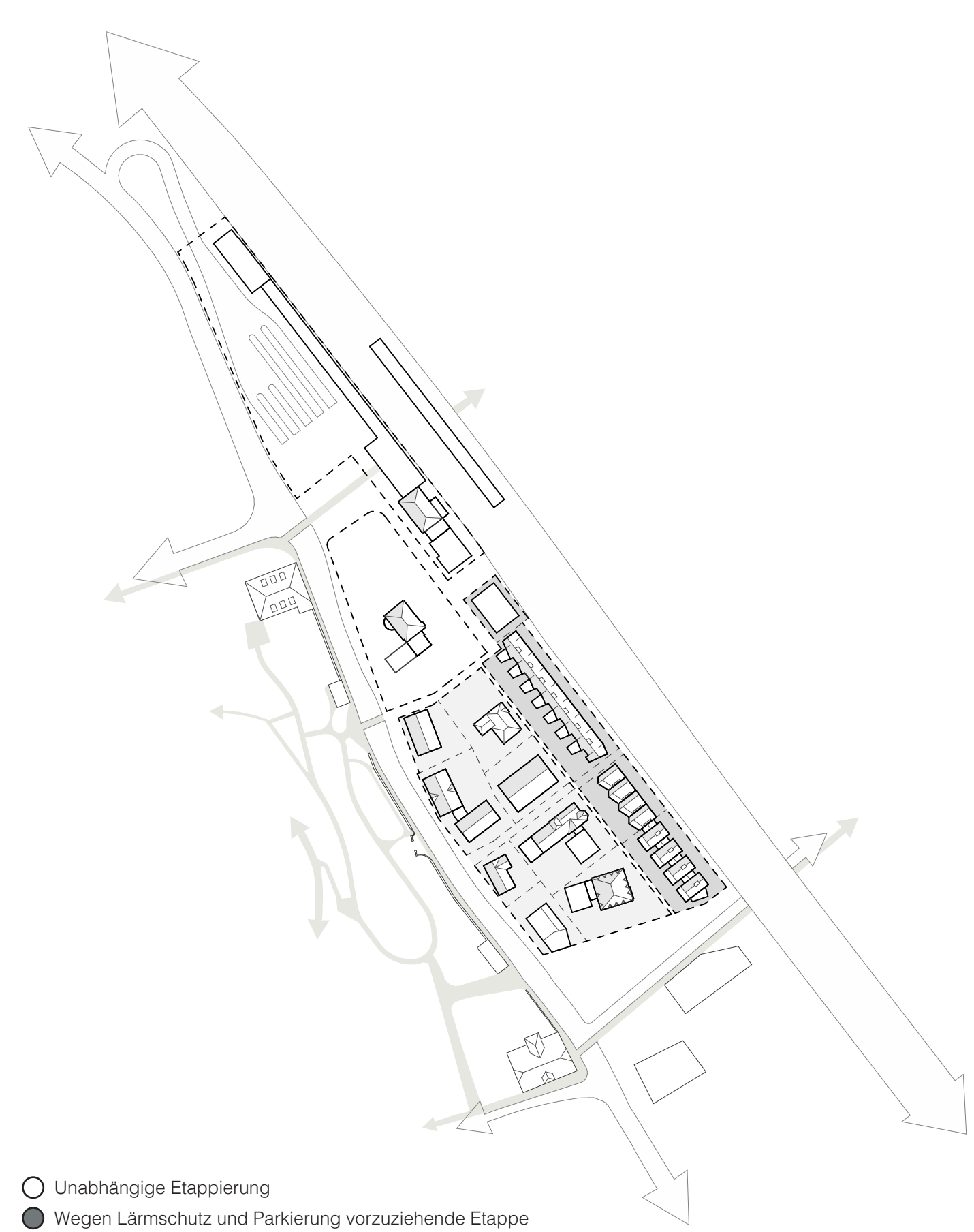
Quartieridee



Abbruch | Neubau



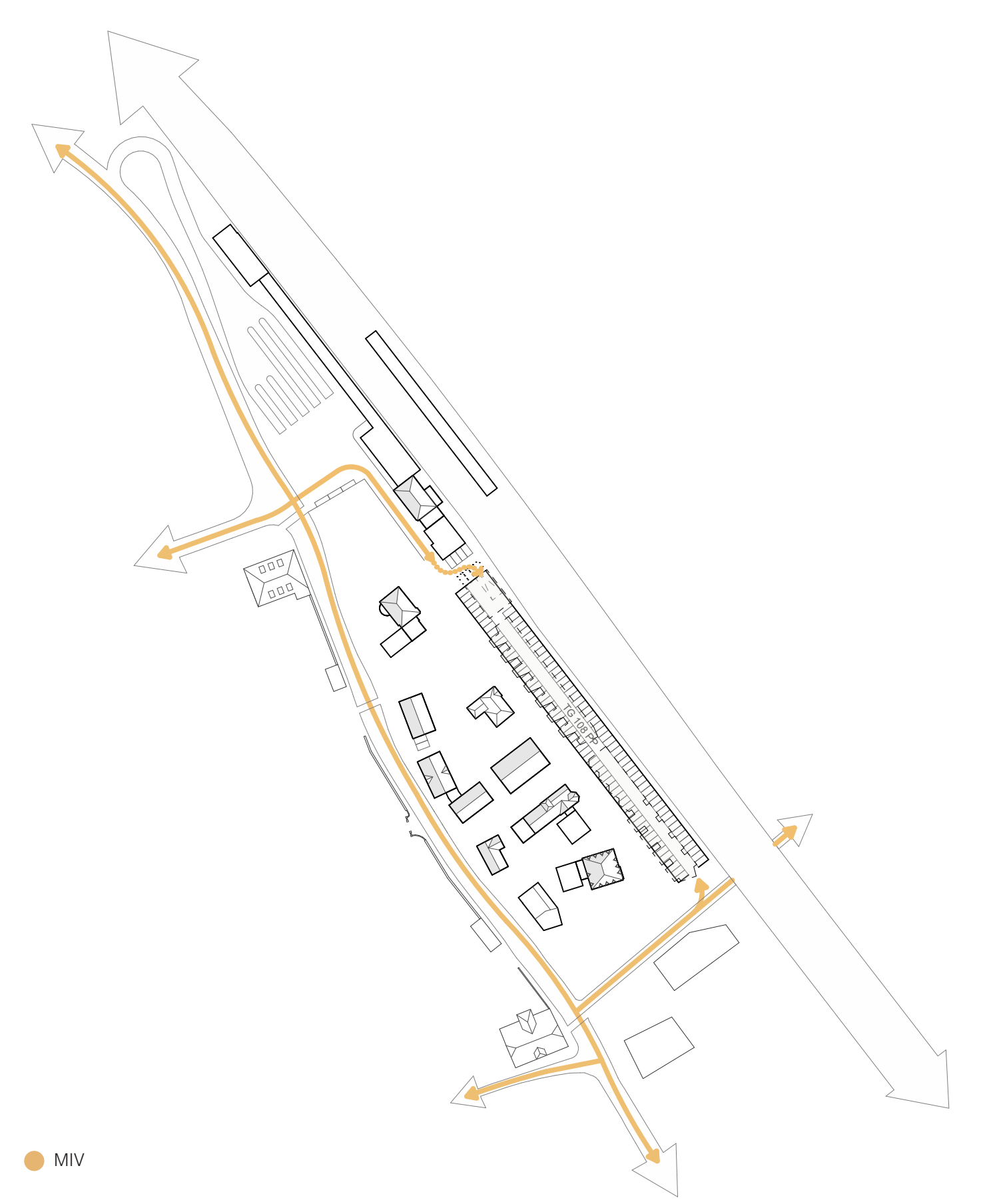
Baufelder | Ertapierung



Langsamverkehr



MIV



○ Bestand
● Neubau
● Abbruch

○ Unabhängige Ertapierung
● Wegen Lärmschutz und Parkierung vorzuziehende Etappe
● Nachgelagerte oder gleichzeitige Etappe

● Fussweg
● Fahrradweg

● MIV

Referenz Kulturvilla



Referenz Villenquartier



Referenz Bahnquartier



Referenz Aarauerstrasse

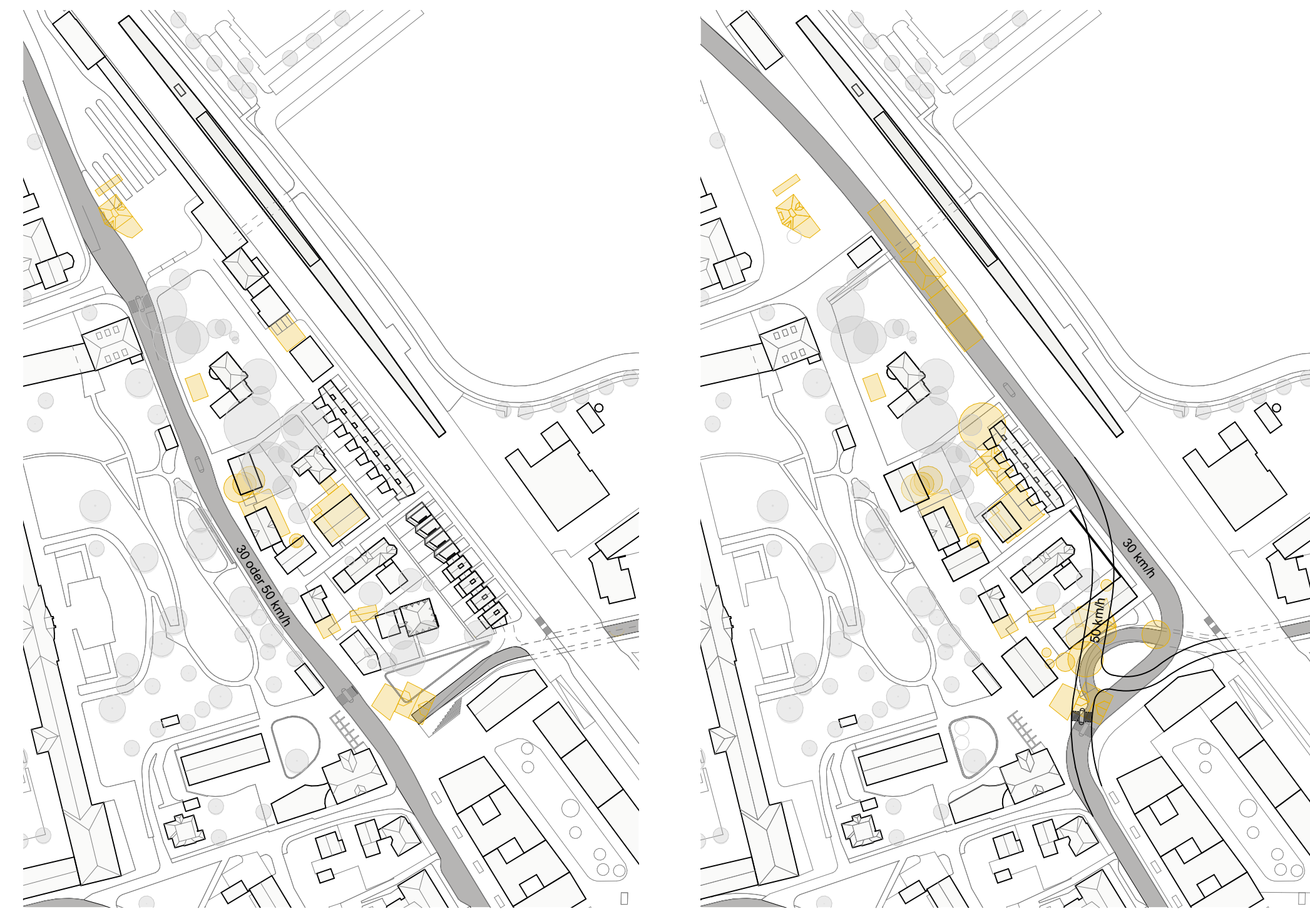


Pro & Contra Verschiebung der Aarauerstrasse

Eine alternative Trassenführung der Aarauerstrasse entlang der Zugtrasse hat Vor- und Nachteile.

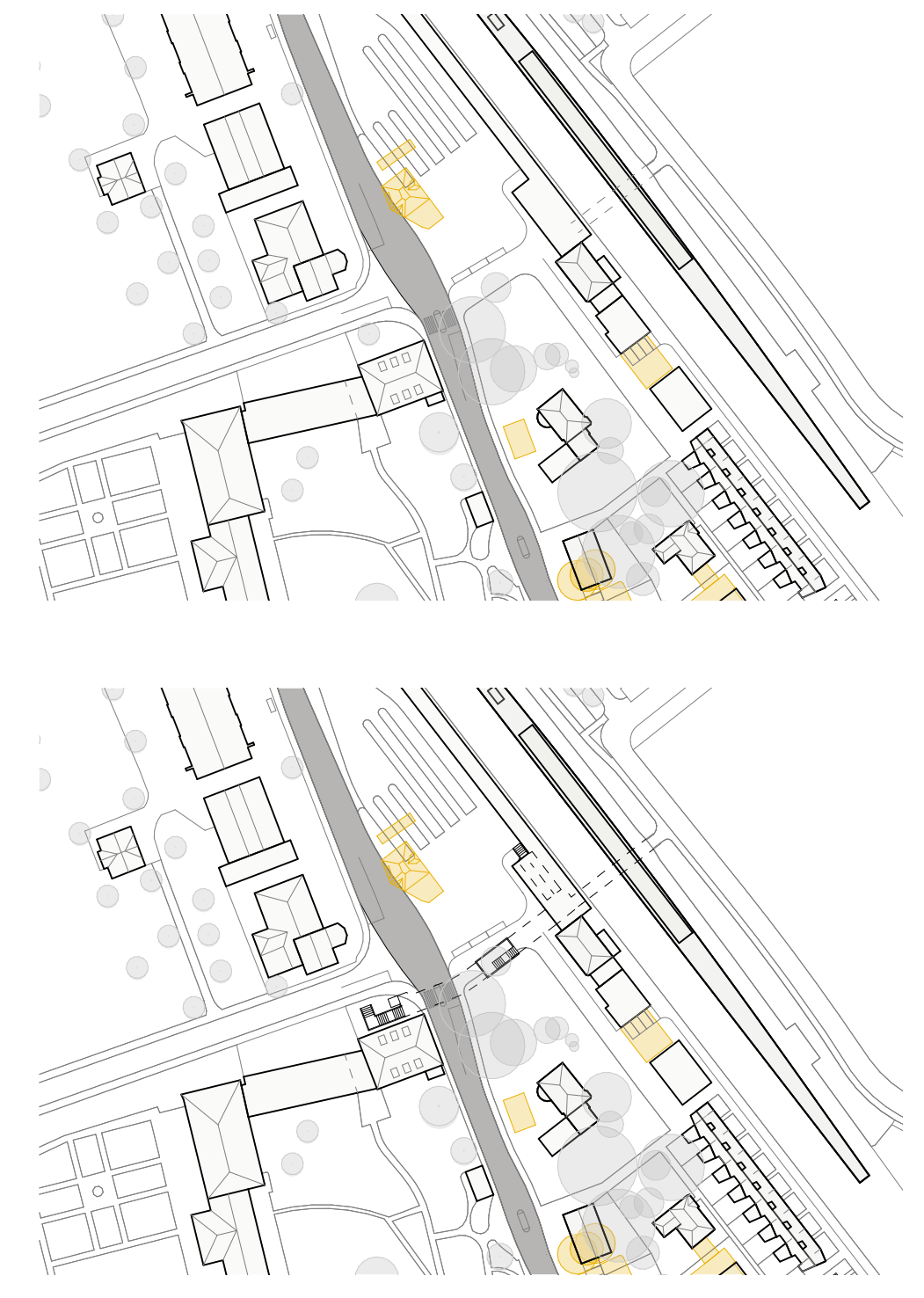
Die offensichtlichen Vorteile sind insbesondere das Zusammenlegen der Lärmquellen und die bessere Verbindungsqualität vom Quartier rund um das Kloster und Klostergarten zum Bahnhofquartier und zum Bahnhof ohne Strassenquerung.

Die Nachteile sollen im Folgenden kurz aufskizziert werden:
Der finanzielle und baubetriebliche Aufwand stellt kaum im Verhältnis zum Nutzen, da eine positive Identitätsbildung des Villenviertels auch ohne Strassenumlegung erreichbar ist. 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. Dies führt, nebst mehr versiegelter Fläche, wohl auch zu einer effektiven Tempoerhöhung Innerorts. Bleibt die Aarauerstrasse an ihrem historischen Standort, muss das Strassenprofil nicht angepasst werden, und die «intuitive Tempodrosselung» ist mittels Vorzonengestaltung und visuell wirksamen Baumsetzungen als Blickfelderweiterungen und -verengungen 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. Bei einem «Tempo 30»-Regime sind durch den Platzverlust bahnhöflich nur noch zwei Bauvolumen möglich. Somit ist für die ISOS geschätzte Villa der Lärmschutz, welcher von den nächtlichen Güterzügen ausgeht, nur mittels Lärmschutzwand zu erreichen. Dies schwächt die räumliche Qualität des Quartiers. Bei einem «Tempo 50»-Regime greift die Kantonsstrasse aufgrund der nötigen Radien weit ins Quartier. Dies stellt wiederum den Erhalt des historischen Villenquartiercharakters in Frage. Die verträgliche Flächenausnutzung des Quartiers würde bei einer Verschiebung der Strasse rund ein Drittel tiefer ausfallen.
Zudem müsste bei einer Verschiebung ein höherer Anteil bestehender Bausubstanz, aber auch ein Teil des inventarisierten Baumbestands abgebrochen werden.
Weiter muss festgehalten werden, dass die Verbindung vom Villenviertel zum Bahnhof bei einer Verschiebung geschwächt wird, da eine Querung oder Unterführung notwendig wird.

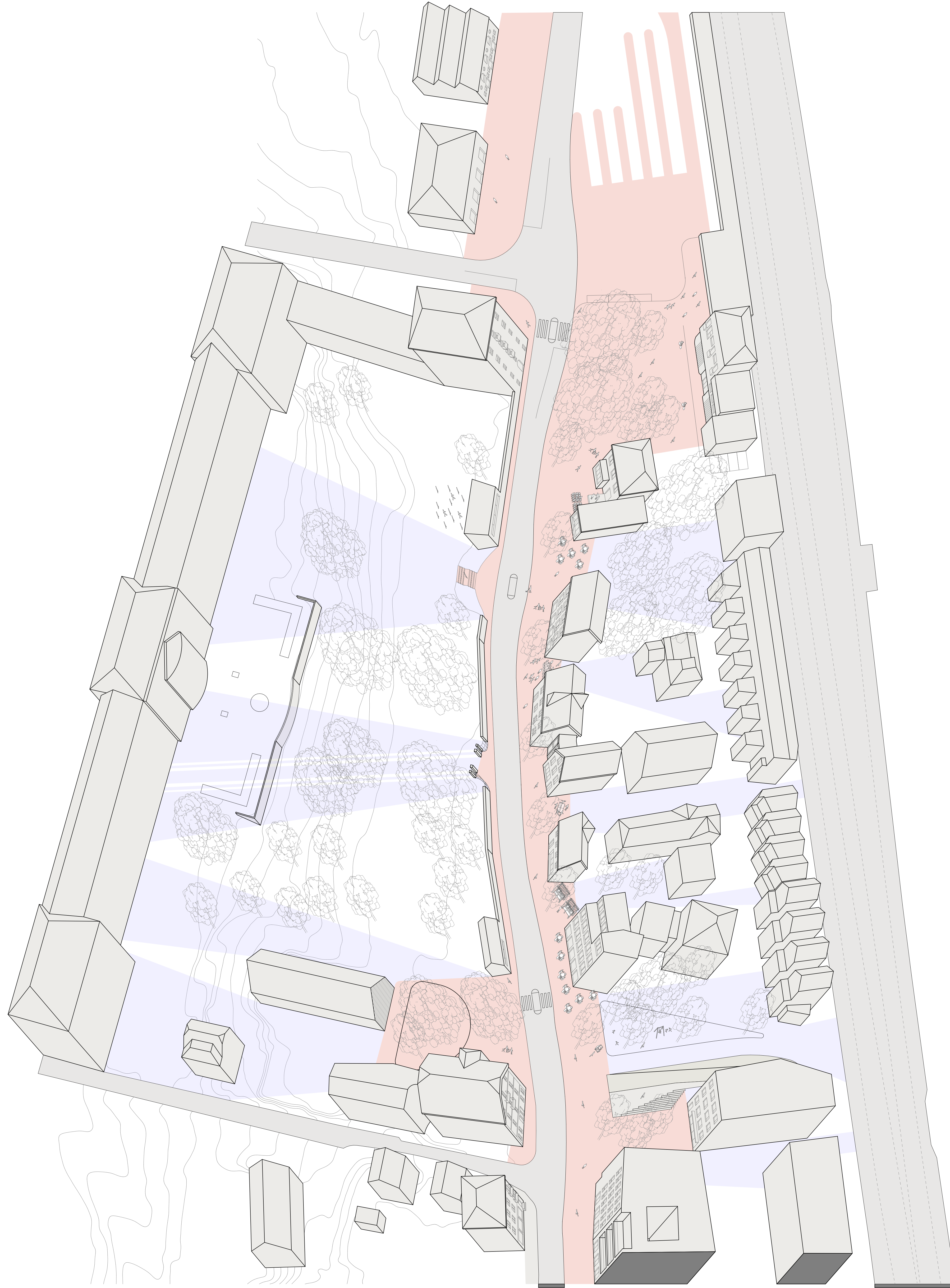


Pro & Contra Unterführung an der Kreuzung Aarauerstrasse / Nordklosterrain

Mittels Unterführung kann eine autofreie Querung erstellt werden. Da eine sichere und effiziente Querungsmöglichkeit auch mittels intelligenter Signalschaltung, Einführung einer Querunginsel sowie der Verbreiterung des FussgängerInnenbereichs erreicht werden kann, besteht jedoch kein zwingender Grund für eine Unterführung. Die ohnehin schon komplexe räumliche Situation rund um den MIV-Knoten, den Bushof und den Bahnhof würde mittels Unterführung zusätzlich verunklärt. Ob diese Massnahme die gewünschte Übersicht und das Sicherheitsempfinden befördert, muss bezweifelt werden. Als Randnotiz soll angemerkt werden, dass in der Schweiz aktuell etliche Strassenunterführungen, die in den vorhergehenden Jahrzehnten im Namen der Fussgängersicherheit erstellt werden, zurückgebaut werden. Dazu kommt, dass die Belebung des Bahnhofplatzes durch die Teilung der Personenführungen in einen «Busbereich» und einen «Bahnbereich» durch eine Unterführung, geschwächt würden. Eine allfällige Unterführung würde für einen Grossteil der Personen zu einem Bahnhofplatz-by-pass, welcher der Wunsch nach einer gewissen sozialen Dichte am Bahnhofplatz sprichwörtlich untergräbt.



Aarauerstrasse



Historische Wegverbindung



Blickbeziehung Klostergarten/Portal



Aargauerstrasse



Aargauerstrasse







Schnittdarstellung Villenviertel / Klostergarten



Variante mit Unterführung

Bauliche Dichte	
GFo	10'000 m ²
GFZ oberirdisch	0.61
ÜZ	0.27



Schnittdarstellung Villenviertel / Klostersgarten



Bauliche Dichte	
GFo	6'500 m ²
GFZ oberirdisch	0.40
ÜZ	0.16