

GESAMTKONZEPT DORFZENTRUM 8905 ARNI



MÄRZ 2003

AUFTRAGGEBER

EINWOHNERGEMEINDE ARNI, 8905 ARNI

ARCHITEKTUR / PLANUNG

ARCHITHEKE, R. DIETIKER UND B. KLAUS, DIPL.ARCH. ETH/SIA/HTL,
ZURZACHERSTRASSE 232, 5203 BRUGG

FREIRAUMGESTALTUNG

STÖCKLI, KIENAST & KOEPPPEL, LANDSCHAFTSARCHITEKTEN BSLA AG,
LINDENPLATZ 5, 5430 WETTINGEN

VERKEHRSPLANUNG

JÜRIG DIETIKER, VERKEHRSPLANER SVI/ RAUMPLANER,
LÄNDESTRASSE 15, 5210 WINDISCH

1. Einleitung

Für den Durchreisenden präsentiert sich Arni als eine lockere Ansammlung von Bauten, die mehrheitlich noch auf den einfachen bäuerlichen Ursprung der Ortschaft verweisen. Obwohl in einzelnen Fällen eine relativ geschlossene Strassenrandbebauung vorhanden ist, entsteht der etwas unbestimmte Gesamteindruck eines Ortsbildes zwischen ländlicher Streusiedlung und Strassendorf.

Durch die zurückversetzte Anordnung der Schulen und des Gemeindehauses fehlen die für die Repräsentation wichtigen öffentlichen Bauten entlang der Hauptdurchgangsachse, und das alte Schulhaus - als markantes architektonisches Zeichen am Dorfeingang - hat seine öffentliche Funktion verloren.

Der Übergang von der Landschaft zum Ort ist fließend und eine eigentliche Ortsmitte ist nicht wahrnehmbar. Gerade im Bereich der zentralen Strassenverzweigung öffnet sich der Raum nach allen Seiten. Läden und Restaurants sind ohne eigentliche Konzentration entlang der Hauptstrasse aufgereiht oder sie liegen etwas versteckt (Sennhütte) oder versenkt (Volg) in rückwärtigen Lagen.

Alte und neue Architektur prallen zum Teil heftig aufeinander und sind ein (zu) deutlicher Ausdruck der Wandlung eines Bauerndorfes zu einer Wohngemeinde im Einzugsgebiet der Stadt Zürich.

Im Gesamteindruck entspricht das Gesicht des Ortes Arni also noch nicht ganz seiner hohen Qualität als lebenswerte Wohngemeinde.



2. Grundlagen

2.1 Zielsetzung

In der Diskussion des Ortsbildes formulierte die Gemeinde folgende Ziele für eine Dorfentwicklung:

- An geeigneter Lage soll ein erkennbarer Dorfkern mit Dorfplatz gestaltet werden.
- Es wird eine Neugestaltung des Dorfkerns und der Kantonsstrassen angestrebt.
- Durch sorgfältiges Verdichten, unter Berücksichtigung von Stellung, Proportion und Grösse der Neubauten, soll ein homogener Dorfkern entstehen.
- Die Freiräume entlang der Kantonsstrasse sollen wo möglich unter Einbezug der Kantonsstrassen neu gestaltet werden.
- Neben der Neugestaltung der zentralen Strassenräume der Kantonsstrassen soll auch im zentralen Areal zwischen Baumgartenstrasse und Hedingerstrasse eine bauliche Verdichtung angestrebt werden, die einen hohen Wohnwert bietet und gleichzeitig zu einer qualitativen Aufwertung des Dorfzentrums beiträgt.

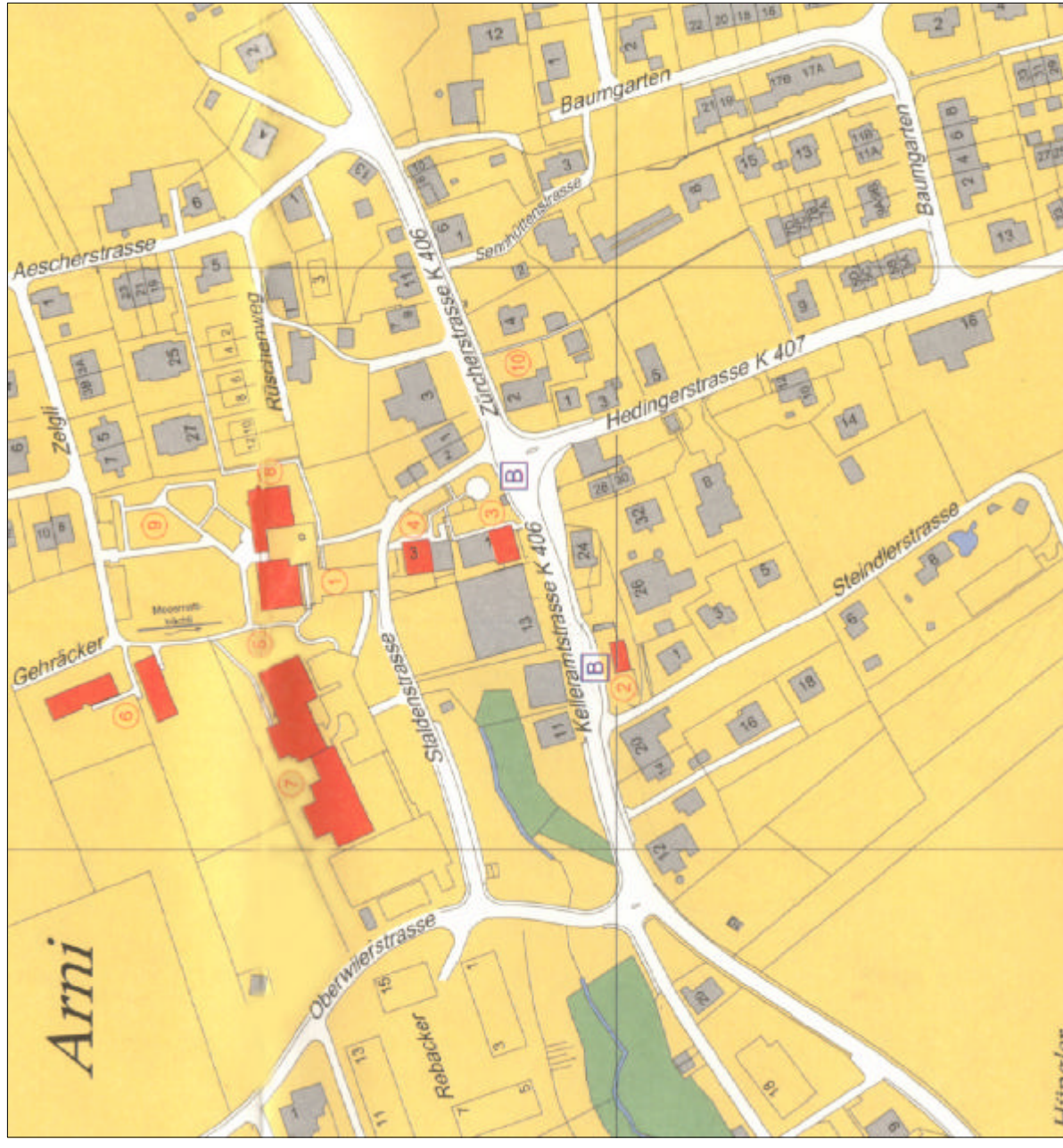
2.2 Planungsvorgehen

Das Gesamtkonzept wurde im Kontakt mit Gemeinderat, Ortsplaner und Gemeindeingenieur (Baufachteam) erarbeitet.

Für die Aspekte der Verkehrsplanung wurde mit den kantonalen Baudepartement, Abteilung Verkehr, Kontakt aufgenommen.

Ein erster Entwurf des Gesamtkonzeptes wurde anlässlich einer Orientierungsversammlung der Bevölkerung vorgestellt. Es wurde anschliessend ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt.

Die betroffenen Grundeigentümer wurden an einer separaten Versammlung über das Vorhaben orientiert und zu zusätzlichen Besprechungen mit dem Baufachteam eingeladen.





3. Räumliches Konzept Dorfzentrum

3.1 Kelleramtstrasse, Zürcherstrasse: K 406

Nordseite:

Die bauliche Erneuerung kann sich im Rahmen der heutigen Bebauung entwickeln. Die trichterförmige Raumerweiterung zwischen Hauptstrasse und Gemeindehaus wird durch eine klare Gliederung als Verbindungsachse aufgewertet. Die topografischen Gegebenheiten mit einer kleinen Geländesenke werden durch den Verzicht auf störende Vegetationsstrukturen und sonstige Einbauten verstärkt. Das Buswartehäuschen bildet einerseits den räumlichen Platzabschluss und andererseits das Verbindungselement zwischen Gemeindehaus und Dorfplatz.

Die geschwungene Fassadenflucht (Gebäude Nr.23A, 23B, 27, 29) sollte als historisch gewachsenes Element erhalten bleiben. Der Strassenraum wird durch die strassenbegleitende Baumreihe jedoch stärker gefasst werden als dies heute der Fall ist

Südseite:

Die bestehende lockere Bebauung soll, durch in der Regel längs zur Strasse gestellte Neubauten verdichtet werden. So wird der Strassenraum verstärkt, und es werden gleichzeitig auf der lärmabgewandten Gebäudeseite ruhige, südorientierte, private Aussenzonen geschaffen. Im Zentrum des Dorfes wird eine Ausweitung des Strassenraumes zu einem kubisch klar geformten Platzraum vorgeschlagen. Der Baukubus vor dem geschützten Fachwerkgebäude an der Sennhüttenstrasse 1 wird zurückversetzt, um den Blick auf die Fassade frei zu halten.

3.2 Hedingerstrasse: K 407

Die Hedingerstrasse soll den Ausdruck einer räumlich offenen, nicht nur von Gebäuden, sondern auch von privaten Aussenräumen eingefassten Dorfstrasse beibehalten. Das eher geringe Verkehrsaufkommen erlaubt es auch bei Neubauten, die Gartenbereiche an den Strassenraum anzuschliessen. Das Zusammenfassen der Parkierzufahrten auf möglichst wenige Stellen unterstützt dieses Anliegen. Durch eine spannungsvolle örtliche Verengung des Strassenraumes vor der Einmündung zur K 406 wird die Verbindung zum Dorfplatz als Eingangstor formuliert.



Baumassenplan

3.3 Der Dorfplatz

An der Stelle des heutigen Post-Pavillons schafft ein dicht an die Strasse gestellter Baukörper zusammen mit dem gegenüberliegenden Mehrfamilienhaus eine Torsituation. Anschliessend springt die Gebäudeflucht südseitig der Strasse zurück auf die Fassadenebene der heutigen Scheune und des angrenzenden Bauernhauses (Geb.Nr. 12, 18, 19).

Das ansteigende Gelände, südseitig des Platzes, wird im Querschnitt des Neubaus durch ein vorspringendes eingeschossiges Sockelgeschoss aufgenommen. Auf diesem steht der zweigeschossige, nach Süden orientierte Wohnbau. Der direkt auf den Platz gerichtete Gebäudesockel eignet sich für Gewerbenutzung und Ateliers.

Als östlicher Raumabschluss wird als Ersatz der heutigen Scheune analog zur westlichen Platzfront ein längs zur Zürcherstrasse gestellter Neubau vorgeschlagen.

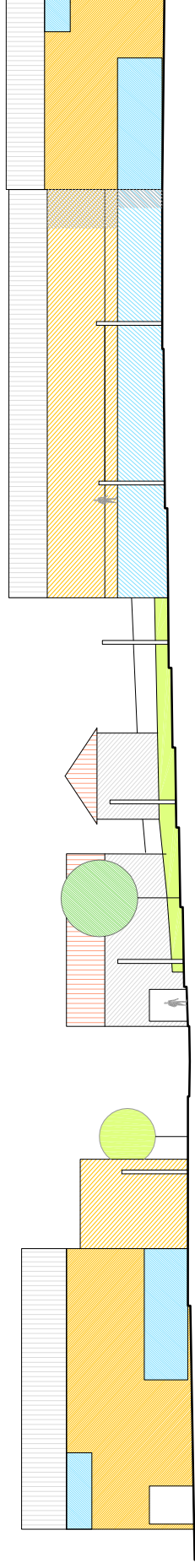
Durch die langgezogene Platzform wird auch das heute isoliert stehende, hohe Mehrfamilienhaus in die Komposition der Baukuben einbezogen.

Da sich die volumetrische Gestaltung des Dorfplatzes weitgehend an bestehenden Gebäudefluchten orientiert, ist eine etappenweise Realisierung in verschiedener zeitlicher Reihenfolge möglich.

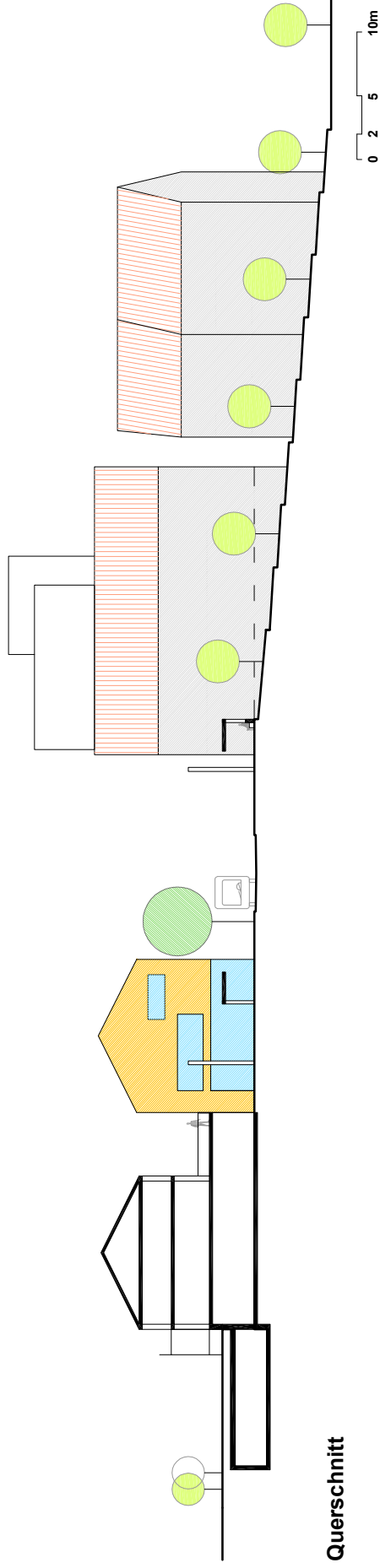
Durch eine bandartige Belagsstruktur, die sich schuppenartig über den gewölbten Dorfplatz zieht, entsteht ein strassenübergreifendes Gesamtbild mit eigenem Charakter.

Für den Dorfplatzes und die Verbindung zum Gemeindehaus werden einheitliche Gestaltungselemente verwendet, die aus der Materialisierung der gesamten Strassengestaltung entwickelt sind (z.B. Bänder aus Natursteinpflasterung in Kombination mit Asphaltbelägen). Die Wahl besonderer Beleuchtungselemente (keine Strassenleuchten) soll die Bedeutung dieser beiden Bereiche zusätzlich unterstreichen.

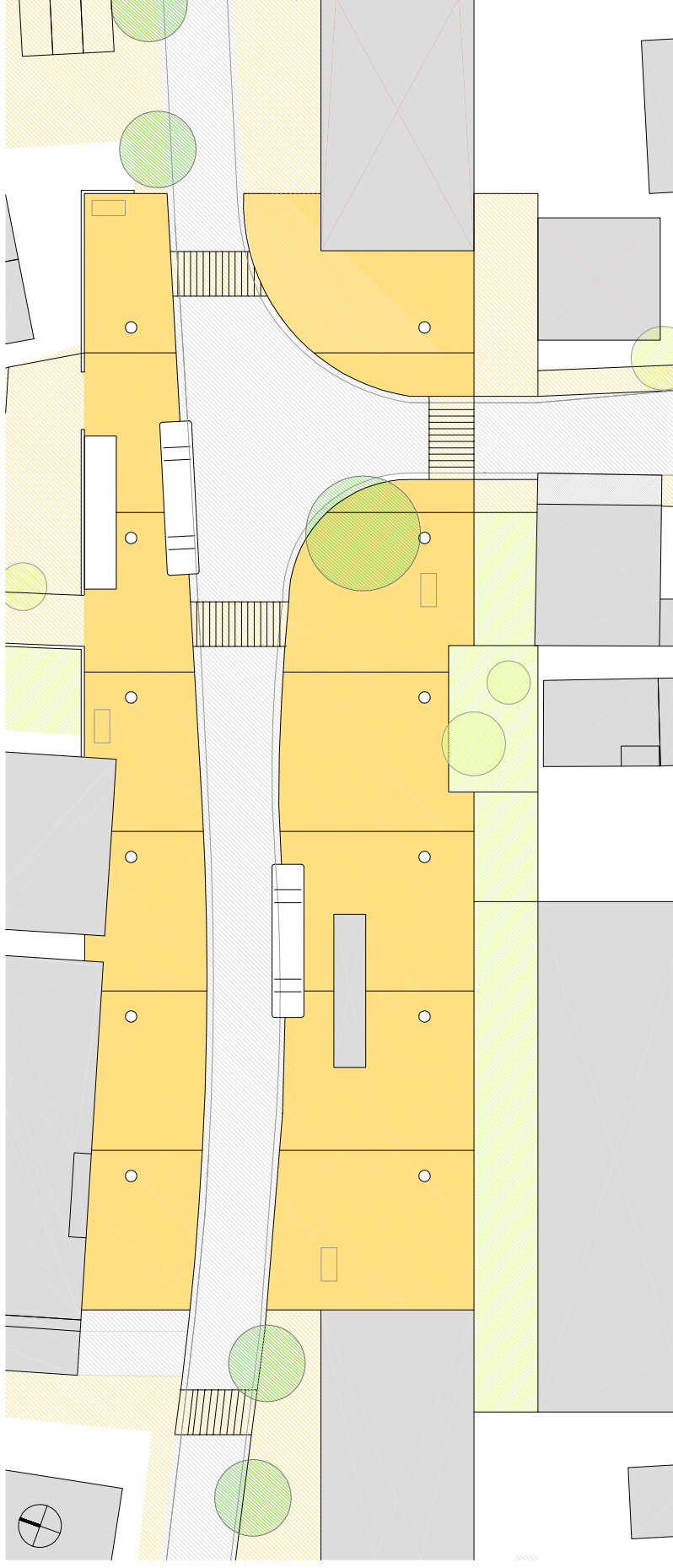
Die beiden Buswartedächer sind Bestandteil der Platzgestaltung. Sie sind als architektonische Akzente und als zusätzliche Raumgliederung eingesetzt.



Längsschnitt



Querschnitt



Dorfplatz

3.4 Areal Baumgartenstrasse, Hedingerstrasse

Das Konzept soll für dieses zentral gelegene Areal eine Idee entwickeln, mit der - trotz etappenweiser Realisierung durch unterschiedliche Bauträger - das Gesamtbild eines eigenständigen Dorfteils mit hoher Wohnqualität entstehen kann.

Ein zentraler, hofartiger Aussenraum mit einer gemeinschaftlichen Spiel- und Aufenthaltszone nimmt den Hauptteil der privaten Wohnungszugänge auf und ist gleichzeitig vielfältig mit dem öffentlichen Wegnetz verknüpft. Zwischen diesem Hof und dem Vorplatz der Sennhütte wird eine Wegverbindung und ein optischer Raumbezug hergestellt.

Das Konzept ist primär aussenräumlich und bezüglich der Wegverbindungen formuliert. Je nach architektonischer Gestaltung und entsprechend der Wahl der Wohnungstypologie kann die Grösse und Ausrichtung der Baukörper innerhalb dieser Vorgaben unterschiedlich realisiert werden. Die vorliegende Studie legt mögliche Bebauungsformen als Varianten dar. Durch die Anforderung einer zentralen Tiefgarage und zur Sicherstellung einer optimalen Aussenraumqualität ist jedoch eine Koordination der Planungen erforderlich. Wir empfehlen zu diesem Zweck die Erstellung eines Gestaltungsplanes.

Variante A



Variante B



Variante C



Variante D



Varianten Wohnbebauung

4. Verkehrskonzept

Rückgrat der Verkehrserschliessung ist die Kantonsstrasse K 406. Diese ist eine Gemischtverkehrsstrasse mit einer Verkehrsmenge in der Grössenordnungsklasse von ca. 5000 Fahrzeugen pro Tag. Die Belastung wird gemäss den kantonalen Verkehrsprognosen auch in Zukunft in diesem Rahmen bleiben.

Mit dieser Belastung liegt die K 406 in der Gruppe der schwach belasteten Kantonsstrassen und bietet deshalb entsprechende Spielräume, welche für die gestalterische Integration in die Dorfstruktur und zur Verbesserung der Verträglichkeit zwischen allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden können.

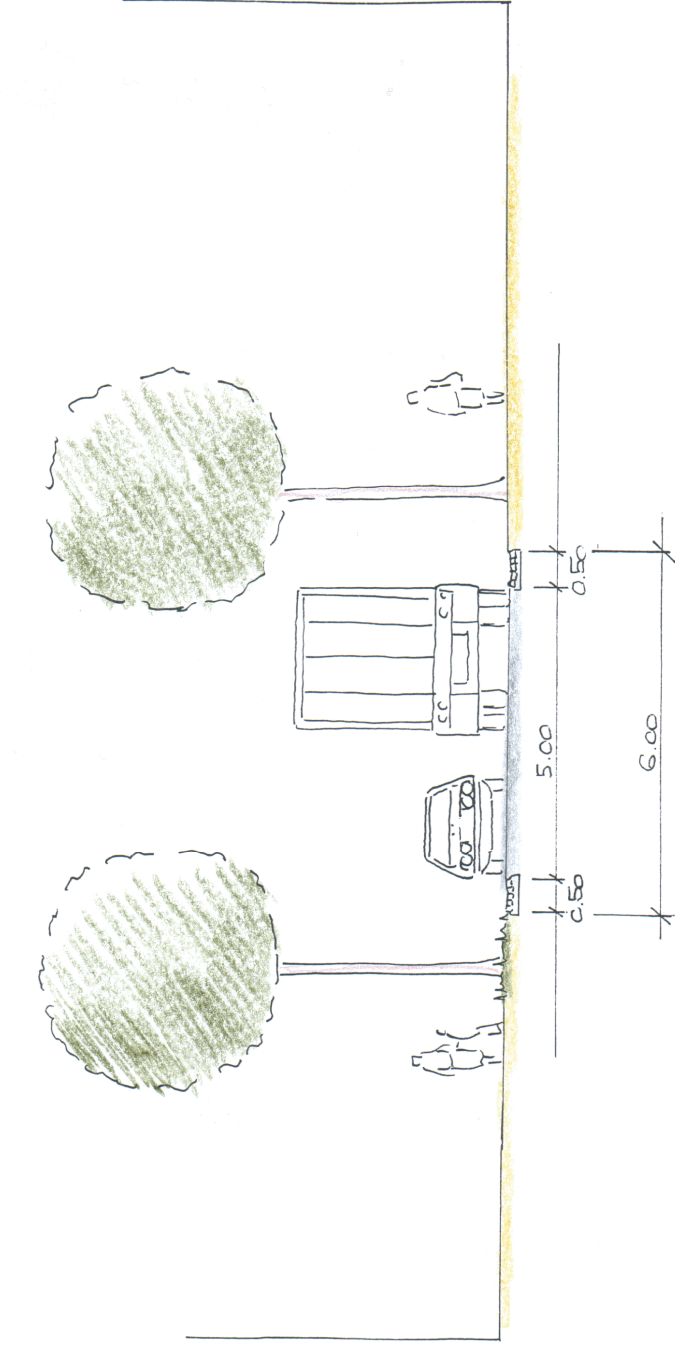
Im Ortsbereich wird ein stetiger Verkehrsfluss unter Einhaltung der Innerortsgeschwindigkeit angestrebt. Wichtig für die Verkehrssicherheit ist eine erhöhte Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker und die Einstellung auf die Anforderungen einer Ortsdurchfahrt. Diese Ziele werden mit den folgenden Massnahmen umgesetzt:

Ortseingänge

An beiden Ortseingängen werden in Kombination mit den Einmündungen der Gemeindestrassen und seitlichen Baumpflanzungen Torsituationen geschaffen, welche die Übergänge ausserorts - innerorts gestalterisch ins Blickfeld rücken.

Fussgängerschutzinseln und Abbiegeflächen

Die damit verbundenen Flächen in Fahrbahnmitte bieten Platz sowohl für je eine Fussgängerschutzinsel als auch für Abbiegeflächen für Linksabbieger (Auto und Velo).



Normalprofil Zürcherstrasse

Kernfahrbahn

Die Ortsdurchfahrt wird als Kernfahrbahn gestaltet. Das geometrische Normalprofil ist mit 6,0 m so gewählt, dass alle Fahrzeuge sich kreuzen können. Damit dieses Fahrbahnband in die Proportionen der gewachsenen Dörfer integriert ist, wird es gestalterisch unterteilt. Eine Grundfahrbahn von 5,0 m erlaubt das unbehinderte Kreuzen von PWs und Lastwagen. Seitlich werden wie früher je eine flache Rinne von je 0,5 m geführt. Damit steht die Gesamtbreite für das Kreuzen von Lastwagen zur Verfügung. Der Verzicht auf die Markierung einer Mittellinie reduziert zusätzlich den verkehrsorientierten Charakter des Strassenbildes. Kernfahrbahnen haben sich in den letzten Jahren als geeignetes Instrument zur Gestaltung von schwächer belasteten Kantonsstrassen wie in Arni bewährt.

Parkierung

Der mit der Gestaltung als Kernfahrbahn verbundene Verkehrsfluss (tiefere Geschwindigkeit, erhöhte Aufmerksamkeit) erlaubt es, für Geschäftszufahrten Kurzzeitparkplätze entlang der Kantonsstrassen zuzulassen, sofern jeweils örtlich die Sichtverhältnisse gewährleistet sind. Zusätzlich ist das Parkieren auf dem zentralen Platz möglich. Hier können die Plätze einfach markiert werden.

Die Tiefgaragen für die neuen Überbauungen werden nach Möglichkeit nicht direkt an die K 406 angeschlossen: Bauschild Baumgarten über Hedingerstrasse, Überbauung Dorfplatz über Steindlerstrasse.



Fussgängerflächen und Bepflanzung

Auf beiden Strassenseiten werden Fussgängerflächen ausgeschieden. Diese werden gestalterisch in die Vorplätze integriert. Wo dies möglich ist, werden seitlich Bäumen gepflanzt, welche den Strassenraum fassen und optisch verengen. Bei allen wichtigen Schul- und Fusswegübergängen sind Fussgängerstreifen vorgesehen. Die Kantonsstrassen werden einreihig von den beiden Dorfändern her durch eine Baumreihe begleitet, die jeweils bis zum Dorfplatz führt. Es entsteht so entlang des Strassenraumes ein durchgängiges Grünband als gestalterisches Vernetzungselement

Hedingerstrasse

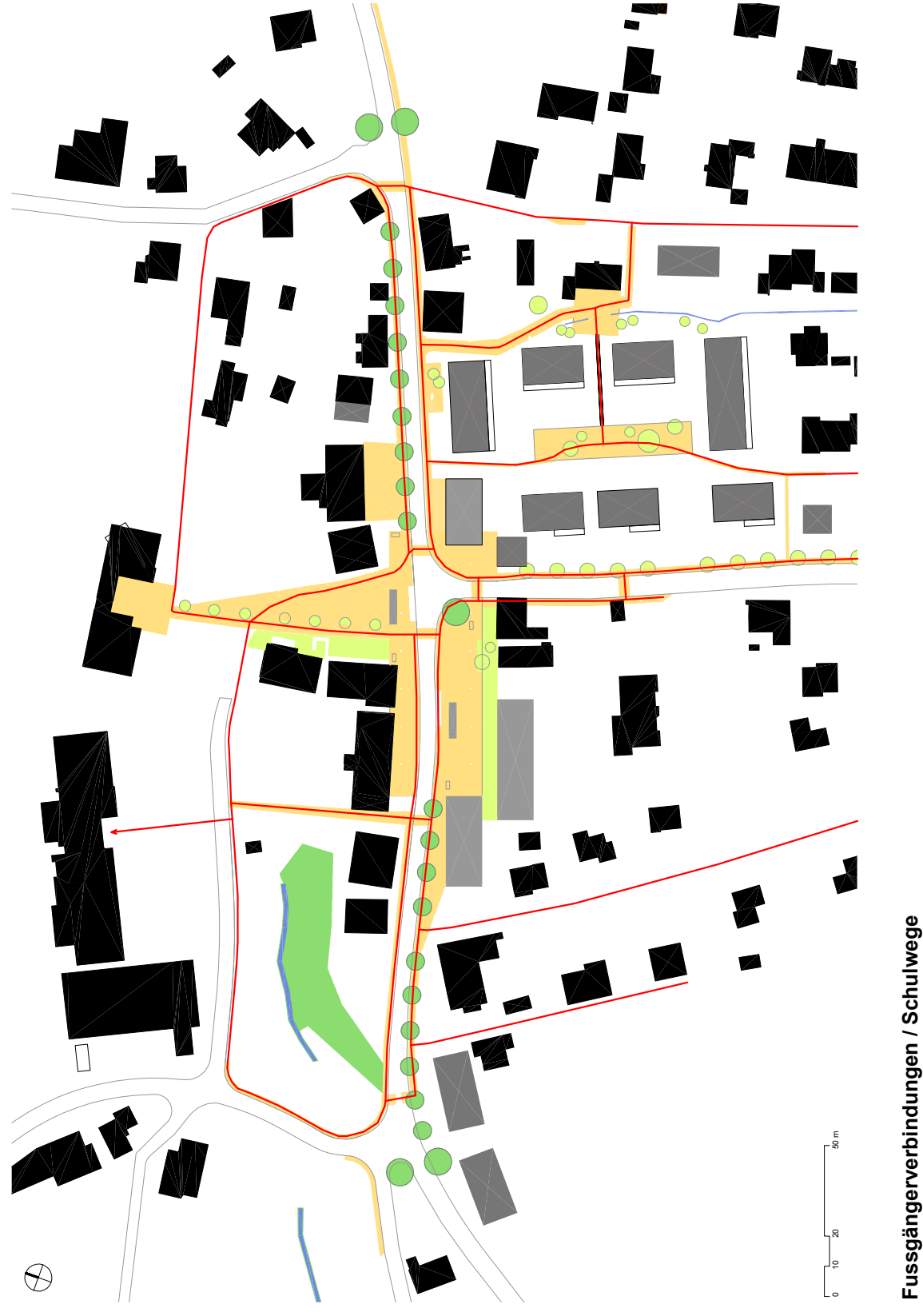
Die Hedingerstrasse wird nach denselben Prinzipien mit Gehwegen gestaltet wie die K 406. Der Gestaltungsspielraum ist durch die noch geringere Belastung ebenfalls gegeben. Die Einfahrt in die neue Tiefgarage auf Parzelle 46 ist in genügendem Abstand von der Kreuzung festgelegt.

Integrierte Bushaltestellen

Die Bushaltestellen werden auf den seitlichen Platzflächen angeordnet. Dies erlaubt es, diese Plätze als Einheit zu gestalten, die Flächen multifunktional zu nutzen und das regelmässige Band der Kernfahrbahn nicht örtlich durch Busbuchten aufzuweiten.

Schulwege / Fusswegnetz

Das Gesamtkonzept übernimmt die Vorgaben des Verkehrsrichtplanes und ergänzt sie durch eine feinmaschige Erweiterung der Fusswegverbindungen im Bereich Baumgartenstrasse / Hedingerstrasse. Die Verkehrssicherheit wird erhöht, indem neue Fusswege abseits der verkehrsbelasteten Strassen angeboten werden. Die Anordnung der Fussgängerstreifen über die Hauptstrassen bezieht sich auf eine sinnvolle, möglichst direkte Führung der Fussgängerverbindungen und berücksichtigt die Sichtverhältnisse.



Fussgängerverbindungen / Schulwege

7. Nutzungskonzept

Gewerbe / öffentliche Nutzungen

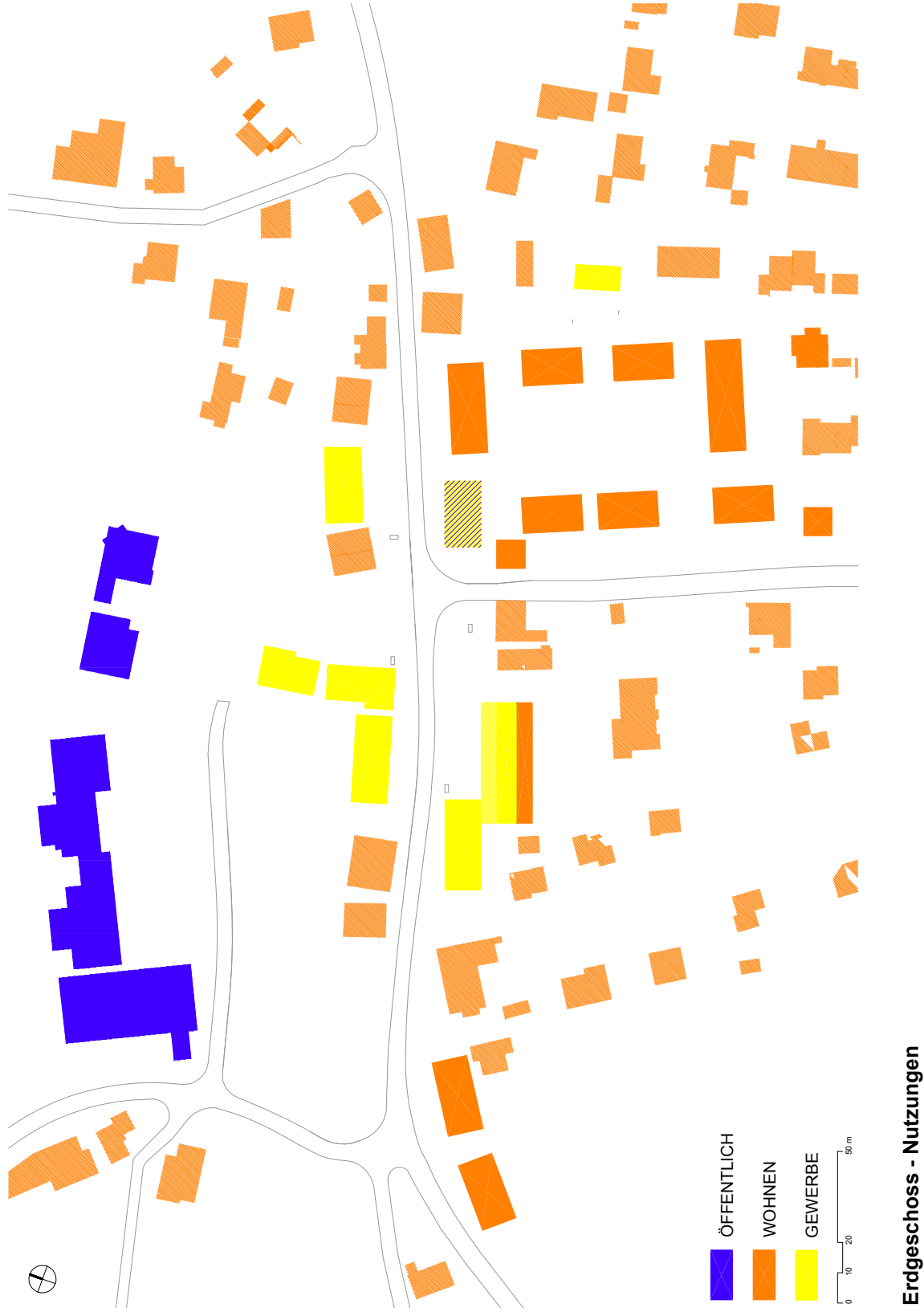
Im Erdgeschoss der an den Platz angrenzenden Bauten wird die Möglichkeit für Gewerberäume wie Verkaufsgeschäfte, Gaststätten, Dienstleistungsbetriebe, Praxen, sowie für öffentliche Nutzungen geschaffen.

Das Zusammenfassen dieser Nutzungen an zentraler Lage entlang der Hauptverkehrsachse erhöht die Standortqualität.

Im Erdgeschoss des Mehrfamilienhauses (Geb. Nr.) ist eine entsprechende Umnutzung der Garagen und der Kleinwohnung anzustreben, damit der Vorbereich des Hauses als Teil des Platzes gestaltet werden kann.

Wohnen

Es ist generell erwünscht, dass sich auch die Wohnnutzungen der Obergeschosse zum Platz orientieren, z.B. durch Eingangszonen oder Wohnteilern auf dem Platzniveau sowie durch Balkone, Sitzplätze oder Laubengangschiessungen in den oberen Geschossen. Der Dorfplatz dient auch als erweiterter Aussenbereich für die Wohnungen.



Erdgeschoss - Nutzungen

