



GEMEINDE
MURI

BAHNHOFQUARTIER MURI

Zentrum Bahnhof Muri

Richtkonzept Schlussbericht

19. April 2024



Impressum

Projekt:
Bahnhofquartier Muri – Phase Richtkonzept

Auftraggeberin

Gemeinde Muri
Teo Rigas, Dipl. Architekt FH SIA, Leiter Bau und Planung
/ Mitglied der Geschäftsleitung
Abteilung Bau und Planung
Seetalstrasse 6
CH-5630 Muri AG

Tel +41 56 675 52 42
teo.rigas@muri.ch
www.muri.ch

Spurgruppe:

Budmiger Hampi, Gemeindepräsident Muri
Küng, Beat, Gemeinderat, Ressort Hochbau, Muri
Rigas Teo, Abteilung Bau und Planung Muri

Kommunikationsbeauftragte Gemeinde Muri:
Manuela Scavelli

Auftragnehmer

Projektleitung:

Cabane Partner – Urbane Strategien & Entwicklung
GmbH
Markgräflerstrasse 34
CH-4057 Basel
Tel. +41 79 263 90 29
www.urbanestrategien.com
Philippe Cabane: cabane@urbanestrategien.com
Sarah Zussy: zussy@urbanestrategien.com

Planungsteam:

Salewski Nater Kretz AG
Simon Kretz
Weststrasse 74
8003 Zürich
Tel. +41 44 518 84 00
www.salewski-nater-kretz.ch
Simon Kretz: kretz@salewski-nater-kretz.ch

BÖE studio
Johannes Heine
Luisenstrasse 29
8005 Zürich
Tel. +41 44 537 07 07
Johannes Heine: j.heine@boe.studio

Schneiter Verkehrsplanung AG
Marc Schneiter
Stapferstrasse 11
8006 Zürich
Tel. +41 44 302 70 00
Marc Schneiter:
marc.schneiter@schneiter-verkehrsplanung.ch

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	4
ÜBERSICHT BISHERIGES VERFAHREN	6
AUSGANGSLAGE	7
KOOPERATIVE PLANUNG	8
ZUSAMMENFASSUNG ERGEBNIS TESTPLANUNG	12
EMPFEHLUNGEN DES BEGLEITGREMIIUMS	16
RICHTKONZEPT	18
AUFTRAG	19
ZIELBILD	22
FÜNF STADTRÄUME	24
– Bushof	
– Bahnhofplatz und Bahnhofpark	
– Wohnquartier am Bahnhof	
– Aarauerstrasse	
– Unterführung Brühl bis Einmündung Aarauerstrasse	
NUTZUNG UND BEBAUUNG	34
– Wohnzeile am Bahnhofweg	
– Freistehende Mehrfamilienhäuser im Park	
– Höhenstaffelung - Denkmalpflegerische Anliegen	
– Erhaltenserwerte Gebäude	
– Villa Wild	
– SBB-Gebäude	
– Nutzung und Dichte	
KERNBOTSCHAFTEN	45
BLICK IN DIE ZUKUNFT	48
DIE NÄCHSTEN PLANUNGSSCHRITTE	49
ERFOLGSFAKTOR QUALITÄTSSICHERUNG	50
ANHANG	51

VORWORT



Foto: Gregor Galliker

Liebe Murianerinnen und Murianer

Eure grosse Zustimmung zum Planungskredit im August 2020 markierte den Neubeginn der Entwicklung am Bahnhof. Unter der Federführung der Gemeinde sollten fortan die öffentlichen Interessen oberste Priorität haben, ganz nach dem Motto: «Wer zahlt, befiehlt».

Mit allen Anspruchsgruppen an Bord starteten wir in ein Abenteuer: Im Dialog haben wir gemeinsame Ziele formuliert und es kamen zahlreiche, zum Teil auch sich widersprechende Bedürfnisse auf den Tisch. Mit viel Kreativität und Mut loteten dann die beteiligten Planer gemeinsam mit Fachleuten, Behörden, InteressenvertreterInnen, Kanton und SBB die Möglichkeiten und Grenzen des Machbaren aus und fanden Lösungen, die mehr sind als nur ein Kompromiss.

Gemeinderat und Projektteam freuen sich, mit dem vorliegenden Richtkonzept ein konkretes Ergebnis präsentieren zu können. Wir sind überzeugt, dass der aufgezeigte Weg die Bedürfnisse der Murianer und Murianerinnen bestmöglich erfüllen kann. Der vorliegende Bericht ist noch kein rechtsverbindliches Instrument. Er beschreibt ein Konzept, das den Weg hin zu einem Bahnhofquartier zeigt, auf das wir alle stolz sein können.



Gemeindeversammlung Muri vom 20. August 2020

Bild: Aargauer Zeitung, Foto: Toni Widmer

Erst in der übernächsten Phase nach dem jetzt zu erarbeitenden Richtplan werden der Gestaltungsplan und die anschliessenden Bauprojekte auf den Meter genau definieren, wo welches Gebäude, welcher Zebrastreifen, welcher Weg oder welcher Baum hinkommen. Auch diesen Prozess werden wir im Dialog und in Planaufgaben mit Einsprachemöglichkeiten begehen. Wir hoffen, dank frühzeitiger Transparenz schon jetzt die wesentlichen Diskussionen zu führen, um schnell vorwärts zu kommen ohne Verzögerung durch jahrelange Rechtsstreitigkeiten.

Das Abenteuer ist noch nicht zu Ende. Bis die Vision Wirklichkeit wird, sind noch viele Hürden zu überwinden. Wir laden Euch alle ein, Teil dieses Wandels zu sein. Euer Interesse, Euer Engagement und Eure Unterstützung sind das Fundament, auf dem die Zukunft von Muri gebaut werden soll. Dieses Projekt ist unser aller Projekt und wir freuen uns darauf, diesen Weg auch weiterhin gemeinsam mit Euch zu beschreiten.

Beat Küng
Gemeinderat Ressort Hochbau, Planung und Energie

ÜBERSICHT BISHERIGES VERFAHREN

AUSGANGSLAGE



Bild: St. Galler Tagblatt, Foto: Christian Herbert Hildebrand

Der Bahnhof von Muri präsentiert sich heute mit einem ambivalenten Erscheinungsbild. Einerseits ist der Ort einzigartig und landesweit bekannt für die auf dem Hügel gelegene und von weitem sichtbare Klosteranlage. Andererseits fristet die Ebene am Fuss der Klosteranlage ein eher tristes Dasein.

Die Murianer und Murianerinnen betrachten ihren Bahnhof als Ort, der dringend aufgewertet werden muss. Sowohl in verkehrlicher als auch räumlicher Hinsicht weist das Gebiet zwischen dem Bahnhofsgelände und dem Pfliegerpark erhebliche Defizite auf. Dazu gehören das dringende Bedürfnis nach einem zeitgemässen und kundenfreundlichen Bushof, eine unattraktive Fussgängerunterführung Eggstrasse, die zu Fuss sehr unattraktive Aarauerstrasse oder der vernachlässigte Streifen mit historischen Villen und ihren umzäunten Gärten.

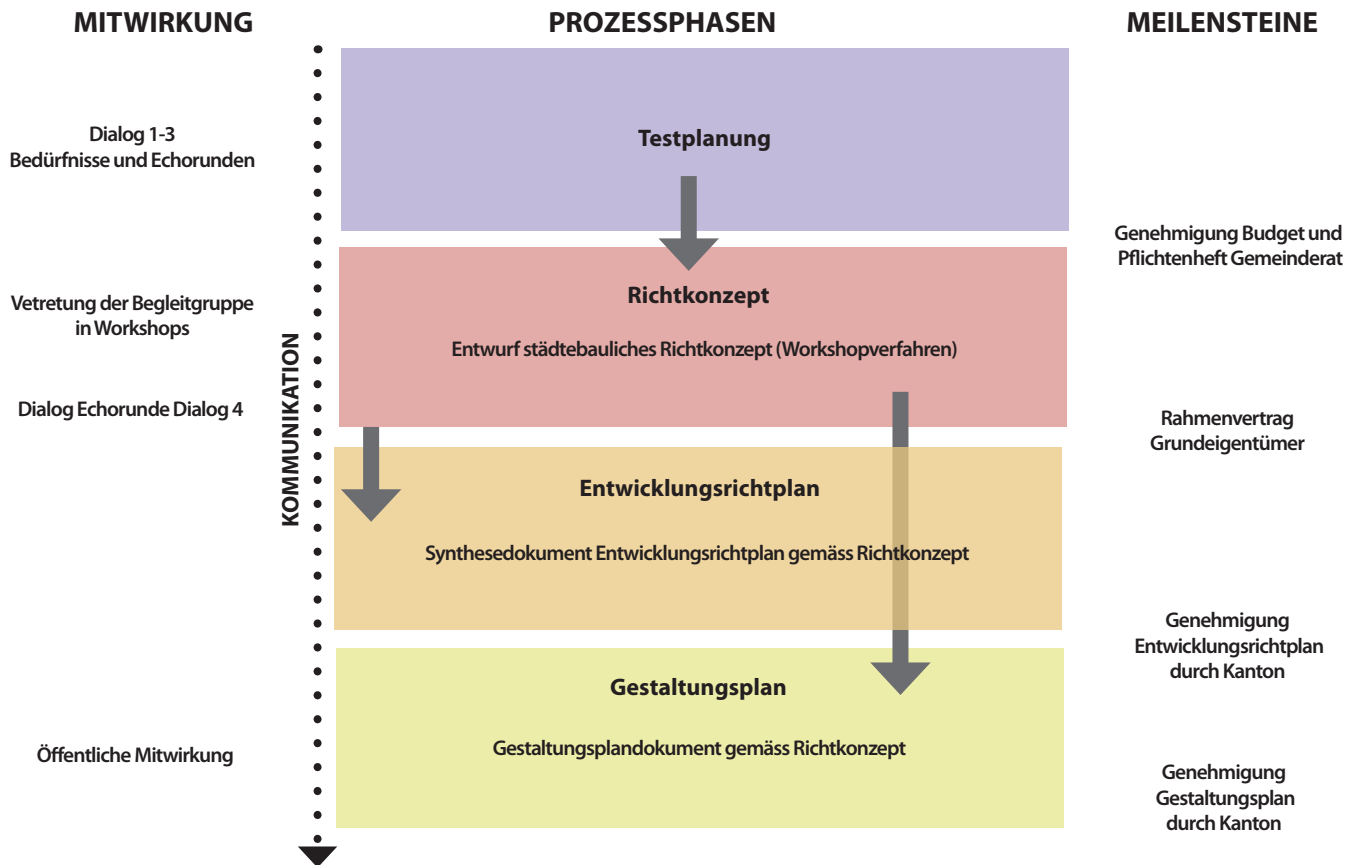
2010 übertrug die Gemeinde nach einem Investorenwettbewerb die Entwicklung des Gebietes an eine private Entwicklungsgesellschaft. Deren erarbeiteter Gestaltungsplan erwies sich jedoch als nicht realisierbar. Mit einer neuen Entwicklungsgesellschaft und in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde wurde der Versuch unternommen, diesen Gestaltungsplan zu «heilen». Weil die öffentlichen Bedürfnisse auf dieser Grundlage jedoch nicht

befriedigend gelöst werden konnten, sistierte der Gemeinderat das Gestaltungsplanverfahren und nahm das Dossier selbst in die Hand. Der Startschuss wurde an der Gemeindeversammlung vom 20. August 2020 gegeben. Der oppositionslos angenommene Planungskredit umfasste die drei, einem Gestaltungsplan vorgelagerte Planungsverfahren: Testplanung, Entwicklungsrichtplan und städtebaulicher Wettbewerb. Im Vergleich zum gescheiterten alten Gestaltungsplan sollte der Fokus fortan wie folgt gesetzt werden:

- Suchen der bestmöglichen Lösungen für die zentralen öffentlichen Bedürfnisse (Mobilität, Qualität, Nachhaltigkeit etc.) an diesem Ort
- Erweiterter Planungs- und Betrachtungsperimeter
- Kooperative Planung: Einbezug aller relevanten Anspruchsgruppen in den Planungsprozess

In der Zwischenzeit wurde ein Testplanungsverfahren mit drei Planerteams durchgeführt und darauf aufbauend ein Richtkonzept erarbeitet. Das nun vorliegende Richtkonzept bildet die Grundlage für die Ausarbeitung eines für die Gemeinde verbindlichen Entwicklungsrichtplans, der die wesentlichen Zielsetzungen und Eckpfeiler der weiteren Planung und Entwicklung des Bahnhofgebiets von Muri vorgeben wird.

KOOPERATIVE PLANUNG



Prozess : Entwicklung „Bahnhofquartier Muri“

Unter kooperativer Planung wird ein Planungsprozess verstanden, bei dem die Ausarbeitung des Plans in einem Dialog zwischen den beteiligten Grundeigentümern, den kantonalen Ämtern, Fachleuten, Gemeindevertretern und mit Beteiligung der Bevölkerung erfolgt. Dabei werden möglichst alle relevanten Akteure von Anfang an und in verschiedenen Formaten in den Prozess einbezogen. Das Ziel ist es, ein Ergebnis zu erzielen, das fachlich, rechtlich und politisch möglichst breit abgestützt ist.

Das nach einer gut zweijährigen Planungszeit nun im Richtkonzept vorliegende Ergebnis ist denn auch nicht jenes eines einzelnen Projektteams. Es ist viel mehr die Synthese aus dem Wissen zahlreicher Beteiligter.

Mitwirkung

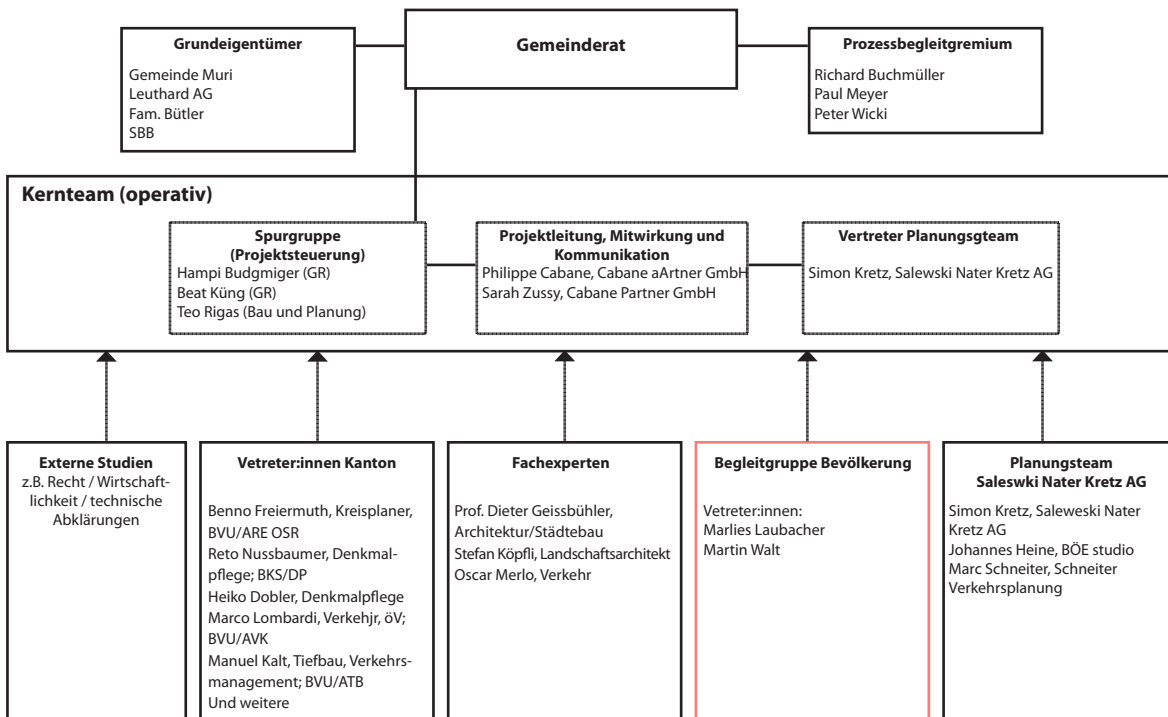
Kooperatives Planen heisst auch, ein Gehör für die Bevölkerung und deren Anliegen zu haben. Parallel zu den fachlich geprägten Workshops der Fachplaner fanden moderierte Dialogveranstaltungen statt, an denen eine rund 40-köpfige Begleitgruppe aus der Bevölkerung von Muri teilnahm. Dabei wurden die Ergebnisse aus Sicht der Bevölkerung reflektiert. Die Teilnahme an der Begleitgruppe wurde öffentlich ausgeschrieben, wodurch allen Bewohnerinnen und Bewohnern von Muri die Möglichkeit gegeben wurde, sich aktiv an der Entwicklung des Bahnhofgebiets zu beteiligen.

Eine erste Dialogveranstaltung diente der Festsetzung übergeordneter Entwicklungsziele für das Testplanungsprogramm. In einer zweiten Veranstaltung wurden die Zwischenergebnisse gespiegelt. In der Schlussveranstaltung konnte das Ergebnis präsen-

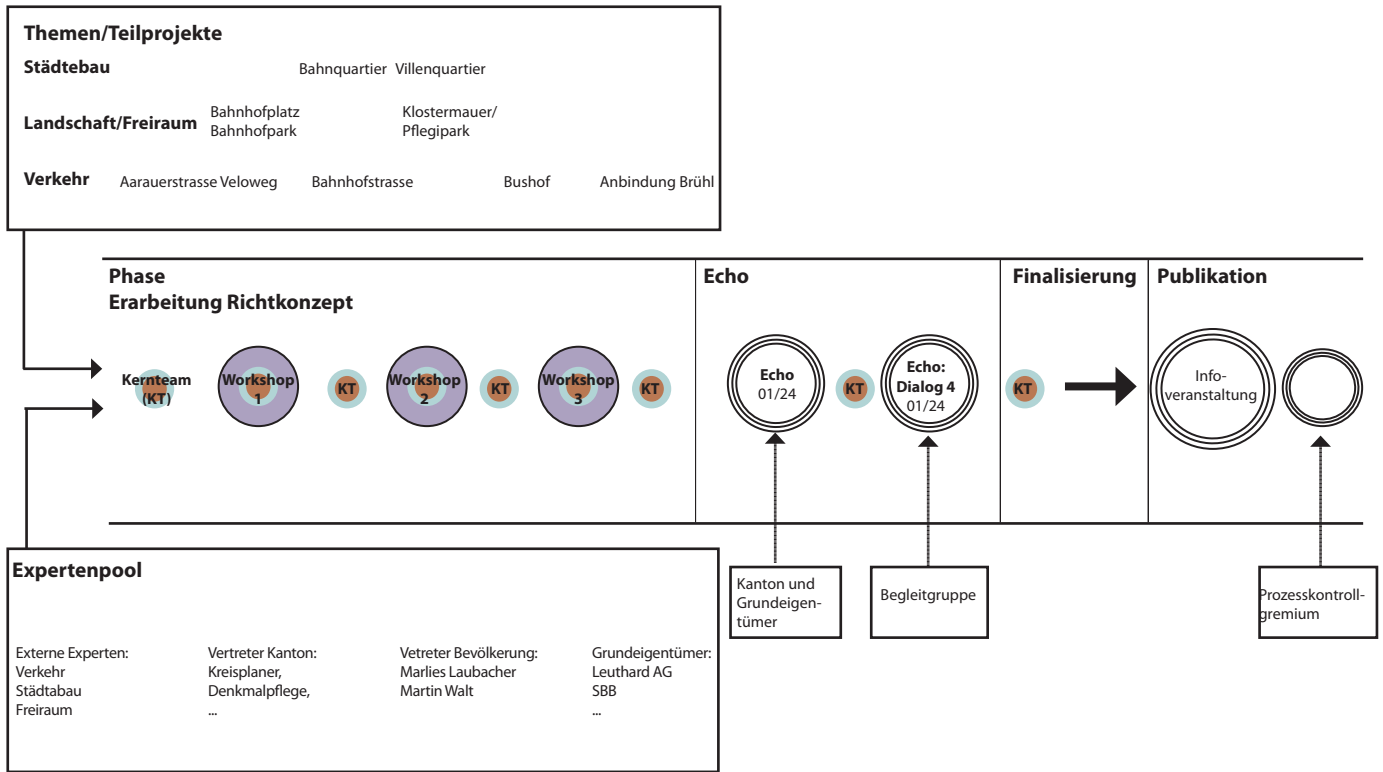
tiert, offene Fragen diskutiert und das allgemeine Einverständnis mit den Empfehlungen für die Weiterbearbeitung abgeholt werden. Die Begleitgruppe war auch in den fachlich geprägten Testplanungsworkshops mit zwei Delegierten vertreten, um die Anliegen der Begleitgruppe sicher zu stellen.

Auch im anschliessenden Rahmen der Erarbeitung des Richtkonzepts waren zwei Vertretende der Begleitgruppe aktiv mit dabei und zum Schluss ein Dialog in Form eines Echoraums durchgeführt, wo die Begleitgruppe nochmals Position beziehen konnte.

Die Begleitgruppe wird auch in den kommenden Planungsschritten miteinbezogen.



Organigramm Phase „Richtkonzept“



Prozess Phase „Richtkonzept“

Workshopverfahren Testplanung

Mit drei Teams aus Architekten, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern konnten verkehrsplanerische, landschaftliche und städtebauliche Potenziale im Dialog mit Vertretern und Vertreterin des Kantons, SBB sowie Delegierte der Begleitgruppe ausgelotet und geprüft werden. Der Ansatz des Teams Salewski Nater Kretz, Böe Studio und Schneiter Verkehrsplanung überzeugte städtebaulich, verkehrsplanerisch und atmosphärisch in fast allen Belangen. Das Team wurde beauftragt ihren städtebaulichen Ansatz zu vertiefen und ein Richtkonzept zu erarbeiten.

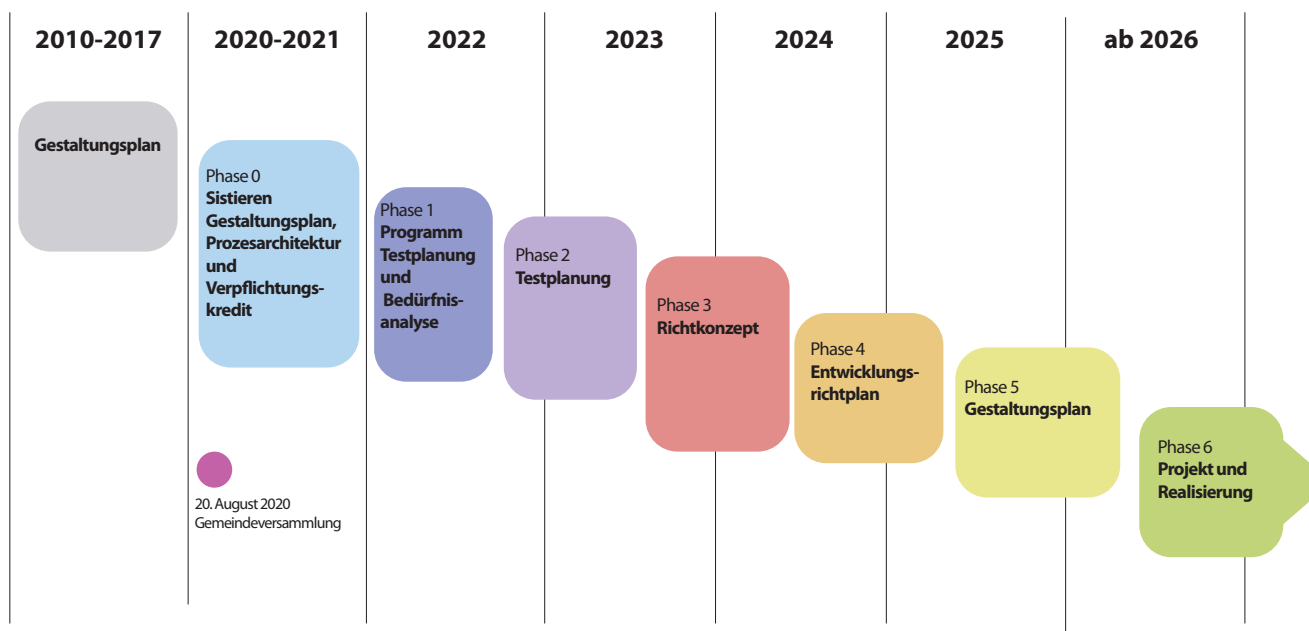
Workshopverfahren Richtkonzept

Das Richtkonzept situiert sich im weiteren Planungsprozess als ein hinsichtlich der Machbarkeit von Kernfragen realisierbares und stabiles Konzept. Es ist Grundlage für den weit abstrakter, aber für die Murianer Politik und Behörden verbindlichen Entwicklungsrichtplan. Dieser wiederum wird die Leitlinien für die Verhandlungen mit den Grundeigentümern und dem nachfolgenden Gestaltungsplanverfahrens vorgeben.

Das Richtkonzept wurde in enger Zusammenarbeit mit den Beteiligten der Testplanung während drei Workshops kooperativ erarbeitet. Dabei wurden gezielt einzelne Fragen behandelt, Lösungen erarbeitet und die Machbarkeit sorgfältig geprüft. Die Ergebnisse wurden in Echorunden mit Grundeigentümern, Fachvertretern und der Begleitgruppe reflektiert.

Die nächsten Schritte

In einem nächsten Schritt wird der Entwicklungsrichtplan erarbeitet sowie Umsetzungsfragen wie Landerwerb oder Qualitätssicherung geklärt. Nach Annahme des behördenverbindlichen Entwicklungsrichtplan, kann das Gestaltungsplanverfahren eingeleitet werden. Mit der Genehmigung des grundeigentümergebundenen Gestaltungsplans durch die Behörden (Gemeinderat und Kanton) wird dieser schliesslich rechtsgültig, so dass konkret projektiert und gebaut werden kann.



Gesamtprozess Entwicklung Bahnhofquartier Muri

ZUSAMMENFASSUNG ERGEBNIS TESTPLANUNG

TESTPLANUNGSVERFAHREN

Das Testplanungsverfahren wurde mit drei Planerteams durchgeführt. In drei Workshops erstellten die Teams Testentwürfe, um Lösungsansätze für dringende Fragen wie den Bushof, den Langsamverkehr, die Parkierung, mögliche Bebauungstypologien und den Freiraum zu untersuchen. Diese Entwürfe wurden mit einem breit aufgestellten fachlichen Begleitgremium diskutiert und gespiegelt.

Parallel zur Testplanung wurden drei Dialoge mit einer Gruppe von rund 40 Murianerinnen und Murianern durchgeführt. Im ersten Dialog vor Beginn der Testplanung wurden Ziele formuliert. Im zweiten wurde das Zwischenergebnis reflektiert und im dritten schliesslich die Empfehlungen des Begleitgremiums nochmals gespiegelt.

TEAM SA PARTNER

Heinrich Landschaftsarchitektur / mrs Partner



Team sa_partners - Heinrich Landschaftsarchitektur - mrs partner sa

Das Team stützt sich auf die heutige Villenstruktur des Baugebiets und schlägt ein campusartiges öffentliches Feld mit solitären Baukörpern vor. Damit kreieren sie eine sehr offene, von Arbeitsnutzungen geprägte Atmosphäre im Bahnhofsbereich. Die Buskanten sind entlang des Stadtperrons der SBB hintereinander angeordnet und überdacht. Hinsichtlich der geringen Dichte, die dieses städtebauliche Muster erlaubt, wird eine Nutzungsumlegung ins Entwicklungsgebiet Brühl vorgeschlagen.

Kritisch bemerkt wurden:

- Soll die heutige Atmosphäre der Villen am Bahnhof in die Zukunft überführt werden, kann dies nur durch eine zu geringe Dichte erreicht werden.
- Wohnnutzungen sind aufgrund der Lärmexposition nur vereinzelt möglich, was dem kantonalen Richtplan (Wohnschwerpunkt) widerspricht und einer entsprechenden Änderung in der kantonalen Planung bedarf.
- Sehr viele publikumswirksame EG-Nutzungen nötig, damit das Konzept des Freiraums funktioniert. Eine Nachfrage zu generieren, ohne den Ortskern von Muri zu konkurrenzieren, ist kaum realistisch.
- Die Anordnung der Busse entlang des zukünftigen Stadtperrons überzeugt funktional nicht.
- Abhängigkeiten mit der Entwicklung von Brühl

Das Team leistete einen wichtigen Diskussionsbeitrag, indem es aufzeigt, dass eine Entlastung des heutigen Villenviertels mit seinem wertvollen Baumbestand ein zentrales Anliegen ist. Die Lösungsansätze im Einzelnen vermochten jedoch nicht zu überzeugen.

TEAM VAN DE WETERING

Hager Partner AG Landschaftsarchitektur – Basler & Hofmann AG



Team Van de Wetering - Basler + Hofmann - Hager Partner

Das Team schlägt ein städtebauliches Muster von kleinteilig strukturierten und parzellierten Hofrandbebauungen vor. Vereinzelt finden sich noch Bauten im Sinne von Fragmenten einer anderen Zeit. Das Muster ist einfach und hat alle Vorteile des Blockrands: Das sind eine hohe Dichte, klar strukturierte Aussenräume, eine gute Übersichtlichkeit und klar gestaltbare Strassenräume. Es ist auch optimal hinsichtlich der Lärmexposition. Als Standort des Bushofs wird eine hintereinander aufgereihete Disposition entlang der Bahnhofstrasse vorgeschlagen.

Kritische Punkte waren:

- Baumbestand und Villenstruktur sind kaum mehr erkennbar. Die erhaltenswerten Bauten verschmelzen mit der Blockrandstruktur.
- Der Bushof bleibt unbefriedigend gelöst.
- Eine Grundsatzfrage ist, ob sich Muri in dieser doch urbanen Form repräsentieren möchte.

Als Ganzes erweist sich der Ansatz als sehr plausibel, gut strukturierend und äusserst effizient auch hinsichtlich der erreichten Dichte. Die gegenseitigen Abhängigkeiten der vorgeschlagenen Massnahmen verlangen jedoch nach einer ganzheitlichen, koordinierten Umsetzung. Die Schwächen eines solchen Ansatzes liegen vor allem in der Umsetzbarkeit und der Frage, ob ein solches Konzept die doch ländliche Atmosphäre in Muri richtig repräsentiert.

TEAM SALEWSKI NATER KRETZ

BÖE studio Landschaftsarchitektur / Schneiter Verkehrsplanung



Team Salewski Nater Kretz AG - BÖE studio - Schneiter Verkehrsplanung AG

Das Team schlägt eine lineare Überbauung auf der Fläche der heutigen Bahnhofstrasse vor und ersetzt diese durch einen Weg. Damit wird das heutige Baugebiet mit den Villen und altem Baumbestand vom Entwicklungsdruck entlastet und kann daher prozessual und respektvoll mit dem heutigen Bestand an Bauten und Bäumen entwickelt werden. Der Bushof liegt übersichtlich gleich rechter Hand des Ausgangs der Unterführung. Der Bahnhofplatz wird mit dem Garten der Villa Wild, um eine öffentliche Grünanlage ergänzt.

Speziell positiv hervorgehoben wurden:

- Das vorgeschlagene Mosaik von unabhängigen Teilprojekten erlaubt einen frühzeitigen Start und eine grosse Flexibilität bei der Umsetzung.
- Die Erweiterung des Bahnhofplatzes mit Kulturvilla und öffentlicher Grünanlage ist eine starke Geste.
- Die vorgeschlagene Lage des Bushofs mit paralleler Anordnung ist sinnvoll und machbar.
- Der Raum Kantonsstrasse wird durch subtile Massnahmen attraktiver und sicherer gestaltet.

Das städtebauliche Konzept ist pragmatisch, robust und sehr schlüssig aus dem Bestand hergeleitet. Es entfaltet die örtlich vorhandenen Potenziale, ist sehr präzise durchdekliniert und beantwortet ebenso genau die zentralen Fragestellungen der Testplanung. Kritisch wurde die etwas knappe Dichte betrachtet.

EMPFEHLUNGEN DES BEGLEITGREMIUMS

Der neue Bushof am Standort des heutigen Park&Ride ist optimal.

Der beste Standort für einen Bushof ist der heutige Park&Ride Parkplatz. Die Wendeschleife überschreitet leicht die Interessenlinie der SBB. Eine Anpassung sollte jedoch in Erwägung gezogen werden können, muss aber noch nachgewiesen werden.

Auf eine Verlegung der Kantonsstrasse ist zu verzichten.

Im Rahmen der Testplanung wurde der Vorschlag zur Umlegung der Kantonsstrasse eingehend geprüft.

Der erhoffte Nutzen einer neuen Führung der Kantonsstrasse entlang der heutigen Bahnhofstrasse konnte nicht nachgewiesen werden. So würde die Aufenthaltsqualität am Bahnhof stark beeinträchtigt, weil die neue Verkehrsader das Bahnhofsquartier vom Bahnhof mit dem geplanten Stadtperron buchstäblich abriegeln würde. Auch müsste aufgrund der längeren Strecke und Anpassung an die heutigen Normen viel mehr Fläche versiegelt werden. Schliesslich wäre aufgrund der zahlreichen Abhängigkeiten ein sehr zeitraubender und aufwändiger Planungsprozess mit sehr hohen Kosten nötig, die vollumfänglich von der Gemeinde getragen werden müssten.

Da die hohen Kosten und Nachteile gegenüber den doch sehr beschränkten Vorteilen eines solchen Vorhabens kaum zu rechtfertigen wären, haben sich sämtliche Planerteams, Experten sowie SBB und Kanton nach eingehender Diskussion gegen eine Verlegung ausgesprochen.

Auch im Rahmen der Mitwirkung sprach sich eine überwiegende Mehrheit dafür aus, die Kantonsstrasse in der Aarauerstrasse zu belassen.

Auf eine Unterführung zum Nordklosterrain für zu Fuss Gehende ist zu verzichten.

Eine Forderung im Rahmen der Mitwirkung war die Prüfung einer Unterführung beim Nordklosterrain. Unterführungen werden in der heutigen Praxis kaum mehr realisiert, weil zu Fuss Gehende sie nur widerwillig benutzen. Eine attraktive, sichere und schwellenlose Gestaltung würde auch sehr viel Platz einnehmen und hohe Kosten verursachen, insbesondere weil die Topographie des Nordklosterrains ungünstig für direkte Treppenaufgänge ist. Sollte jedoch ein klarer Volkswille bestehen, eine attraktive, sichere und hindernisfreie Unterführung zu finanzieren, kann eine solche ohne schwerwiegende Auswirkungen auf das Gesamtkonzept in Erwägung gezogen werden.

Das städtebauliche Konzept des Teams Salewski Nater Kretz soll weiterbearbeitet werden.

Das unerwartete Ergebnis des Testplanungsverfahrens war, dass mit dem Vorschlag des Teams Salewski Nater Kretz ein robustes Gerüst von relativ unabhängig voneinander entwickelbaren Teilgebieten vorgeschlagen wurde. Diese Struktur war inhaltlich plausibel, einfach umsetzbar und atmosphärisch überzeugend. Auch schafft der Vorschlag eine eigene, für Muri ganz spezifische Identität und setzt sich damit deutlich von herkömmlichen Entwicklungen an Bahnhöfen ab.

Eine strategische Schlüsselrolle gewinnt dabei der Vorschlag, die Bahnhofstrasse mit einer Wohnzeile zu überbauen. Indem das Team, die Nutzung einer Fläche vorschlägt, die heute schon versiegelt ist, zerschlagen sie den gordischen Knoten der gegenseitigen Abhängigkeiten und öffnen den Raum für eine eher prozessuale, ortsverträgliche und sanfte Transformation im Bestand von Bauten und Bäumen.

Die Empfehlung des Begleitgremiums war denn auch, den Vorschlag des Teams Salewski Nater Kretz in einer begleiteten Vertiefungsphase hinsichtlich Machbarkeit zu verfestigen und auf den ursprünglich vorgesehenen städtebaulichen Wettbewerb zu verzichten.

RICHTKONZEPT



AUFTRAG

Auf Empfehlung des Beurteilungsgremiums beauftragte der Gemeinderat das Team Salewski Naters Kretz mit der Ausarbeitung eines Richtkonzeptes. Dieses sollte im Dialog erarbeitet, mit gegebenen politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen standhalten sowie eine städtebaulich, landschaftlich und verkehrsplanerisch stimmige Lösung präsentieren.

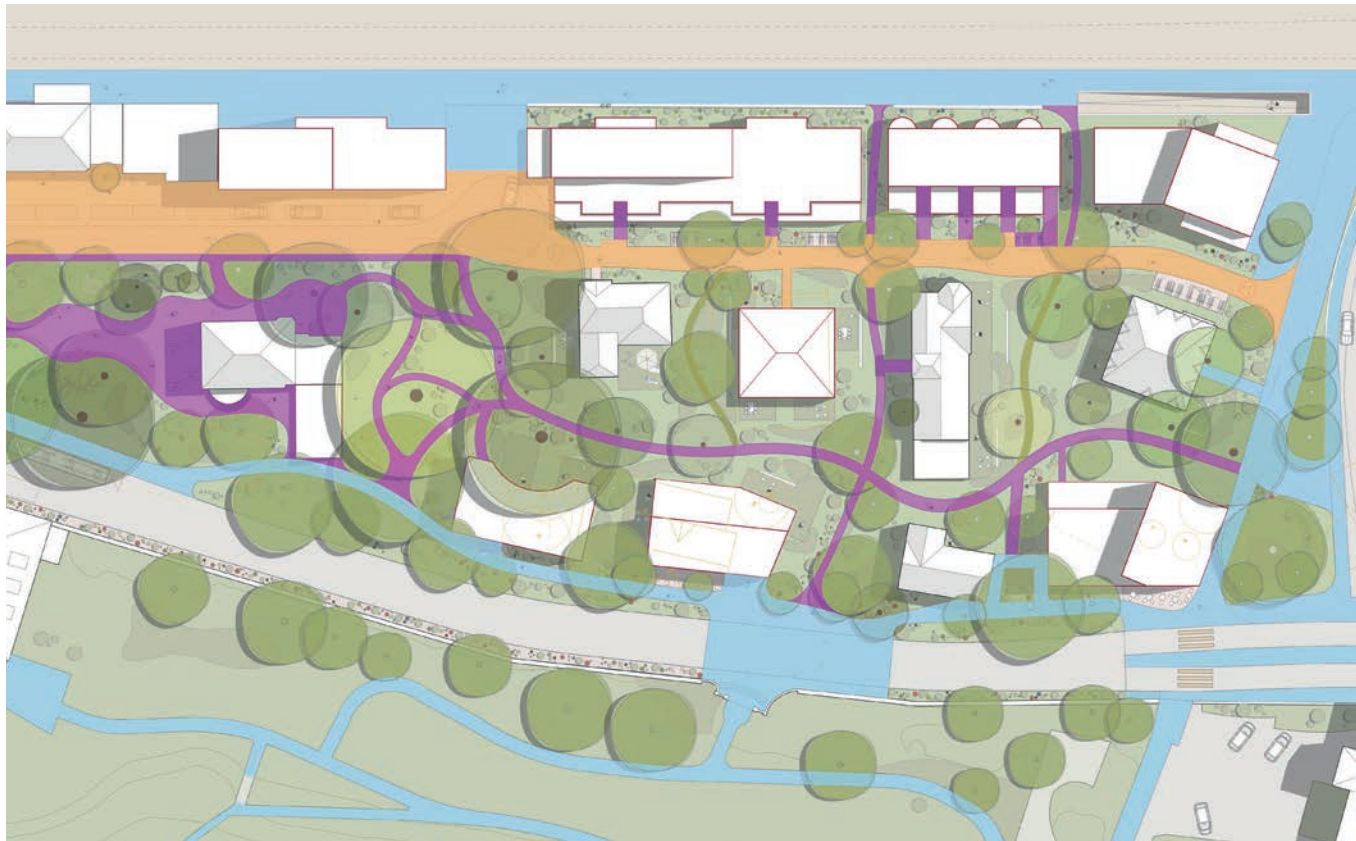
Im Speziellen galt es, das Konzept so weit zu vertiefen, dass sämtliche Schnittstellen mit der SBB - insbesondere für die Projekte Bushof und Unterführung Brühl - umsetzbar sind. Neben einer Reihe

weiterer verkehrsplanerischer Vertiefungen sollten vor allem eine höhere Dichte angestrebt werden, ohne dass die gesuchte Atmosphäre verloren geht und die denkmalpflegerischen Anforderungen der Sicht vom und auf das Kloster gewährleistet bleiben.



Grundlage für das Richtkonzept: Testplanungsbeitrag Team Salewski Nater Kretz

ZIELBILD



Zielbild Richtkonzept: Freiraumfigur

Das städtebauliche Konzept, das aus einem Mosaik von relativ unabhängig voneinander realisierbaren Teilgebieten besteht, wurde räumlich besser miteinander verflochten. Die Wegeverbindungen sind in beide Richtungen gleichwertiger und sorgen für ausgewogene Übergänge zwischen den verschiedenen Teilgebieten. Dieses parkartige Wegnetz bindet die Teilgebiete zusammen und lässt das gesamte Gebiet am Bahnhof Muri zu einer Einheit verschmelzen.

Es entstehen fünf übergeordnete Stadträume:

1. Der Bushof am Standort des heutigen Park&Ride
2. Der Bahnhofplatz mit öffentlichem Park im Garten der Villa Wild
3. Ein von öffentlichen Wegen durchwobenes Wohnviertel am Bahnhof mit einer Bebauung am Bahngeleis und den frei stehenden Solitärbauten und historischen Villen in einer gartenähnlichen Anlage.
4. Eine für den Langsamverkehr sicher und attraktiv gestaltete Aarauerstrasse
5. Die Unterführung Brühl mit grosszügigem Platzraum bei der Einmündung Aarauerstrasse

Hinsichtlich des Verkehrs bleibt das Zielbild unverändert. Vielmehr wurden die vorgeschlagenen Massnahmen auf Herz und Nieren geprüft und die Lösungsansätze optimiert. Die Aarauerstrasse bleibt Kantonsstrasse, wird jedoch sicherer und attraktiver gestaltet. Die Bahnhofstrasse wird in ihrer heutigen Form aufgehoben und wird zum Bahnhofweg. Motorisierte Fahrzeuge dürfen diesen nur noch für Notfälle und Anlieferung benutzen, er dient primär dem Fuss -und Veloverkehr.

Für Zu- und Wegfahrten im Norden zum Bahnhofplatz und im Süden zum neuen Platzraum werden Begegnungszonen (Tempo 20) eingerichtet. Der Standort Bushof wird bestätigt und optimiert. Die Unterführung Brühl kann dank Synergien mit Plänen der SBB attraktiv gestaltet und optimal auch für Bahnkunden als Perronzufahrt genutzt werden. Neu hinzu kommen eine Park&Ride Anlage auf Seiten Brühl und die jetzt durch den Bahnhofweg geführte Veloroute.

In Bezug auf die Bebauung sieht das Zielbild gegenüber dem Testplanungsergebnis noch stärker aufgelöste Gebäudevolumen, eine differenzierte Höhenstaffelung und den Erhalt eines prägenden Teils der heutigen Villen vor.

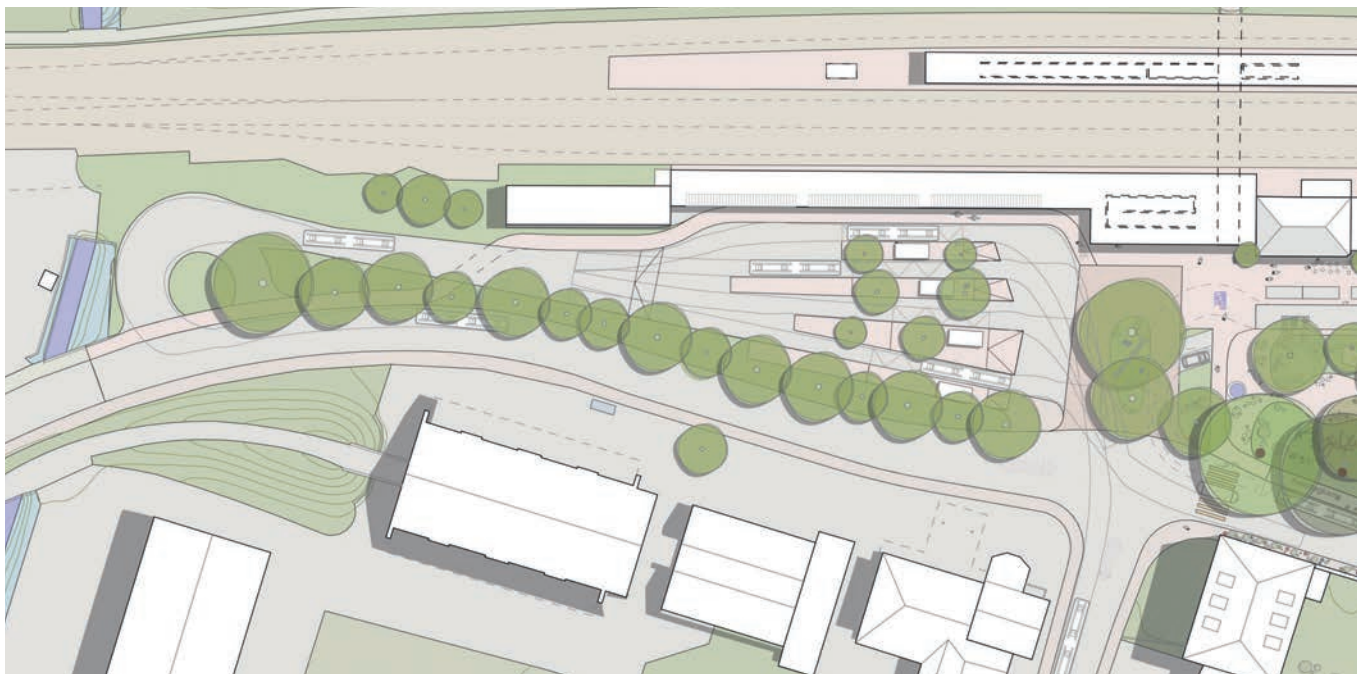


Zielbild Richtkonzept_Situationsplan



FÜNF STADTRÄUME

BUSHOF



Bushof

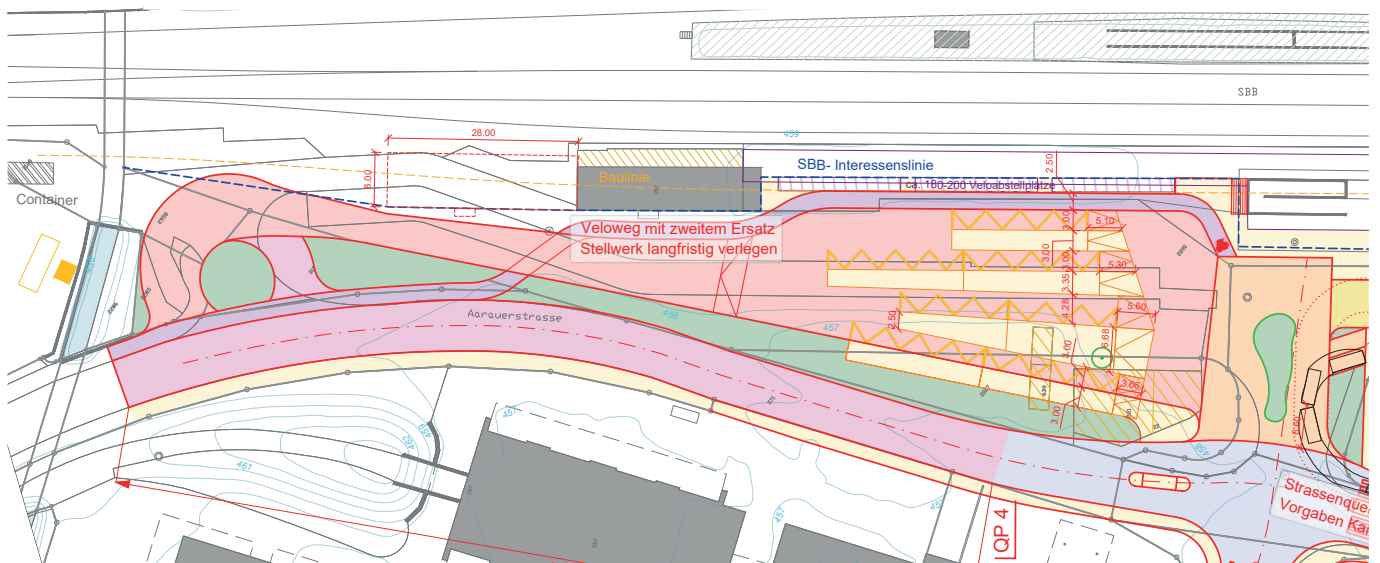
Der Standort des neuen Bushofs beim heutigen Park&Ride liegt dank sehr guter Sichtbarkeit und guter Erreichbarkeit von der Perronunterführung her betrieblich optimal. Die Frage der nötigen Überschreitung der Interessenlinie durch die Wendeschleife konnte geklärt werden. Der Bushof ist an diesem Standort machbar.

Der neue Bushof bietet Halteplätze für sieben Busse auf fünf Perrons. Die beiden Zürcher Busse können zu einem späteren Zeitpunkt an einen optimaleren Standort im Brühl verlegt werden, so dass in Zukunft pro Haltekante nur noch ein Bus stehen wird. Die Zufahrt erfolgt von der Einfahrt beim Katzenbach. Die Wegfahrt über den Bahnhofplatz. Die Veloroute und das Veloparking mit fast 200 Abstellplätzen befinden sich zwischen der letzten Haltekante des Bushofs und dem ersten Bahnperron.

Die Gestaltung des Platzes sieht keine durchgehende Überdachung vor. Sie gibt sich eher als ländlich geprägter offener Busplatz mit Perrons, auf denen grössere Bäume und Unterstände für Schutz vor Wind, Regen und Sonne sorgen.



Blick vom Ausgang Perronunterführung auf den Bushof



Verkehrsplan Bushof

BAHNHOFSPLATZ UND BAHNHOFSPARK



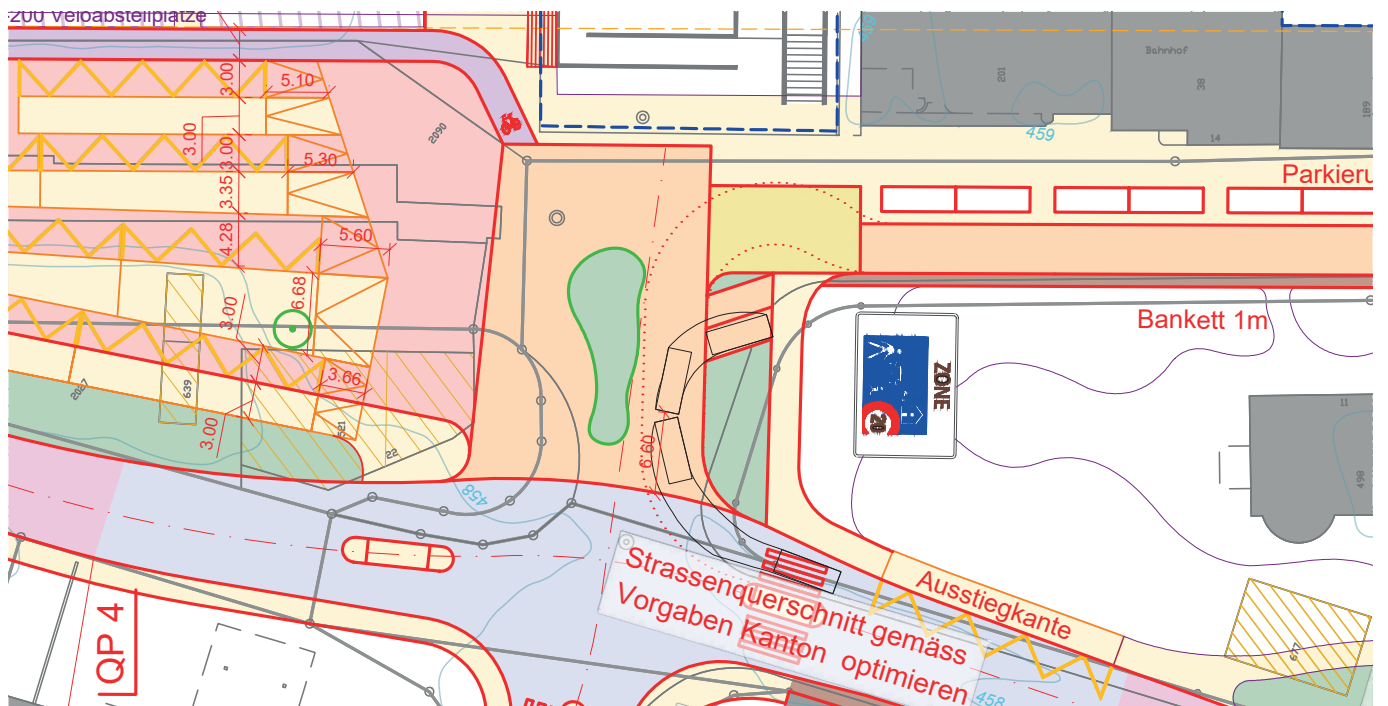
Bahnhofplatz und Bahnhofspark

Der Bahnhofplatz wird zu einer attraktiven, von grossen Einzelbäumen geprägten Drehscheibe für die zahlreichen Umsteigebeziehungen am Bahnhof Muri. Als Mischverkehrszone ausgewiesen bietet der Platz Kurzzeitparkplätze, Kiss&Ride, Mobility und auch die Ausfahrt des Bushofs. Die Einrichtung von Tempo 20 und eine sanfte Zonierung in Bereiche, wo jeweils Busse, Autos oder zu Fuss Gehende den Schwerpunkt bilden, gewährleisten die Sicherheit.

Mit der Öffnung des Gartens der Villa Wild entsteht am Bahnhofplatz eine neue öffentliche Grünanlage mit prächtigem altem Baumbestand. Sie repräsentiert den Ort nicht nur in seiner historischen Bedeutung. Zusammen mit einer öffentlich geprägten Nutzung der bestehenden, gegebenenfalls auch neuen Villa Wild kann der Ort zu einem belebten Treffpunkt wie auch repräsentativen Auftakt und Visitenkarte für Muri werden.



Blick vom Ausgang Bahnhof zur Villa Wild mit Park



Verkehrsplan Bahnhofplatz

BAHNHOFQUARTIER



Durchwegung Wohnquartier am Bahnhof

Das Quartier am Bahnhof bietet Fussgängerinnen und Fussgängern eine Auswahl an verschiedenen Wegstrecken vom Bahnhof ins Zentrum von Muri. Sie alle sind attraktiv und zeichnen sich durch ihre sehr grüne, von alten Bäumen geprägte und parkartige Atmosphäre aus.

Eine übergeordnete Fuss- und Veloverbindung verläuft durch den Bahnhofweg. Dieser ist auch Adresse für die an die Bahn angrenzende Häuserzeile. Etwas breiter gestaltet, bietet er genügend Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velos und zeigt sich als Hauptweg durch das neue Quartier.

Die freistehenden Wohnhäuser orientieren sich am heutigen Bebauungsmuster von Villen. Der Verzicht auf eingezäunte Gärten ermöglicht jedoch die Realisierung eines durchgehenden Wegenetzes zwischen den freistehenden Wohnhäusern. Es entstehen geschwungene Wege in einer parkähnlichen Umgebung mit eher intimen Atmosphäre. Die Gestaltung der Schwellenräume zwischen bewohnten Erdgeschossen und Wegen spielt hierbei eine Schlüsselrolle hinsichtlich der angestrebten Schwebelücke zwischen öffentlich und privat.

Referenzbilder Durchwegung



*Forsanose-Volketswil
Schmid Landschaftsarchitekten*



*Kurt Borellas Garten
Pernille Kaal*



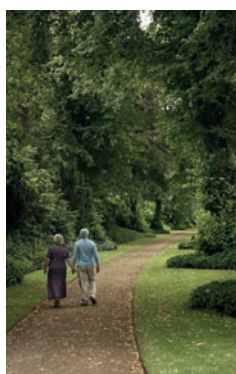
Heel Europa_DELVA



*ladys-mantle-
alchemilla_
Clare Coulson*



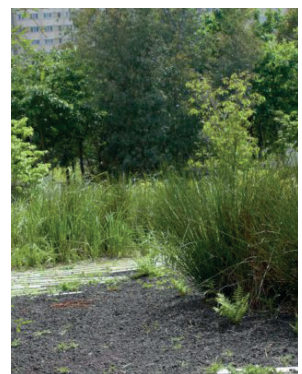
Roche Campus Kaiseraugust_Bryum



*Biddulpg Grange Gar-
ten_Joel Bybee*



WVH Design



*Parc urbain îlot 9, Ancienne
usine Bic_Atelier Cap*

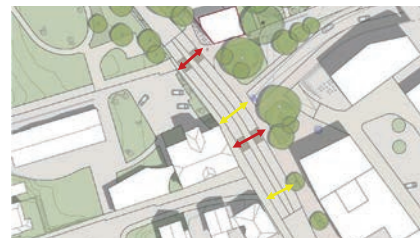
AARAUERSTRASSE



Aarauerstrasse

Die Aarauerstrasse wird für Fussgänger und Fussgängerinnen freundlicher und sicherer gestaltet. Es sind die folgenden Massnahmen vorgesehen:

- Das Trottoir entlang der heutigen privaten Gärten wird bis zu den Gebäuden verbreitert und - ausgenommen der Fussgängerübergänge - durch einen Grünstreifen getrennt.
- Die Fussgängerübergänge zum Nord- und Süd-klosterrain werden grosszügiger ausgelegt und - falls der Kanton zustimmt - mit einer Fussgängerschutzinsel ausgestaltet.
- Eine zusätzliche Querungsmöglichkeit ohne Fussgängerstreifen, aber mit Belagswechsel wird beim Tor zum Pflegipark angeboten.
- Das heute viel zu schmale und deshalb de facto nicht benutzte Trottoir entlang der Klostermauer wird aufgehoben und durch ein grün gestaltetes «Bankett» ersetzt.



Querung Süd-klosterrain



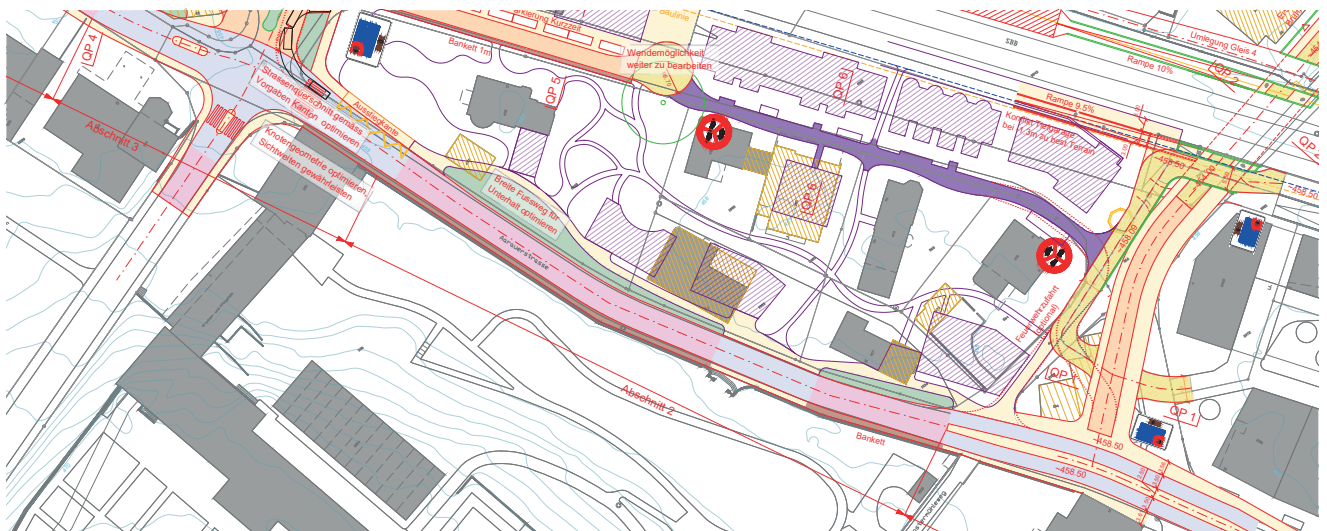
Querung Nord-klosterrain



Querung Pflegipark

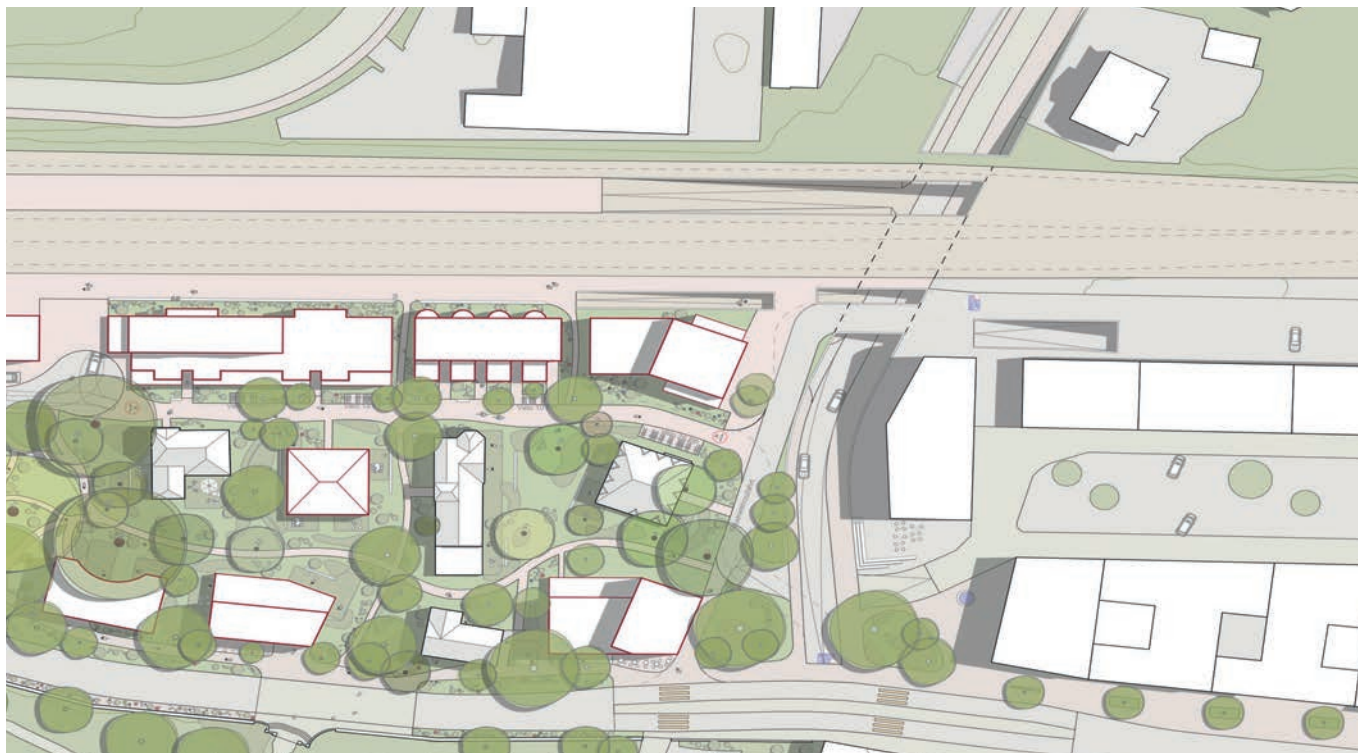


Blick von Süden in die Aarauerstrasse und Zugang Pfliegerpark



Verkehrsplan Aarauerstrasse

UNTERFÜHRUNG BRÜHL BIS EINMÜNDUNG AARAUERSTRASSE

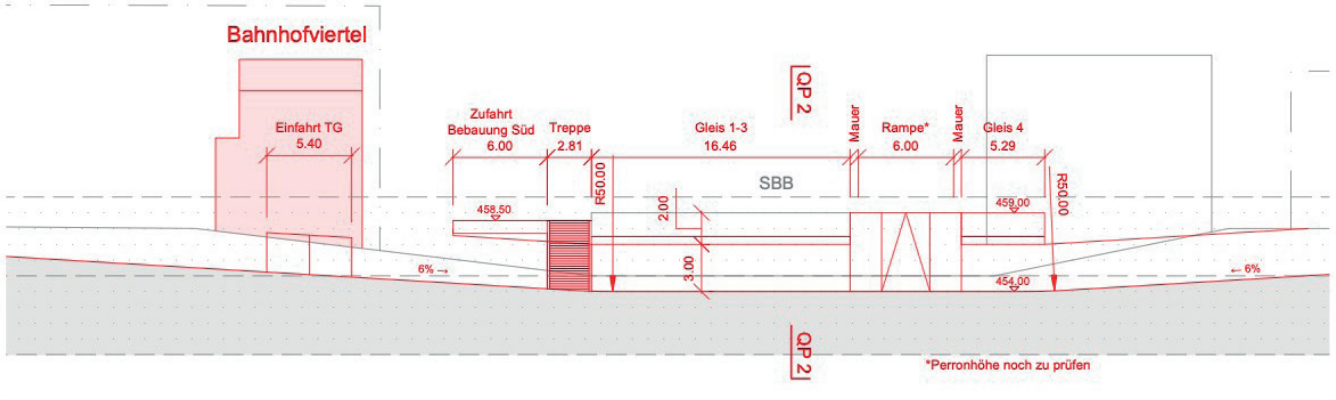


Unterführung Brühl bis Einmündung Aarauerstrasse

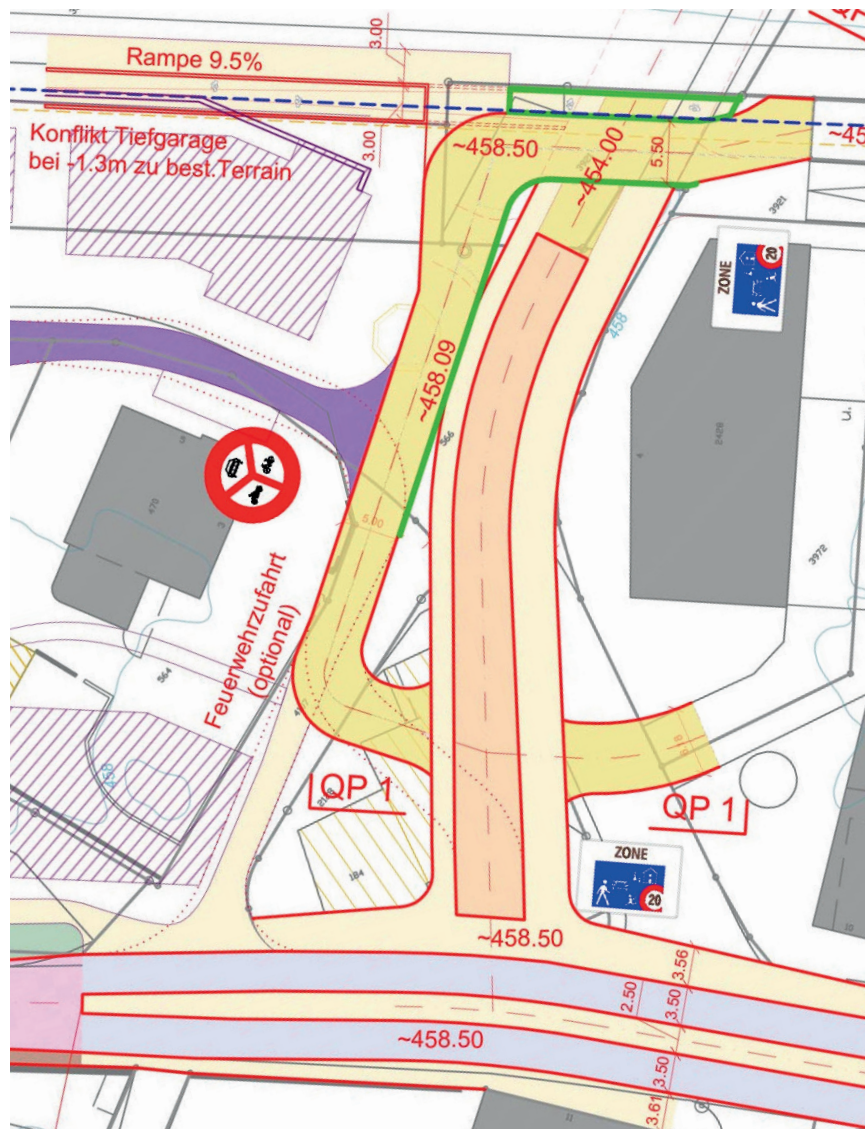
Mit der von der SBB beabsichtigten Sanierung der Brücke über die Unterführung Brühl bietet sich die Möglichkeit die Unterführung neu zu konzipieren. Sie soll attraktiver und sicherer gestaltet werden.

Die Unterführung wird so weit verbreitert, dass sowohl Fuss- und Veloverkehr wie auch die Anbindung an das neue Park&Ride im Brühl genügend Platz finden. Es ist kein Durchgangsverkehr für den motorisierten Verkehr vorgesehen. Für einen späteren Zeitpunkt plant die SBB eine Verlängerung der Perrons nach Süden. Dank seitlicher Rampen können diese in Zukunft direkt von der Unterführung her erreicht werden.

Der neue Platzraum im Mündungsbereich zur Aarauerstrasse ist verkehrlich mit dem Bahnhofplatz vergleichbar. Als Begegnungszone mit Tempo 20 ausgewiesen, dient er neben Fuss- und Veloverkehr auch der Anlieferung und Zufahrt zu den Parkgaragen. Die Öffnung des Platzes durch den Rückbau des Gebäudes schafft nicht nur genügend Platz für ein stimmiges Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsarten, sondern auch einen stadträumlich prägenden Übergang und Auftakt von einem offenen Platz zum eher parkartig gestalteten und kompakteren Wohnquartier am Bahnhof.



Querschnitt Unterführung Brühl



Verkehrsplan Unterführung Brühl

NUTZUNG UND BEBAUUNG

Durch den Neubau einer Wohnzeile mit Tiefgarage auf der Fläche der heutigen Bahnhofstrasse werden die Parzellen der heutigen Villen vom Bahnlärm und vom Nutzungsdruck entlastet. Sie können dadurch behutsam und schrittweise entwickelt werden.

Auch der prägende, alte Baumbestand kann dank der minimal nötigen Eingriffe weitgehend erhalten bleiben.

WOHNZEILE AM BAHNHOFWEG



Wohnzeile am Bahnhofweg

Die in einer ersten Etappe zu realisierende Bauzeile am Bahnhofweg dient auch dem Schutz vor Lärm und Störfall durch die Bahn. Die Machbarkeit für Wohnen wurde nachgewiesen. Gebäudetiefe und Grundrisstypologie erlauben eine einseitige Belüftung bei unterschiedlichen Haustypen. Möglich ist Geschosswohnungsbau bis in die Erdgeschosse. Nicht störendes Gewerbe in den Erdgeschossen - zum Beispiel in Kombination mit Wohnen - ist auch denkbar, sofern hierfür ein Bedarf besteht.

Die Zeile wird an zwei Stellen unterbrochen, so dass das zukünftige Stadtperron der SBB vom Bahnhofweg her besser möglich wird. Höhen- und Rückstafelungen bei den Gebäudevolumen erzeugen eine, der freistehenden Nachbarliegenschaften ähnliche Körnung. Die gesamte Zeile hat ihre Hauseingänge am Bahnhofweg.

Die Gebäudehöhen variieren hier zwischen 3 bis 5 Geschossen. Die höheren Gebäude markieren die äusseren Enden der Bebauung entlang der Bahn und stärken die Platzsituationen am Bahnhof und bei der Unterführung Brühl. Der mittlere Bereich ist eher niedriger abgestuft und gewährt damit die denkmalpflegerisch geforderte Nah- und Fernsicht von Seiten Brühl auf den Mittelrisalit des Klosters.

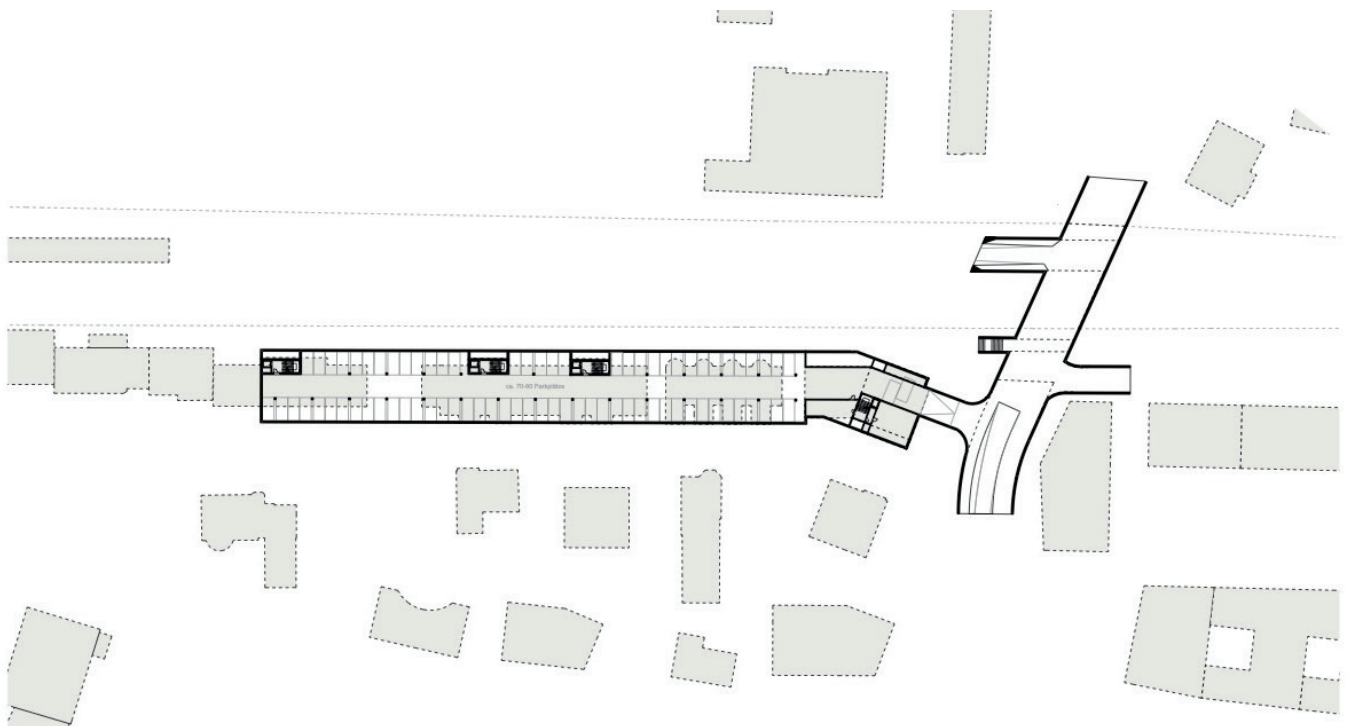
Die unter der Wohnzeile liegende Tiefgarage bietet genügend Parkplätze für das gesamte Quartier am Bahnhof, so dass das restliche Gebiet vor grösseren Eingriffen verschont bleiben kann.



Referenz: Wohnungsbau Dreijohann, Basel
Team Baumann Roserens Architekten



Referenz: Neubau Siedlung Grünmatt, Zürich-Friesenberg, Team Graber
Pulver Architekten AG



Tiefgarage mit Anschluss an Unterführung Brühl ca. 70-80 PP

FREI STEHENDE MEHRFAMILIENHÄUSER IM PARK



Mehrfamilienhäuser im Park

Die vorgeschlagene Typologie von frei, in einer parkartigen Anlage stehenden Wohnhäusern orientiert sich am heutigen Bestand. Die Bauten werden standortspezifisch verdichtet. Dies erlaubt, dass behutsam und schrittweise nach Bedarf saniert, erweitert oder ersetzt werden kann. Drei bis vier der bestehenden Gebäude sollten als Zeitzeugen eines sich transformierenden Ensembles erhalten bleiben.

Hinsichtlich der Gebäudehöhen sind die Wohnhäuser ebenfalls gestaffelt. Höhere Gebäude befinden sich beim neuen Platzraum vor der Unterführung Brühl sowie entlang der Aarauerstrasse.

Die Erdgeschosse entlang der Aarauerstrasse oder zum Platz sollen gewerblich, wenn möglich publikumsorientiert genutzt werden.

Im Inneren des Quartiers ist Wohnen aufgrund der parkartigen Umgebung auch im Erdgeschoss möglich. Hier ist zu klären, wie das Bedürfnis nach privaten Aussenräumen mit dem Konzept der öffentlichen Durchwegung vereinbar ist. Wie sind die Schwellenräume zu regeln, damit sich Privatheit und Öffentlichkeit die Waage halten können? Es liegen Varianten vor, doch sind diese insbesondere auch im Zusammenhang mit den Grundrisstypologien im Erdgeschoss vertiefter zu untersuchen.



Publikumsorientierte und gewerbliche EG-Nutzungen



Referenz Mehrfamilienhäuser im Park.
Bild: rue de la Montagne Sainte Geneviève, Paris
www.decoatouslesetages.fr

Variantenstudium Vorzonen EG-Wohnen



Variante 1: Keine privaten Aussenflächen



Variante 2: rückseitigen private Aussenzonen

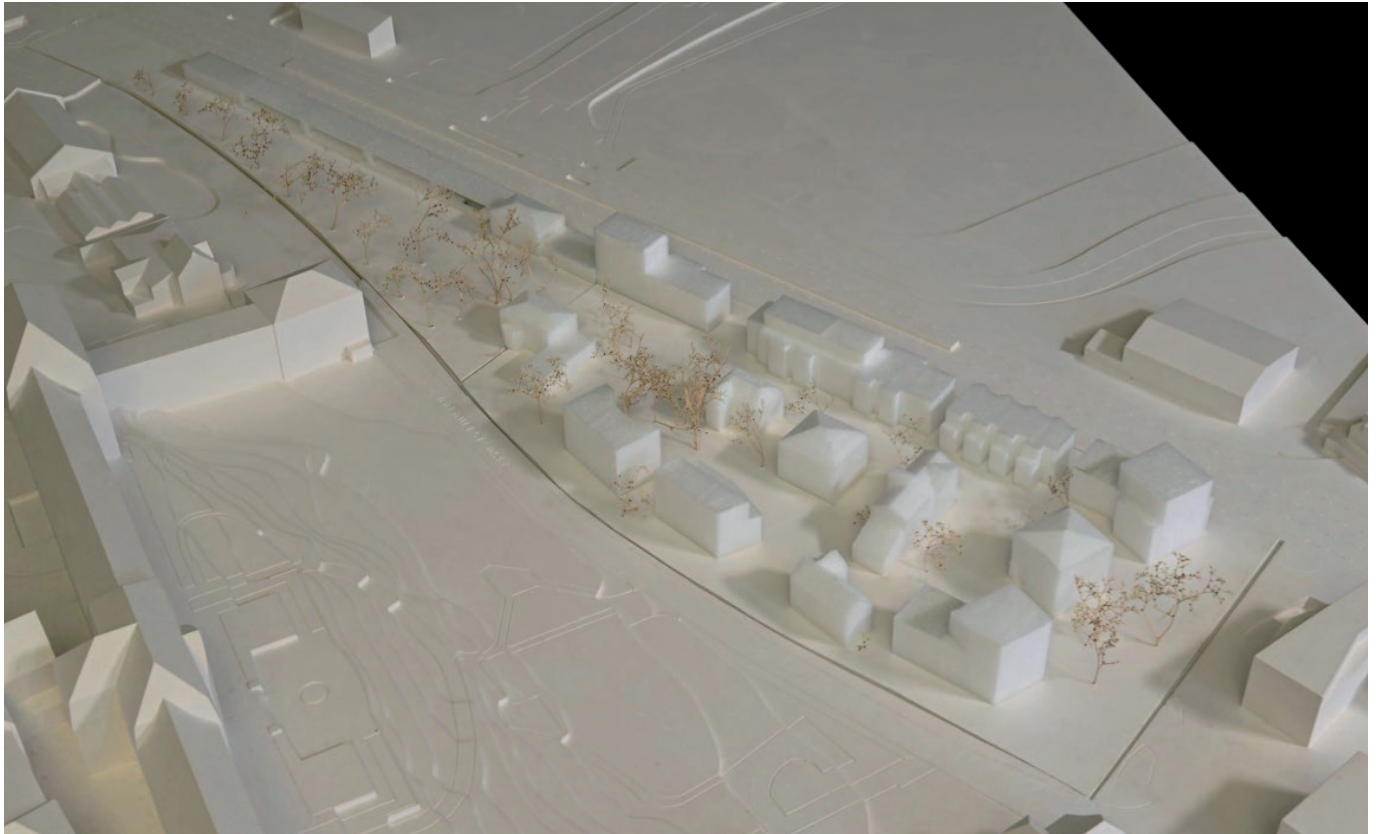


Variante 3: umlaufende private Aussenzonen



Variante 4: private Gärten bis zum Weg

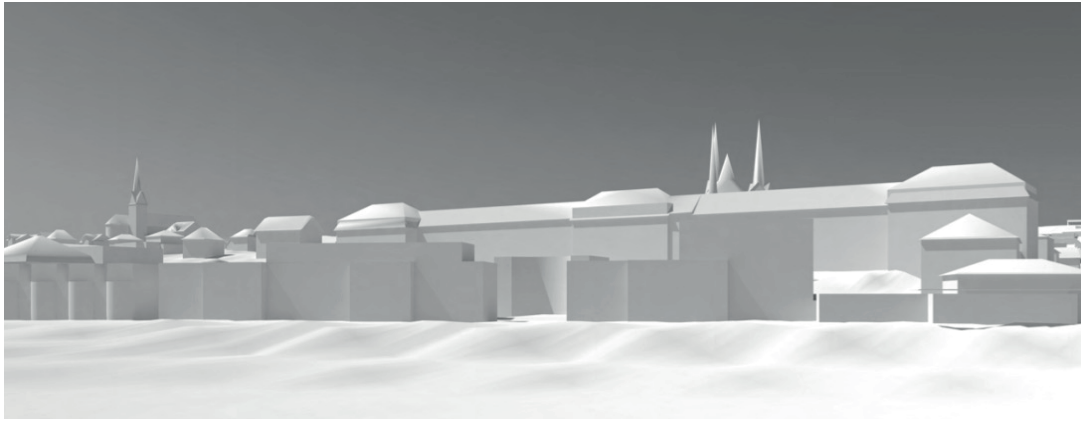
HÖHENSTAFFELUNG



Abgestufte Gebäudehöhen

Die Gebäudehöhen sollen bewusst gestaffelt werden. Das gesamte Ensemble wirkt dadurch gefühlt weniger dicht und die denkmalpflegerischen Anliegen der Sichtbezüge zum Kloster sind dadurch besser erfüllbar.

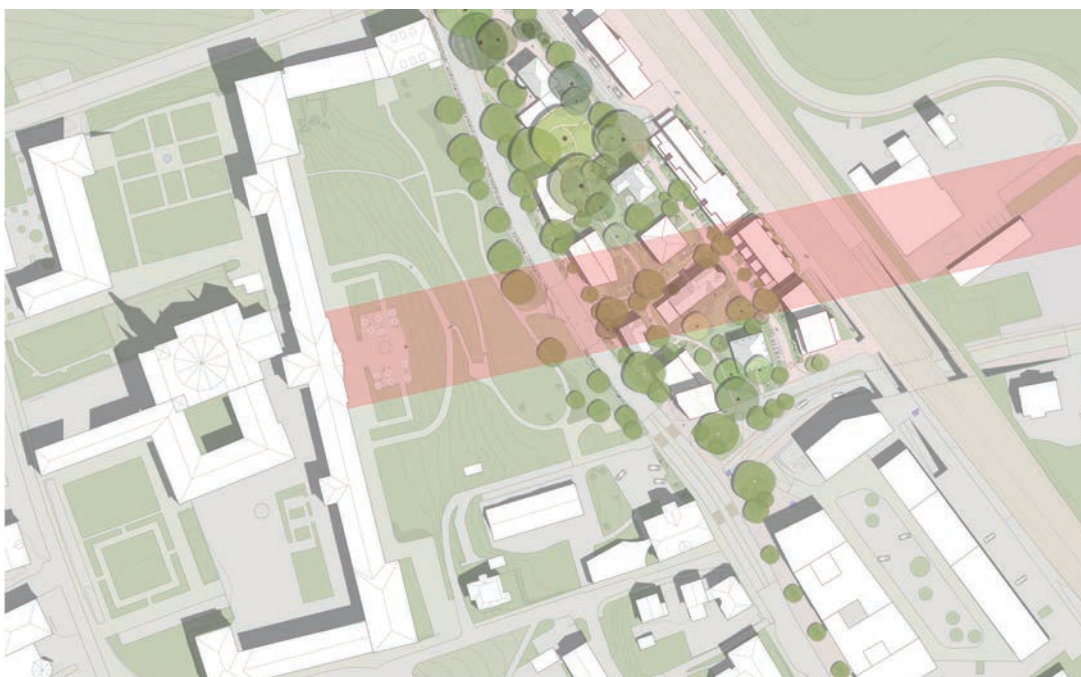
Hier interessiert im Besonderen die Nah- und Fernsicht auf das Kloster Muri. Die Gebäudehöhen wurden so abgestuft, dass die Sicht auf den Mittelrisalit des Klosters gewährleistet bleibt. Zusammen mit der Überbauung, die sich typologisch und atmosphärisch am Bestand orientiert, ergibt sich trotz Verdichtung ein stimmiges Gesamtbild.



Blick auf das Kloster von Brühl



Schnitt



Freies Blickfeld auf Mittelrisalit des Kloster

VILLA WILD IM ÖFFENTLICHEN GARTEN

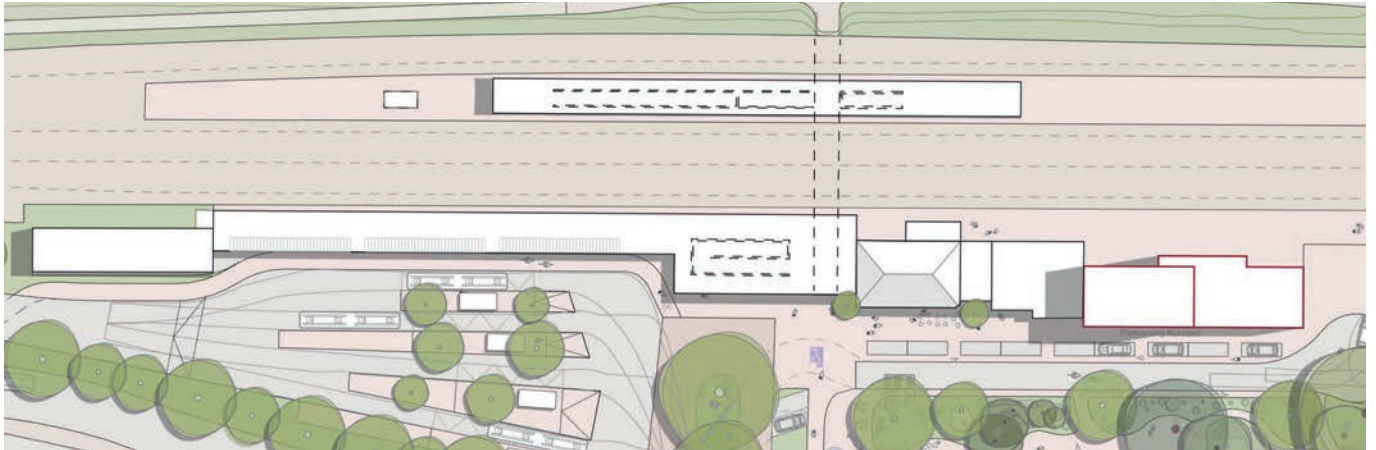


Villa Wild: _Kultur im Garten

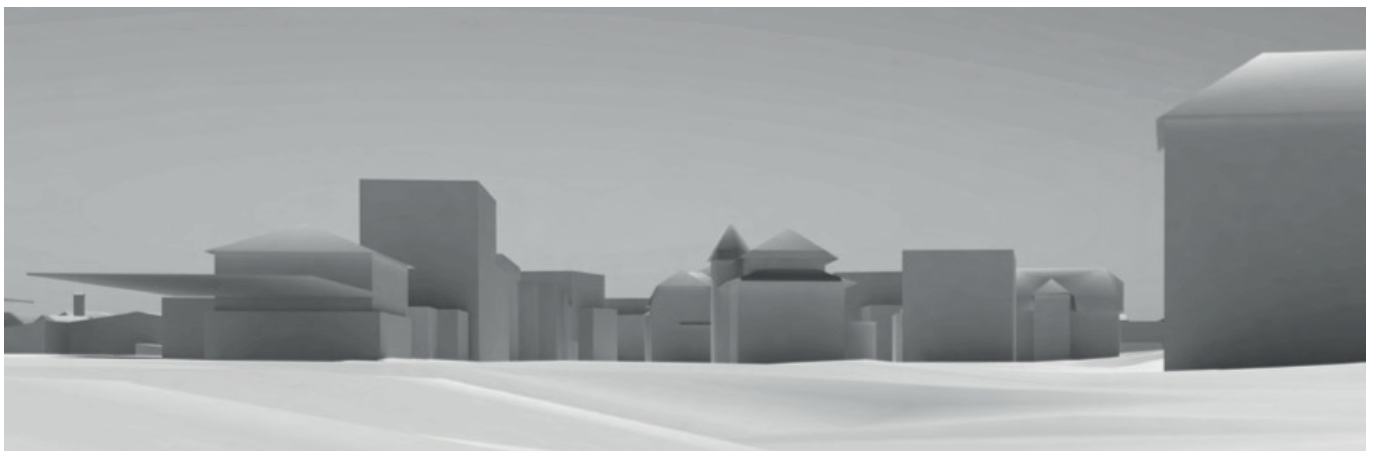
Bild: Aargauerzeitung

Die Villa Wild wird schon heute kulturell zwischen-genutzt. Durch die Öffnung des Gartens tritt die Villa noch mehr ins Zentrum des öffentlichen Geschehens. Aus Sicht des Konzeptes einer Inwertsetzung des Gartens zu einer öffentlichen Grünanlage wäre ein Erhalt der Villa mit einer öffentlichen Nutzung im Erdgeschoss wünschbar. Kosten und Nutzen eines Erhalts gegenüber einem Ersatz sind noch aufzuzeigen und sorgfältig abzuwägen.

SBB GEBÄUDE



Positionierung SBB-Gebäude

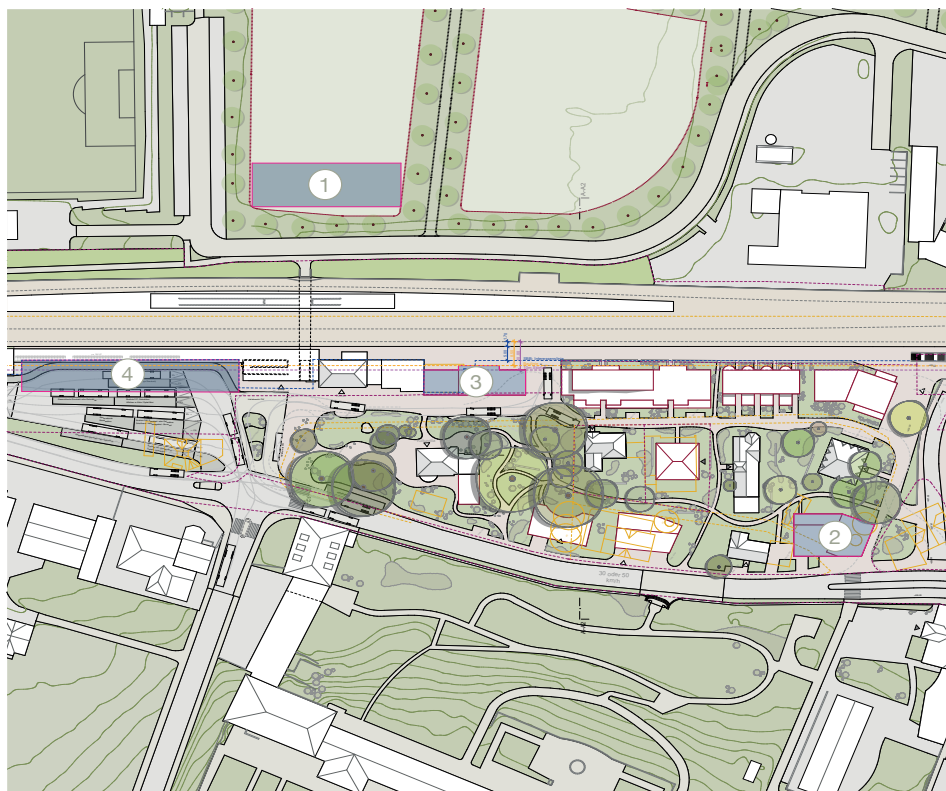


Volumenmodell SBB-Gebäude

Aktuell plant die SBB keinen Ersatz für das heutige Bahnhofsgebäude. Aufgrund der wichtigen Bedeutung für den Bahnhofplatz wurde ein Neubau in Bezug dessen geprüft, was stadträumlich wünschbar und was denkmalpflegerisch vertretbar wäre. Aus stadträumlicher Sicht - vom Bahnhofplatzes her

gesehen - wäre ein markanter Bau mit etwas mehr Höhe erwünscht. Die Denkmalpflege dagegen kritisiert die eingeschränkte Sicht auf das Kloster. Ein möglicher Kompromiss zeichnet sich bei fünf Geschossen ab.

MÖGLICHE STANDORTE GEMEINDEVERWALTUNG

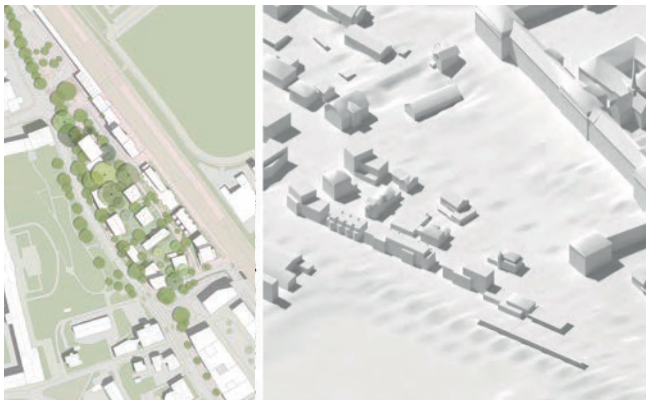


1 Variante Brühl	
Anz. Geschosse	3
GGF	750 m ²
GFo Total	2'250 m²
2 Variante Eckhaus Aarauerstrasse	
Anz. Geschosse	5
GGF	350 m ²
GFo Total	1'500 m²
3 Variante SBB ohne Abbruch Bahnhof	
Anz. Geschosse	5
GGF	350 m ²
GFo Total	1'500 m²
4 Variante Bushof Linear	
Anz. Geschosse	2.5 + EG
GGF	800 m ²
GFo Total	2'000 m²

Mögliche Standorte für eine neue Gemeindevverwaltung

Anlässlich der laufenden Überlegungen der Gemeinde Muri, ein Gemeindehaus mit Gemeindeverwaltung neu zu bauen, galt es auch, mögliche Standorte im Bahnhofquartier zu prüfen. Grundsätzlich sind unterschiedliche Standorte in Bezug auf Lagequalität und des erforderlichen Gebäudevolumens machbar. Möglich und sinnvoll sind Standorte entweder direkt beim Bahnhofsgebäude oder dann im Süden zum Platzraum zur Unterführung Brühl.

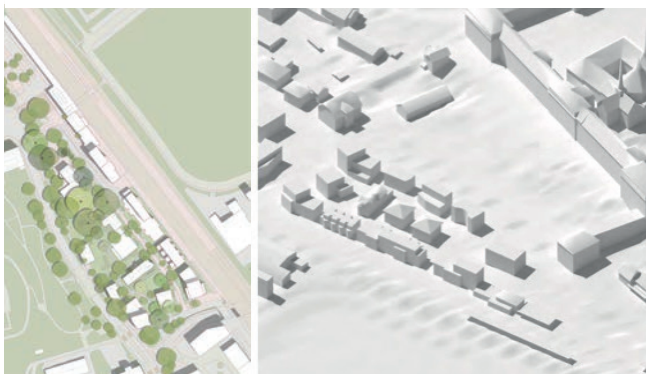
DICHTE UND ATMOSPHÄRE



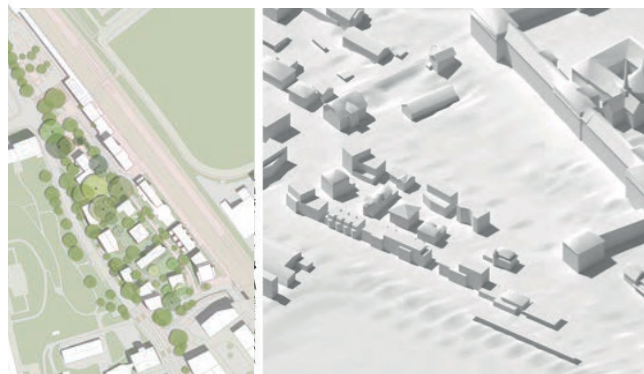
Variante mit maximalem Anteil an Bestandserhalt
GFO Total: ca. 10'300m²



Variante mit mittlerem Anteil an Bestandserhalt
GFO Total: ca. 12'000m²



Variante mit minimalem Anteil an Bestandserhalt
GFO Total: ca. 13'000m²



Favorisierte Variante
GFO Total: ca. 11'500m²

Um die atmosphärische Qualität im Zusammenspiel von alt und neu zu wahren, könnten vier der bestehenden Bauten erhalten bleiben. Das sind das denkmalgeschützte Martignoli-Haus sowie die zwischengenutzten Villen Ammann und Wild. Ein Erhalt des einfachen Backsteinwohnhauses an der Aarauerstrasse würde das Strassenbild positiv prägen und das Ensemble abrunden.

Kosten und Nutzen von Erhalt gegenüber Ersatz sind noch aufzuzeigen. Dabei sind nicht monetäre Werte in die Überlegungen mit einzubeziehen und gegebenenfalls unkonventionellen Finanzierungsmethoden (z.B. Stiftungen) zu evaluieren

NUTZUNGSMASS

Mit der vorgeschlagenen Bebauungstypologie lässt sich eine Gesamtnutzung von 11500 m² oder rund 100 Wohnungen erstellen, wenn Qualitäten wie Baumbestand, öffentliche Grünanlage und Denkmalpflegerische Bedürfnisse berücksichtigt werden sollen. Ein höhere Dichte ginge auf Kosten der genannten Stärken des Projekts.

Nr.	Grundstück	Grundstücksfläche	GFo	GFZ
Baufeld "im Park" (Kulturvilla)				
1	Kulturvilla	2'509 m ²	591 m ²	0.24
Total		2'509 m ²	591 m ²	0.24
Baufeld "in den Gärten"				
2	Arauerstrasse 20	505 m ²	769 m ²	1.52
3	Arauerstrasse 18	671 m ²	731 m ²	1.09
4	Arauerstrasse 16	440 m ²	276 m ²	0.63
5	Arauerstrasse 14	566 m ²	1'230 m ²	2.17
6	Bahnhofweg 9	545 m ²	387 m ²	0.71
7	Bahnhofweg 5	586 m ²	568 m ²	0.97
8	Bahnhofweg 3	562 m ²	610 m ²	1.08
9	Bahnhofweg 7	902 m ²	726 m ²	0.80
Total		4'778 m ²	5'294 m ²	1.11
Baufeld "am Gleis"				
10	Bahnhofweg 8	970 m ²	1'901 m ²	1.96
11	Bahnhofweg 6	564 m ²	740 m ²	1.31
12	Bahnhofweg 4	528 m ²	1'321 m ²	2.50
Total		2'062 m ²	3'962 m ²	1.92
Baufeld "Parzelle SBB"				
13	SBB	2'111 m ²	1'758 m ²	0.83
Total		2'111 m ²	1'758 m ²	0.83
Total		11'460 m²	11'605 m²	1.01



Favorisierte Variante oberirdische Geschossflächen (GFO)

KERNBOTSCHAFTEN



Richtkonzept Zielbild

Als Synthese aus den vergangenen Workshops mit zahlreichen Abwägungen, Tests, Diskussionen und Entscheidungsfindungen hat das Projektteam sieben Kernbotschaften formuliert, welche auch in Zukunft als Leitlinien in der Weiterentwicklung Geltung haben sollen.

Die Kernbotschaften wurden schliesslich den verschiedenen Beteiligten in Echoräumen unterbreitet und vollumfänglich unterstützt.

SIEBEN KERNBOTSCHAFTEN

Der Bahnhof Muri ist eine für alle Verkehrsteilnehmenden attraktive Verkehrsdrehscheibe.

Der neue Bushof kann schnell und unabhängig von den anderen Teilprojekte realisiert werden.

Muri empfängt sich und seine Gäste mit einem belebten Park im Garten der Villa Wild.

Das Wohnen am Bahnhof entwickelt sich im Einklang mit der historischen Bedeutung des Klosters. Neues und Altes treten miteinander in einen Dialog.

Das Bahnhofsviertel transformiert sich von den heutigen Villen mit Gärten zu einem öffentlich durchwegten Garten mit freistehenden Mehrfamilienhäusern.

Der alte Baumbestand kann weitgehend erhalten bleiben und prägt weiterhin das ländliche Bild Muris.

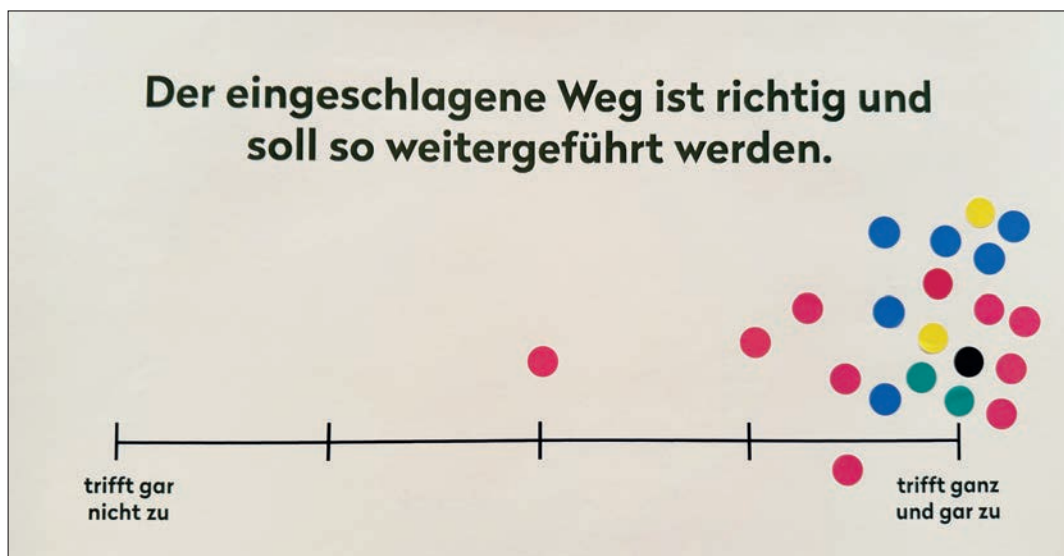
Die Umsetzung des Projekts ist flexibel dank geringer Abhängigkeiten unter den verschiedenen Teilprojekten.

BLICK IN DIE ZUKUNFT

DIE NÄCHSTEN PLANUNGSSCHRITTE

Mit dem Richtkonzept liegt jetzt ein bezüglich Machbarkeit gut fundiertes und breit abgestütztes städtebauliches Konzept vor. Es handelt sich noch nicht um einen Realisierungsvorschlag. Das Richtkonzept zeigt auf, dass eine stimmige Lösung bei einer Reihe von festen Randbedingungen (Verkehrsfragen, Dichte, Höhenentwicklung, Typologie, Standort Bushof oder Unterführung Brühl) möglich ist. Um die nötige Verbindlichkeit innerhalb der Gemeinde Muri herzustellen, wird aktuell auf der Basis des Richtkonzepts ein vom Gemeinderat zu verabschiedender, behördenverbindlicher Entwicklungsrichtplan erarbeitet. Er wird die Leitlinien für die nächste Phase des Gestaltungsplanverfahrens vorgeben.

Die kooperative Planung, wo nicht nur Fachleute und Stakeholder, sondern auch die Bevölkerung im Rahmen einer Begleitgruppe ihre Anliegen, Wünsche und Bedenken in einem offenen Dialog anbringen können, soll in den kommenden Planungsphasen weiterhin kultiviert und gefördert werden.



Rückmeldung der Begleitgruppe zum Richtkonzept

ERFOLGSFAKTOR QUALITÄTSSICHERUNG

Auch wenn das Richtkonzept auf einem soliden Fundament beruht und für den Entwicklungsrichtplan sowie für wesentliche Teile des Gestaltungsplans genutzt werden kann, sind eine paar Fragen hinsichtlich der Qualitätssicherung zu stellen. Im Rahmen des letzten Echoraums mit der Begleitgruppe wurde richtig angemerkt, dass auch dafür gesorgt werden soll, dass die im Richtkonzept formulierten Qualitäten auch so umgesetzt würden.

Das Instrument des Gestaltungsplans gibt zwar rechtliche Vorgaben, die aus guten Gründen auch nicht zu eng formuliert werden sollten. Aber wie kommen wir zu ansprechender Architektur? Wie viel Freiraum soll von der Gemeinde unterhalten werden? Wie können die vier zu erhaltenswerten Gebäude auch wirklich erhalten werden, ohne dass die Steuergelder stark belastet werden? Wie sind die Schwellenräume zwischen öffentlichen Wegen und bewohnten Erdgeschossen zu gestalten und regulieren, damit keine gegenseitige Störung und doch keine harten Grenzen entstehen? Und wie kann garantiert werden, dass die gewerblichen und kulturellen Nutzungen auch die gesuchte Öffentlichkeit schaffen werden?

Einer der wichtigsten Schlüssel zu diesen Fragen sind die zukünftigen Grundeigentümer. Sie werden Baufelder überbauen und bewirtschaften. Was da passieren und welche Qualitäten das haben wird, hängt wesentlich davon ab, wie und mit wem sie das tun.

Die Gemeinde Muri als Eigentümerin eines Grossteils der Grundstücke hat hier ein wichtiges Steuerungsinstrument in der Hand. Sie kann über eine gezielte Vergabe von Land an Bauträger nach baufeldspezifischen Vergabekriterien ihre zukünftigen Partner für die gewünschte Entwicklung des Bahnhofsgelands selbst auswählen.

ANHANG

MITWIRKENDE TESTPLANUNG

Auftraggeberin und Organisation

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

Vertretung Gemeinde

Budmiger Hanspeter, Gemeindepräsident, Muri*
Beat Küng, Gemeinderat Ressort Hochbau, Muri*
Milly Stöckli, Gemeinderätin Ressort Tiefbau, Muri
Severin Bättig, Geschäftsleiter, Muri

Projektleitung

Husstein und Partner AG, Wolfgang Fehrer
Husstein und Partner AG, Ursula Mehr

Teilnehmende Teams

Team 1:

a_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

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)

Vertretung 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)

Vertretung Begleitgruppe Bevölkerung

Marlies Laubacher, Bevölkerungsgruppe Muri*
Martin Leu, Bevölkerungsgruppe Muri

Moderation Mitwirkung

Philippe Cabane, Cabane Partner GmbH, Basel

Vertretung 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
Caterina Hitz, ARE OSR FSO(Stv)

*stimmberechtigte Mitglieder des Beurteilungsgremiums

MITWIRKENDE RICHTKONZEPT

Auftraggeberin und Organisation

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

Philipp Huber, Lärm; BVU/AFU

Marco Lombardi, Verkehr, öV; BVU/AVK

Manuel Kalt, Tiefbau, Verkehrsmanagement; BVU/ATB

Caterina Hitz, ARE OSR FSO(Stv)

Vertretung Gemeinde

Beat Küng, Gemeinderat Ressort Hochbau, Muri
Hanspeter Budmiger, Gemeindepräsident, Muri

Projektleitung

Philippe Cabane, Cabane Partner GmbH, Basel
Sarah Zussy, Cabane Partner GmbH, Basel

Projektteam

Salewski Nater Kretz AG, Zürich
BÖE studio, Zürich
Schneider Verkehrsplanung AG, Zürich / Ennenda

Fachexperten

Prof. Dieter Geissbühler, Architektur / Städtebau, Vorsitz
Stefan Köppli, Landschaftsarchitekt
Oscar Merlo, Verkehr
Teo Rigas, Leiter Bau und Planung, Muri

Vertretung Grundeigentümer

Bernhard Marti, Leuthard Immobilien AG
Dieter Greber, Leuthard Immobilien AG (Stv.)
Tobias Rotermund, Vertreter AGZ, Areal Brühl
Fremo Interdrink AG, Adi Götschmann
Natalie Urbach-Pomer, SBB-Immobilien Development
Eliane Jeanneret, SBB Infrastruktur

Vertretung Begleitgruppe Bevölkerung

Marlies Laubacher, Bevölkerungsgruppe Muri
Martin Walt, Bevölkerungsgruppe Muri

Vertretung Kanton Aargau

Benno Freiermuth, Kreisplaner; BVU/ARE OSR
Reto Nussbaumer, Denkmalpflege; BKS/DP
Heiko Dobler, Denkmalpflege; BKS/DP (Stv.)

MITWIRKENDE BEGLEITGRUPPE EEVÖLKERUNG

Organisation und Moderation Mitwirkung

Philippe Cabane, Cabane Partner GmbH, Basel

Sarah Zussy, Cabane Partner GmbH, Basel

Vetretung der Gemeinde Muri

Hampi Budmiger, Gemeindepräsident

Milly Stöckli, Vize-Gemeindepräsidentin

Beat Küng, Gemeinderat

Daniel Räber, Gemeinderat

Carolynn Handschin, Gemeinderat

Teo Rigas, Leiter Abteilung Bau und Planung

Severin Bättig, Gemeindeschreiber

Manuela Scavelli, Fachstelle Kommunikation Muri

Begleitgruppe Bevölkerung

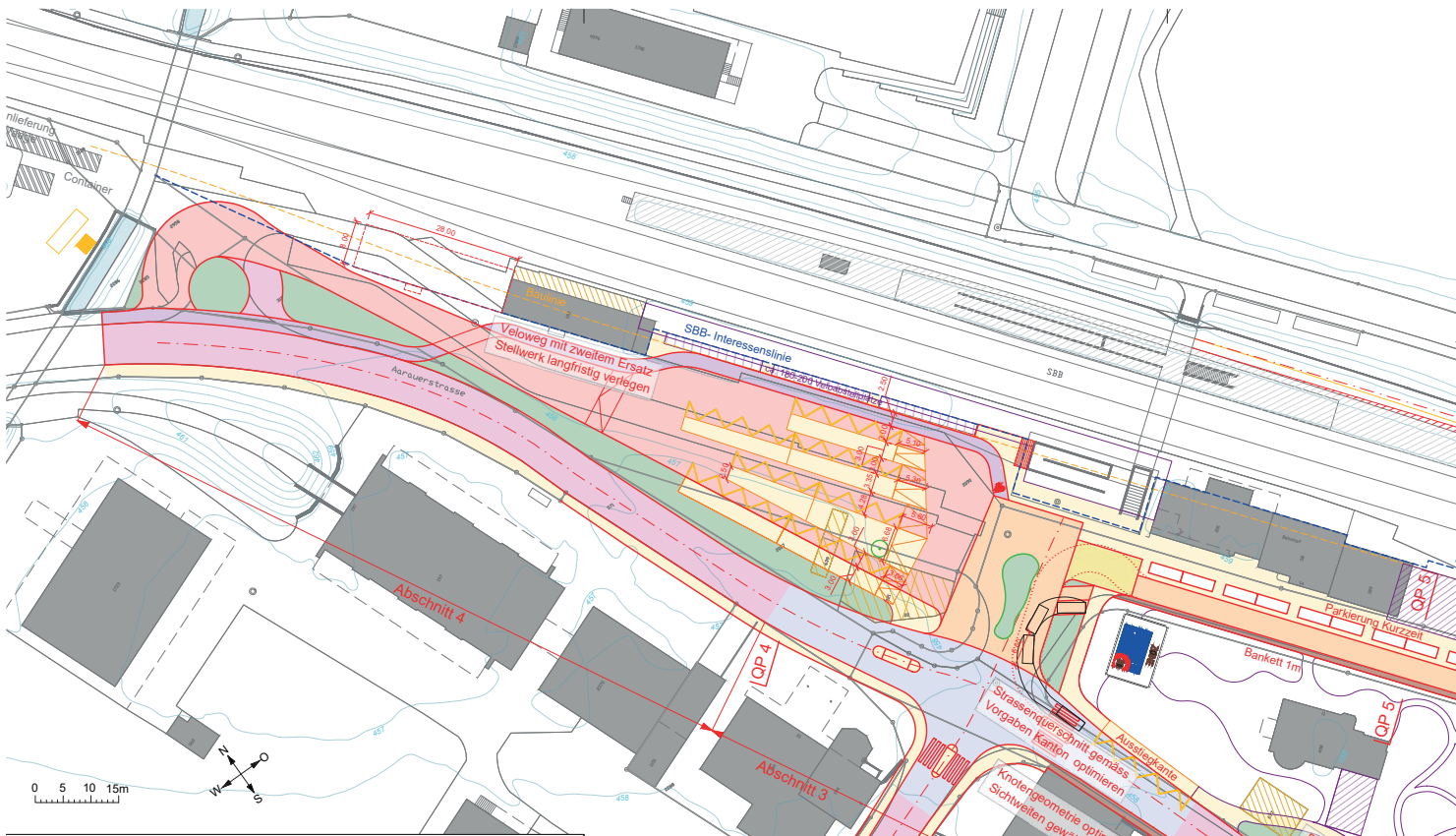
Thomas Räber	Erwin Stöckli
Brigit Frey-Küng	Manuela Meier
Ueli Strebel	Roman Roth
Doris Gasser	Erich Richner
Louis Frey-Küng	Kiran Schuler
Marlies Laubacher	Regula Marthaler
Christoph Fricker	Leodegar Huber
Alexandra Schuler	Samuel Peyer
Christian Strebel	Oli Däpp
Hanspeter Frey	Viktor Langenegger
Stefan Huwyler	Thomas Suter
Jörg Weiss	Stefan Zantop
Birgit Staufer	Patrick Rymann
Eva Halter-Arend	Stefan Stierli
Lukas Bättig	Finn Neiger
Martin Walt	Röbi Barrer
Volker Braig	Muriel Käppeli
Peter Flick	



Impressionen aus den Dialogen mit der Begleitgruppe







Muri Richtkonzept
Situation Bahnhof bis Eggstr.

Massstab 1 : 500

ENTWURF ARBEITSSTAND 19.04.24

Legende

- | | | | |
|--|--------------------------------------|--|--|
| | Strasse | | Projekt Dritte Gebäude |
| | Haltekante | | Projekt Dritte |
| | Sichtweiten | | Feuerwehrezufahrt (Bereich freizuhalten) |
| | Schleppkurve | | |
| | Fussgängerfläche | | |
| | Mischverkehrsfläche (Begegnungszone) | | |
| | Fahrbahn (Begegnungszone) | | |
| | Bushof | | |
| | Velofläche | | |
| | Fuss- / Veloweg | | |
| | Fahrbahn mit Belagswechsel | | |
| | Fahrbahn | | |
| | Bankett | | |
| | Grünflächen | | |

Proj. Nr.	23042	Datum	19.04.2024
Plan-Nr.	110	Rev. Datum	...
Format	1050 x 594 mm	Gez./Gepr.	NGR/...
230828_muri_bahnhofgebiet.dwg			

Stapferstrasse 11
8006 Zürich
Tel: +41 44 202 70 00
info@schneiter-verkehrsplanung.ch

schneiter
verkehrsplanung
Zürich | Glarus

