



Situation M 1:500



- beläge
- Betonbelag
 - Strassenasphalt
- Bäume
- Alleebäume
z.B. Spitzahorn
 - Platzbäume
Blumenesche
 - Einheimische
Sträucher

Freiraum

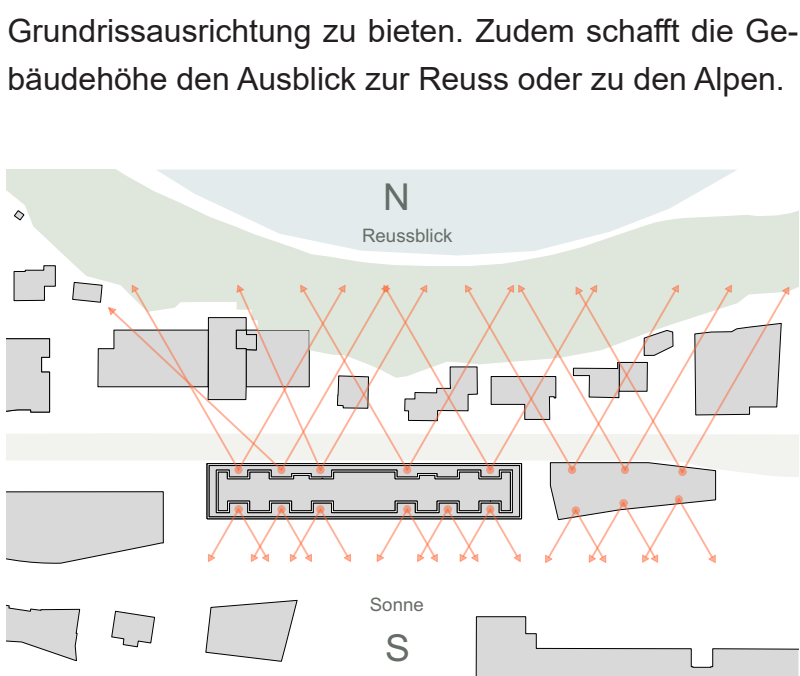
Eine Allee säumt die frisch sanierte Zürcherstrasse, welche den Bezug als Hauptachse von der historischen Altstadt zu den neueren Entwicklungsgebieten am Hangfuss des Mutschellen stärkt und die Wichtigkeit der innerörtlichen Verbindung unterstützt. Der daran anliegende neue Bahnhofplatz wird durch das markante Dach im Zentrum zu einem identitätsstiftenden Ort. Damit wird seiner repräsentativen Adresse Rechnung getragen. Ein durchgehender Ortbetonbelag markiert den stärker befahrenen Bereich des Bushofs mit den hohen Haltekanten und setzt sich somit von den umgebenden Asphaltflächen ab. Die dadurch entstehenden, attraktiveren Fussgängerverbindungen schaffen einen Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität und Fussgängersicherheit. Locker platzierte Bäume bespielen den Rand des Platzes und bilden einen Kontrast zu den regelmässigen Baumreihen der angrenzenden Strasse. Mit ihren cremeweissen, federleichten Blüten und ihrem süsslichen Duft, setzen die Blumeneschen einen besonderen Akzent auf dem Bahnhofplatz. Sie zählen zu den Klimaresistenten Gehölzen und sind ausserdem wichtige Bienenweiden, was zukünftig eine wichtige Rolle spielt. Unter dem Schatten der Bäume finden sich Aufenthaltsbereiche, wie der Aussenbereich des Cafés.

den, attraktiveren Fussgängerverbindungen schaffen einen Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität und Fussgängersicherheit. Locker platzierte Bäume bespielen den Rand des Platzes und bilden einen Kontrast zu den regelmässigen Baumreihen der angrenzenden Strasse. Mit ihren cremeweissen, federleichten Blüten und ihrem süsslichen Duft, setzen die Blumeneschen einen besonderen Akzent auf dem Bahnhofplatz. Sie zählen zu den Klimaresistenten Gehölzen und sind ausserdem wichtige Bienenweiden, was zukünftig eine wichtige Rolle spielt. Unter dem Schatten der Bäume finden sich Aufenthaltsbereiche, wie der Aussenbereich des Cafés.

Veloabstellplätze wurden unter der Arkade vom Citycenter, auf der Businsel und vor dem neuen Wohngebäude platziert. Die Zufahrtsmöglichkeiten sind somit allseits gegeben. Die Veränderungen rund um den Bahnhof Bremgarten steuern dazu bei, dass ein lebendiger, fussgängerfreundlicher und attraktiver Stadtraum entsteht.

Ausrichtung und Ausblick

Die Wohnungen über dem Busbahnhof wurden als «Durchwohnen» konzipiert und sind sowohl gegen Norden als auch nach Süden ausgerichtet. Die Ausrichtung zu zwei Seiten mit beidseitigen Aussenräumen schafft für das Bahnhofswohnen über der Businsel die «Qualität der Optionen» an Ausblick, Besonnung oder Beschattung. Nach Norden hin hat man den besten Blick auf die Reuss und deren bewaldetes Ufer, ist aber der lärm-belasteten Strassenseite zugewandt. Daher bietet jede Wohnung zusätzlich die Option der Südausrichtung zum Gleis mit Weitblick. Auch beim Kopfbau wurde darauf geachtet, auf rein der Strasse zugewandte Nordwohnungen zu verzichten und für die Lage an der Kantonsstrasse die bestmögliche



Verkehrsführung

Die verschiedenen Verkehrsströme werden möglichst entflechtet. Die Schlaufe um den neuen Bushof bleibt den Bussen und Taxis vorbehalten. Der Bahn- und Bushof wird zu einer effizienten ÖV-Drehscheibe. Umsteiger zirkulieren auf direkten Wegen frei zwischen den Bushaltestellen und den Perrons. Dies ist möglich dank Fahrplankontakt und intrinsischer gegenseitiger Rücksichtnahme von Fahrpersonal und Fahrgästen. Der Gehweg zwischen Bahnhof und Altstadt wird neu komplett vom Parkierungsverkehr entflechtet und entlang der Arkaden des City-Centers geführt. Auch auf der Nordostseite wird ein konfliktfrei-

er fussläufiger Bahnhofzugang geschaffen. Die Veloabstellplätze sind dezentral und leicht zugänglich angeordnet, die Mehrheit davon liegt im Witterungsschutz durch die Gebäude. Die oberirdischen Parkplätze für Kunden und Kiss&Ride sowie die Warenanlieferung sind konzentriert im Vorbereich des City-Centers angeordnet. Damit wird die Orientierung vereinfacht und Parksuchverkehr verhindert. Die 73 unterirdischen Parkplätze für die Bewohner sind in einer gemeinsamen Tiefgarage angeordnet, die über eine Ein-/Ausfahrt am Nordost-Ende des Areals erschlossen wird. Die bestehende Tiefgaragenrampe beim City-Center

wird aufgehoben. Damit können Konflikte mit dem Hauptfussgängerstrom zwischen Altstadt und Bahnhof im Gegensatz zu allen andern geprüften Anordnungsvarianten verhindert werden. Der Mobility-Parkplatz befindet sich in der Garage unmittelbar beim Treppenaufgang.

Städtebauliches Konzept

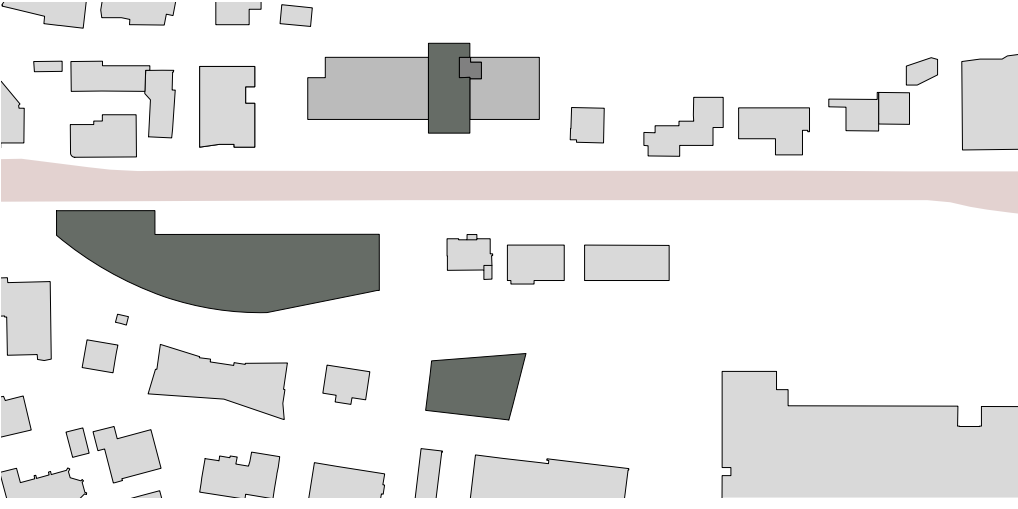
Die Zürcherstrasse stellt die wichtige Hauptachse und Einfahrtsstrasse zu der historischen Altstadt Bremgartens und den Wohngebieten am Mutschellen dar. Im Zentrum, an Kantonsstrasse und Reussbogen, liegt der Bahnhof. Die aktuelle Situation ist eine städtebaulich nicht klar definierte Einfahrtssituation mit Parkplatz sowie Restgrün zwischen Strasse und Bahngleisen, sowie mehreren kleinen Bahnhofsgebäuden.

Es braucht eine räumliche, städtebauliche Antwort, um für die Zukunft die Attraktivität des Bahnhofes zu steigern und der Haupteinfahrt nach Bremgarten die notwendige-Bedeutung zu verleihen.

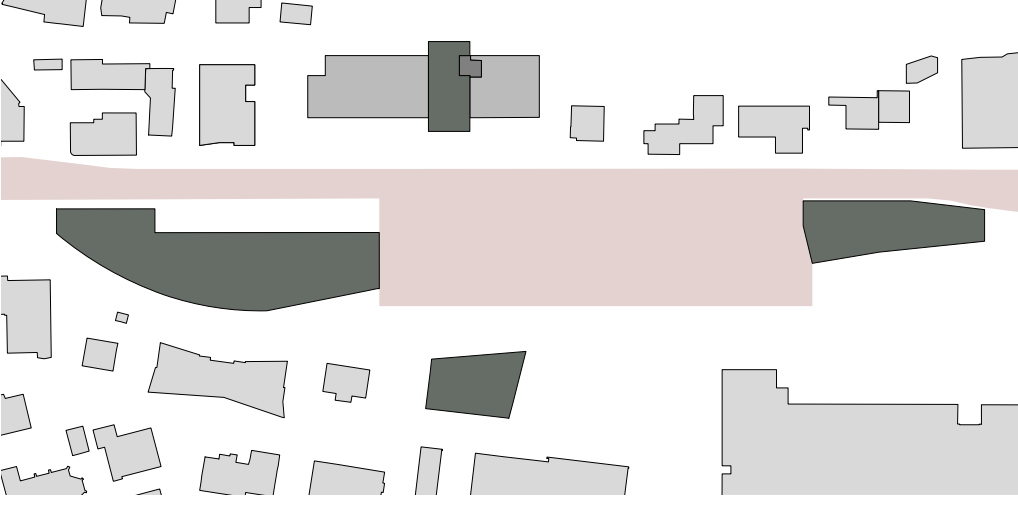
Aktuell wird das Bahnhofsgelände dreiseitig von höheren Gebäuden flankiert, dem Neubau des Citycenters, dem Ava Betriebsgebäude, sowie einem höheren Wohngebäude an der Zürcherstrasse. Nach Osten verkehrt und zerfällt das Areal in Parkplatz und Restflächen. Um die geplante Businsel räumlich als Platz zu verstehen braucht es eine Antwort am östlichen Rand des Areals, die den geplanten Bushof städtebaulich fasst. So sieht der Entwurf am östlichen Ende einen vierten weiteren Hochpunkt vor, der sich in der Dimension an den bestehenden Bauten orientiert. Eine städtebauliche Lücke kann so geschlossen werden und es entsteht ein Raum zwischen Citycenter und Neubau, der als Bus- und Bahnhofplatz räumlich erfahrbar wird. Die Businsel rückt damit neu ins Zentrum umliegender Baukörper, so dass in der Mitte ein repräsentativer Bahnhofsbau platziert werden kann. Der ist bedeutend niedriger und flacher ausformuliert und versteht sich als schmales Dach über dem Bushof.

Der Bahnhofsbaukörper wird auf einer Stahlstützenkonstruktion aufgesetzt. Diese gewählte Konstruktion sorgt für die nötige Durchlässigkeit auf Sichthöhe des Publikumsverkehrs und macht den Platz räumlich wahrnehmbar. Der geringe Anteil an Nutzfläche im Erdgeschoss sorgt ebenfalls für die nötige Durchlässigkeit und Offenheit um die Blicksituationen zwischen Strasse Businsel und Gleis nicht zu verstellen. Die Adressierung der Erdgeschoss-nutzflächen und Zugänge ist einfach und klar auf der Businsel zu finden. Der Stahlbau erlaubt im Erdgeschoss die Ausbildung offener, transparenter nicht tragender Kerne, die umlaufend als transparente Glaskörper repräsentativ in Erscheinung treten können. Die Auffindbarkeit der Verkaufsfächen ist damit klar gegeben.

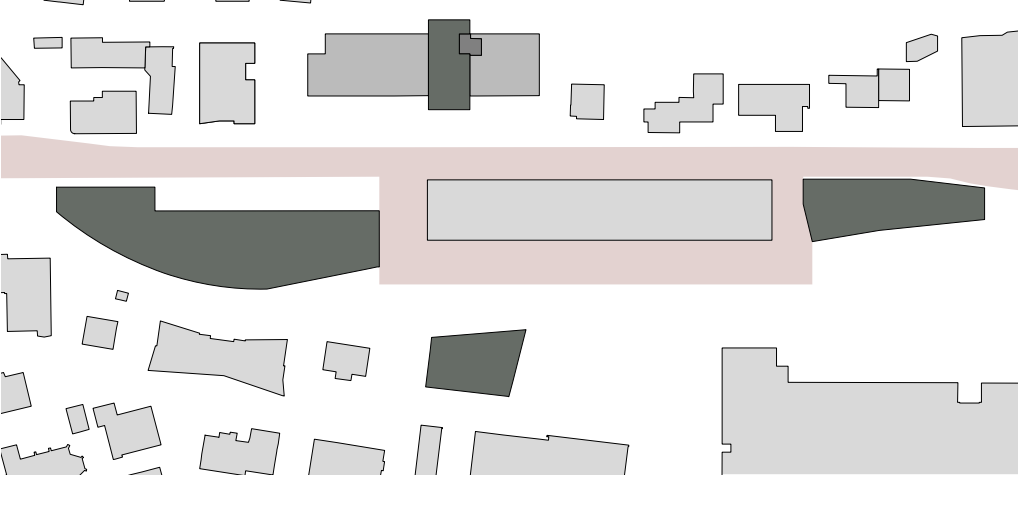
Situation heute



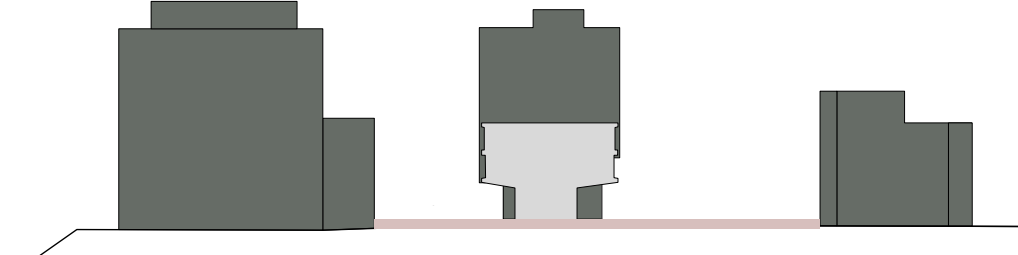
Platzfassung mit vier Hochbauten



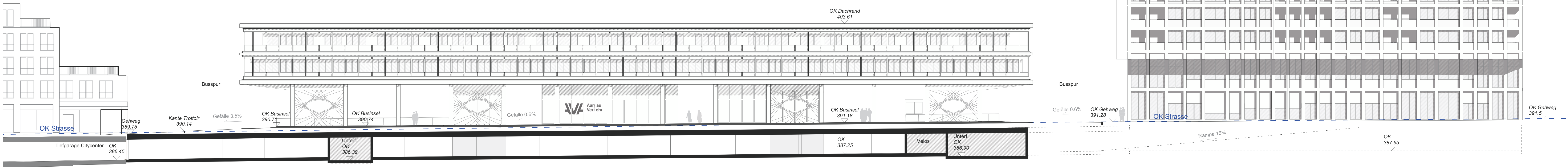
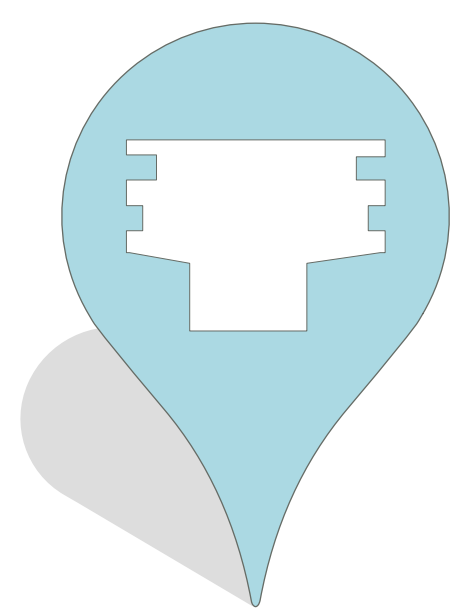
Bahnhofsbaukörper gefasst von Umgebungsbauten



Bahnhofraum



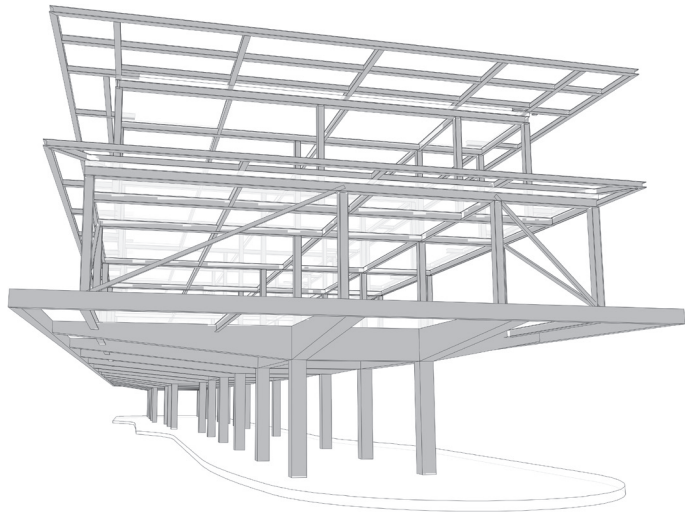
Gleis 1



Ansicht Süd - Gleisseite M 1:200

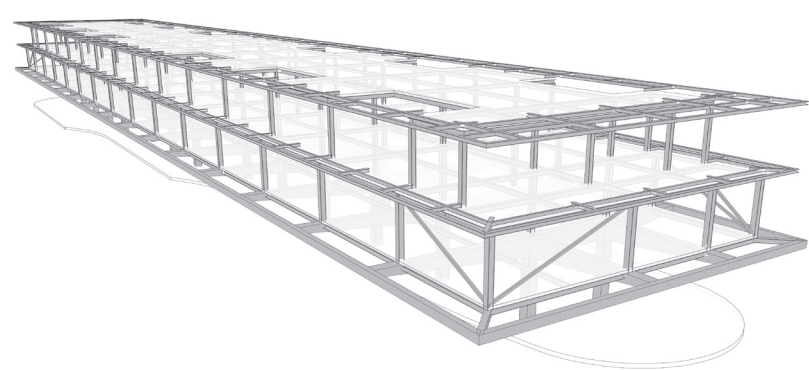
Stahlskelettbau

Das Bahnhofsgebäude ist als aufgeständerter Baukörper in Stahlbauweise konzipiert. Mit Stahlbetonverbundstützen und darüber verlaufenden Hohlkastenträgern wird die Anzahl vertikaler Trag-elemente auf Strassenniveau auf ein Minimum beschränkt. Dies ermöglicht das freie Bespielen des Verkehrsknotens und trägt den hohen Anforderungen an Hindernisfreiheit und guten Sichtverhältnissen Rechnung. Gleichzeitig dienen die auskragenden Gebäude-bereiche als Witterungsschutz für den Busbahnhof. Die Obergeschosse werden als Stahlbau mit schlanken Stahlbetonverbunddecken so leicht wie möglich ausgebildet. Die von den Rahmen auf Strassenniveau zu tragenden Lasten können damit mini-miert werden, was zu einem effizienten und wirtschaftlichen Trag-werk führt. Das Untergeschoss wird in Massivbauweise erstellt. Die Decke über UG wird als Tisch ausgebildet, welcher das Bahnhofs-gebäude sowie die Verkehrslasten des Busbahnhofs trägt. Wo mög-lich werden die Lasten über Wände und Stützen direkt abgetragen.



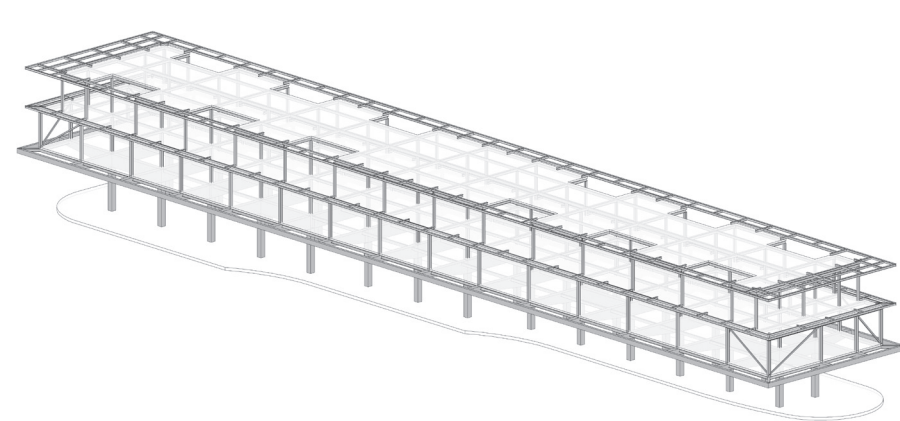
Die Gebädestabilisierung erfolgt in Längs- sowie Querrichtung mit Hilfe der Stahlrahmen. Auf Strassenniveau werden in Längsrichtung zudem sternförmige Verbände angeordnet. Auf weitere aussteifen-de Wände oder Verbände kann aufgrund der leichten Bauweise ver-

zichtet werden, wodurch eine maximale Nutzungsflexibilität resul-tiert. Die Rahmenkonstruktion wird in den Deckentisch des als steife Kiste ausgebildeten Untergeschosses eingespannt.



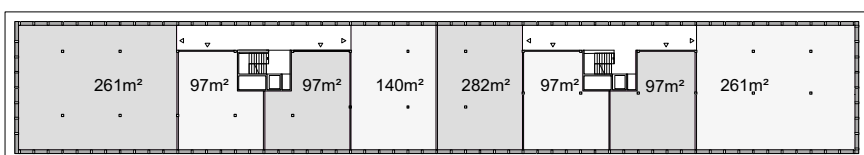
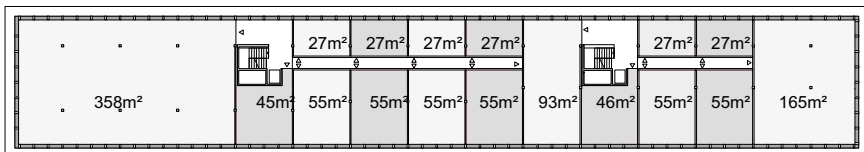
Mit den Tragwerkskonzepten beider Gebäude wird auf eine mög-lichst hohe Grundrissflexibilität geachtet. Spätere Umnutzungen sind damit problemlos möglich, so dass das Tragwerk nachhaltig

genutzt werden kann. Beim Bahnhofsgebäude wird mit Stahl ein nachhaltiges Material eingesetzt, das aus über 2/3 recyceltem Material (scrap) stammt und zu 90% wieder recycelt werden kann. Wo möglich und tech-nisch zweckmässig wird bei beiden Tragwerken Recyclingbeton eingesetzt. Im Aargau ist Recycling-Granulat mit kurzen Transport-wegen verfügbar.

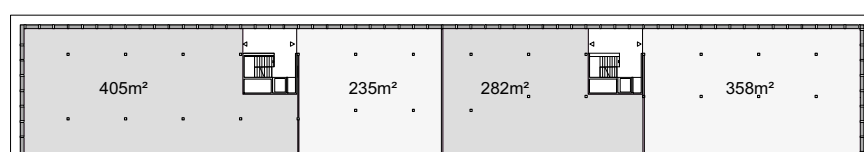


Optionen Büroeinteilungen 1. OG

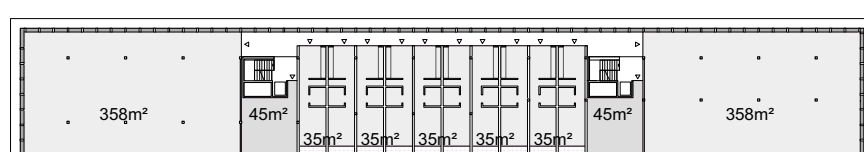
Der Stahlskelettbau schafft optimale Voraussetzungen, um im 1. Obergeschoss flexible Nutzungen und Einteilungen zu ermög-lichen. Der Grundriss kommt mit zwei identischen Erschlies-sungskernen aus, die durch den Stahlbau nicht tragend und damit platzsparend optimiert werden konnten.



Die schlanken Stahlstützen sind so im Raster platziert, dass alle gängigen Ausbauten von Zellenbüros bis Open-Space Lösun-gen realisierbar bleiben.



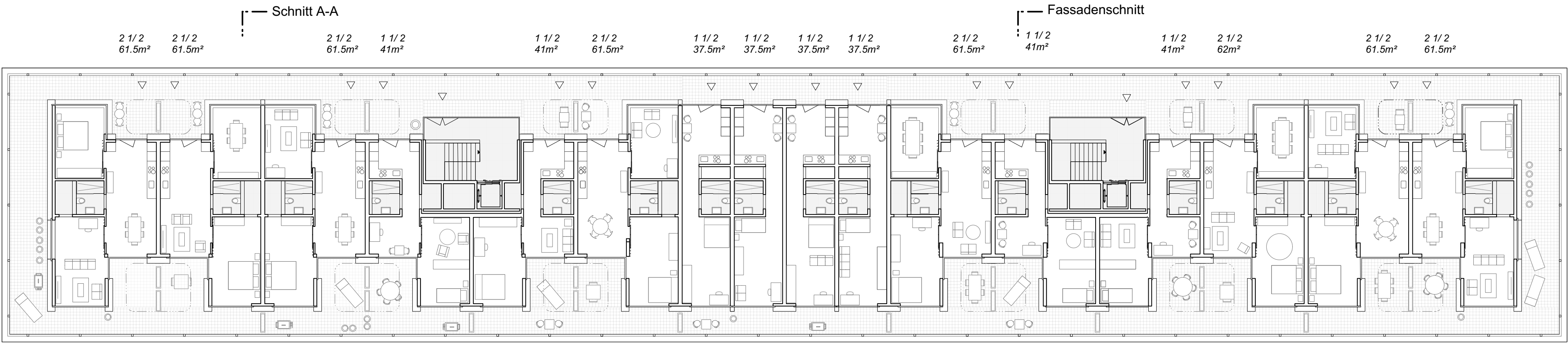
das Angebot an Ein-Zimmerwohnungen im 1.Obergeschoss umgesetzt werden kann. Dadurch lässt auf dem Areal der Woh-nungsanteil auf 75% erhöhen.



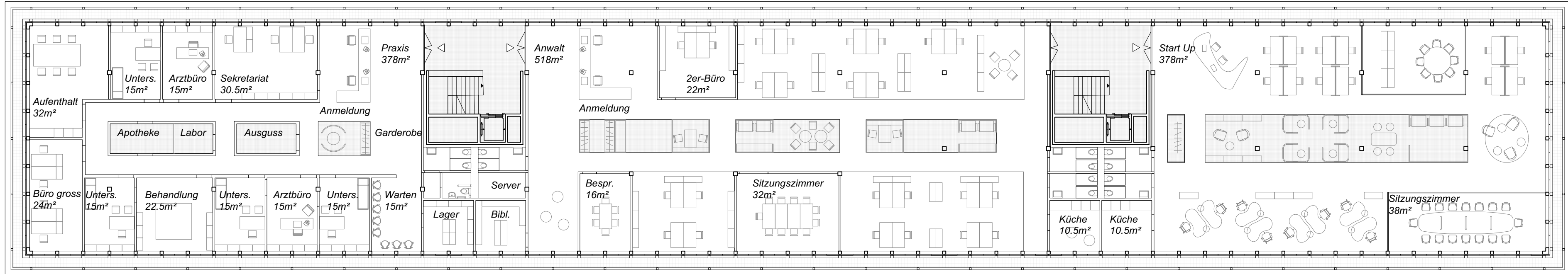
Das Bürogeschoss kann in grössere Einheiten (1-4 Nutzungen) aber auch durch Korridorschliessungen zwischen den Kernen in kleinste Mietflächen aufgeteilt werden. Der Stahlbau ermög-licht es auf den Mietmarkt und dessen Nachfrage flexibel zu re-agieren. Die Rohbau- und Achsmasse im Stahlbau sind so kon-zipiert, dass bei fehlender Nachfrage an Gewerbefläche auch

Energieerzeugung

Beide Bauten werden mit einer effizienten und gut gedämmten Gebäudehülle ausgestattet, abgestimmt auf die nach Miner-gie einzuhaltenden Fassadenwerte, wodurch der Wärme- und Kältebedarf tief gehalten werden kann. Die dennoch benötigte Wärme könnte über Erdwärmesonden erzeugt werden. Dies ist auf dem Areal möglich. Vorgesehen ist eine Fussbodenheizung. Die Häuser mit Erd-wärmesonden können, über die Bodenheizung im Sommer, auch mittels «Freecooling» betrieben werden und so die Raum-temperatur absenken. Die Anlagen können dezentral pro Ge-bäude installiert werden. In den jeweiligen Untergeschossen sind die benötigten Technikflächen dafür vorgesehen. Für die Erzeugung von Strom wird ebenfalls auf erneuerbare Energien gesetzt. So könnte eine Photovoltaikanlage vorgesehen wer-den, welche die Häuser mit Energie versorgt. Eine Dachinteg-ration der PV-Anlage ist umsetzbar.



Grundriss 2. Obergeschoss, Wohngeschoss M 1:200

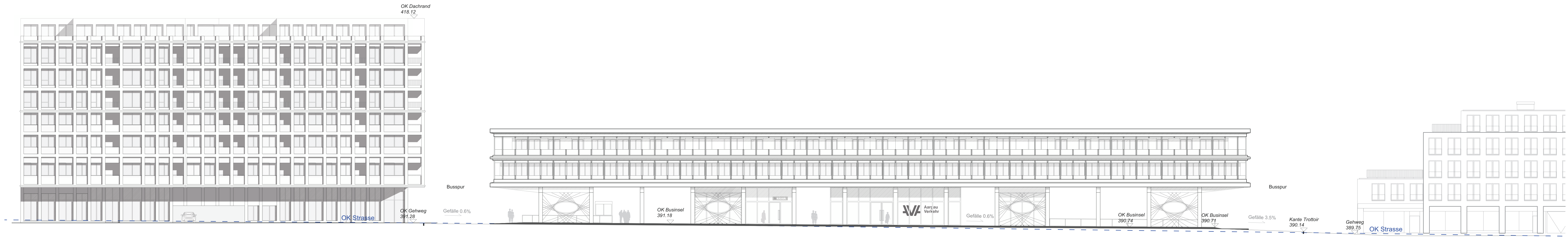


Grundriss 1. Obergeschoss, Gewerbegeschoss M 1:200





Ansicht Zürcherstrasse M 1:200



Brandschutz

Es handelt sich bei dem Baukörper um ein Gebäude mittlerer Höhe (>11 m aber <30 m) mit der Nutzung Gewerbe / Wohnen. Daraus resultieren die Tragwerksanforderungen von R60.

Das Gebäude wird einheitlich als Betonbau konzipiert. Fluchtwege dürfen über maximal einen angrenzenden Raum führen (ausgenommen in der Wohnung) und maximal 35 m bis zu einem horizontalen oder vertikalen Fluchtweg oder ins Freie betragen.



Wohngeschoss: Brandabschnitte und vertikale Fluchtwege

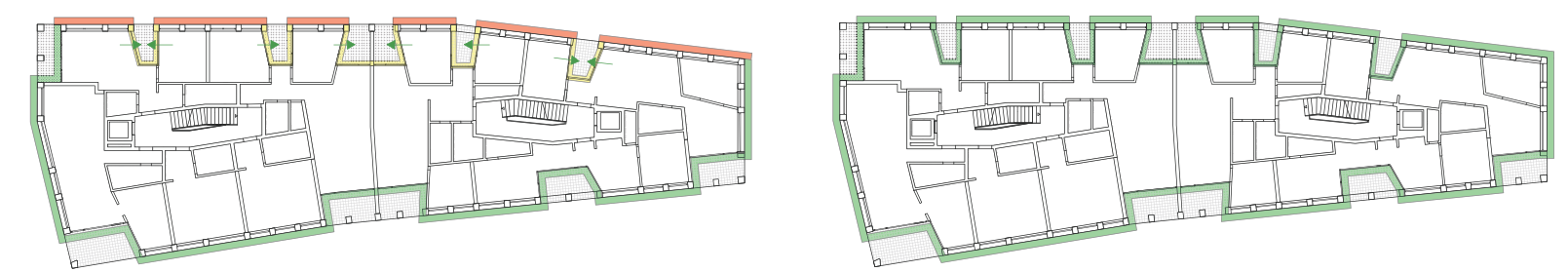
Erdgeschoss: Fluchtwege aus Gebäude

Schallschutz

Das Wohngebäude grenzt südlich an die Bahntrasse der Ava und nördlich an die lärmintensive Zürcherstrasse. Während sich im Erdgeschoss die Zu- und Ausfahrt zur Tiefgarage, Velostellplätze sowie ein Café befinden, ist im 1. Obergeschoss eine gewerbliche Nutzung geplant. Durch den Betriebsbonus von 5 dB, können hier alle Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

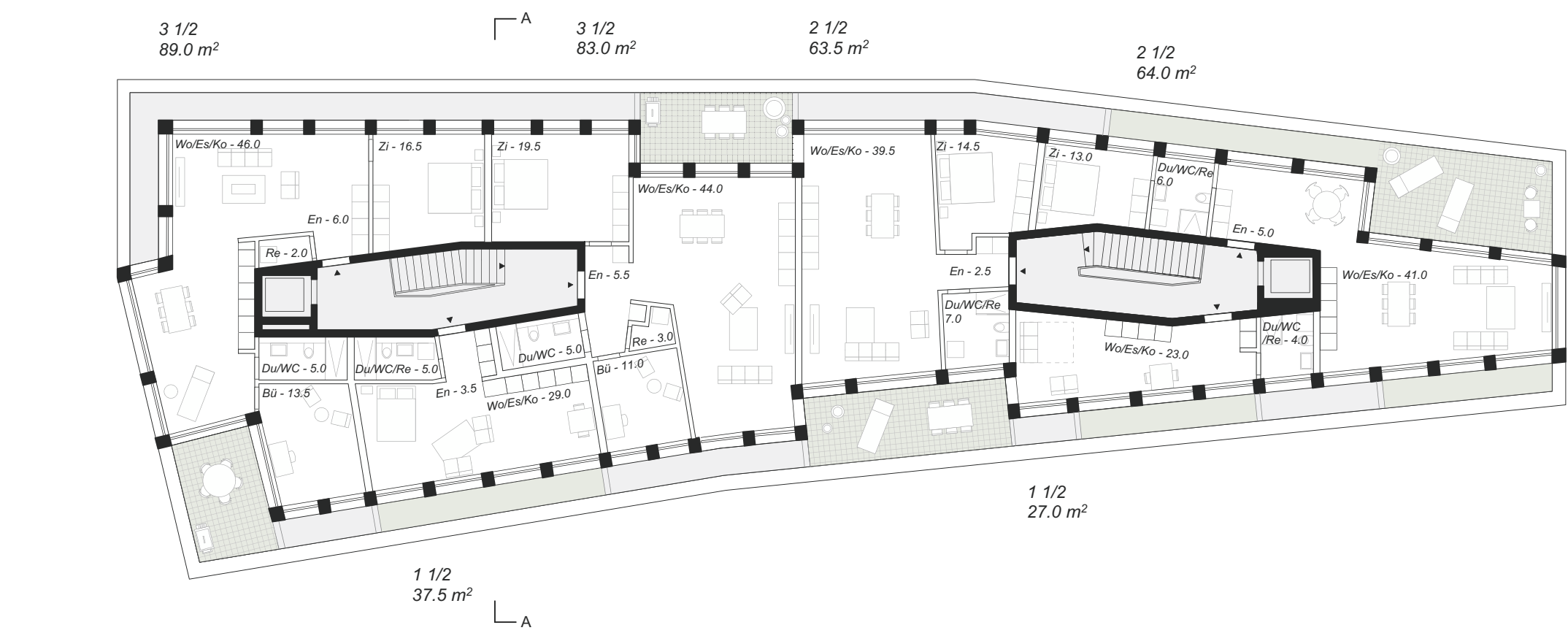
der Grundrisse kann jede Wohnung mind. ein Lüftungsfenster aufweisen, bei dem die Immissionsgrenzwerte ohne Lärmschutzmassnahmen eingehalten werden. An der lärmexponierten Nordfassade ist jedes Zimmer an einer Loggia angeordnet, welche mind. 2 m tief ist, um eine lärmreduzierende Wirkung zu erzielen. Die Brüstung wird mind. 1 m hoch und schalldicht geplant.

Ab dem 4. Obergeschoss können die Immissionsgrenzwerte an allen Empfangspunkten eingehalten werden. Um auch hier auf die Lärmsituation einzugehen und lärmberuhigte Bereiche zu regenerieren, werden für alle Zimmer Lüftungsfenster über Loggien bereitgestellt.

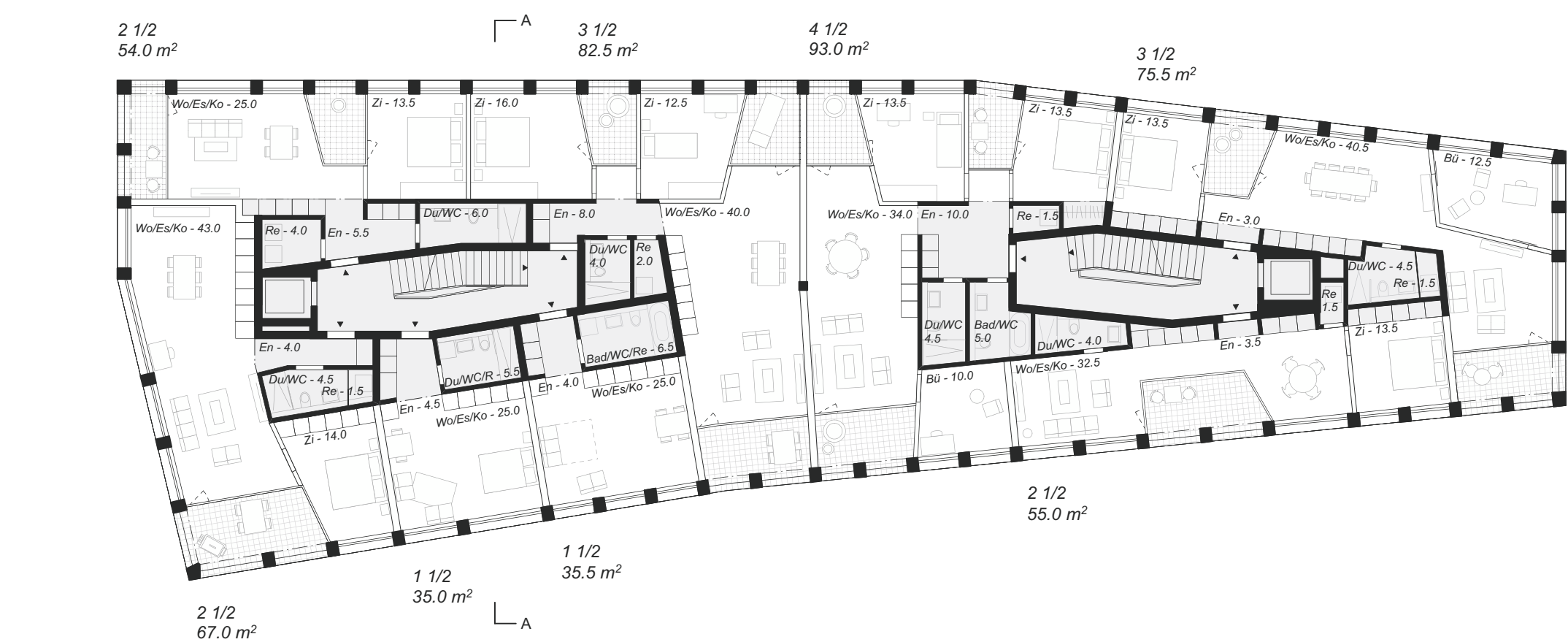


Es liegen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im 2. und 3. Obergeschoss vor. Durch die Anordnung

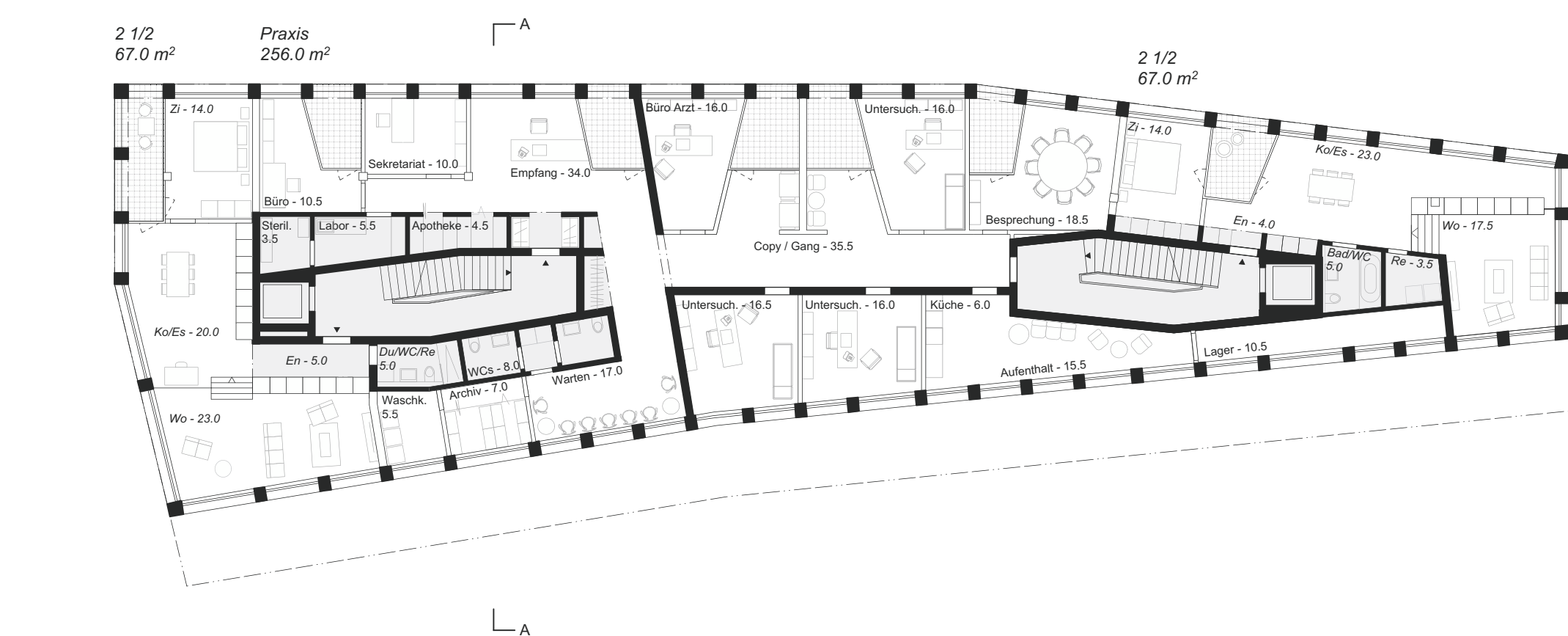
Durch diese Lärmschutzmassnahme können alle lärmempfindlichen Räume natürlich belüftet werden.



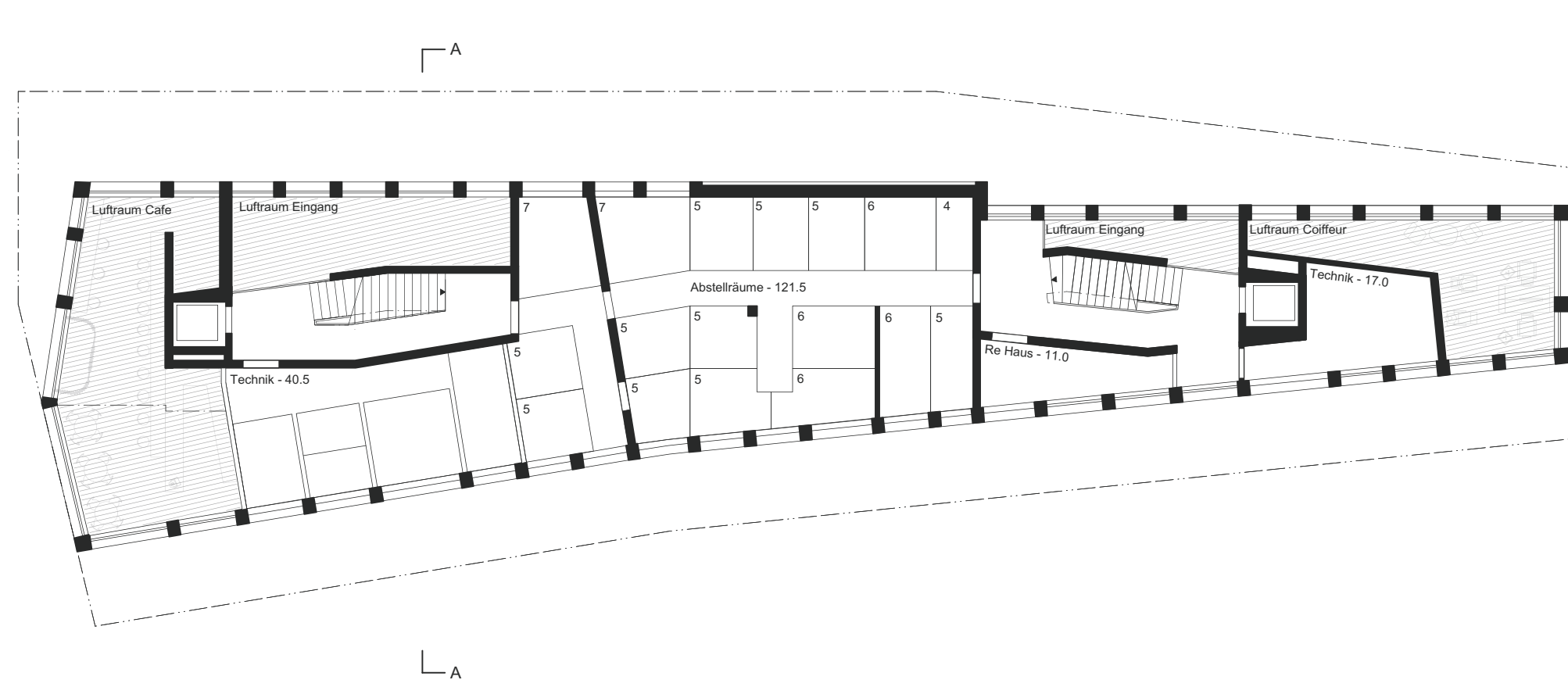
Grundriss Abkagegeschoss M 1:200



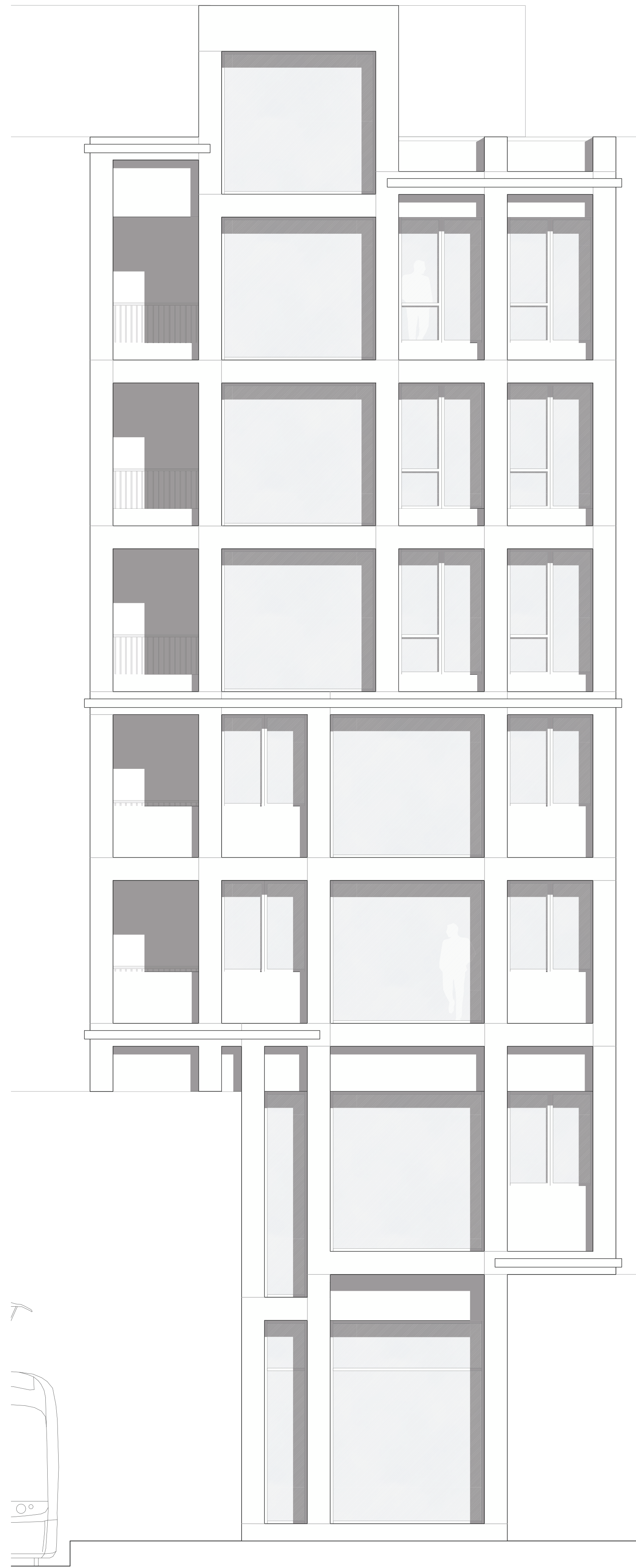
Grundriss 2.-5. Obergeschoss M 1:200



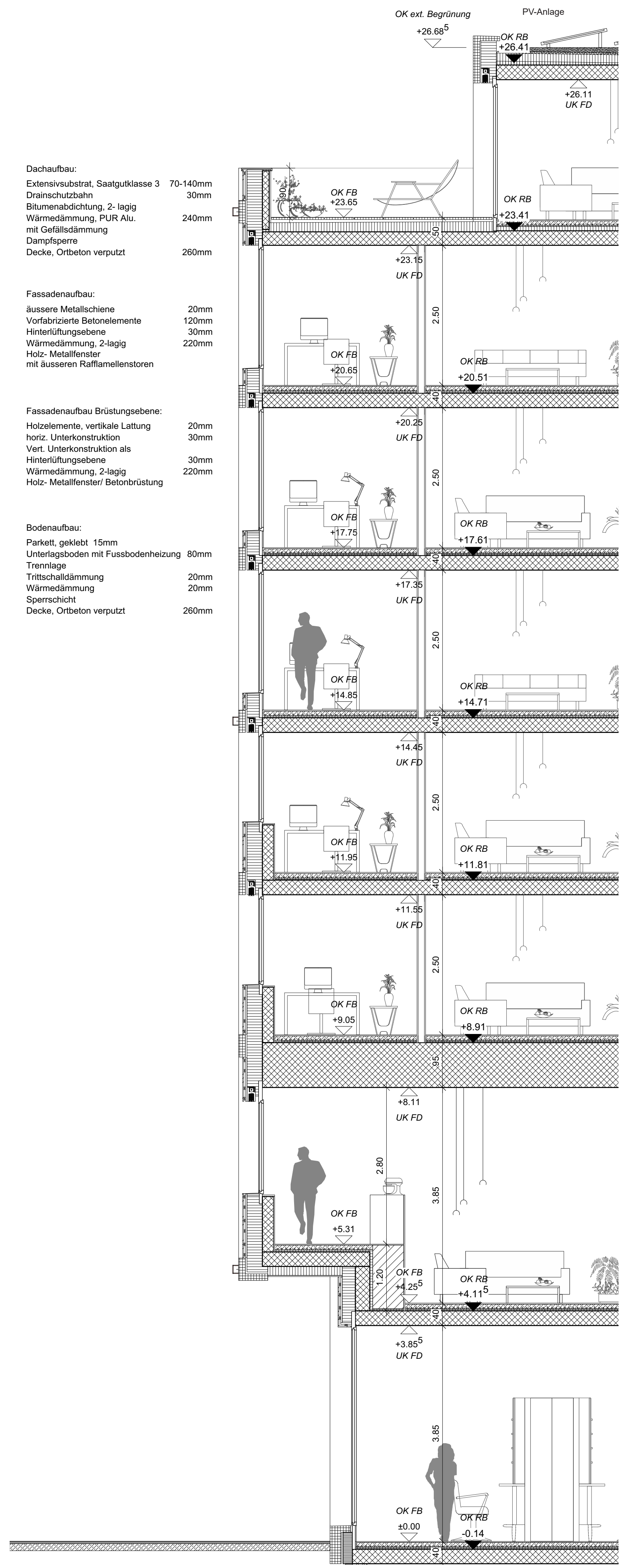
Grundriss 1. Obergeschoss M 1:200



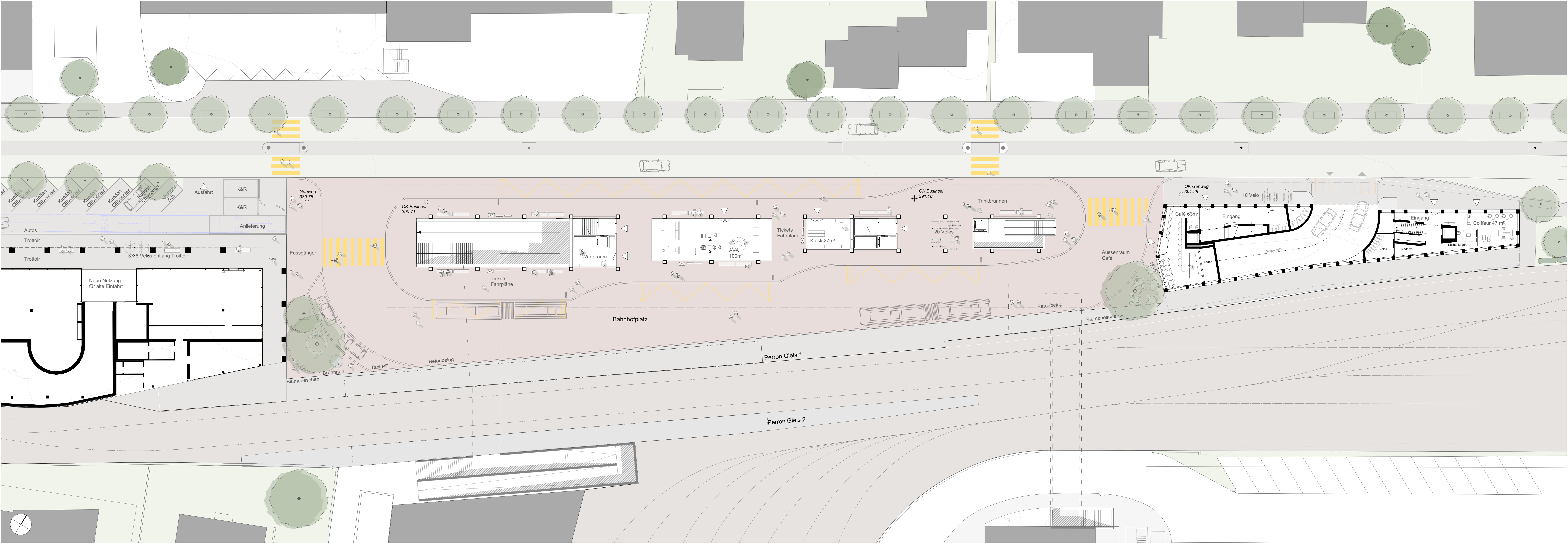
EG Zwischengeschoss M 1:200



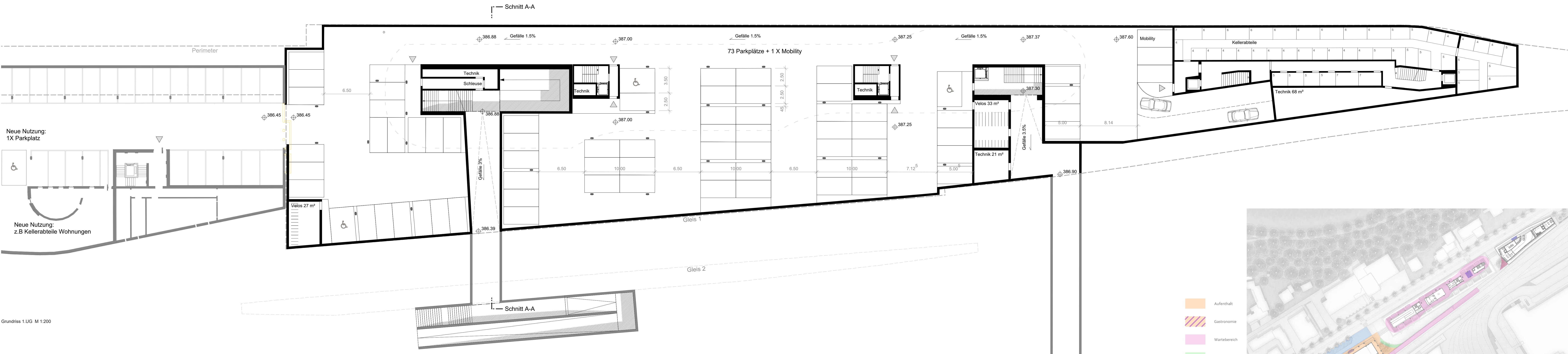
Fassadenansicht Ost M 1:50



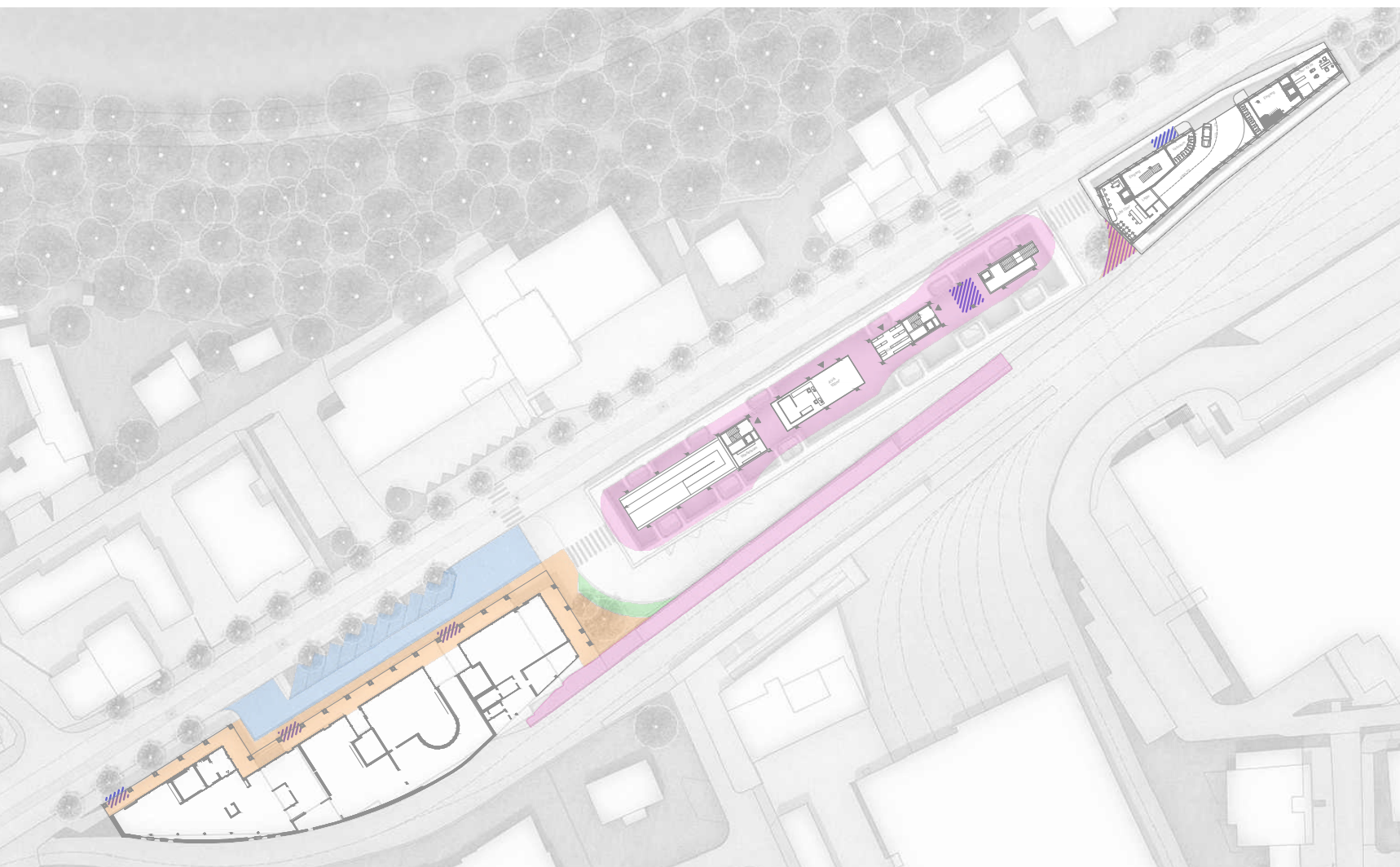
Fassadenschnitt M 1:50



Grundriss Erdgeschoss M 1:200

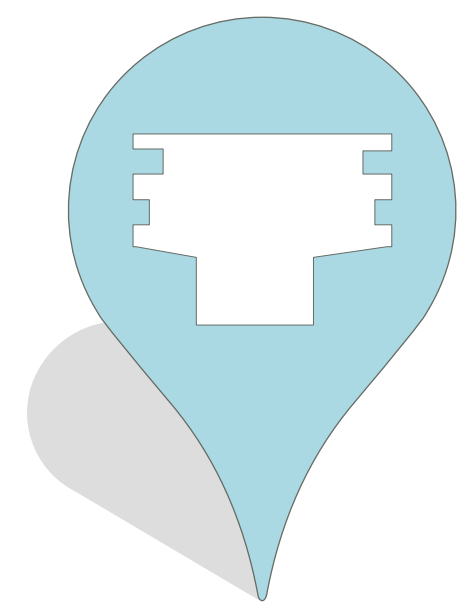


Grundriss 1.UG M 1:200



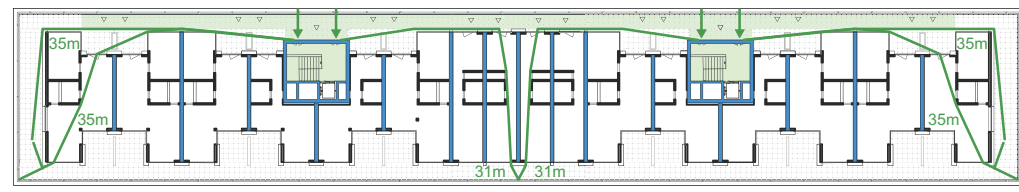
- Aufenthalt
- Gastronomie
- Wartebereich
- Taxi-Vorfahrt
- Kurzzeit-PP, Anlieferung
- Veloabstellplätze

Gleis 1



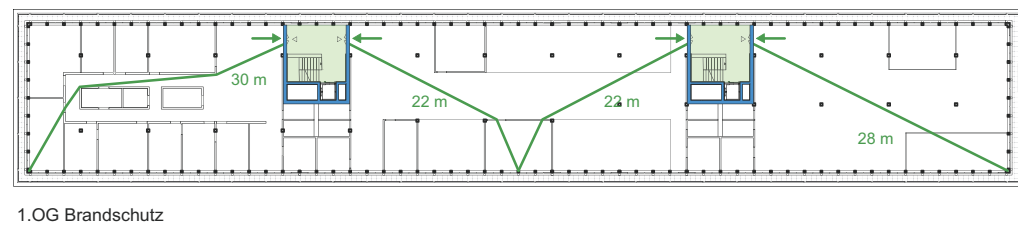
Brandschutz

Bei diesem Gebäude handelt es sich gemäss Brandschutzvorschriften um Gebäude mittlerer Höhe mit der Nutzung Büro / Gewerbe / Wohnen. Fluchtwege dürfen über maximal einen angrenzenden Raum führen, ausgenommen in einer Wohnung. Die Fluchtweglänge darf maximal 35 m bis zu einem horizontalen oder vertikalen Fluchtweg oder bis ins Freie betragen.



Diese Anforderungen sind eingehalten. Die Entfluchtung des Wohngeschosses im Bahnhofsbau wird über den Laubengang der Wohnungszugänge sichergestellt. Die Nutzung des Laubengangs ist möglich, da die Fluchtwegbreite von 1.20m eingehalten werden kann.

Das Tragwerk des Bahnhofsgebäudes hat im Erdgeschoss und im 1. Obergeschoss die Anforderung R60 zu erfüllen. Die Stahlstützen im Erdgeschoss sind als Hohlkasten ausgebildet. Der Hohlraum wird als armierte Betonstütze ausgeführt, die so bemessen ist, dass sie die Lasten im Brandfall ohne Berücksichtigung des Stahlhohlkastens abtragen kann. Das Stahltragwerk der markanten auskragenden Decke über dem Erdgeschoss wird mit einem Brandschutzanstrich geschützt. Ebenfalls mit einem Brandschutzanstrich versehen werden die Stützen und Träger im 1.Obergeschoss.

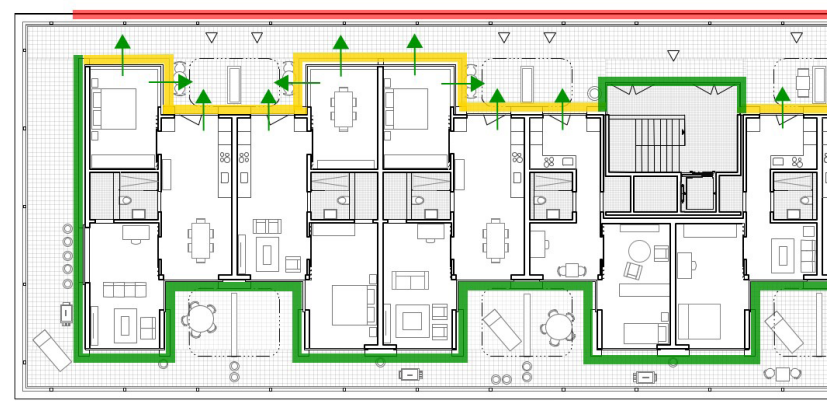


Je nach Mieterausbau können die Deckenträger auch mit Gipsplatten anstatt mit dem Brandschutzanstrich geschützt werden. Im Wohngeschoss bestehen mit Ausnahme vertikaler Fluchtwege keine Brandschutzanforderungen an das Tragwerk. Alle Stützen in der Wandkonstruktion werden durch die Gipsplatten der Leichtbauwände verdeckt.

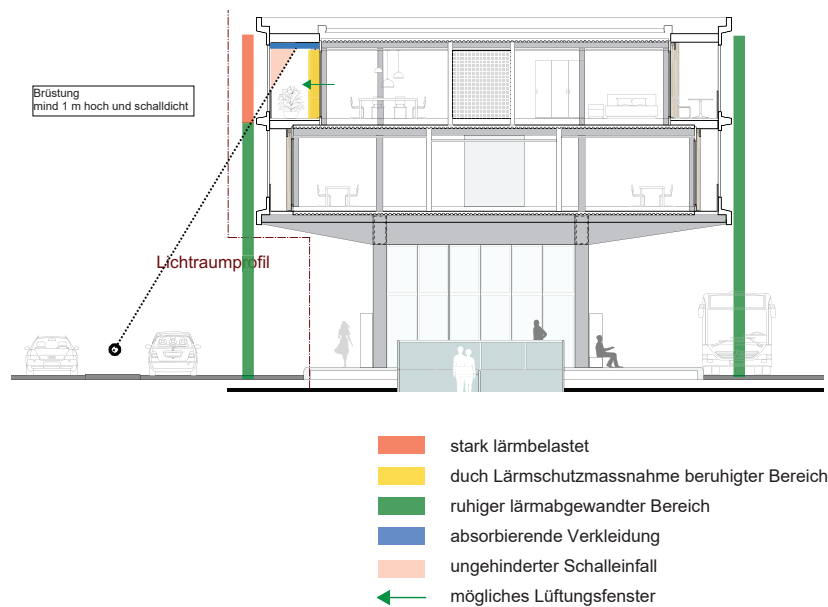
- Brandschnitt
- vertikaler Fluchtweg
- horizontaler Fluchtweg
- Notausgang/ Fluchtwegrichtung

Schallschutz

Das Bahnhofsgelände grenzt südlich an der Bahnstrasse der Ava und nördlich an der lärmintensiven Zürcherstrasse. Im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss befinden sich die gewerblich genutzten Bereiche. Durch den Betriebsbonus von 5 dB können hier alle Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Um den geringen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im 2. Obergeschoss entgegen zu wirken, wurden umlaufend mind. 2 m tiefe Laubengänge geplant, welche mit schallabsorbierenden Untersichten, wie in der Beurteilungspraxis Lärmschutz gefordert, ausgebildet werden. Zudem ist die Brüstung mind. 1 m hoch und schalldicht geplant. Durch diese Lärmschutzmassnahme können die Immissionsgrenzwerte an allen Empfangspunkten eingehalten werden.



Durch die Grundrissgestaltung ergibt sich eine hohe Nutzerflexibilität. Der Mieter kann entscheiden, ob er das Schlafzimmer an der lärmabgewandten Südfassade oder an der Nordfassade möblieren möchte. Die Erschliessungskerne befinden sich entlang der lärmexponierten Fassade.



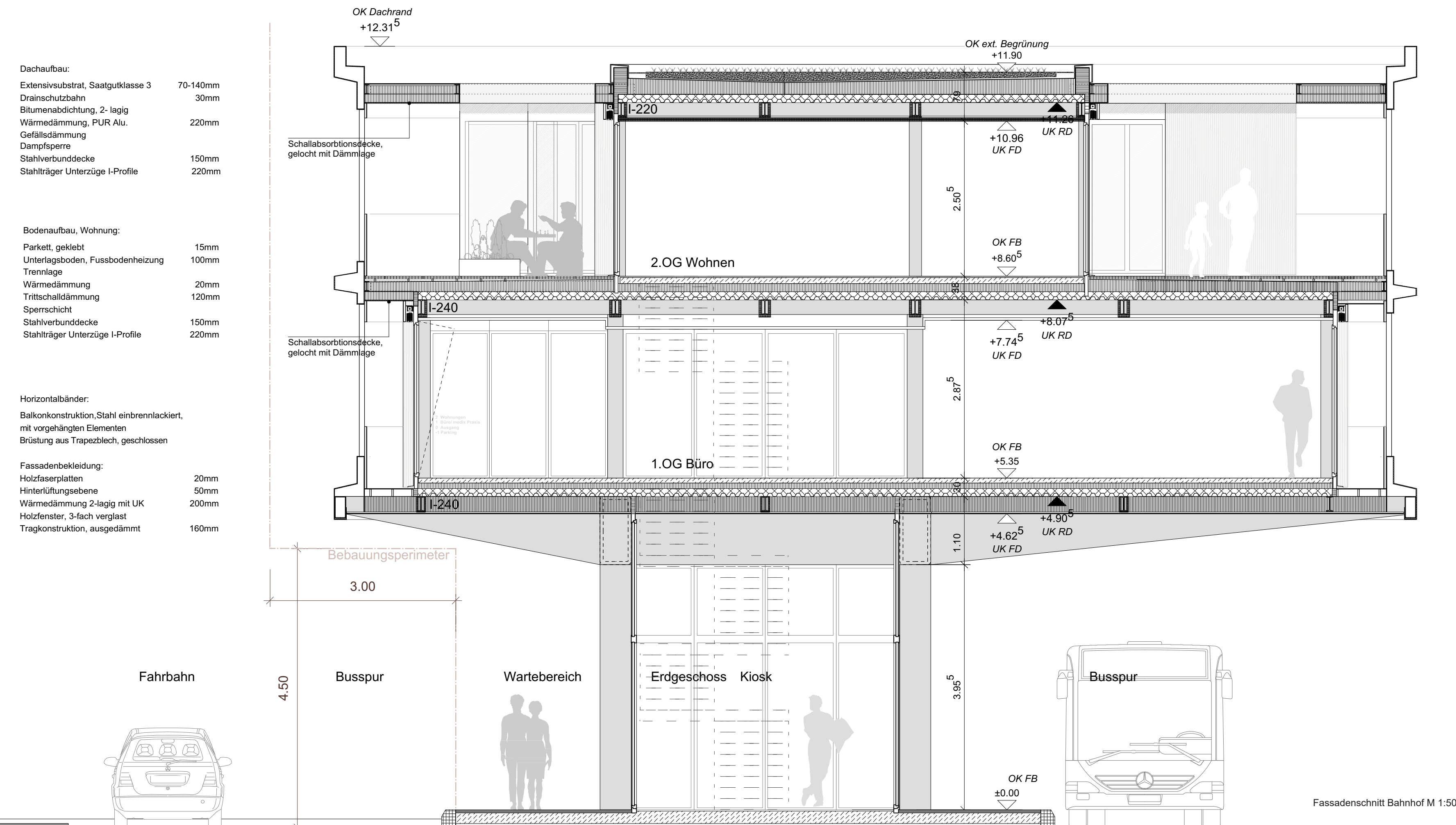
Wohnungen

Für das Bahnhofsgelände wird der Schwerpunkt im Wohnungssegment auf die kleineren 1.5- 2.5 Zimmerwohnungen gelegt. Auf Grund des urbanen Charakters des Baukörpers direkt über dem Busbahnhof, eignet sich der Standort für das Single-Klientel. Um die kleinen Wohnungen möglichst effizient zu erschliessen, wurde ein offener Laubengangtyp entlang der Nordfassade entwickelt. Die Wohnungsgrundrisse sind konsequent in das Achsraster gelegt und schaffen mittels Einschnitten entlang des Laubengangs, wie auch der Südfassade grössere nutzbare Aussenraumflächen für jede Wohnung. Im nördlichen Bereich sind diese Nischen halb privat, mit dem jeweils dazugehörigen Wohnungseingang. Das passend dazu entwickelte «Durchwohnen» schafft für jeden Mieter die Nutzungsqualitäten beider Seiten. Man hat die Wahl den eher sonnungsgeschützten Nordplatz mit Reussblick zu nutzen, oder die der Sonne zugewandte Südterrasse. Bei den 2.5 Zimmer-Wohnungen betrifft man die Wohnung über einen grösseren Küchen-/ Verteilerraum an dem alle weiteren Räume angedockt sind. Alle Zimmer sind gleich breit innerhalb des Stützenrasters, so dass der Mieter die Flexibilität hat die Nutzung frei zu verteilen. Das strassenseitige Zimmer kann als Schlafzimmer genutzt werden, aber auch als separates Ess- oder Wohnzimmer möbliert sein. So bleibt die Anordnung der Schlafräume auch auf strassenabgewandter Südseite möglich. Zwischen den beiden Erschliessungskernen befinden sich die kleinsten 1-Zimmerwohnungen mit Küchenzeile auf Laubgangseite und Zimmer nach Süden.

Fassade

Der als Stahlbau konzipierte Bau tritt auch in seiner äusseren Fassadengestaltung als solcher in Erscheinung. Die sichtbaren Stahlstützen und Unterzüge auf der «Businsel» tragen den langen Riegel der beiden Nutzungsebenen, welche gleichzeitig das Dach für den Busbahnhof bilden. Der Stahlbau ermöglicht für das Erdgeschoss grosse auskragende Spannweiten, so dass auch die Busspuren überdeckt werden können, ohne dass separate Dächer nötig sind. Die Horizontalität des «Riegels» über dem Busbahnhof wird durch Fassadenbänder aus Stahl betont und bindet die beiden Obergeschosse zu einem flachen Baukörper zusammen. Die Brüstungen werden mit Formblechen ausgebildet. Die eigentliche Dämmebene liegt jeweils zwischen den Stahlbändern weiter zurück und sorgt mit raumhohen Holzfenstern in Material und Farbgebung für einen wohnlichen Charakter. Die zurückliegende Fassadenebene schafft im Wohngeschoss mehrseitigen, privaten Aussenraum und im Bürogeschoss eine begehbare Ebene zur einfachen Fassadenreinigung, und zur natürlichen Beschattung. Da die Erschliessungskerne zwischen den tragenden Stützen als nichttragende Kuben platziert werden können, treten die Kerne sowie auch die Verkaufsflächen als leichte, offene Glaskörper repräsentativ in Erscheinung. Die aussteifenden Stahlseilkonstruktionen in einzelnen Achsfeldern bilden bewusst ein markantes Oval aus, und damit ein wiedererkennbares einzigartiges Charakteristikum für den Bahnhofstandort Bremsgarten.

Fassadenansicht Bahnhof M 1:50



Reusstor

Das Tragwerk des Wohngebäudes wird als Massivbau geplant. Die Geschossdecken und tragenden Wände sind in Ortbeton erstellt, die Stützen werden vorfabriziert. Alle weiteren Wände werden nichttragend in Mauerwerk oder Leichtbau ausgeführt. Diese Bauweise ist für die gesetzten Randbedingungen sehr wirtschaftlich und marktgängig, die Flexibilität in Planung und Umnutzung ist gewährleistet.

Die Lastabtragung erfolgt im Wesentlichen über die beiden Erschliessungskerne und die Stützen in der Fassadenebene. Die Decke über dem 2. Obergeschoss ist als Abfangdecke ausgebildet, welche die Auskragungen möglich macht und die Lasten auf den reduzierten Fussabdruck des Gebäudes leitet.

Statik

The cross-section shows a multi-story building with a central core and side wings. Labels include 'Zustellkorridor', 'Fassadenstütze', 'Abfangplatte', 'Stütze', and 'Ortbeton'. The plan view shows the building's footprint with internal walls and columns.

Die Stabilisierung gegen Horizontalkräfte aus Wind und Erdbeben wird durch die bis auf die Fundation durchlaufenden Kernwände und zusätzliche über die Geschosse durchlaufende Tragwände sichergestellt. Sie sind in das als steife Kiste ausgebildete Untergeschoss eingespannt.

2 1/2 Zimmer Wohnung
54.0 m²

3 1/2 Zimmer Wohnung
82.5 m²

4 1/2 Zimmer Wohnung
93.0 m²

3 1/2 Zimmer Wohnung
75.5 m²

2 1/2 Zimmer Wohnung
55.0 m²

1 1/2 Zimmer Wohnung
35.0 m²

1 1/2 Zimmer Wohnung
35.0 m²

2 1/2 Zimmer Wohnung
67.0 m²

Wohnungen M 1:100

Wohnungen

Neben dem Bushof verortet bietet der Kopfbau den geforderten Wohnungsmix an 1.5 – 4.5 Zimmerwohnungen. Dabei wurde Wert darauf gelegt, jeder Wohnung mindestens einen privaten Aussenraum anzubieten der nach Süden oder Südwesten orientiert ist. Für die klare Grundrissaufteilung sind die Sekundärnutzungen wie Reduis, Nasszellen und Garderoben an den Erschliessungskernen angedockt. Dies schafft die für die Haustechnik effizienteste Erschliessungsstruktur und sorgt im Grundriss für die nötigen Freiheiten in der Anordnung der Hauptwohnräume entlang der Fassade. So betrifft man jede Wohnung über eine kleine Vorzone mit Garderobe, bevor man in den Wohnraum gelangt. Die Grundrissgrößen entsprechen den geforderten Flächen im Mietsegment. Zwischen beiden Erschliessungskernen wurde zudem die grösseren 3.5-4.5 Zimmerwohnungen gelegt, die als «Durchwohnen» funktionieren und Nord wie Südausrichtung bieten.

Im 1. OG liesse sich das Bürogeschoss auch durch einen Vollausbau mit Wohnungen umsetzen, falls der Mietmarkt dies erfordert.

Option Wohnen 1. OG

Querschnitt A-A M 1:200

The cross-section shows a multi-story building with a central core and side wings. Labels include 'OK Dachrand 418.12', 'Essen', 'Schlafen', 'Bad', 'Büro', 'Abstellräume', 'Einfahrt', 'Gleis', 'Fahrbahn', 'OK Gehweg 391.28', and 'Lichtstraumprofil'. Dimensions are given for various levels and heights.

Ansicht West M 1:200

The elevation shows the building's facade with a grid of windows and balconies. Labels include 'OK Dachrand 418.12' and 'OK Gehweg 391.28'.

Fassade

Mit seiner Position als «Einfahrtstor» zu Bremgarten verzahnt sich das turmartige Volumen in der Höhe und schafft damit den eleganten Ausdruck für den wichtigen Auftakt zur Stadt. Die Fassade balanciert zwischen Massivität und Offenheit und sucht im Fassadenausdruck bewusst den Kontrast zum eher schwebenden Riegel des Bahnhofs.

Die Betonhaut als äusserste Fassadenschicht trägt den massiven Eindruck und wächst als Haupt-Fassadenstruktur aus dem Sockel in die Höhe. Zusätzliche horizontale Metallbänder gliedern die Fassade und bilden den wichtigen Abschluss für die Auskragungen, sowie für den Dachrand. Die Brüstungsaufdachungen sind als Holzelemente geplant und verleihen der Fassade eine wohnliche Atmosphäre. Die einzelnen Panoramafenster lassen dahinter die Wohnräume erahnen.

Nachhaltigkeit

Die Vorgaben 'Nachhaltiges Bauen Schweiz' können erfüllt werden, soweit sie von Planerseite beeinflusst werden können. So werden sich die kompakte Bauweise und die Option der Photovoltaikanlage auf dem Dach positiv auswirken. Zudem wird ein gutes Flächen-(HNF/GF) und Volumenverhältnis die Nachhaltigkeit ebenfalls gestärkt.

Als Energiekonzept würden wir eine Kombination von Erdsonden (mit bivalenter Wärmepumpe) und der PV-Anlage in Betracht ziehen und eine konsequente Systemtrennung der haustechnischen Installationen vorschlagen. Die Anforderungen für eine Zertifizierung nach Minergie können mit dem vorliegenden Entwurf eingehalten und teilweise übertroffen werden. Auch Minergie-P kann mit geringen Anpassungen (etwas erhöhte Dämmstärken) erreicht werden.

Auch die entwurfsunabhängigen Parameter des SNBS-Standards scheinen erreicht werden zu können, wie beispielsweise die bauliche Dichte, Erreichbarkeit (OV Güteklasse A), Partizipation und das laufende Konkurrenzverfahren sowie die Nähe zu Grundversorgern, welche durch die Eigenplanungen von Gastronomie, Coiffeur etc. bereits positiv beeinflusst werden.

