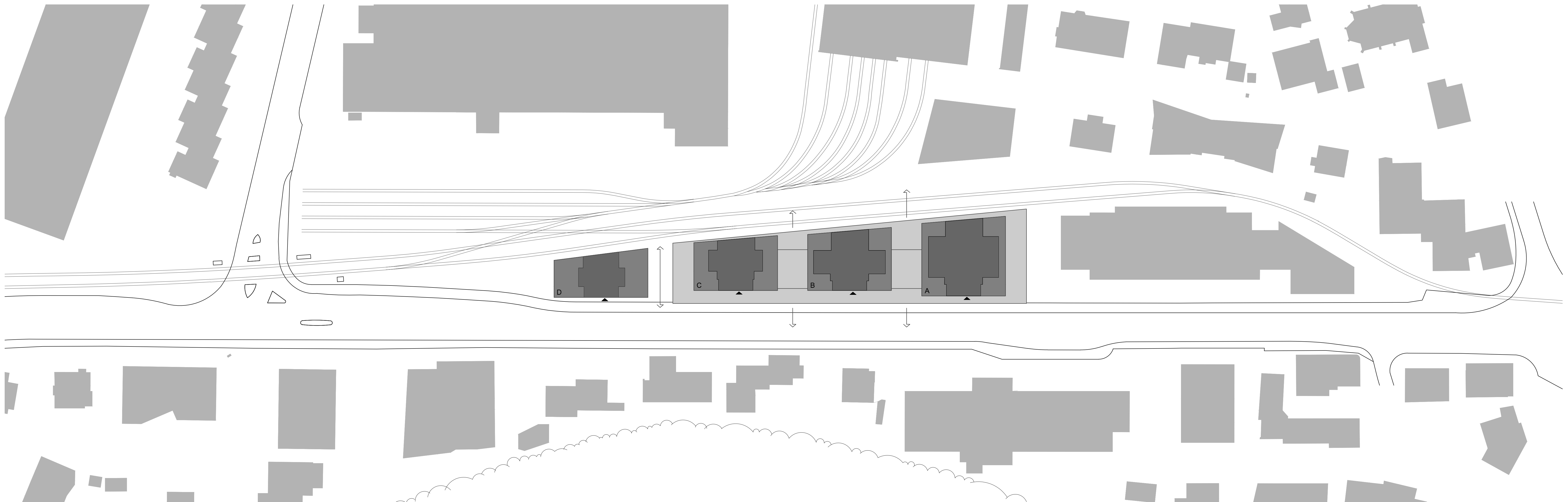




Visualisierung Zürcherstrasse Strassenfassade



Visualisierung mit Blick auf Perron



Situationsplan 1:500



Visualisierung Zürcherstrasse mit Blick Richtung Fassade Haus D



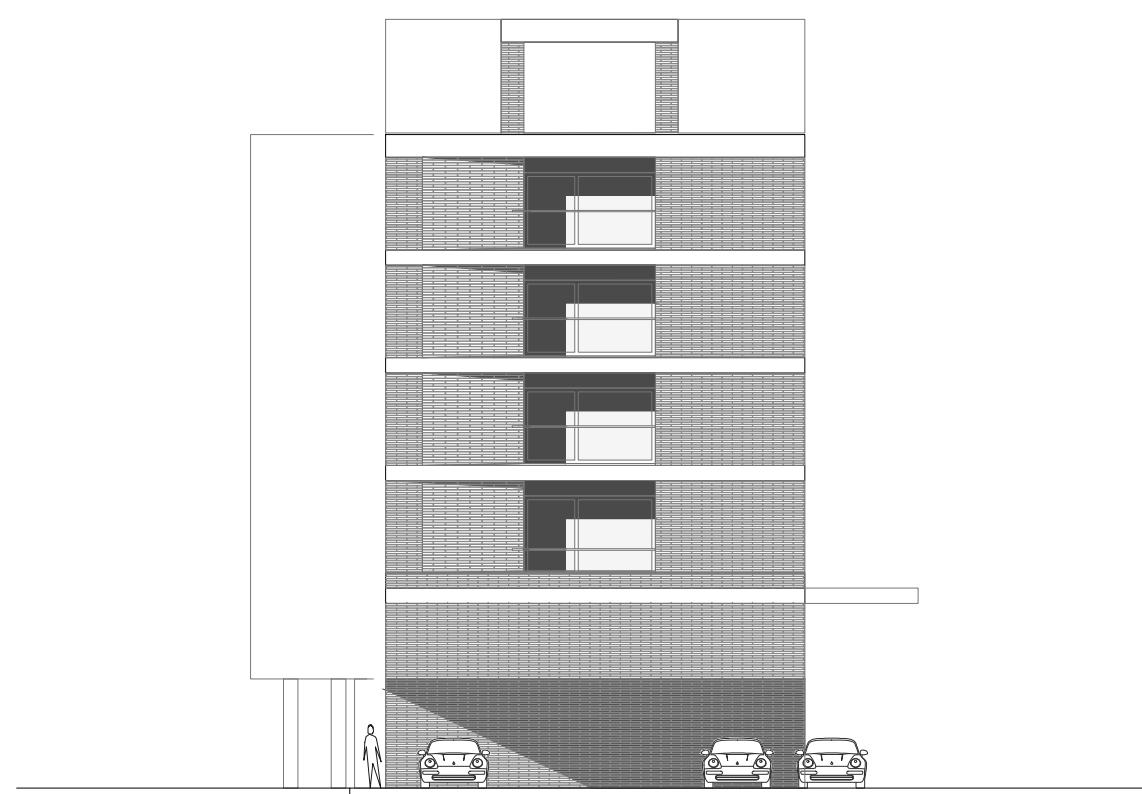
Visualisierung Zürcherstrasse mit Blick Richtung Fassade Haus A



Visualisierung Zürcherstrasse bei Nacht



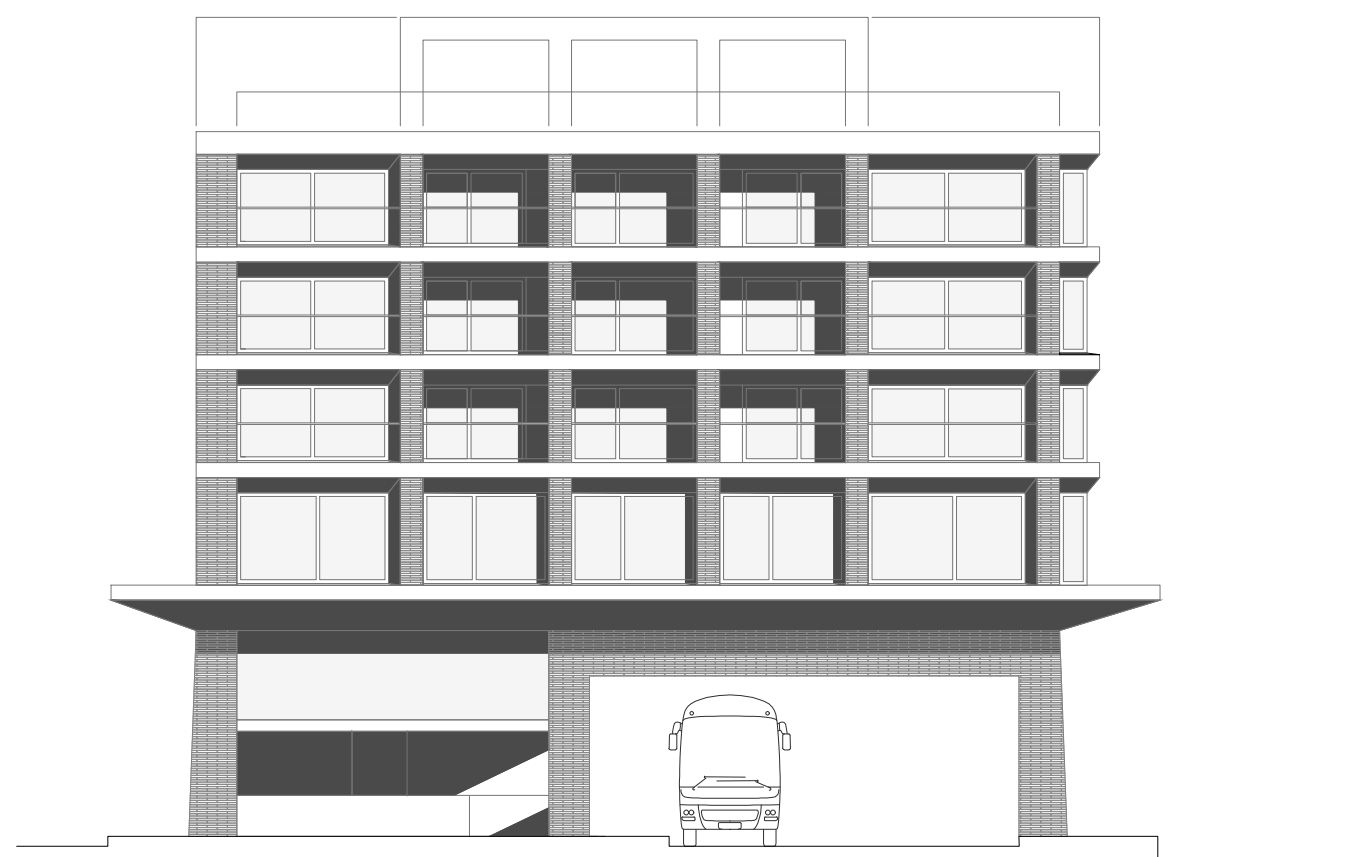
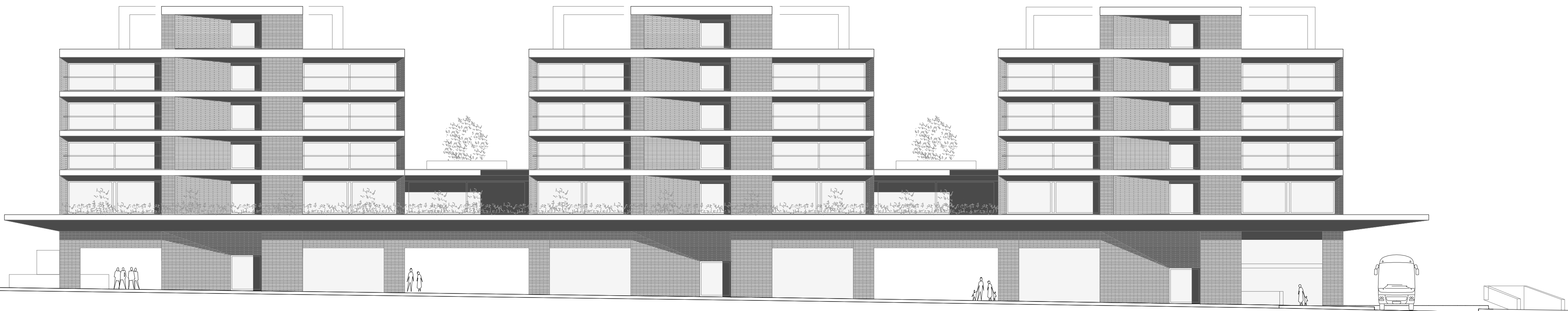
Visualisierung Zürcherstrasse mit Blick Richtung Fassade Haus A bei Nacht



Ansicht Haus D 1:200



Ansicht Nord Zürcherstrasse 1:200



Ansicht Haus A 1:200



Ansicht Süd Perron 1:200

Einbindung in den städtebaulichen Kontext

Die Verteilung des Bauvolumens auf vier Gebäude hat zwingende Gründe:

- Die Körnung und Grösse entspricht dem vorherrschenden Bautyp der Umgebung
- Die «Lücken» ermöglichen Durchblicke und besonnen die Zürcherstrasse
- Die Zwischenräume bieten allen Schlafräumen Ruhezeiten (9 Meter Gebäudeabstand)
- Alle Wohnungen bieten zwei- bis dreiseitige Orientierungen (ausser Studios)
- Rücksichtnahme auf die kleinteiligen Bauten der gegenüberliegenden Strassenseite

Einbindung an die Zürcherstrasse

Die Anlage strukturiert und möbliert die weitaufliche und heute noch «leere» Zürcherstrasse. Die Abfolge der Anlage bei der Durchfahrt ist vielfältig und spannend. Mit den auf die Gesamtanlage verteilten 4 gleichwertigen Durchgängen zur Gleisanlage, wird die Zürcherstrasse mit dem Bahnhof auf der gesamten Länge attraktiv verbunden und belebt. Damit kann sich die Stadt in Richtung der Einkaufszentren weiterentwickeln. Die in der Ausschreibung gewünschte *Attraktivitätssteigerung des Ortes*, ist damit erfüllt.

Architektur

Struktur und Form

Trotz widersprüchlicher Funktionen weist das Projekt eine durchgehende, klare, funktionale Struktur und äussere Form auf. Eine Zerteilung von Bahnhof und der darüberliegenden Wohnbauten wird dank «Gebüdesockeln» mit Geschäftsflokalen vermieden. Mit dem Verzicht auf Sichtbeton im Bahnhofsbereich (alle Wände sind verkleidet) wird eine angenehme und freundliche Aufenthaltsqualität geschaffen. Die Gesamtanlage wirkt stimmig und stark. Gleichzeitig sorgen die grossen Verglasungen und Durchlässe für eine grosse Leichtigkeit und Transparenz.

Mehrfachfunktion von Statik, Lärmschutz und Ressourcenschonung

Mit einem bis in die Einstellhalle durchgehenden Stützenraster, sowie einem statisch dienenden Zwischengeschoss im EG (Technik) ist die Überbauung ökonomisch und zugleich ressourcen-schonend. Die Verkleidung mit Klinkersteinen ermöglicht trotz Einfluss von Flugrost und Strassenstaub unterhaltsame und nachhaltige Fassaden. Die tiefen Leibungen und prägenden Bänder ergeben spannende, skulpturale Baukörper.

Büros 1. Obergeschoss

Mit einer Zurückversetzung der beiden mittleren Baukörper, den Innenhöfen und den begrünten Vordächern bietet das 1. Obergeschoss ein «Leben im Grünen». Der Einfluss der Strasse oder der Bahn ist trotz deren unmittelbaren Nähe weitgehend ausgeblendet.

Wohnungen

Die 70 Wohnungen sind lichtdurchflutet und offen. Alle Wohnungen sind dank ihren Eckenanordnungen gut besonnt. Alle Wohnungen weisen lärmgeschützte Schlafbereiche an den Seitenfassaden oder in Loggien auf. (Ausser 3 Studios an der Südassade) Die durchgehende Anordnung von einspringenden Balkonen schafft Ruhe und Schutz. Die Haus- und Wohnungszugänge sind zentral bei den auch im Erdgeschoss gut ablesbaren Baukörpern angeordnet. Dank Grosslöffeln sind Umzüge einfach und die Distanz (Corona) kann eingehalten werden.

Dank der Symbiose von attraktiver Aussicht, sonniger Wohnräume und stiller Schlafzonen wird ein sehr hoher Wohnwert erzielt. Dies entspricht vollumfänglich den gestellten Anforderungen im Programm: *Die Wohnqualität und Attraktivität der Wohnungen soll mit räumlich-architektonischen Qualitäten, guter Moblierbarkeit, guter Belichtung und Besonnung, Ruhe und Aussicht sichergestellt werden.*

Hauptnutzflächen

HNF Wohnen	4'369 m2 (Vorgabe ca. 4'100m2)	Anteil 72%
HNF Büro und EG	1'678 m2 (Vorgabe ca. 20-30%)	Anteil 28%
HNF total	6'047 m2 (Vorgabe ca. 5'600 m2)	

Die um 269 m2 überschrittene HNF bei den Wohnungen ist begründet durch eine zusätzliche Wohnung und den eher knapp bemessenen Vorgaben. Die um 178 m2 überschrittene HNF bei Büro+Retail EG ist mit dem doppelgeschossigen Restaurant im EG begründet (+ 145 m2). Hier wurde im Programm ein hoher Nutzungsdruck angegeben.

Die Flächenangaben werden im Programm als Richtwerte bezeichnet. Die verlangte Auslotung der städtebaulich verträglichen Dichte wurde vorgenommen. Gemäss offizieller Berechnungsart (SIA 416) werden die Reduits nicht zur HNF gerechnet. Nach Abzug dieser Flächen (ca. 280 m2) wird bei den HNF SIA praktisch eine Punktlandung erreicht. (verbleibend total 167 m2 HNF SIA Mehrfläche wegen Doppelgeschoss im EG)

Rentabilität

Der zentrale, hochwertige Standort mit direkter Anbindung an den öffentlichen Verkehr wird zu einer hohen Nachfrage bei Mietern führen. Die überdurchschnittliche Bau- und Wohnqualität, die hohe Nutzung insbesondere im EG/1. OG und eine nachhaltige Architektur fern heutiger Durchschnittsbauten wird sich im besseren, nachhaltigen Mietertrag und geringen Unterhaltskosten widerspiegeln. Trotz der überdurchschnittlichen Qualität bleiben die Baukosten dank des klaren, durchlaufenden und einfachen statischen Konzepts moderat.

Technik, Energiekonzept

Individuelle Technikräume im 2. UG für jedes Gebäude (Heizung, Sanitär und Elektro) Wärmeezeugung: Anschluss Fernwärmeakwerk. Im überhöhen EG sind sämtliche Lüftungsanlagen an der Decke aufgehängt und von unten überall gut zugänglich (Holzrost als Decke). Die Lüftungsanlagen auf dem Dach entfallen hier gänzlich. Für die vertikale Luftführung und Leitungen gibt es ums Treppenhaus mehrere Leitungsschächte.

Parkierung

Autos EG

- 10 PP im Osten : 2 Taxi, 2 Kiss+Ride und 6 Kurzparkplätze
- 9 PP vor City Center

Autos UG

- 75 Im UG (inkl. 1 Mobility)
- Ganze ESH inklusive Rampen entsprechen der SN 640 291 A: Typ A (max. Komfortstufe)
- Mögliche Erweiterung mit einem Parkfeld unter der Gleisanlage. Ev. Verbindung zur Tiefgarage des Sonnenmarts mit zusätzlichen ca. 60 PP (ohne Harfenbereich).

Öffentlicher Raum

Die Gebäude und der öffentliche Raum beim Bahnhofareal und dem City Center bilden die Visitenkarte am Dorfeingang von Bremgarten. Sie verbinden die Einkaufszentren mit dem Oberortplatz. Stadträumlich nehmen in der Grösse aufsteigende Platanen und repräsentative Heckenfelder Besuchende an der Sonnengutstrasse in Empfang. Fussgänger werden über ein Muster aus längs- und quer gerichteten Steinbändern und Flächen aus Terrazzo-Asphalt entlang der Zürcherstrasse und der Bahnlinie geführt. Am Ende des Bahnhofareals vor dem City Center setzt sich die Reihe der locker wachsenden Platanus hispanica fort. Die einfachen in Grösse und Form zu haltenden Platanen bilden auf der Südseite der Zürcherstrasse atmosphärisch eine Einheit mit den mächtigen Exemplaren vor dem Bezirksschulhaus. Eine grosse ovale Sitzbank vor dem Migrolino bildet den Übergang zum Bahnhofareal, ist Treffpunkt und leitet die Personen- und Fahrzeugströme. Ausserhalb der Gehlinien zwischen den Heckenfeldern und Baukörpern sowie entlang des Bahnperrons bieten weitere Sitzmöglichkeiten Raum zum Verweilen und Warten.

Bahnhof innen

Zwischen den Gebäudesockeln sind die querenden Verbindungszonen am Boden gut markiert und leiten so die Fahrgäste an 4 Stellen sicher zur Bahn oder zu den Bussen. Für die Passanten und die Buschauffeure ergeben sich klare Situationen. Die Durchgangs- und Aufenthaltszone zwischen den Gebäudesockeln und um diese herum sind dank den Schaufensterfronten offen und attraktiv. Dieser Bereich soll, wie auch die querenden Verbindungszonen, eine andere Bodenfarbe aufweisen und die Fussgängerbereiche zusätzlich definieren.

Verkehrskonzept

Im Zentrum der Massnahmen steht die Stärkung des Bahnhofs in seiner Funktion als «Hub» der kombinierten Mobilität. Die Umsteigebeziehungen Bus/Bahn werden verbessert. Das Angebot an Veloabstellplätzen wird stark erweitert und mit spezifischen Dienstleistungen ergänzt. Abstellplätze für den motorisierten Individualverkehr werden an den Rändern des Bahnhofplatzes angeboten. Dadurch werden attraktive, direkte und sichere Gehverbindungen auf dem bzw. über den Bahnhofplatz und ins Stadtzentrum ermöglicht. Die Taxis sind leicht peripher und auf attraktiven, kurzen Fusswegen erreichbar. Die kombinierte Einstellhalle City Center und neues Bahnhofsgelände wird zentral zwischen den beiden Überbauungen erschlossen. Die Ausfahrt erfolgt im Nordwesten des neuen Bahnhofskomplexes. Die heute bestehende Einfahrt ins City Center wird somit aufgehoben.

Buskonzept

Die kompakte Situierung der Bus-Halteketten auf dem Bahnhofplatz ermöglicht klare und direkte Umsteigebeziehungen. Das bestehende konsolidierte Buskonzept der Metron AG wird weitestgehend respektiert. Die Busbucht (Fliessecke) an der Zürcherstrasse wurde leicht nach Nordosten geschoben, um beim Aufgang der Hauptunterführung den Passanten mehr Platz und Aufenthaltsqualität zuzugestehen. An den Ausgangsgeometrien wurde aber festgehalten. Die Nachprüfung mittels fahrdynamischer Simulation bestätigte die Funktionalität aller Haltepunkte und Fahrmanöver.

Fussverkehr

Dem Fussverkehr werden in West-Ost Richtung direkte Verbindungen sowohl zum Bahnhof entlang der Gleise, wie auch entlang der Zürcherstrasse angeboten. Die Zufahrt zu den westlichen Parkfeldern erfolgt über eine Trottoirüberfahrt. Die Zu- und Wegfahrten der Einstellhalle und des Busbahnhofs erfolgt jeweils in zwei Schritten mit einem Mittelbereich für die Fussgänger. Der Individualverkehr geniesst den erwarteten Frequenzen entsprechend Vortritt.

Im Bereich des City-Centers kann entweder der Weg unter der Arkade oder über die Vorfahrt begangen werden. Vor dem Migrolino entsteht ein kleiner Aufenthaltsbereich, bei welchem die westliche Querung der Zürcherstrasse mündet. Auf der Ostseite wird ebenfalls ein Zebrastreifen angeboten. Dank der Verschiebung der Busbucht ist beim Aufgang der Hauptunterführung die Querung der Zürcherstrasse dort erleichtert. Die Anordnung einer Mittelinsel ist aufgrund der Fahrgometrien der Busse unmöglich, daher soll auf das Anbringen eines Zebrastreifens verzichtet werden. Den Bahn- und Busreisenden stehen damit beidseitig auf der direkten Wunschlinie Querungsmöglichkeiten zu Verfügung.

Veloabstellplätze

Im EG werden den Velofahrenden 78 gedeckte Veloabstellplätze im östlichen Bereich des neuen Bahnhofgebäudes zur Verfügung gestellt.

Velos EG

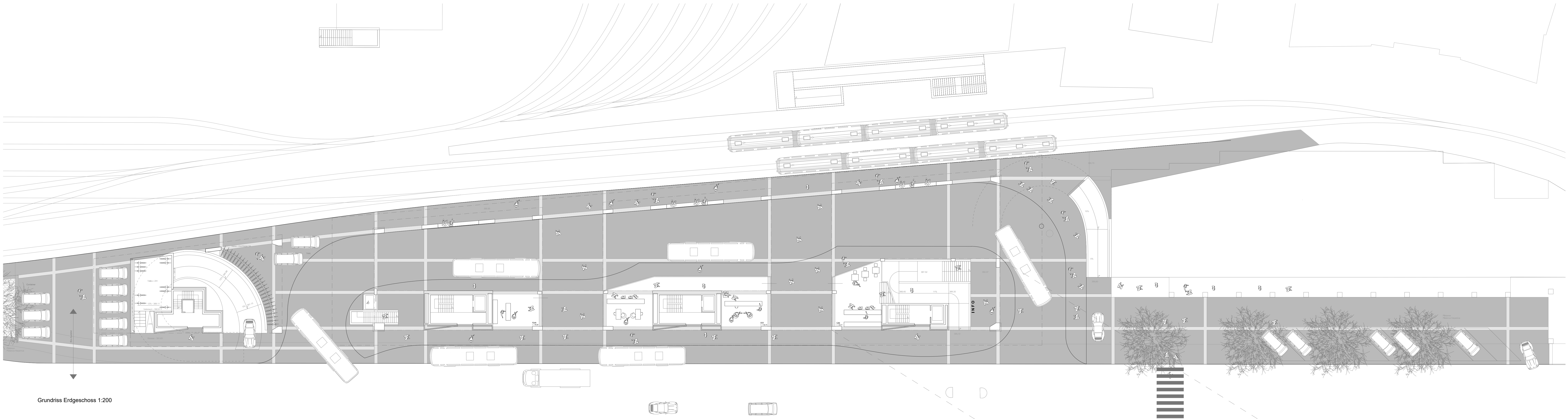
-78 Velos

Velos UG

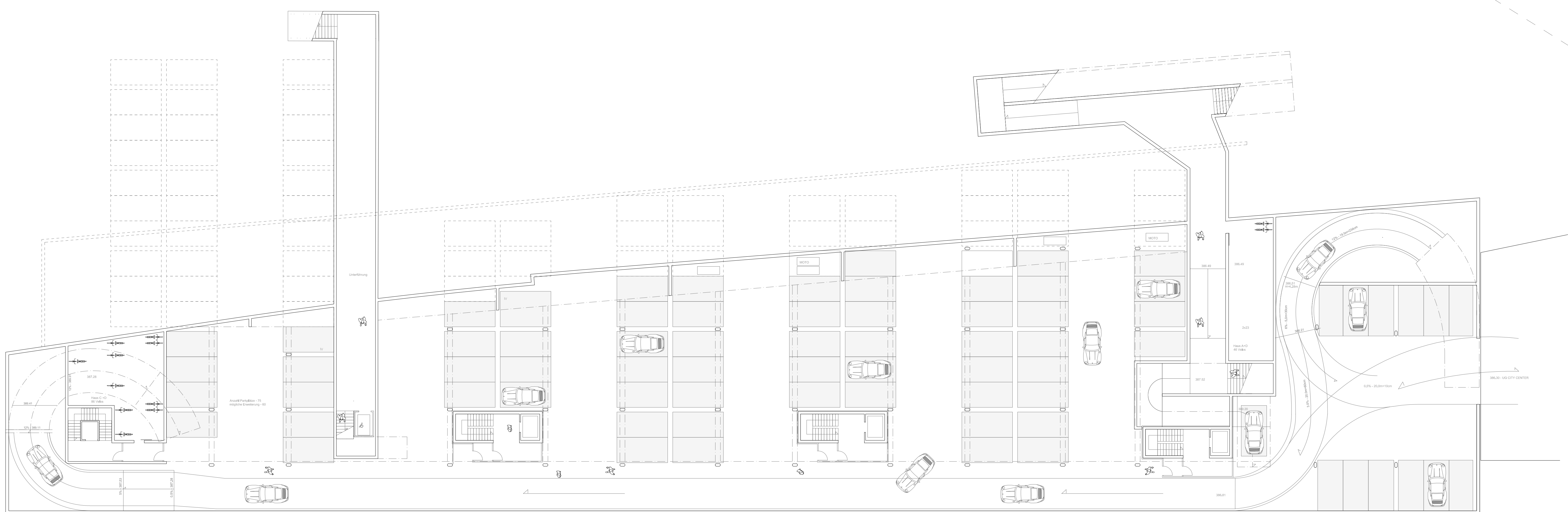
- Velostationen je für Haus A+B (46 Velos) sowie C+D (86) Velos
- Grosslöffel für Velotransport zu den Privatkellern im 2. UG

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

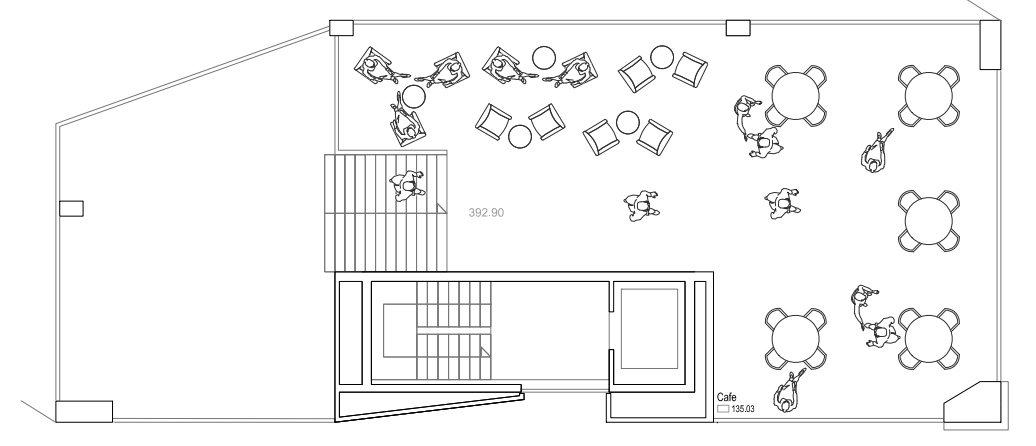
Die Zufahrt zur gemeinsamen Einstellhalle erfolgt zur Erhöhung der Auffindbarkeit mittig zwischen dem Bahnhofareal und dem Citycenter. Die Einstellhallenerschliessung verbindet sich jeweils mit der Zu- und Wegfahrt zum Bushof zu einem Knoten. Um das Queren der schwach frequentierten, aber sehr breiten Busspur zu erleichtern ist zwischen Zu- und Wegfahrt jeweils ein Fussgängerbereich angeordnet. Die neun oberirdischen Parkfelder des City Center werden mit einer eigenständigen Vorfahrt erschlossen. Die Anlieferung City Center erfolgt über die Zufahrt der Parkfelder. Die Wegfahrt über die Bushofausfahrt. Die fahrdynamischen Simulationen zeigen, dass Lieferwagen die Anlieferung aus beiden Richtungen anfahren und verlassen können. Lastwagen indes befahren die Anlieferung ostwärts. Mit der Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Zürcherstrasse könnte unseres Erachtens im Bereich des Bahnhofs eine Temporeduktion zur Diskussion gestellt werden.



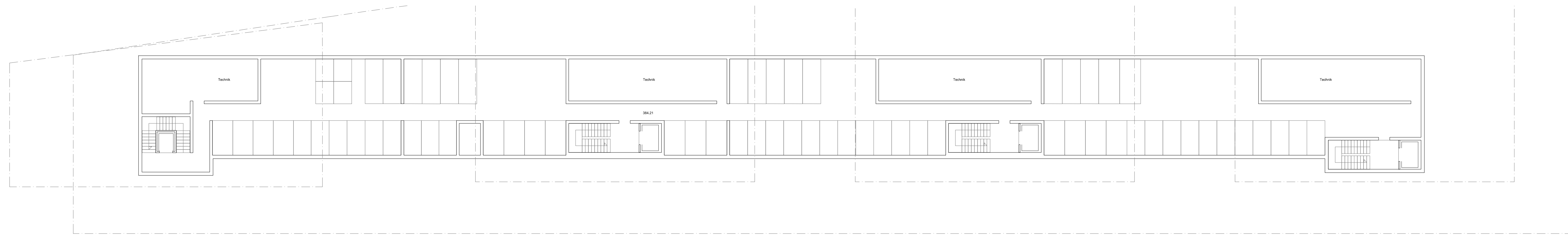
Grundriss Erdgeschoss 1:200



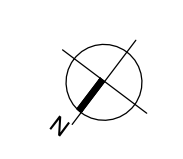
Grundriss 1.Untergeschoss 1:200



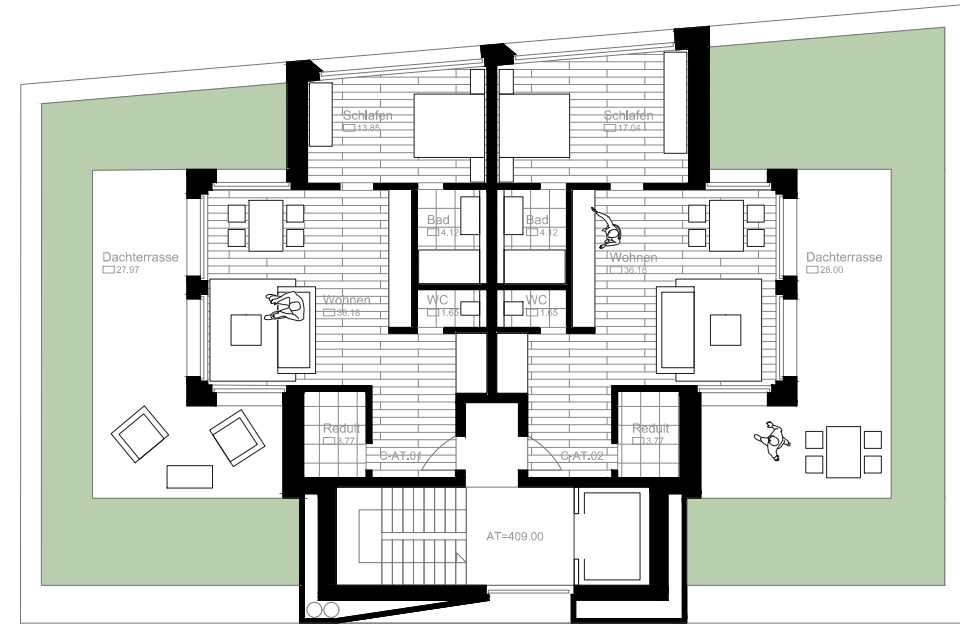
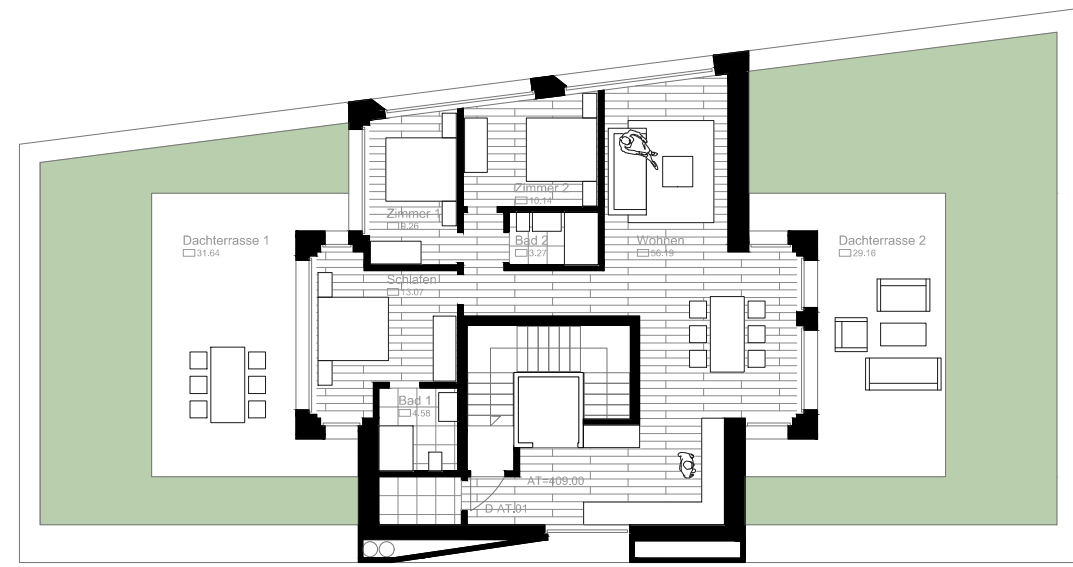
Grundriss Cafe EG 2 Ebene 1:200



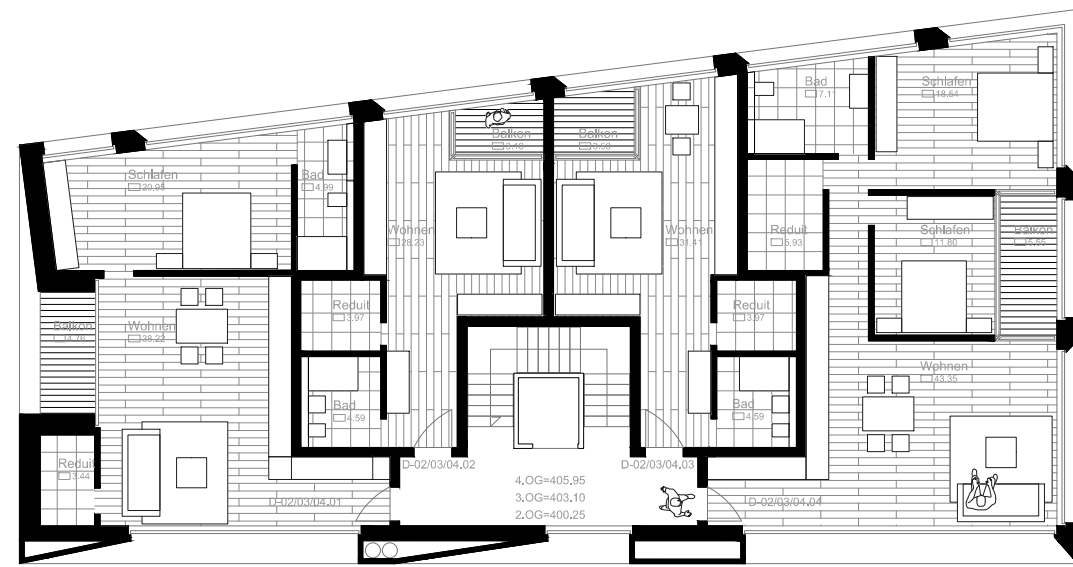
Grundriss 2.Untergeschoss 1:200



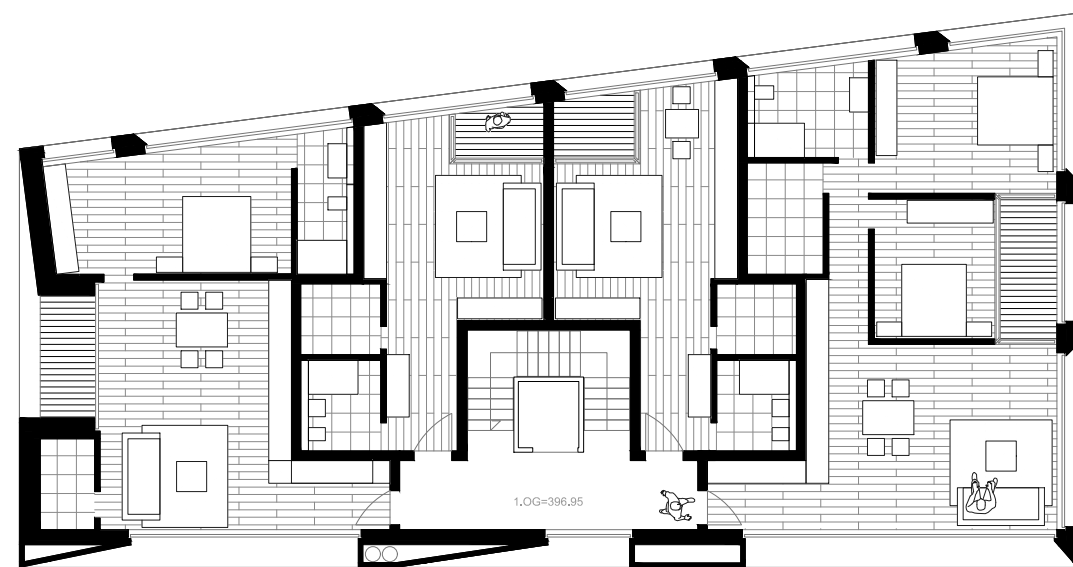
D C B A



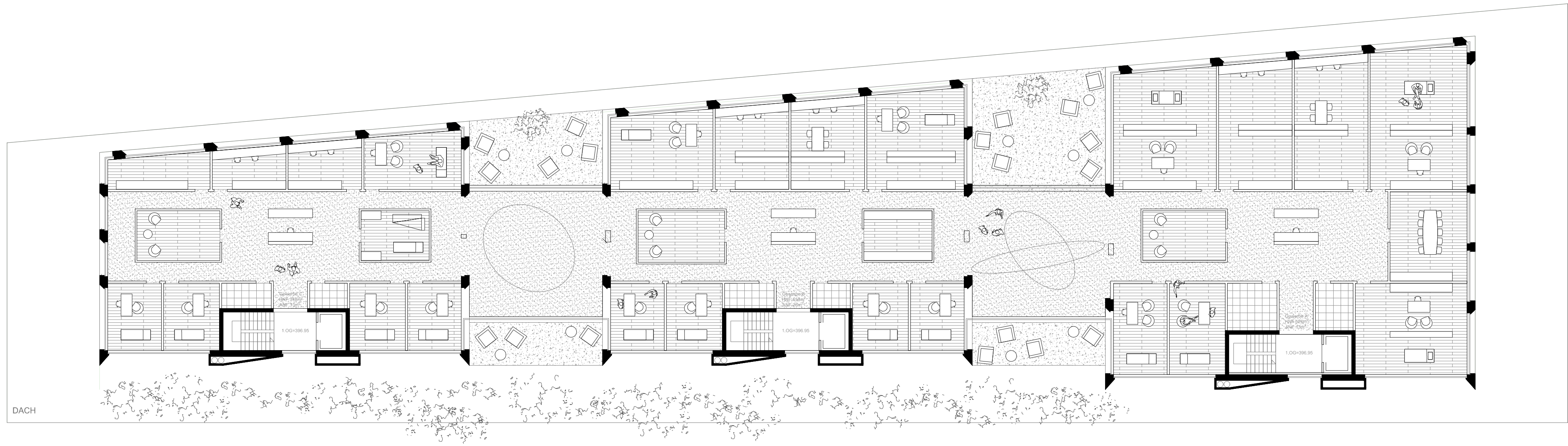
Grundriss Attika 1:200



Grundriss 2.-4. Obergeschoss 1:200



Grundriss 1. Obergeschoss 1:200

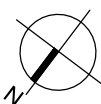


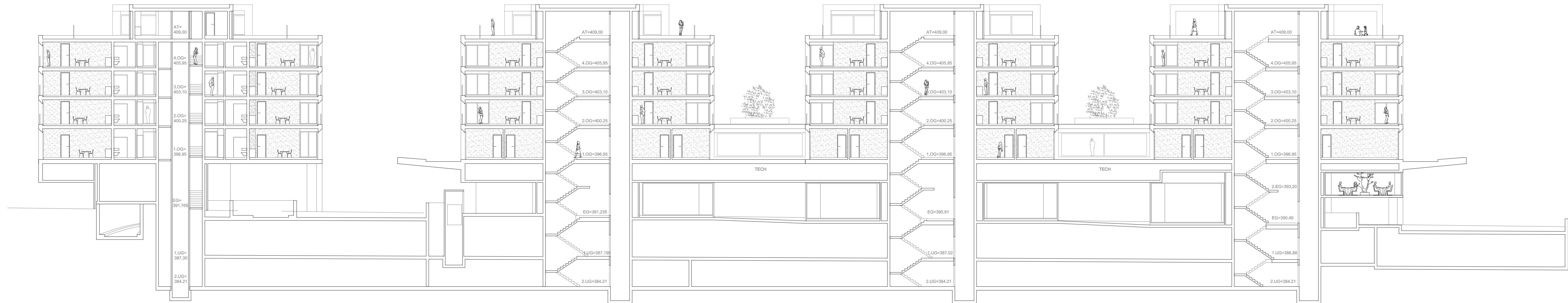
D

C

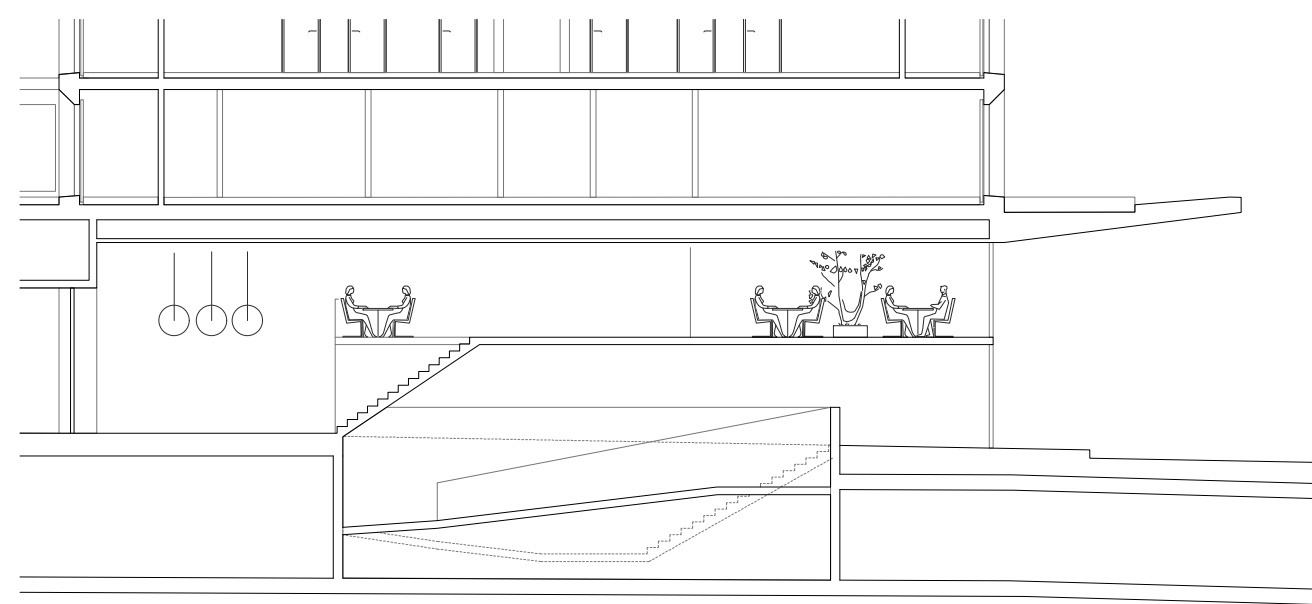
B

A





Langsschnitt 1:200



Schnitt Café



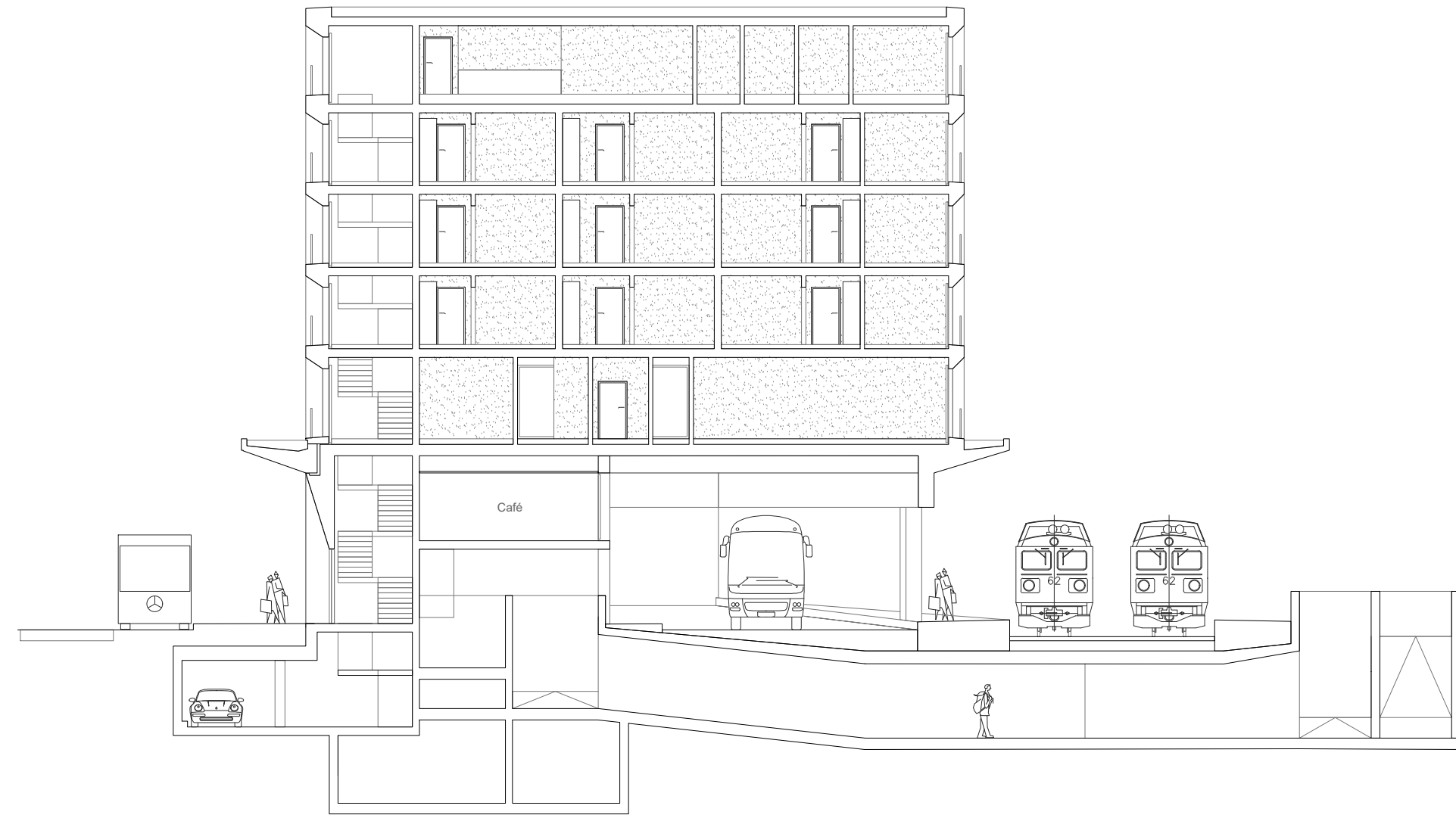
Grundriss Haus B Wohnungsgeschoss 1:100



Schnitt B-B 1:200



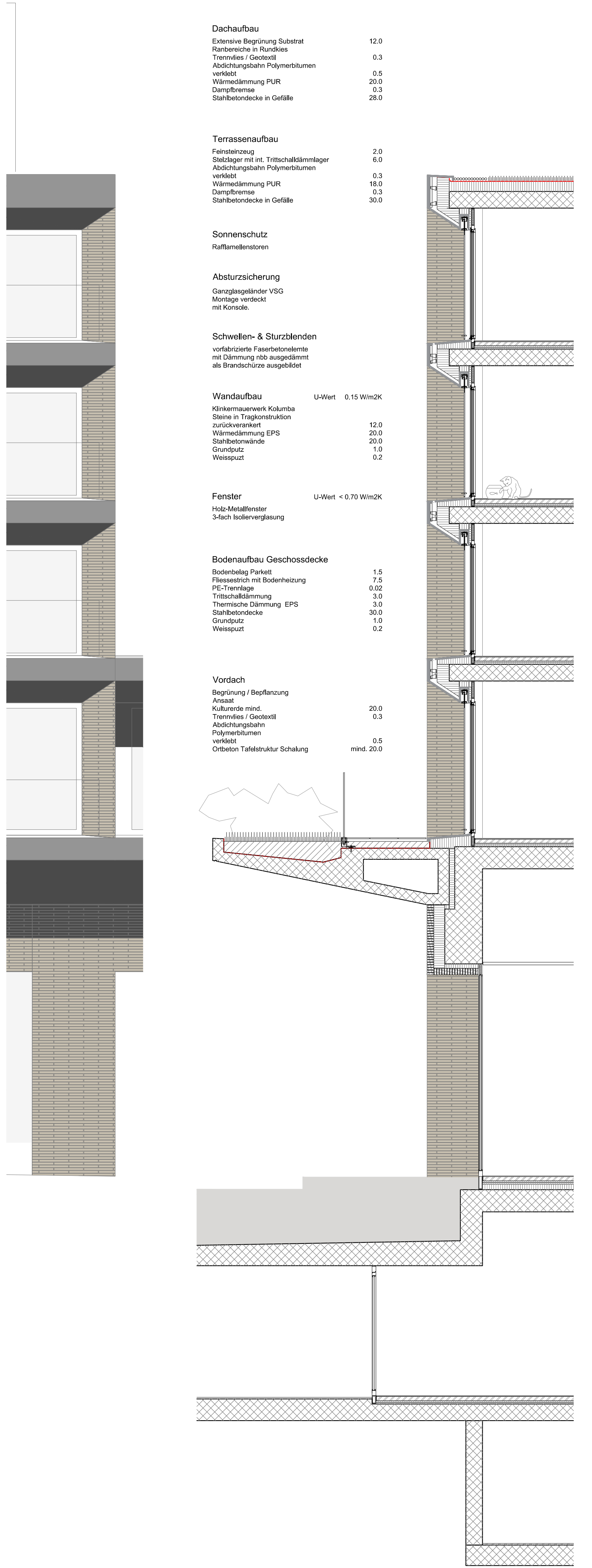
Schnitt D-D 1:200



Schnitt A-A 1:200



Schnitt C-C 1:200



Fasadenschnitt & Ansicht 1:50

