



Bahnhofsareal, Bremgarten AG

Fast frei schwebend

Der Bahnhof von Bremgarten wird moderner. Der Neubau muss die fortschreitende Urbanisierung des Umfelds berücksichtigen und zu einer Verdichtung führen. Das Siegerprojekt «Drop by» von Schneider & Schneider Architekten aus dem Wettbewerbsverfahren kommt leichtfüssig daher.

Von Manuel Pestalozzi

Bremgartens Bahngeschichte ist in weiten Teilen die einer Schmalspurbahn. Zwar erhielt das historische Städtchen an der Reuss 1876 einen Anschluss an die Normalspur, der es über Wohlen mit dem Schienennetz verband. Doch die Strecke endete am Westufer des Flusses, ausserhalb der Stadt. 1902 erreichte dann eine Strassenbahn vom Osten

her Bremgartens Obertor und stellte eine Verbindung über die Passhöhe des Mutschellen mit der Zürcher Vorortsgemeinde Dietikon im Limmattal her.

Die Bremgarten-Dietikon-Bahn pachtete anschliessend die Strecke nach Wohlen von den SBB. Diese erhielt eine dritte Schiene für die «Meterspur». Über die Reuss entstand eine neue Brücke, welche

die beiden Streckenabschnitte vereinte. 1912 konnte der durchgehende Betrieb aufgenommen werden.

Die Bremgarten-Dietikon-Bahn fusionierte 2010 mit der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn, acht Jahre später folgte der weitere Zusammenschluss mit der Wynental- und Suhrentalbahn zur Aargau Verkehr AG (AVA). Das regelmässig moder-



Von der Zürcherstrasse her gewährt der neue Bahnhof einen freien Blick auf die Gleise.

nisierte Schienentransportsystem auf der Strecke durch Bremgarten ist heute ein wichtiger Bestandteil des S-Bahnnetzes der Grossagglomeration Zürich.

Den Boom widerspiegeln

1956 wurde der Bahnhof beim Obertor abgerissen und durch eine Stationsanlage weiter östlich an der Zürcherstrasse, in der Nähe des bereits bestehenden Depots ersetzt. Der Gebäudekomplex mit seinen Sichtbacksteinfassaden stand einst an der Peripherie des Siedlungsgebietes. In der Zwischenzeit ist das Bahnhofsgelände immer mehr zu einem zentralen Ort im Stadtgefüge geworden.

Seit der Eröffnung der grossräumigen Umfahrung der Stadt in den 1990er-Jahren sind die Verkehrs- und insbesondere die Lärmbelastung stark zurückgegangen. Der Bauboom setzte ein. Das Umfeld des Bahnhofs gilt heute neben der Altstadt als le-

bendigster Ort Bremgartens. Die Zürcherstrasse verbindet die Altstadt mit den neueren Einkaufsmöglichkeiten im Osten und ist damit eine bedeutende Verbindungsachse innerhalb Bremgartens.

Auf dem rund 3700 Quadratmeter grossen Landstreifen zwischen der Zürcherstrasse und den Gleisen möchte die AVA nun eine neue Bebauung mit Wohnungen und Büros in den oberen Geschossen sowie einzelnen Retail- und Gastroflächen im Erdgeschoss realisieren. Sie strebt eine bauliche Verdichtung an und hat deswegen einen einstufigen, anonymen Projektwettbewerb mit einer eingeladenen Bewerbungsrunde durchgeführt.

Gesucht wurde ein städtebaulich stichhaltiges Projekt für eine «gemischt genutzte Überbauung, welche ein optimales und innovatives Angebot zur Verfügung stellt und einen hohen Gebrauchswert besitzt.» Zu berücksichtigen war dabei der geplante neue Bushof beim Bahnhofsgelände. Auf die exakte Angabe einer Ausnützung verzichtete die Ausloberin bewusst, um die verträgliche Dichte durch die beteiligten Planerteams prüfen zu lassen.

Hochpunkt und Durchlässigkeit

Das Beurteilungsgremium hatte fünf Projekte zu bewerten. Ein wichtiges Kriterium war der Lärmschutz, der bei der Diskussion der drei rangierten Projekte vertieft untersucht wurde. Das Verfahren mündete

in der einstimmigen Empfehlung des Projekts «Drop by» des Teams Schneider & Schneider Architekten AG, Aarau, Hager Partner AG, Zürich (Landschaftsarchitektur), Basler & Hofmann AG, Zürich (Verkehrsplanung, Statik) und Kopitsis Bauphysik AG, Wohlen (Lärmschutz).

«Drop by» besteht aus zwei gegensätzlichen Volumen: einem leichten, dreigeschossigen Bahnhofsbau und einem markanten, keilförmigen, achtgeschossigen Wohngebäude. Letzteres steht am nordöstlichen Rand und somit höchstgelegenen Punkt des entlang der Zürcherstrasse sanft abfallenden Areals.

Einerseits erhält es die Wirkung eines neuen Stadttors, andererseits schafft es im Verbund mit bestehenden Hochbauten eine Platzsituation: Das Bahnhofsgelände wird im Südwesten begrenzt durch die neuere Überbauung City Center, im Nordwesten steht an der Zürcherstrasse ein grösseres Wohnhaus. Dessen südöstliches Gegenüber ist der ebenfalls neue Verwaltungsbau von AVA.

Gemeinsam mit dem projektierten Hochbau fassen sie den Bahnhofplatz ein, in dessen Mitte das neue Bahnhofsgelände quasi als luftiger Pavillon stehen soll, zwischen der Zürcherstrasse und dem Bushof, den der Entwurf direkt bei den Gleisen sieht.

Auf Platzniveau hat das langgezogene, im Grundriss rechteckige Bahnhofsgelände



Das Bahnhofsareal befindet sich über einem Reussbogen. Die Remisen der AVA sind unmittelbar südlich angegliedert.



Das Bahnhofsgebäude überdeckt einen Platz, welcher zwischen der Zürcherstrasse und dem Bus- und Bahnhof liegt.

de den Charakter eines grosszügigen Unterstands. Es steht auf vierzehn Stahlbeton-Verbundstützen-Paaren, deren gegenseitige Entfernung nach Nordosten in zwei Schritten abnimmt, und darüber liegenden Hohlkastenträgern.

Die beiden oberen Geschosse kragen allseitig weit aus. Zwischen den Stützenpaaren sind eine neue Unterführung, die beiden Eingänge zum Gebäude, das AVA-Verkaufsbüro, ein Kiosk, ein Velounterstand und eine weitere, bestehende Unterführung angeordnet. Diese Nutzungen werden von Durchgängen zwischen dem Bushof und der Zürcherstrasse getrennt. Dies gewährt grosse Freiheiten bei der Überquerung des Platzes, bei gleichzeitigem Witterungsschutz.

Im ersten Obergeschoss des Bahnhofsgebäudes sind Büros vorgesehen, im zweiten Obergeschoss soll es Eineinhalb- und Zweieinhalb-Zimmerwohnungen aufnehmen. Die Fassade ist hier unter dem Dach zurückversetzt, sodass ein umlaufender Gang entsteht. Er dient als Aussenraum der Wohnungen entlang der Nordostfassade, aber auch als laubengangartige Erschliessung.

Die Obergeschosse werden als Stahlbau mit schlanken Stahlbetonverbunddecken so leicht wie möglich ausgebildet. Die Gebäudestabilisierung erfolgt in Längs- sowie Querrichtung mit Hilfe der Stahlrahmen. Auf Platzniveau werden in Längsrichtung zudem sternförmige Verbände angeordnet.

Diese von der ansonsten strengen Orthogonalität abweichenden «Speichen» haben neben ihrer statischen auch eine ornamentale Wirkung.

Das neue «Einfahrtstor»

Der Hochbau hat einen völlig anderen Charakter, geht aber mit dem Bahnhofsgebäude aber eine enge Bindung ein. Seine polygonale Grundrissform folgt dem Verlauf der sich nach Nordosten verschmälernden Arealgrenzen, was dem Gebäude fast die Form eines Bügeleisens verleiht.

Die zum Bahnhofplatz orientierte, breitere Stirnseite ist leicht geknickt und so mit einer diskreten «Bügefalte» versehen.

Um das Lichtraumprofil einhalten zu können, springen die oberen Geschosse an den Längsfassaden auf der Strassenseite im ersten, auf der Bahnseite im zweiten Obergeschoss hervor. Zusammen mit dem Rücksprung des Attikageschosses ergibt sich eine anregende, abwechslungsreiche Form, die aus jeder Blickrichtung anders wirkt.

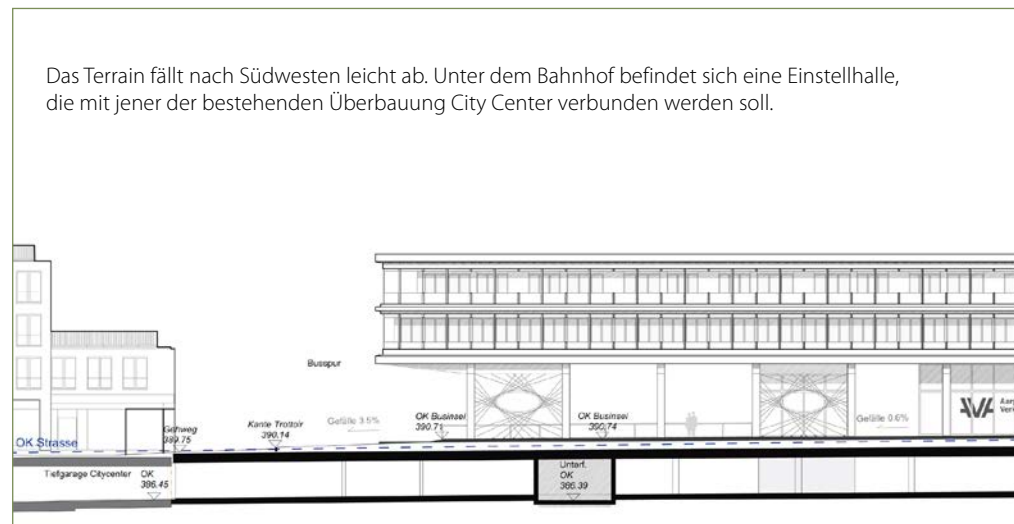
Der Betonmassivbau nimmt an der Zürcherstrasse die Einfahrt zur grossen unterirdischen Einstellhalle auf. Diese erstreckt sich unter dem Bahnhofplatz hindurch über das ganze Areal und ist mit dem Parkhaus des City Center verbunden. Dessen bestehende Einfahrt soll einer erweiterten Parkfläche weichen.

Beidseits der Rampenanlage sind die beiden Hauseingänge angeordnet. Am Bahnhofplatz ist ein Café geplant, im gegenüberliegenden «Spitz» sieht das Entwurfsteam einen Coiffeursalon vor. Wie auch das Café und die Eingangsfoyers wird er eine grosse Raumhöhe aufweisen, die sich in den Bereich eines mit Technik- und Abstellräumen versehenen Zwischengeschosses erstrecken.

In den oberen Geschossen bietet der Hochbau einen Mix an Eineinhalb- bis Viereinhalb-Zimmerwohnungen. Jede erhält mindestens einen privaten Aussenraum, der nach Süden oder Südwesten orientiert ist. Sekundärnutzungen wie Reduits, Nasszellen und Garderoben sind an die sechseckigen Erschliessungskerne angedockt und beteiligen sich statisch an der Aussteifung des Beton-Massivbaus.

Diese Anordnung schafft auch für die Haustechnik eine effiziente Erschliessungsstruktur. Mit den Tragwerkskonzepten beider Gebäude achtete das Entwurfsteam auf eine möglichst hohe Grundrissflexibilität. Damit sollen auch spätere Umnutzungen problemlos möglich sein. Die Fassade des exponierten Hochbaus wird

Das Terrain fällt nach Südwesten leicht ab. Unter dem Bahnhof befindet sich eine Einstellhalle, die mit jener der bestehenden Überbauung City Center verbunden werden soll.



Nachgefragt

Welche Bedeutung hat das Vorhaben in Bremgarten unter den Grossprojekten der AVA?

Die neue Ankunftssituation in der ÖV-Drehscheibe soll für unsere Fahrgäste attraktiv gestaltet sein. Der Fahrgast soll von kurzen Umsteigewegen und einem guten Serviceangebot profitieren können. Das Vorhaben ist ein weiterer Meilenstein für ein verdichtetes und modernes Stadtzentrum mit idealer ÖV-Anbindung.

Will die AVA die Wohnungen, Büros, Läden und Gewerberäume selbst bewirtschaften?

Die Bewirtschaftung von Mietliegenschaften ist nicht die eigentliche Kernkompetenz der AVA. Je nach Entwicklung auch anderweitiger Immobilienvorhaben werden wir uns Unterstützung einholen oder unsere Kompetenzen ausbauen.

Das Projekt ist für die AVA und für die Stadt Bremgarten von Bedeutung. Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit den Behörden?

Die städtischen Behörden sind vom ersten Tag an involviert gewesen. Die Zusammenarbeit ist sehr konstruktiv und der gegenseitige Wille, das Bahnhofsareal zukunftsgerecht entwickeln zu können, ist spürbar. So werden denn auch die jetzt einzuleitenden weiteren Planungsschritte in enger Abstimmung erfolgen.

Aus Distanz wird die Bahn von Dietikon nach Wohlen als eine Art Tram wahrgenommen. Braucht es beim Bahnhof wirklich eine zusätzliche Unterführung?



Mathias Grünenfelder ist Leiter Grossprojekte bei der Aargau Verkehr AG (AVA).

Schon aus sicherheitstechnischen Gründen endet das in Dietikon startende Strassenraum-Bahntrasse im Bereich Dietikon Stoffelbach. Ab dort verkehren wir auf einem Eigentrassee mit gesicherten Bahnübergängen. Damit wird auch sichergestellt, dass die Anzahl der Kollisionen mit Strassenfahrzeugen ständig reduziert werden können. Aufgrund der Anforderungen seitens der Aufsichtsbehörde des Bundesamtes für Verkehr ist es an solchen Lagen mit diesem Verkehrsaufkommen zwingend nötig, schienenfreie und behindertengerechte Zugänge zu den Bahn- und Busperrons zu machen.

Ein wichtiger Aspekt bei der Beurteilung der Wettbewerbsprojekte war der Umgang mit der Lärmbelastung. Wie gelang es, auf dieser Ebene zu überzeugen?

Das Siegerprojekt zeichnet sich durch die konsequente Anordnung lärmempfindlicher Räume auf der strassenabge-

... bei Mathias Grünenfelder

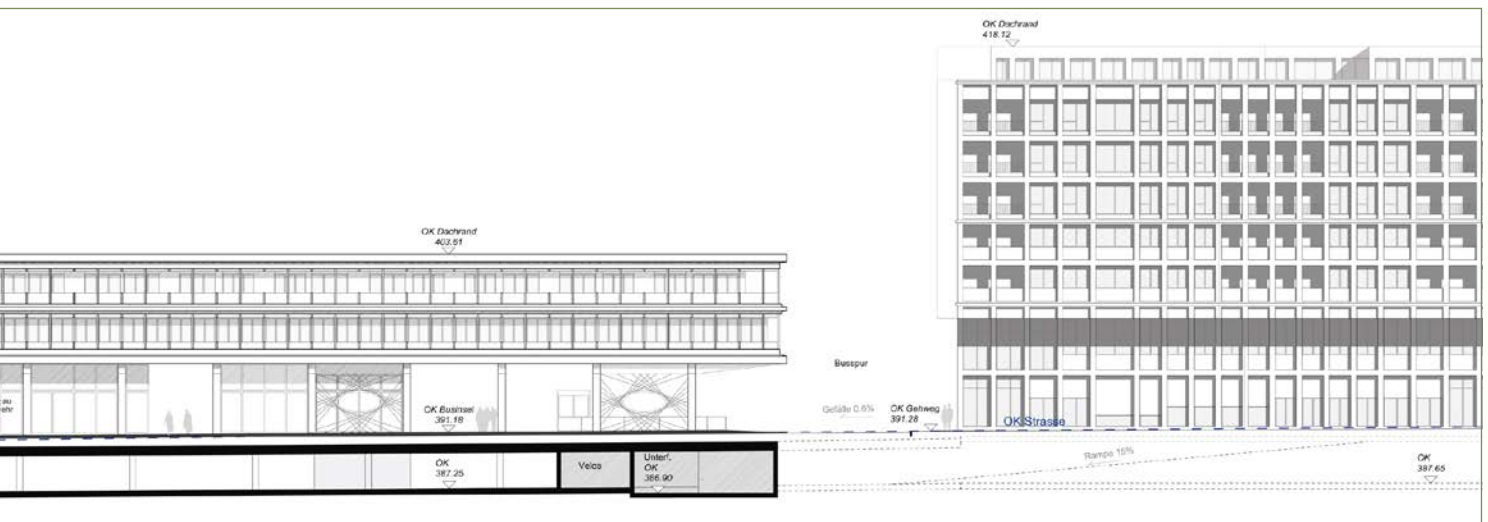
wandten Seite aus. War dies nicht möglich, konnten mit der Anordnung von Laubengängen die nötigen Nachweise erbracht werden, dass die Lärmvorschriften eingehalten werden können.

Wie gestaltet sich das weitere Vorgehen? Wäre beim Projekt, das aus zwei eigenständigen Bauten besteht, auch eine Etappierung möglich?

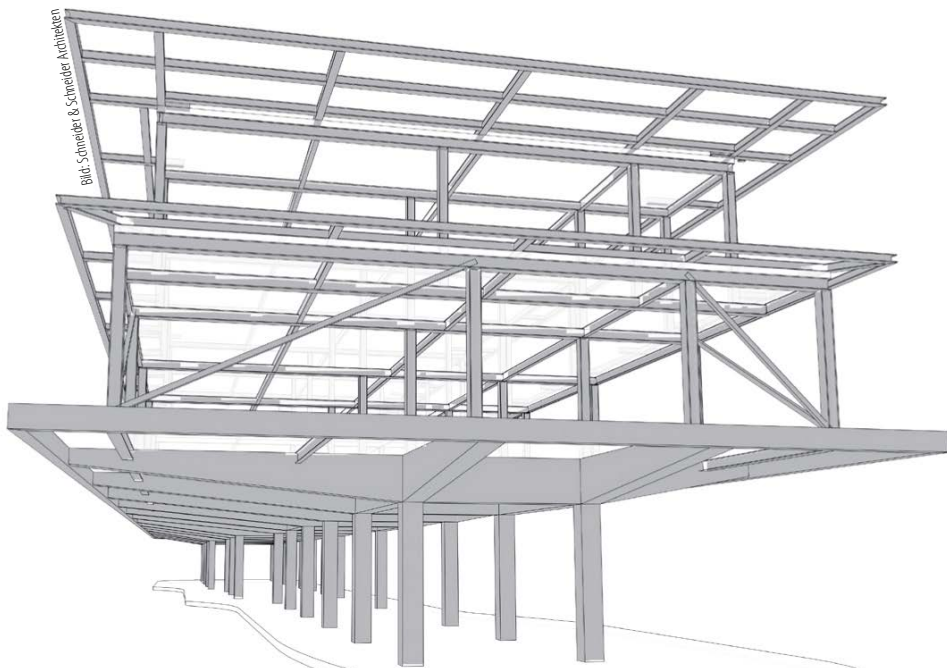
Als nächster Schritt sind die planungsrechtlichen Grundlagen anzupassen. Die Bauherrschaft wird einen Gestaltungsplan erarbeiten und eine Teilzonenplanänderung, die dieses Siegerprojekt ermöglichen soll, bei der Stimmbewölkerung beantragen. Eine Etappierung ist nicht vorgesehen, da die zentrale Tiefgarage mit der östlichen Ein- und Ausfahrt unter beiden Gebäuden verläuft und weitere Rahmenbedingungen seitens der Gleisanlagen zu berücksichtigen sind.

Wann wird der neue Bahnhof Bremgarten in Betrieb genommen?

Aufgrund der Abhängigkeiten, auch von bewilligenden Behörden, sei es für den Gestaltungsplan, das Baugesuch und die nötige Zonenplanänderung, ist es heute schwierig, eine Prognose abzugeben. AVA ist an einer raschen Realisierung interessiert, und auch die kantonalen Fachstellen drängen auf die Realisierung des zentralen, behindertengerecht ausgebauten Bushofs. Wenn alles weitere planmässig und ohne grosse Widerstände und Einsprachen verläuft, hoffen wir, dass wir innert fünf bis sechs Jahren betriebsbereit sind. *Manuel Pestalozzi*



Bilal Schmeider & Schmeider Architekten

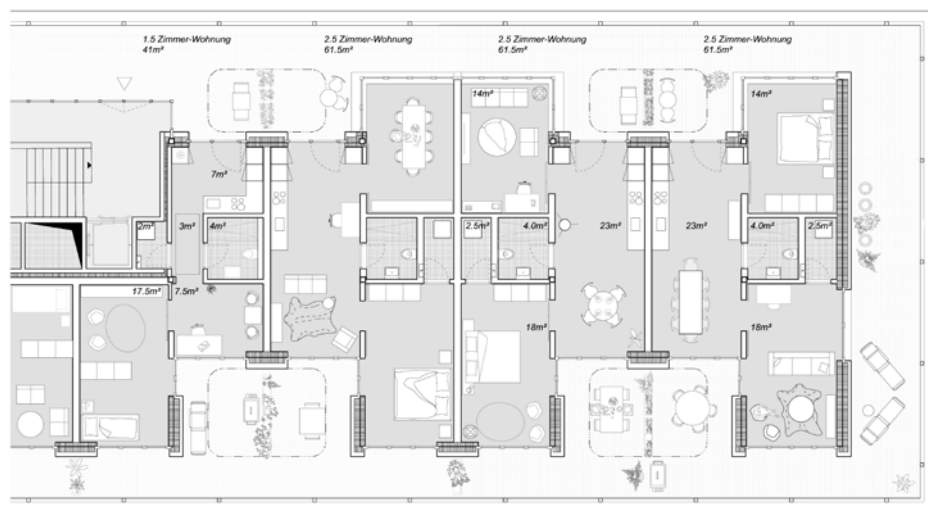


Der neue Bahnhof ist eine Stahlkonstruktion, die auf Hohlkastenträger gestellt ist.

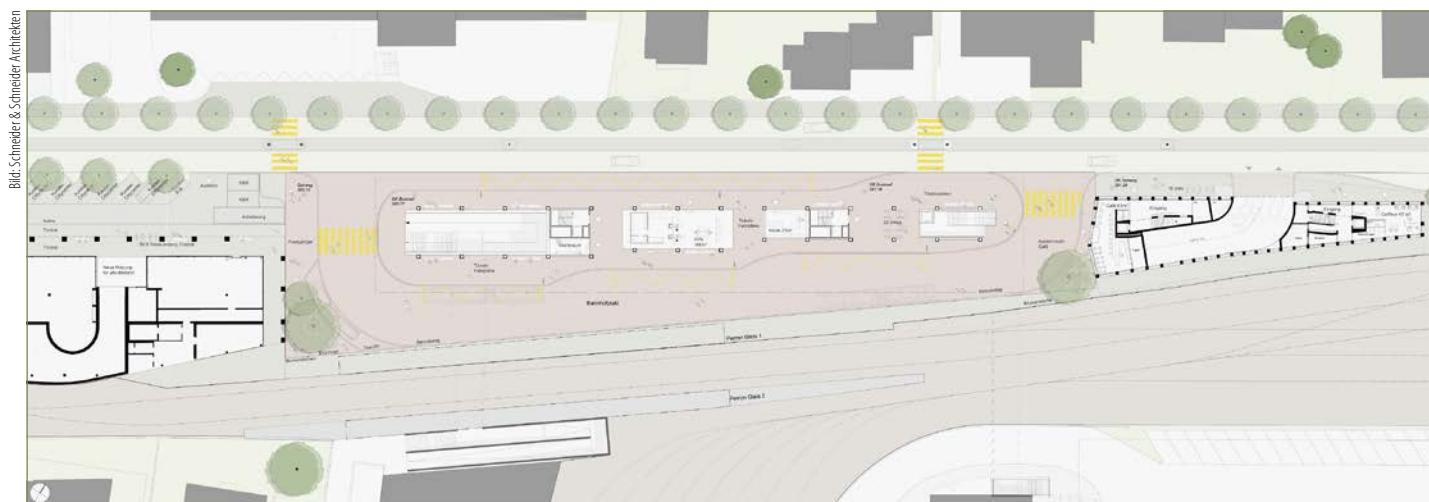
Das nach Nordosten immer schmaler werdende Wohnhaus hat die Wirkung eines neuen Stadttors.

seiner Bedeutung als «Einfahrtstor» gerecht werden. In den Worten der Projektanten und Planer balanciert sie zwischen Massivität und Offenheit und sucht im Ausdruck bewusst den Kontrast zum schwebenden Riegel des Bahnhofs.

Die Betonhaut als äusserste Fassade-schicht verleiht dem Massivbau einen angemessenen Ausdruck. Horizontale Metallbänder sollen diese gravitatische Gebäudehülle zusätzlich gliedern. Sie bilden den wichtigen Abschluss für die Auskragungen und den Dachrand. Die Brüstungsausfachungen sind als Holzelemente geplant, einzelne Panoramafenster lassen dahinter die Wohnräume erahnen und auf ein lebendiges, revitalisiertes Bahnhof-quartier hoffen. ■



Die Wohnungen im zweiten Obergeschoss des Bahnhofgebäudes verfügen über terrassenartige Aussenräume.



Der Bahnhofplatz bietet eine ausgedehnte witterungsgeschützte Aufenthalts- und Wartezone.