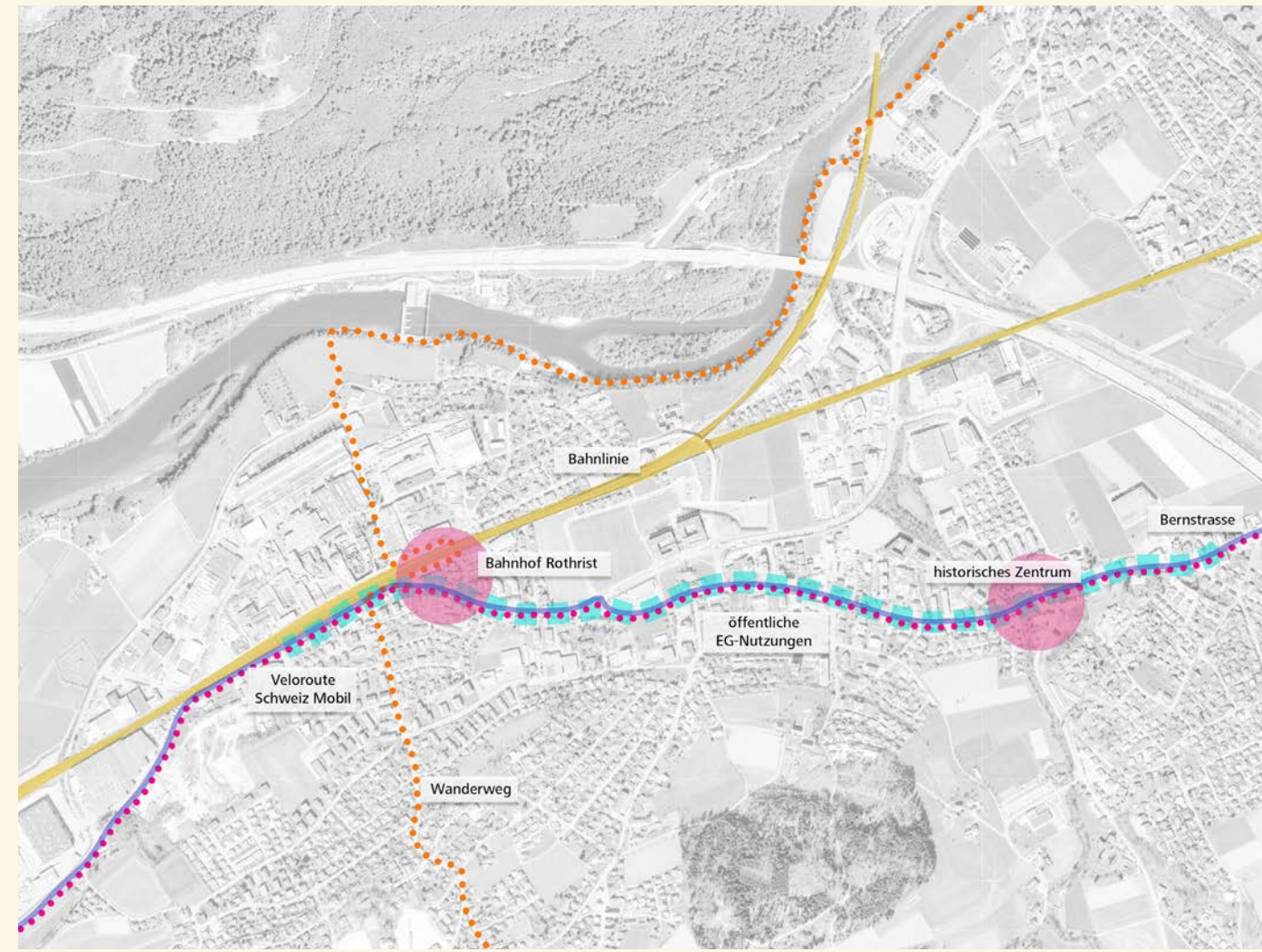


Kontext



Lage am Jurafuss

Rothrist liegt im Zentrum des Mittellandes. Das frühere Bauerndorf hat sich in den letzten Jahrzehnten stetig entwickelt und ist heute ein wichtiger Standort für Gewerbe- und Industriebetriebe im Bezirk Zofingen und im Kanton Aargau. Die hervorragende Lage im Mittelland und am Jura-südfuss macht die Gemeinde attraktiv für Wohnen und Arbeiten. Innerhalb von Rothrist bündeln sich die verschiedensten Verkehrswege um das Bahnhofareal. SBB, PTT-Busse, die wichtige Bernstrasse und nicht zuletzt überkommunale Velo- und Wanderwege führen direkt über das Areal. Das Bahnhofareal ist somit sehr gut erschlossen und weist ein hohes Potential für attraktive Gewerbeflächen und Wohnungen auf. Rothrist hat verschiedenen kleinere Subzentren. Die unterschiedlichen Subzentren sind über die lange Bernstrasse miteinander verbunden. Entlang dieses Strassenraumes befinden sich verschiedene Gewerbelokale und machen die Bernstrasse attraktiv. Das Bahnhofareal mit seiner zukünftigen städtebaulichen Aufwertung und Mobilitätsdichte bildet in Zukunft den Auftakt lebendiger Erdgeschossnutzungen, die sich bis Sennhof / Fleckenhausen ziehen.

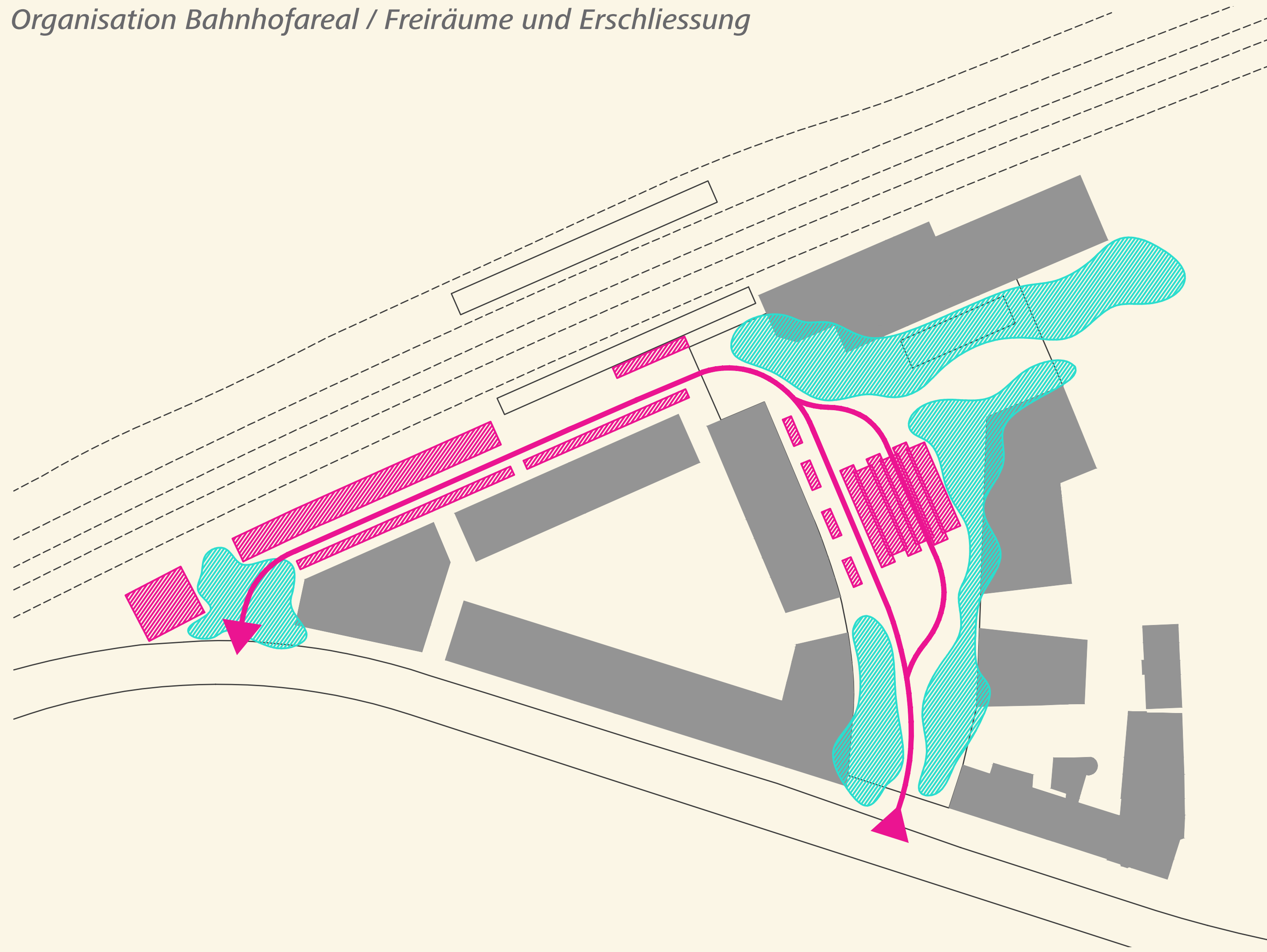


Zwei Zentren und wichtige Verbindungen

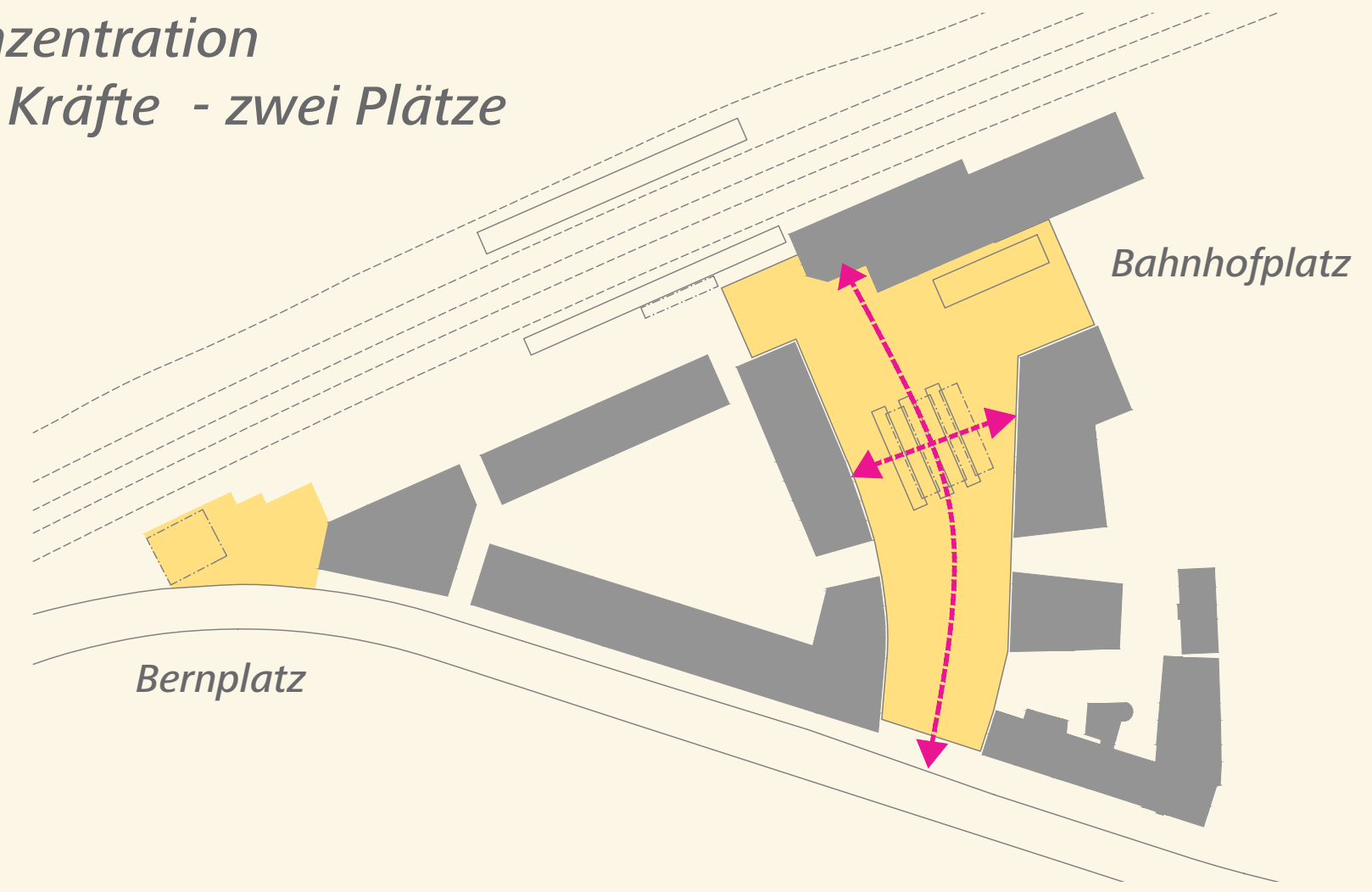
Das Bahnhofareal wird im Einbahnverkehr erschlossen. Dadurch ist eine einfache und übersichtliche Lenkung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer gewährleistet. Auf dem Areal entstehen zwei Plätze: der Bahnhofplatz und der Bernplatz. Auf dem Bahnhofplatz bündeln sich die publikumsorientierten Nutzungen wie Gewerbe und Mobilitätsträger. Die beiden Plätze werden durch einheitliche Beläge ausgezeichnet, die sich jeweils von Fassade bis Fassade erstrecken. Die Randbereiche der direkt angrenzenden Erdgeschossnutzungen beleben die Plätze. Eine leichte städtebauliche Schärfung ergibt an wenigen Stellen den notwendigen Raumgewinn für den einwandfreien Busbetrieb und für gewerbeorientierte Vorzonen.

Konzept

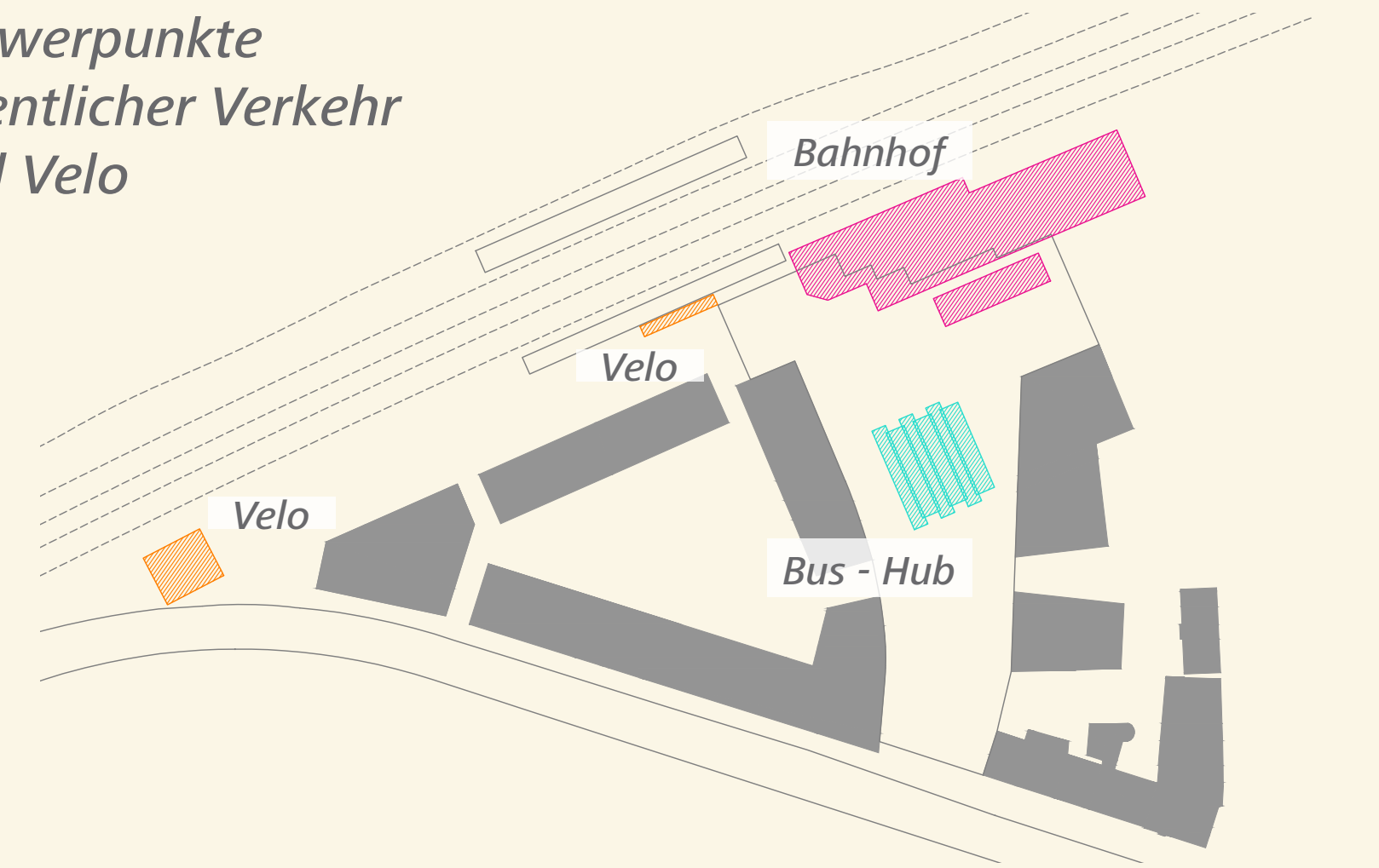
Organisation Bahnhofareal / Freiräume und Erschliessung



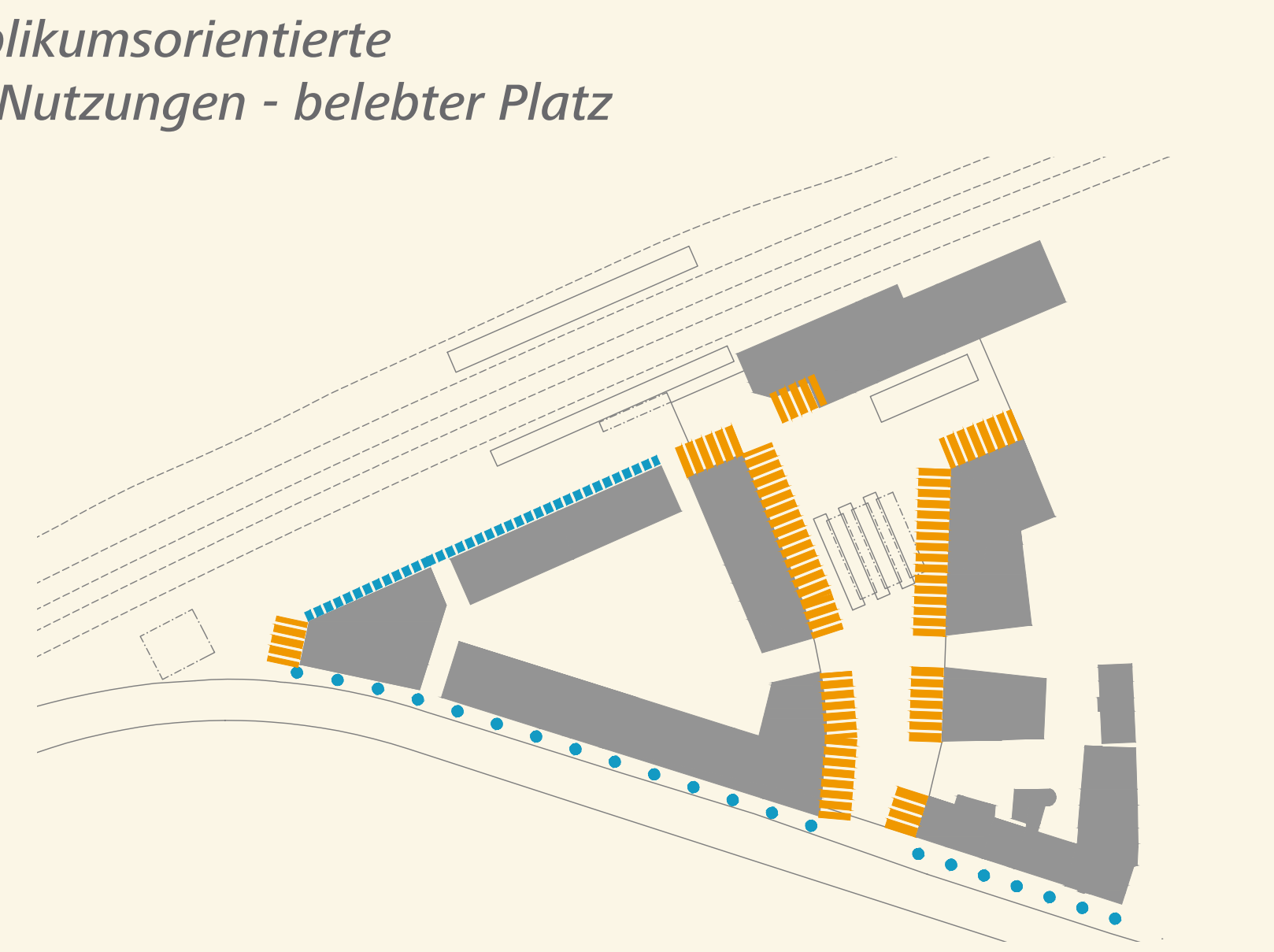
Konzentration der Kräfte - zwei Plätze



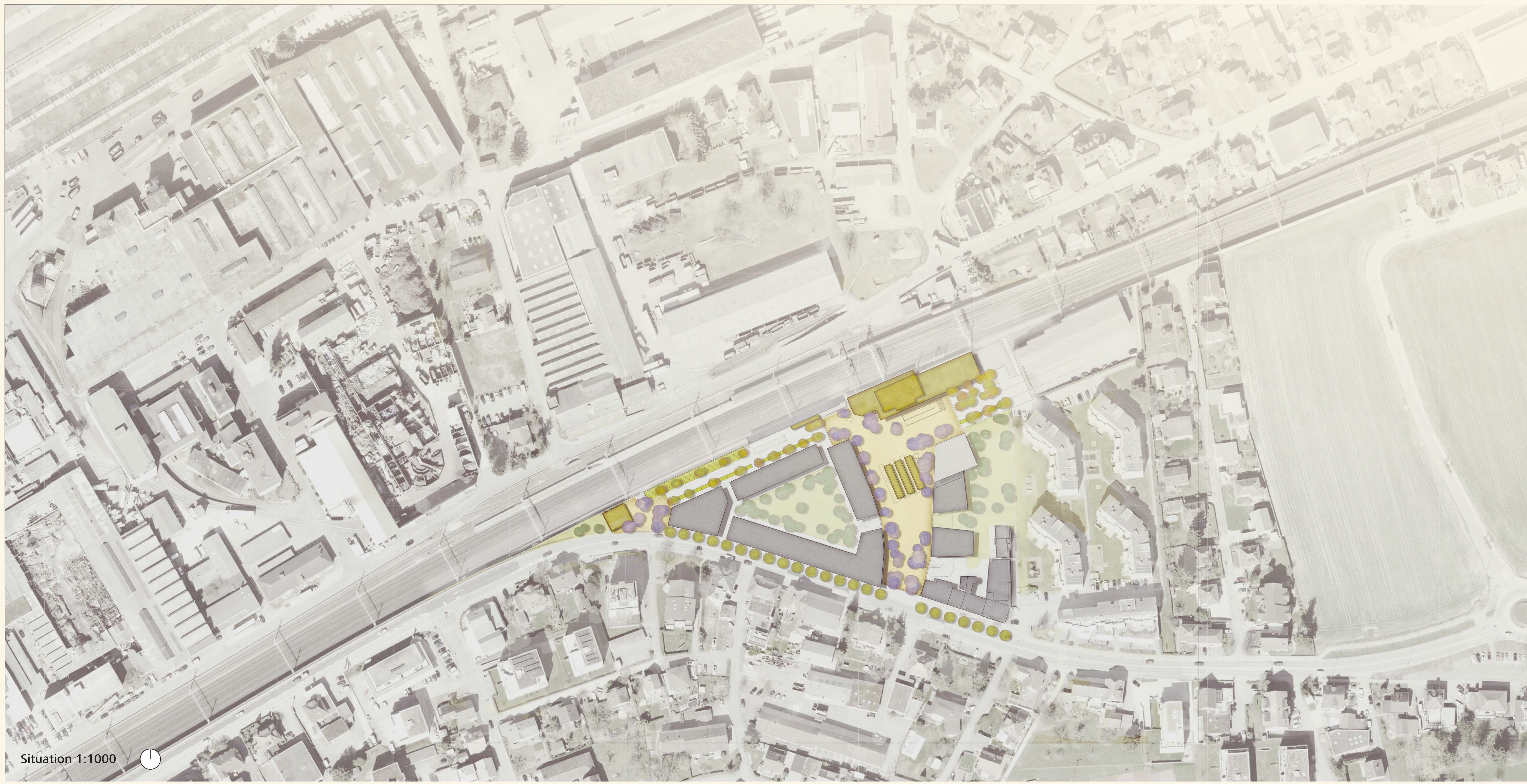
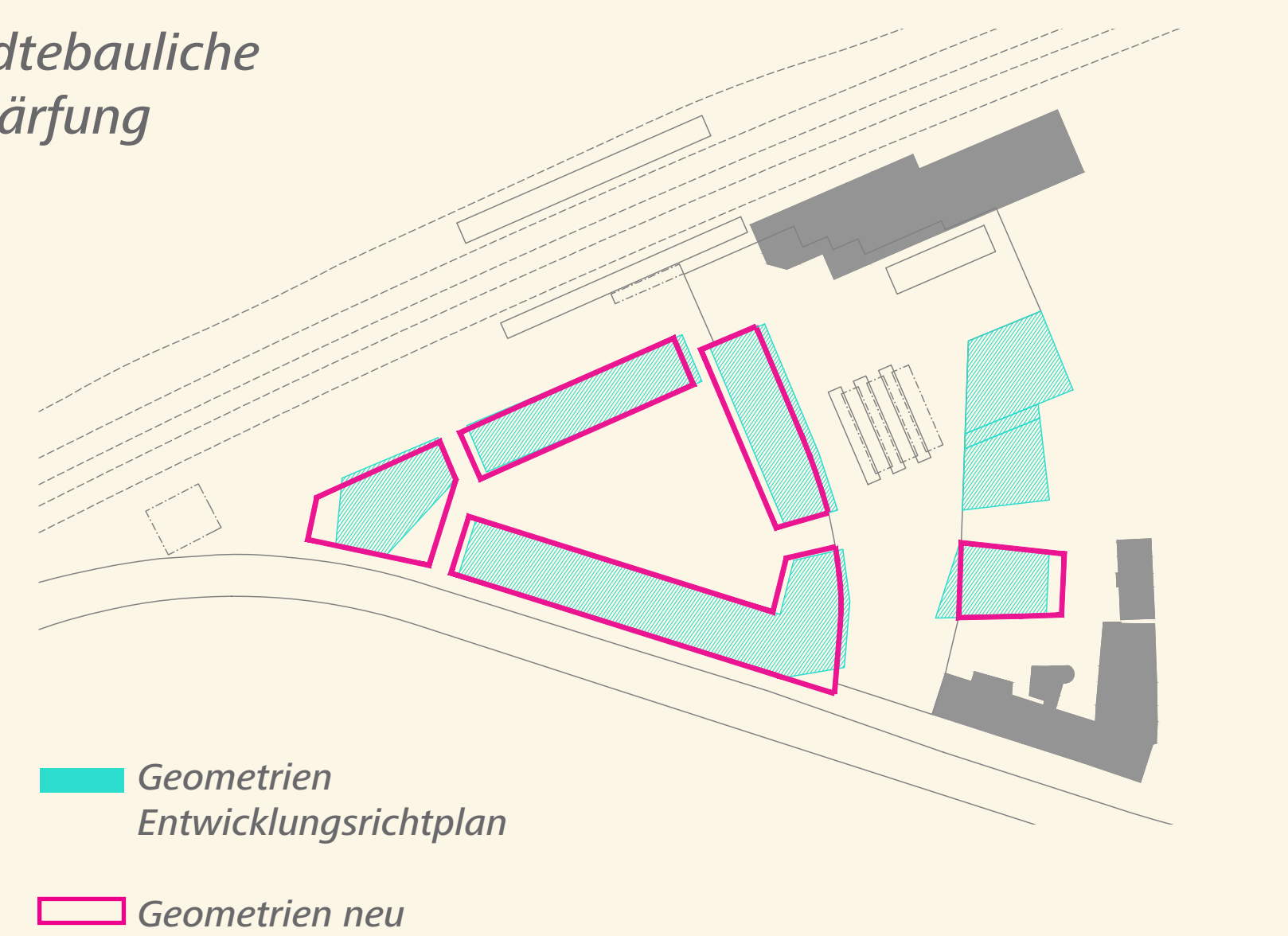
Schwerpunkte öffentlicher Verkehr und Velo



publikumsorientierte EG-Nutzungen - belebter Platz

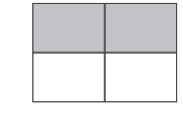


städttebauliche Schärfung



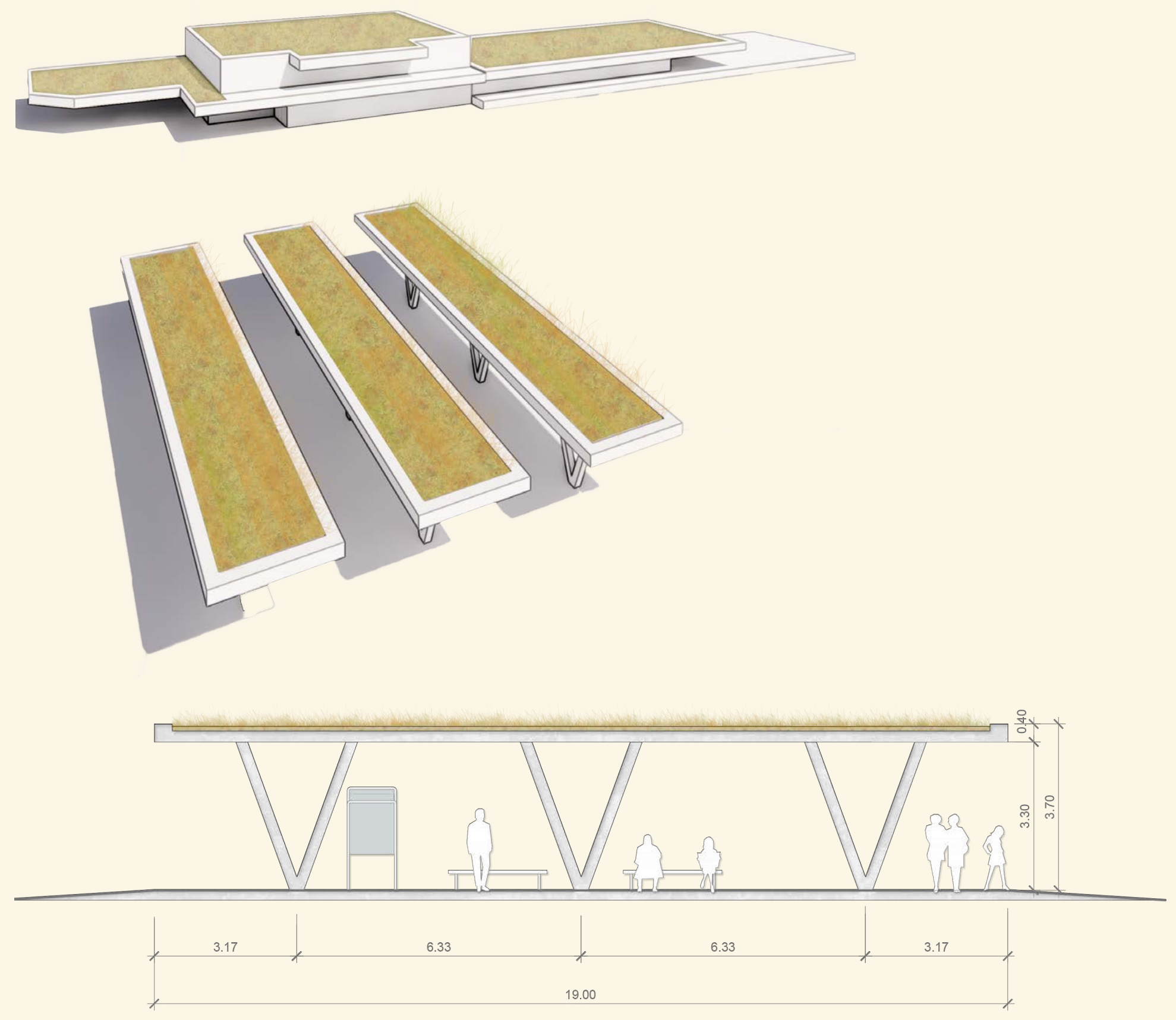
Situation 1:1000

Geometrien Entwicklungsrichtplan
Geometrien neu

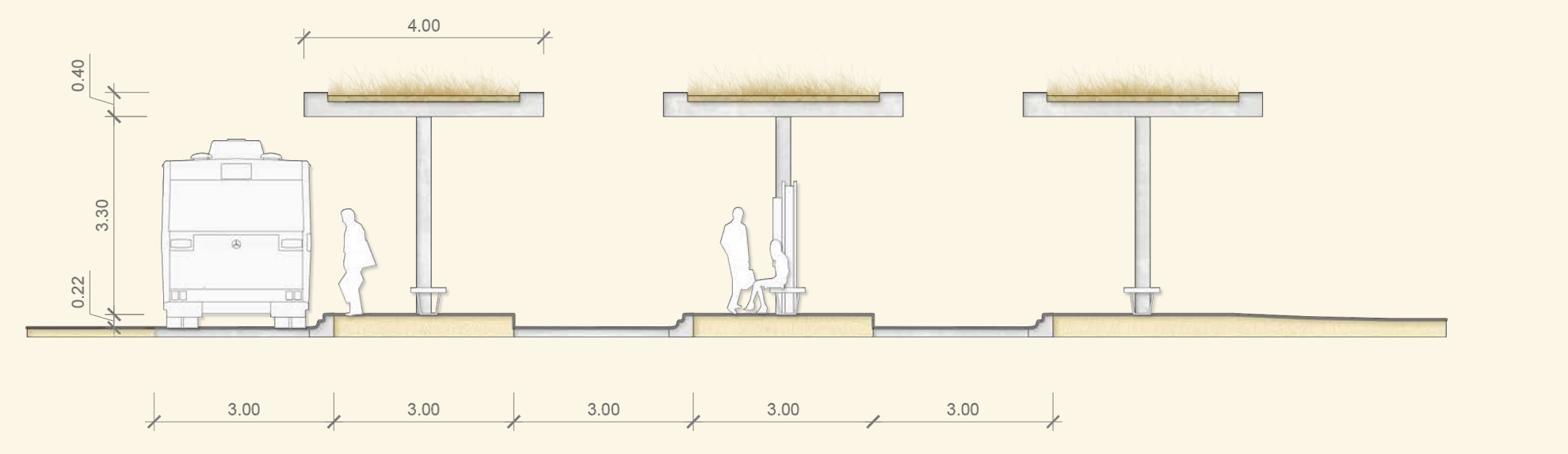


Bahnhofplatz und Bauten des öffentlichen Verkehrs

Der neue Bushof liegt übersichtlich in der Mitte des neuen Bahnhofplatzes und besteht aus drei Einzeldächern. Diese sind rechtwinklig zum SBB-Gebäude angeordnet. Die Ausrichtung und die ruhige sowie zurückhaltende Dachausbildung nehmen bewusst Bezug auf das bestehende Bahngebäude mit seiner einfachen aber präzisen Dachfigur. Auch die Konstruktion in Beton mit einer Brettschalung rückt die Busdächer materiell in die Nähe des Bestandsbaus der SBB. Die Dächer sind extensiv begrünt, für das SBB Dach ist auch eine liegende PV Anlage denkbar. Die drei Busdächer formen keine grossstädtische Geste, sondern ordnen sich in den angenehmen Massstab von Rothrist ein. Sie sind kein Ort für den langen Aufenthalt, stattdessen markieren sie einen praktisch nutzbaren, transitorischen Raum. Für den Bahnhofplatz ist es ungemein wichtiger, dass die Platzränder und die angrenzenden Erdgeschossnutzungen attraktiv sind und gut funktionieren. Sozialer Austausch, Begegnungen, Einkaufen oder sichere Verbindungen zwischen den Verkehrsträgern finden hier statt. Die Randbereiche ermöglichen es dem Gewerbe, sich auf dem Platz zu präsentieren. Hoch aufgestete Bäume strukturieren den Platzrand und ermöglichen beschattete Aufenthaltsbereiche. Ein einheitlicher Belag aus eingefärbtem Asphalt von Fassade zu Fassade lässt den Platz grosszügig wirken und ermöglicht ein flexibles Queren des Platzes.



Längsschnitt Bushof 1:100



Querschnitt Bushof 1:100

Materialisierung und Freiraumelemente

Der Bahnhofplatz wie auch der Bernplatz sind in einem eingefärbten, hellen Asphalt ausgeführt. Die vorgeschlagene beige Belagsfarbe nimmt Bezug auf die vorherrschenden Gesteinsfarben des nahen Juras. Der Belag weist eine hohe Albedo auf, hat also ein hohes Rückstrahlvermögen bezüglich des Sonnenlichtes. Der Belag trägt somit zur Hitzeminderung bei. Die Verwendung einer Standardmischung erleichtert den Einbau in Etappen und den Unterhalt. Die dienenden Strassenabschnitte entlang der SBB und der SBB Rampe erhalten einen Walzasphalt. Die grosszügigen Baumscheiben werden mit begehbaren Kiesbelägen ausgeführt. In erreichen mit niedriger Fussgängerfrequenz soll sich eine Trittlflugesellschaft entwickeln können. Diese unterschwellig begrünt Bereiche lassen das anfallende Oberflächenwasser versickern und tragen ebenfalls zur Hitzeminderung bei. Im gesamten Bahnhofareal kommen unterschiedlich hohe Kandelaber desselben Typs zum Einsatz (z. B. IGuzzini, Multiwoody). Die einzelnen Masten werden einzeln (strassenbegleitend) oder auch mehrfach mit Strahlern bestückt (Platzflächen). Diese Massnahme erlaubt es, die Kandelaber flexibel im Areal zu stellen. Die heterogenen Anforderungen an die Beleuchtung wie Platzausleuchtung, Beleuchtung Strassenraum oder der Vorzonen kann dadurch optimal gesteuert werden.

Asphalt hellbeige eingefärbt - Anlehnung an Farbe des Jurakalksteins Beleuchtung



von der Bernstrasse



am Hochhaus



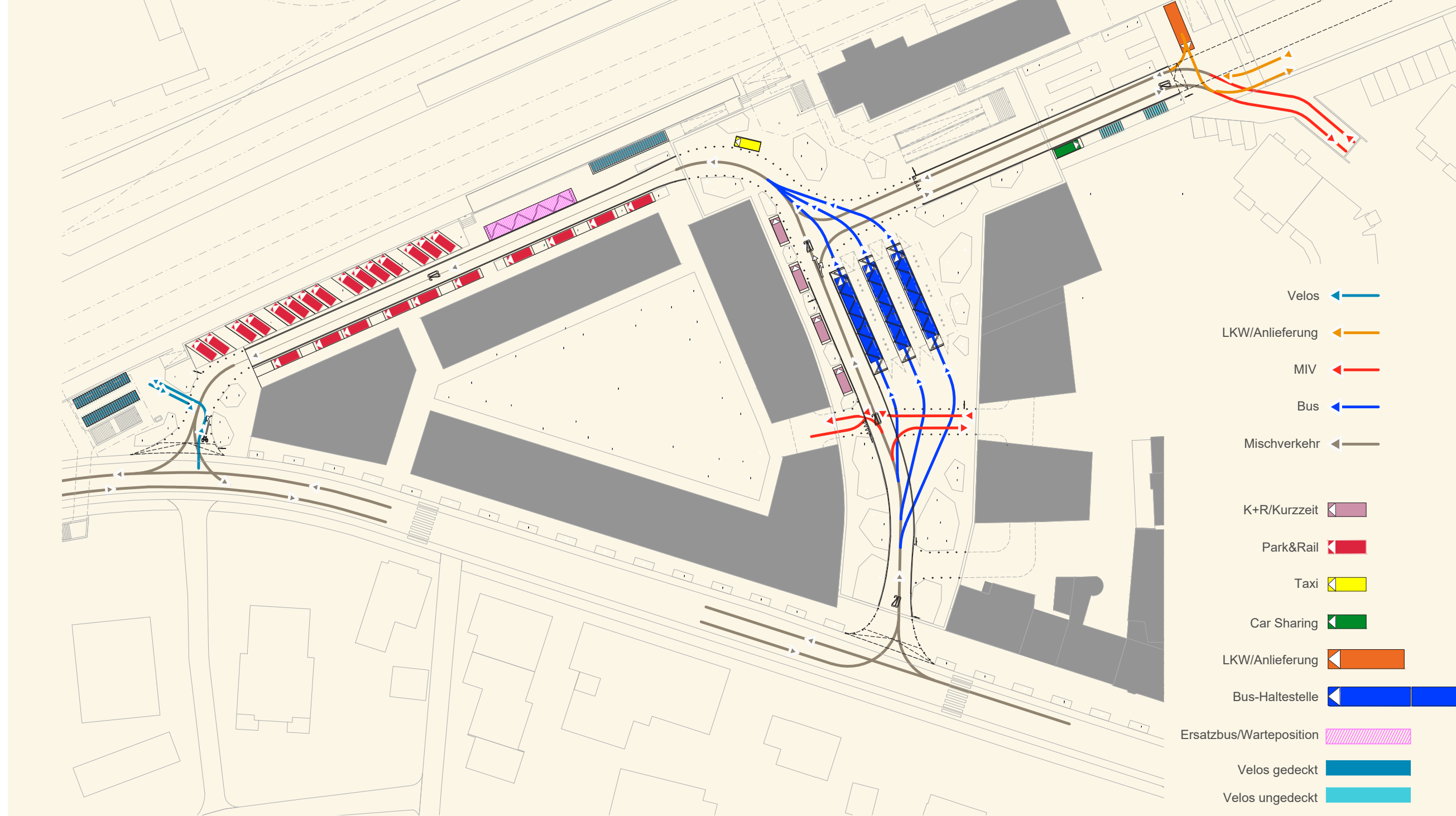
am Bahnhof



am Bushof

Verkehrskonzept

ÖV, MIV, Velo



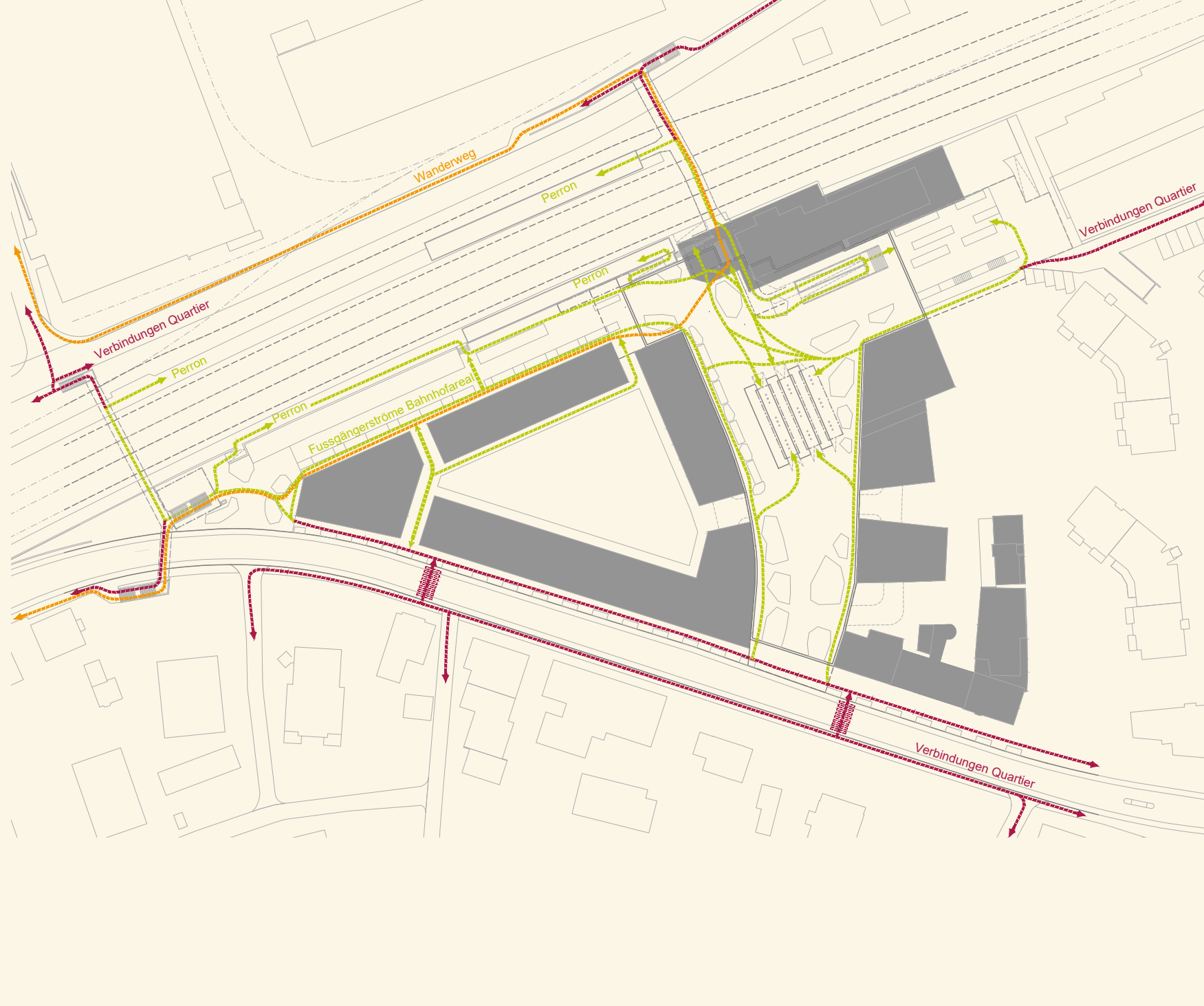
Das gesamte Bahnhofareal ist als offene Begegnungszone konzipiert, die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs ist auf 20 Km/h limitiert. FussgängerInnen haben allgemein Vortritt und können sich in alle Richtungen frei bewegen. Im Mittelpunkt der neuen Mobilitätsdrehscheibe steht der Bushub, mit attraktiven Wartebereichen und direktem Sichtbezug zu den Bahnhofgebäuden und den Gleiszugängen. Das Bahnhofgebiet (inkl. Tiefgarage der Teilbereiche I und II) ist über einen Loop erschlossen, der von Osten nach Westen im Einbahnverkehr für alle befahrbar ist. Der Teilbereich III sowie die Anlieferung der Bahnhofgebäude ist über eine im Gegenverkehr befahrbare Stichstrasse im Verkehrsnetz eingebunden.

Für Velofahrende werden insgesamt 107 (87 davon witterungsgeschützte) abschliessbare Abstellplätze geplant. Zwei grosszügige gedeckte Abstellanlagen für jeweils 35 und 52 Velos sind an der Bahnhofstrasse im Bereich der Gleiszugänge Ost und West attraktiv angeordnet. Weitere niederschwellige Abstellmöglichkeiten (20 VAP) sind im Freiraum im Bereich der Güterschuppen vorgesehen. Der MIV darf auf dem Erschliessungsloop und auf der Stichstrasse mit Tempo 20 zirkulieren. Die Zufahrten in die Tiefgarage der Teilbereiche I und II sind übersichtlich im Bereich des Anschlussknotens Ost angeordnet. Die Tiefgarage des Teilbereiches III ist über die Stichstrasse entlang der Bahnhofgebäude zugänglich. Vier Kurzzeitparkplätze sind zentral vor

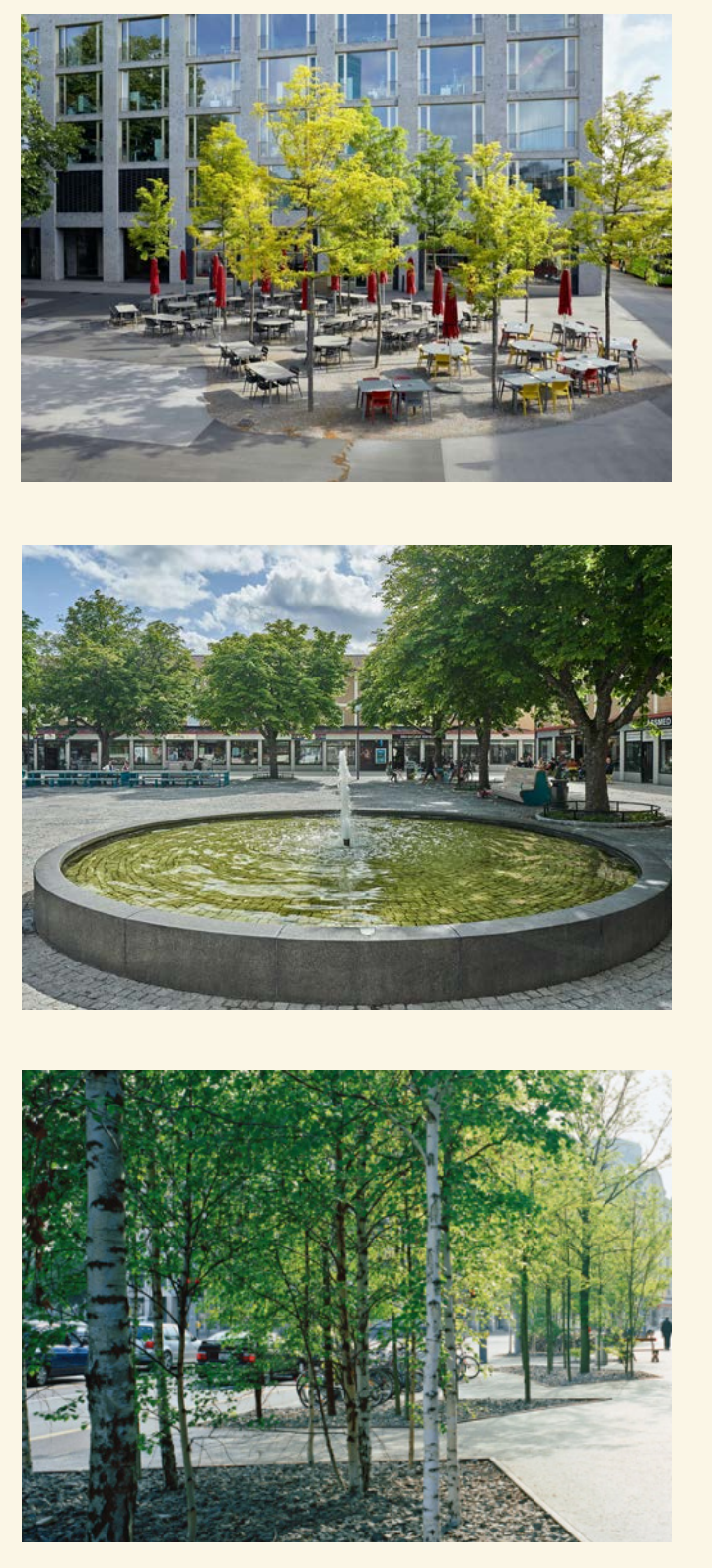
der Gebäudefassade des Teilbereiches I angeordnet und sind sowohl für Kunden der Erdgeschossnutzungen als auch für das Bringen und Abholen von Bahn- und Buspassagieren (K+R) attraktiv. Weitere 26 (P+R) Abstellplätze liegen an dem nördlichen Abschnitt der Bahnhofstrasse mit direktem Zugang zu den Gleiszugängen. Eine Taxi Position auf dem Bahnhofplatz und ein Mobility Abstellplatz im Bereich der Güterschuppen vervollständigen das Angebot. Für den Busverkehr wird eine leistungsfähige und flexibel nutzbare Infrastruktur realisiert. Drei unabhängig benutzbare Haltekannten mit niveaugleichem Einstieg (22 cm Haltekante) für Linienbusse liegen zentral auf dem Bahnhofplatz und ermöglichen kurze und übersichtliche Um-

steigewege. Eine weitere Position für Bahnersatz – Reservebusse ist an der Bahnhofstrasse parallel zum Gleis 1 angeordnet und kann nach Bedarf mit einer erhöhten Haltekante ausgestattet werden. Die Begegnungen zwischen ein- und ausfahrenden Bussen und den anderen Verkehrsteilnehmenden sind auf dem offen gestalteten Raum übersichtlich und intuitiv. In den weiteren Planungsschritten könnten nach Bedarf spezifische statische oder dynamische Markierungen/Signalisierungen entwickelt werden.

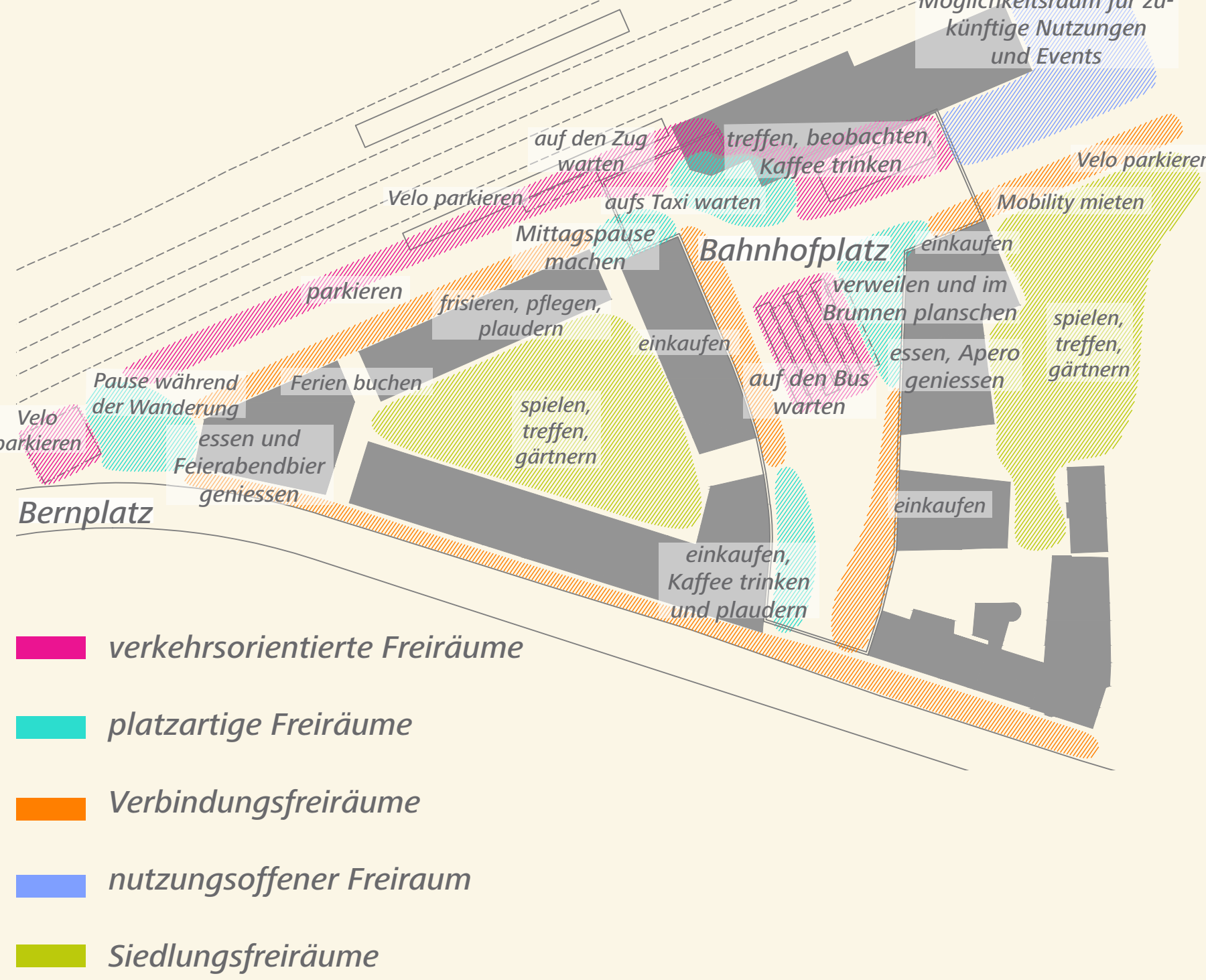
Fussverkehr



Am Bahnhofplatz

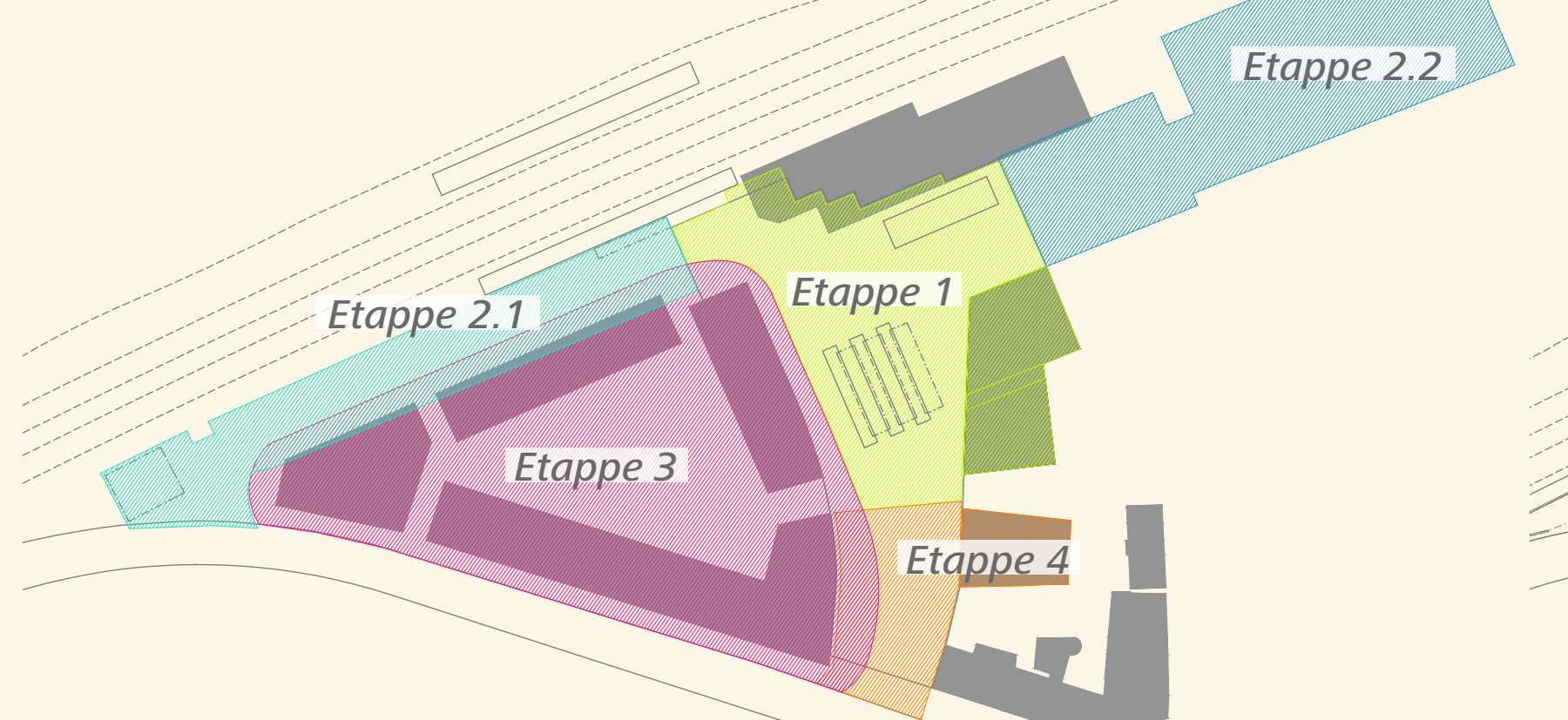


Freiraumtypologie



Etappierung

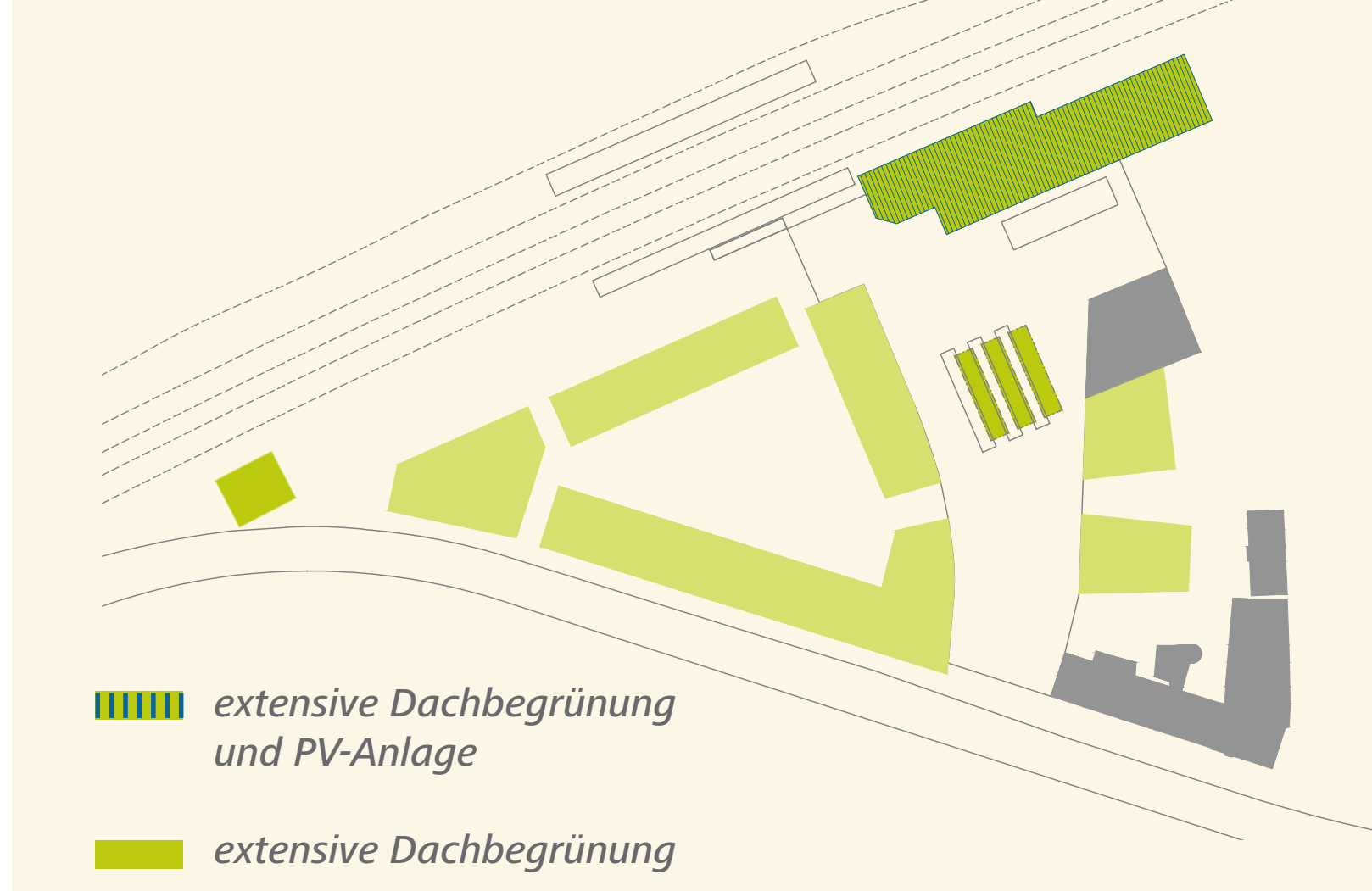
Etappen Übersicht



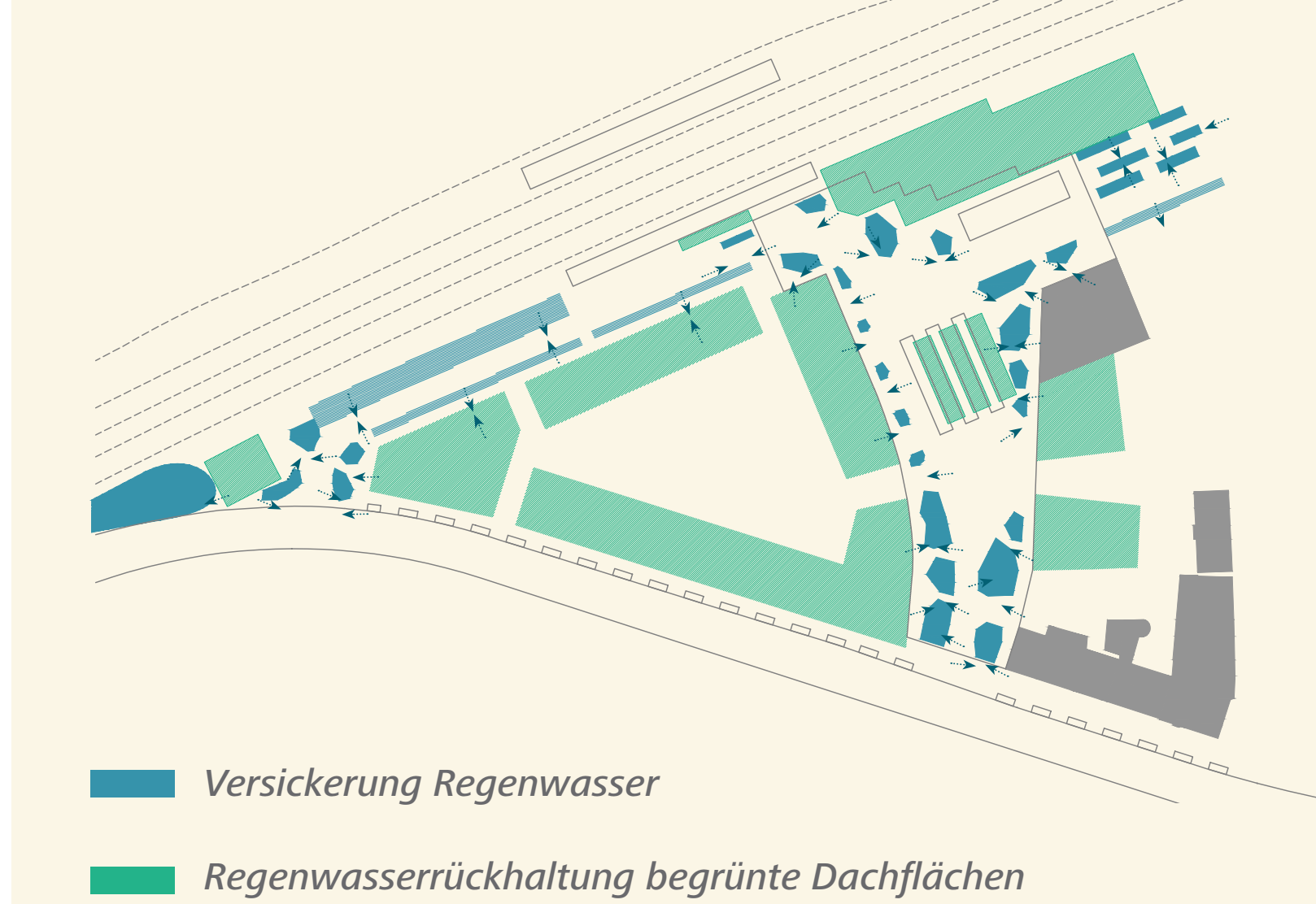
Der Bahnhofplatz verfügt über breite Randzonen, an welchen sich das Gewerbe präsentieren kann. Zwischen Busbahnhof, neuem Hochhaus und Bahnhofgebäude stellt sich die höchste Frequenz an Fussverkehr ein. Dies ist der ideale Ort für ein Café oder einen Kleinverteiler mit Aussengastronomie, welche den Raum beleben. Zusammen mit dem Brunnen und den schattenspendenden Bäumen entsteht ein atmosphärischer Platz mit hoher Aufenthaltsqualität. Im Bereich der SBB Rampe schaffen neue Baumpflanzungen einen unterschwelligen Aufenthaltsraum. Dieser soll sich zusammen mit einer Ummutzung oder der Entwicklung des Aufnahmegebäudes in Zukunft noch ändern können. Die Anlieferung bleibt gewährleistet. Die Bahnhofstrasse ist die neue Adresse für den Individualverkehr. Parkplätze für Autos und Velos, die von einem Baumfilter begleitet werden, prägen den Ort. Der Strassenraum zeichnet sich durch eine hohe Frequenz der Verkehrsteilnehmer aus, was für das Gewerbe interessant ist. Ein neuer, mittiger Zugang zu den Gleisen fördert den sicheren Zugang zum Perron. Der Bernplatz bildet das Austrittsmoment des Bahnhofareals, welches durch den Belagswechsel betont wird. Er wird durch den Zugang zu den Gleisen, der Velostation und den angrenzenden Erdgeschossnutzungen belebt. Kleinere Bäume in Gruppen der bestehende Brunnen prägen den Ort.

Vegetation, Ökologie, Stadtklima, Regenwassermanagement

Grüne Dächer



Regenwassermanagement



Baumkonzept

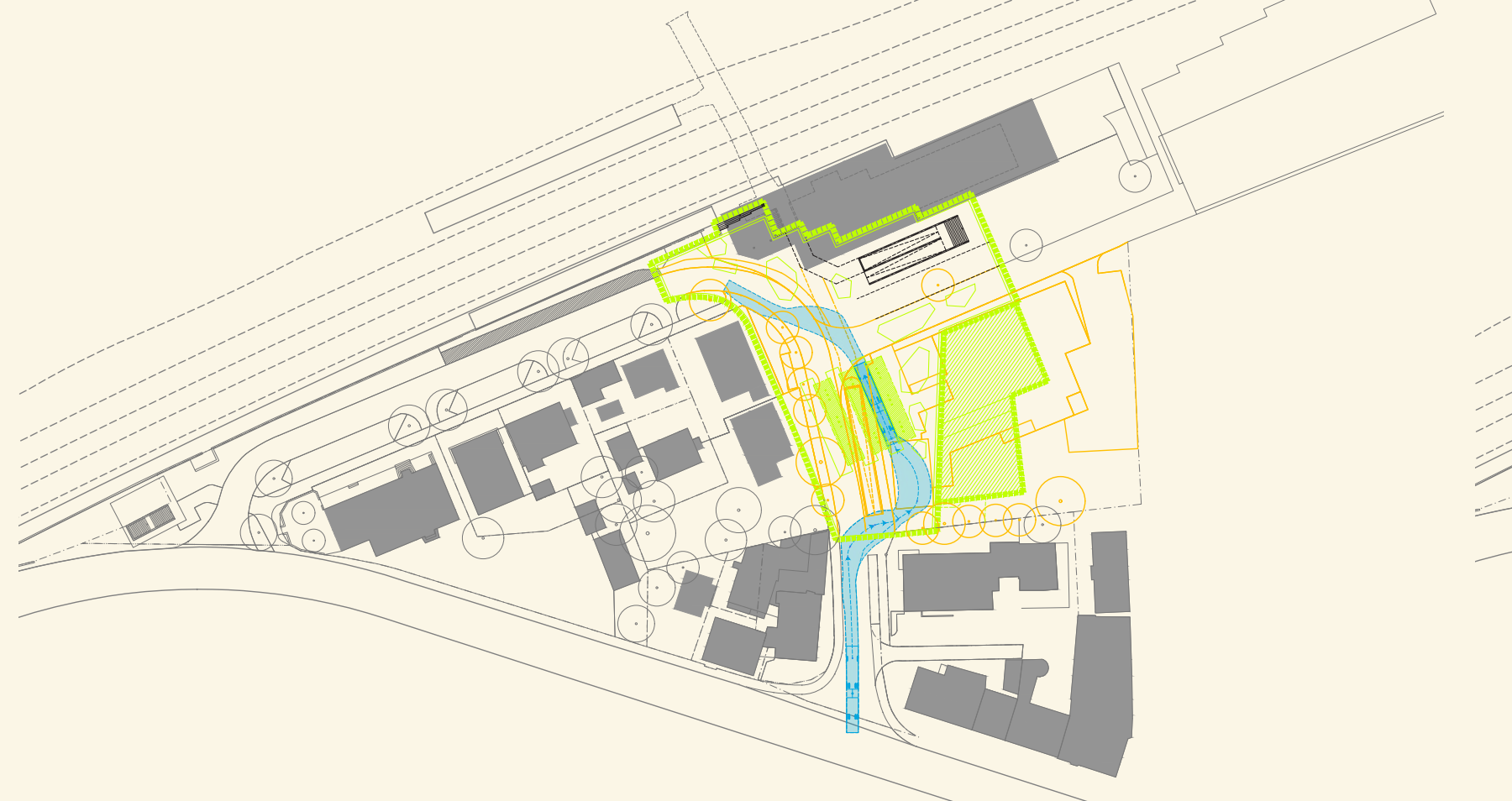


Ökologie

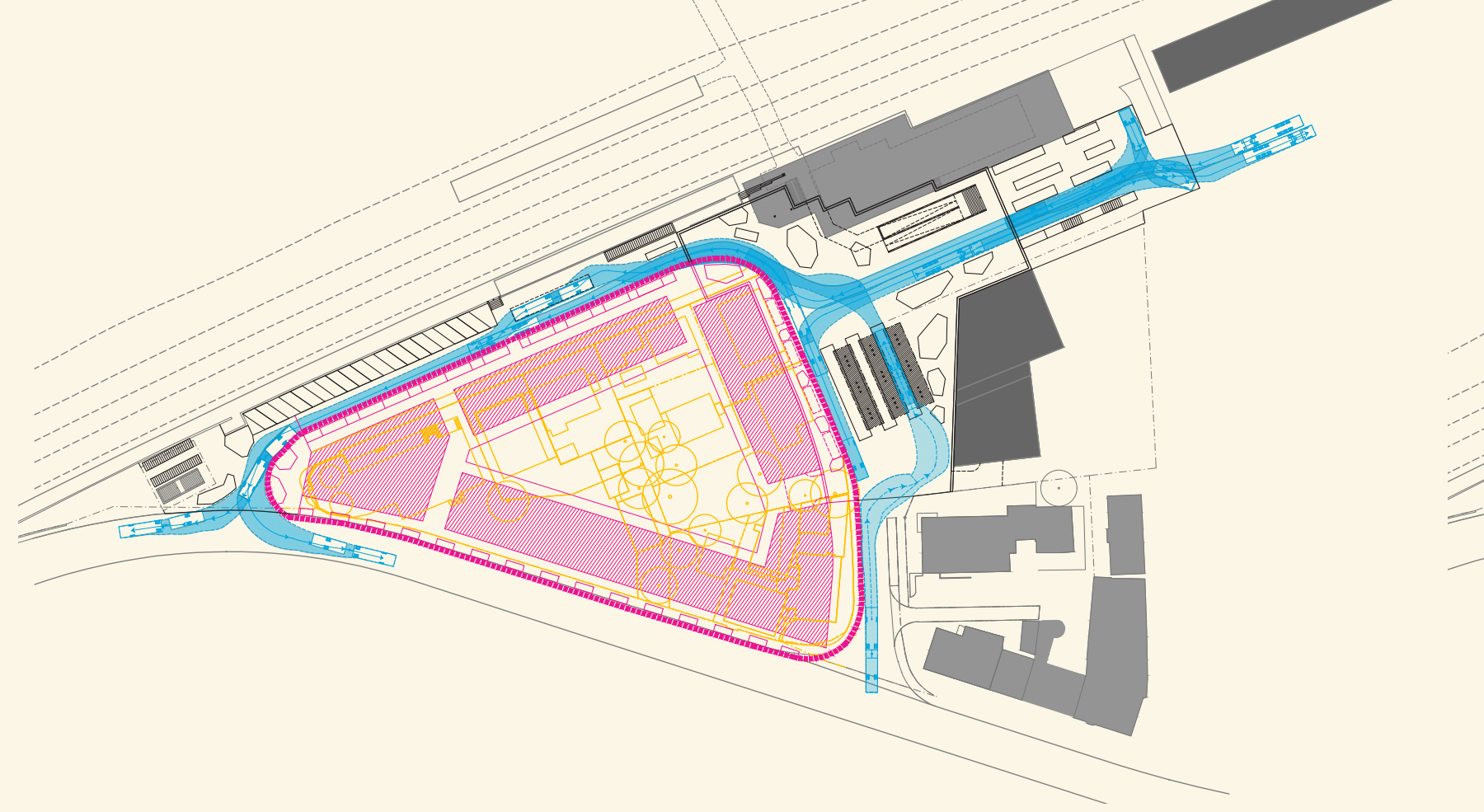


Das Vegetationskonzept sieht unterschiedliche Baumpflanzungen auf dem gesamten Areal vor. Alle Bäume im Bereich der Verkehrsflächen weisen einen Kronenansatz von mindestens drei Metern auf. Die Bäume sind standortgerecht, nach Möglichkeit einheimisch und weisen einen hohen Biodiversitätswert auf. Die Vegetation des eher trockenen Jurasüdfusses dient als erste Referenz für die Artenwahl und wird durch sogenannte Klimabäume ergänzt. Die vorgesehenen Baumscheiben sind offen ausgebildet, so dass das anfallende Platzwasser versickern kann. Nach Möglichkeit und Situation der Werkleitungen werden die Baumscheiben miteinander unterirdisch verknüpft, so dass das Oberflächenwasser analog der Prinzipien der Schwammstadt gesammelt und verteilt werden kann. Dazu werden strukturstarke Substrate verwendet. Die Dachflächen von Bus- und Bahng

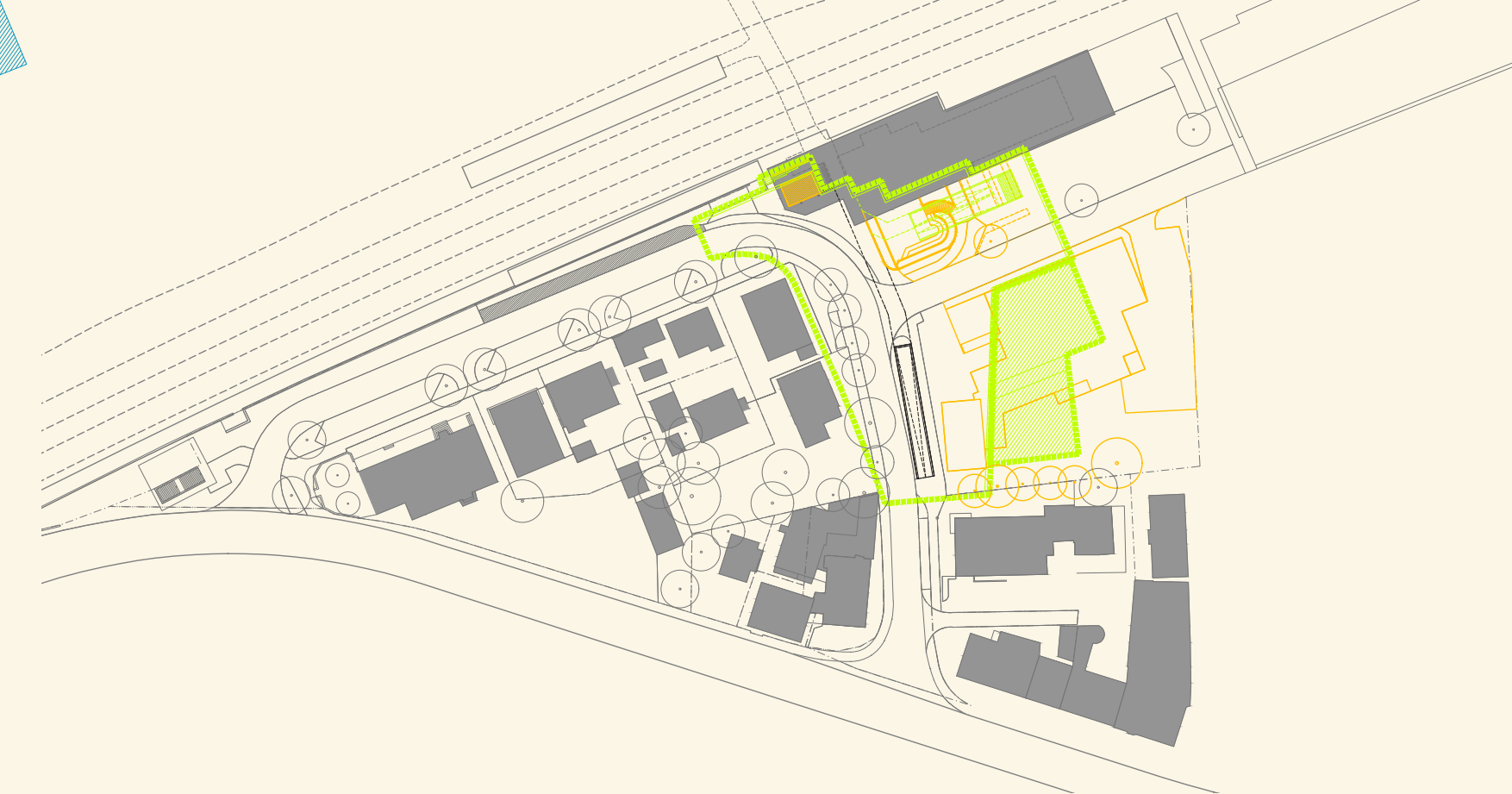
Etappe 1.2



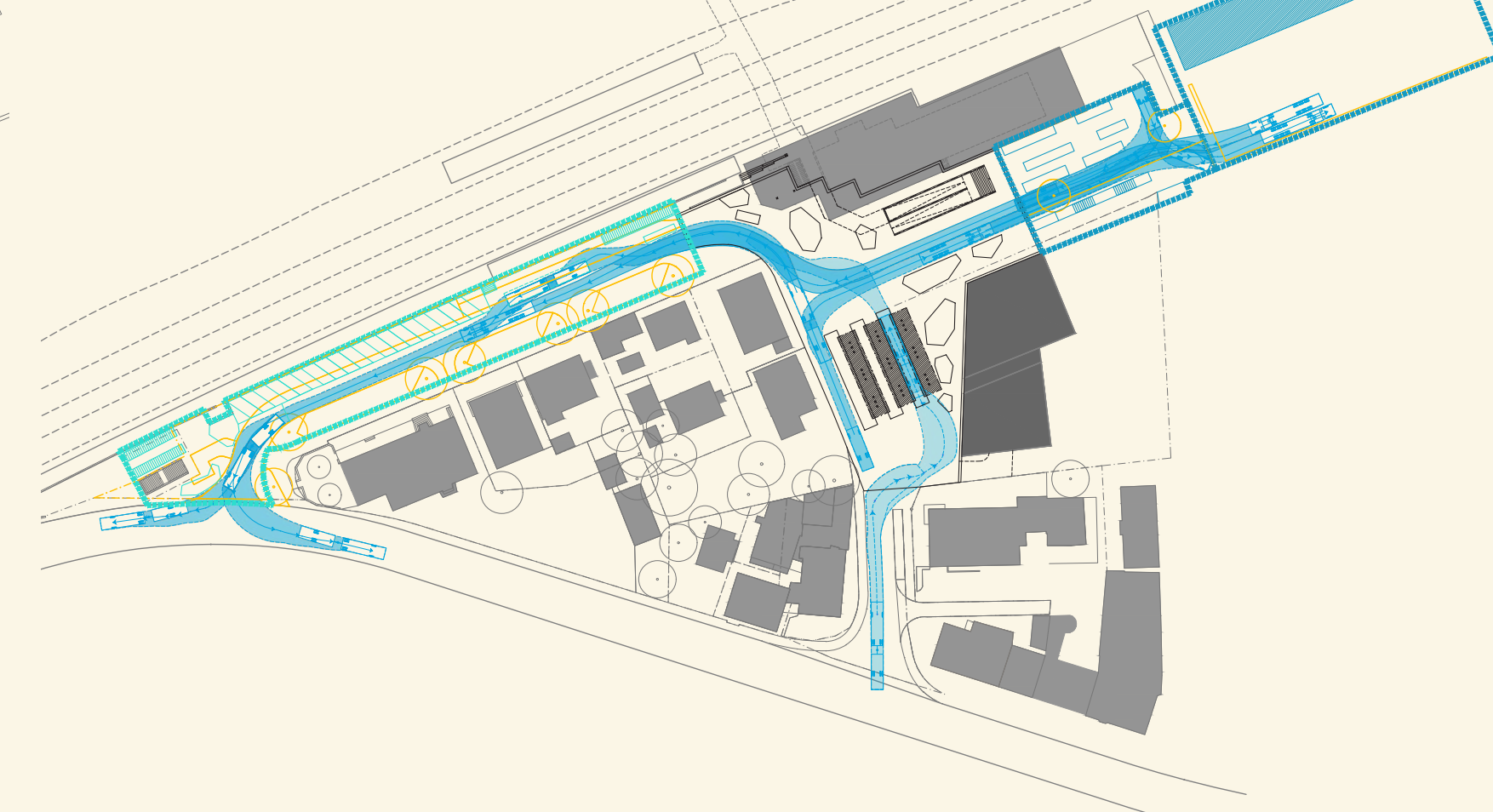
Etappe 3



Etappe 1.1



Etappen 2.1 und 2.2



Etappe 4

