

Brugg Windisch (AG) | Testplanung

STADTRAUM BAHNHOF BRUGG WINDISCH

Programm | 27. Juni 2024



PLANPARTNER
RAUMPLANUNG
STÄDTEBAU
ENTWICKLUNG

Impressum

Auftraggeberinnen

Gemeinde Windisch

Dohlenzelgstrasse 6, 5210 Windisch;
vertreten durch: Roland Schneider, Leiter Planung und Bau, Gemeinde Windisch

Stadt Brugg

Hauptstrasse 5 5201 Brugg;
vertreten durch: Daniela Nay, Leiterin Planung und Bau, Stadt Brugg

BRUGG Immobilien AG

Industriestrasse 21, 5201 Brugg;
vertreten durch: Thorsten Busch, CEO BRUGG Immobilien AG

Schweizerische Bundesbahnen SBB

SBB Immobilien Development, Anlageobjekte Entwicklung Central; Trüsselstrasse 2, 3014 Bern,
vertreten durch: Salomé Mall, Leiterin Anlageobjekte Entwicklung Central und Smart City;
SBB Infrastruktur, Netzentwicklung Region Mitte; Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten,
vertreten durch: Eliane Jeanneret, Infrastruktur, Projektleiterin Netzentwicklung

Kanton Aargau

Departement Bau, Verkehr und Umwelt; Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau;
vertreten durch: Katrin Oser, Leiterin Orts-, Siedlungs-, Regionalplanung Ost, Abteilung Raumentwicklung,
und Dominik Kramer, Leiter Infrastruktur, Abteilung Verkehr

Auftragnehmerin

Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich

Bearbeitung:

Susanne Frohn, Dipl. Ing. Arch BUW / MAS ETH / SIA

Selina Masé, MSc ETH in Architektur

Christoph Stäheli, Dipl. Ing. Raumplaner FH / FSU / REG A

Titelbild: Luftbild und Perimeterdarstellung

Ablage Bilder: 32508_13A_230513_SBBW_Programm_Bilder



INHALT

Präambel	5
1 Ausgangslage und Ziele	6
1.1 Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch	6
1.2 Gebietsentwicklung	8
1.3 Testplanung	9
1.4 Partizipation	11
2 Verfahrensbestimmungen	13
2.1 Auftraggeberin	13
2.2 Art des Verfahrens	13
2.3 Beurteilungsgremium	14
2.4 Externe Fachpersonen und Fachstellen	15
2.5 Politik / Behörden	15
2.6 Verfahrensbegleitung	16
2.7 Externe Unterstützung Projektpartner/-innen	16
2.8 Echogruppe	16
2.9 Planungsteams	16
2.10 Entschädigung	17
2.11 Weitere Bestimmungen	18
3 Ablauf Testplanung	20
3.1 Termine und Veranstaltungen	20
4 Aufgabe	23
4.1 Perimeter	23
4.2 Teilgebiete und bestehende Nutzungen	26
4.3 Eigentumsverhältnisse	31
4.4 Umsetzungsmodule	32
5 Grundlagen und Rahmenbedingungen	35



6	Bearbeitungsthemen	47
7	Leitfragen	61
8	Entwicklungsziele Eigentümer/-innen	63
9	Abzugebende Unterlagen Testplanung	66
10	Grundlagen	68
11	Genehmigung	72



PRÄAMBEL

Für die Zukunft des «Stadtraums Bahnhof Brugg Windisch» sind räumliche Ideen gesucht, die illustrieren, wie sich dieser zu einem lebendigen, durchmischten Quartier entwickeln kann.

Mit der Transformation des heute industriell geprägten Gebiets südlich der Gleise bietet sich die Chance für eine attraktive Gestaltung des Bahnhofsraumes und eine verbesserte Verbindung der öffentlichen Räume und Nutzungen über die Gleise hinweg. An der Schnittstelle der Stadt Brugg mit der Gemeinde Windisch soll eine neue Mitte mit Zentrumsfunktion entstehen.

Allem voran steht das Ziel einer nachhaltigen und klimaneutralen Siedlungsentwicklung, an dem sich die Disziplinen Städtebau, Freiraum und Verkehr ausrichten.

Das Programm Testplanung stellt die Eckwerte der Aufgabe und des Verfahrens dar. Die Inputs aus der Partizipation wurden stufengerecht einbezogen. Das Programm Testplanung basiert auf dem Programm Planerevaluation und wurde um folgende Kapitel ergänzt: Kapitel 4.2 Teilgebiete und bestehende Nutzungen, Kapitel 4.4 Umsetzungsmodule, Kapitel 5 Grundlagen und Rahmenbedingungen, Kapitel 6 Bearbeitungsthemen, Kapitel 8 Entwicklungsziele Eigentümer/-innen. Das Kapitel ehemals 3 Planerevaluation wurde gelöscht.



1 AUSGANGSLAGE UND ZIELE

1.1 Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch

- Stadtraum Bhf Brugg Windisch Das Gebiet um den Bahnhof Brugg Windisch weist grosses Potenzial zur stadträumlichen Entwicklung zu einem zentralen, identitätsstiftenden Ort auf. Es soll schrittweise zu einem attraktiven, urbanen, lebendigen Stadtteil entwickelt und durch eine qualitätsorientierte Entwicklung als Regionalzentrum mit Strahlkraft über den Stadtraum hinaus gestärkt werden.
- Bahnhof Süd Südwestlich des Bahnareals befindet sich eines der letzten grossen bahnhofsnahen Transformationsgebiete im Kanton Aargau. Auf den industriell geprägten Arealen besteht wegen struktureller und betrieblicher Veränderungen Spielraum für neue Nutzungen. Gemäss vorangegangener Studien kann das neue Quartier mittel- bis langfristig zu einem neuen Lebensraum für gesamthaft 4'000 – 6'000 Personen (Einwohner und Arbeitsplätze) transformiert werden. Diese Abschätzung gilt es im Rahmen der Testplanung zu überprüfen.



Abb. 1 Übersicht Bereiche der Gebietsentwicklung (Quelle: Gebietsentwicklung; Stand: 10.08.2022)

32508_25A_230428_Perimeter_3D.png

- Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt, Vision Mitte, rGVK Gemäss kantonalem Richtplan ist das Gebiet als wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) bezeichnet; auf der Grundlage des überkommunalen Richtplanes Vision Mitte vom März 2006 konnten u.a. mit dem Campus FHNW und dem Centurion Tower erfolgreiche Erneuerungen umgesetzt werden.
- Lage Das Gebiet liegt an der Schnittstelle der Stadt Brugg und der Gemeinde Windisch. In unmittelbarer Nachbarschaft treffen industrielle Strukturen und durchgrünten Ein- und Mehrfamilienhaus-



quartiere mit unterschiedlichen Massstäben aufeinander. Mit Bahnhofsplatz / Neumarkt und Altstadt Brugg, dem ehemaligen Doppelkloster Königsfelden mit parkartigem Umschwung, Campus FHNW und verschiedenen Höhenakzenten charakterisieren vielfältige Strukturen die Umgebung. Süd-westlich grenzt jenseits der Gleise die Arbeitszone Rütene an das Gebiet an. Die Aare ist ein landschaftlich prägendes Element der weiteren Umgebung. Mit Anschluss an die Südwestumfahrung und mit dem Knoten Zürcherstrasse ist das Gebiet heute punktuell an die übergeordnete MIV-Erschliessung angebunden.



32508_29A_231219_Perimeter Luftbild.png

Abb. 2 Luftbild Gebiet Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch (Quelle: agis; Zugriff: 01.03.2023)

Auslöser und Ziel

Auslöser der Planung sind die Entwicklungsabsichten der privaten Grundeigentümer/-innen, der Erneuerungsbedarf bahnnaher Infrastrukturen und öffentlicher Räume sowie die Umsetzung des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaraargau rGVK.

Angestrebgt wird die schrittweise Transformation des Gebiets in ein nutzungsdurchmischtes Quartier mit sorgfältiger Gestaltung des öffentlichen Raums sowie einer Aufwertung der Gleisquerungen und Infrastrukturanlagen rund um den Bahnhof. Im Sinne einer zukunftsgerichteten Planung mit langem Entwicklungshorizont sollen dabei auch die Ziele des Pariser Klimaabkommens Anwendung finden.

Für die künftige Zentrumsentlastung von Brugg und Windisch sehen der kantonale Richtplan und das regionale Gesamtverkehrs-konzept rGVK ein teils unterirdisches Strassenbauwerk mit Lini-enführung durch das Gebiet vor, dessen Raumbedarf es in der vorliegenden Planung zu sichern gilt. Im Rahmen der Testpla-nung soll geprüft werden, ob resp. wie die geplante qualitätsvolle Entwicklung des Stadtraums Bahnhof Brugg Windisch mit und ohne Anschluss des Gebiets an die gemäss kantonalem Richt-plan geplante Zentrumsentlastung ZEL erfolgen kann.

1.2 Gebietsentwicklung

Akteure	Die tragenden Akteure der Gebietsentwicklung sind die Gemeinde Windisch, die Stadt Brugg, die BRUGG Immobilien AG, die Schweizerischen Bundesbahnen SBB und der Kanton Aargau.
Projektpartnerschaft	Die Akteure haben sich als Projektpartner der gemeinsamen Gebietsentwicklung verpflichtet, ihre Zusammenarbeit mit der Planungsvereinbarung vom 5. Mai 2021 definiert und einen Projektplan verfasst (vgl. Arbeitsgrundlagen A1.2 und A1.3). Die Eigentumsverhältnisse der Projektpartner sind im Kapitel 4.3 dargestellt.
Gebietsentwicklung	Die Gebietsentwicklung widmet sich unter der Federführung der Gemeinde Windisch und der Stadt Brugg der Entwicklung rund um den Bahnhof beidseits des Bahnareals. Die relevanten Vorhaben der Gebietsentwicklung sind in einem Übersichtsplan zusammengefasst.

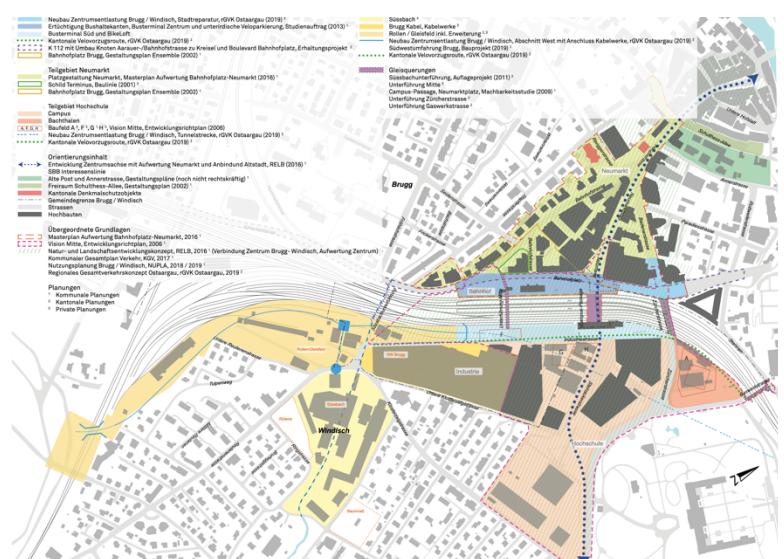


Abb. 3 Übersichtsplan Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch (Quelle: Gebietsentwicklung; Stand: 14.04.2021)



Ziele der Gebietsentwicklung Im Rahmen der Planungsvereinbarung vom Mai 2021 haben sich die Projektpartner/-innen auf folgende übergeordnete Entwicklungsziele geeinigt:

- **starkes Zentrum:** stärken des attraktiven Wohn-, Arbeits-, Bildungsstandortes mit Ausstrahlung über die Kantonsgrenze;
- **attraktiver Bahnhof:** Organisation der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Brugg für Reisende des öffentlichen Verkehrs mit optimalen Umsteigezeiten;
- **Verbindung und Vernetzen:** vernetzen der Brugger und Windischer Quartiere über das Bahnhofsareal hinweg;
- **belebte öffentliche Räume:** fördern von Nutzungsvielfalt und attraktiven, belebten, öffentlichen Räumen um den Bahnhof;
- **qualitätsvolle Quartierentwicklung:** schrittweise, nachhaltige, gemeindeübergreifende Entwicklung der Quartiere am Bahnhof;
- **gemeinsamer Planungsprozess:** die Projektpartner sichern sich eine gemeinschaftliche, abgestimmte Entwicklung zu und binden die interessierte Bevölkerung aktiv mit ein.

Ergänzend dazu wurde folgendes Entwicklungsziel formuliert:

- **Klimaneutralität:** Die Gebietsentwicklung ist klimaneutral, gestützt auf das Pariser Abkommen, auszurichten (vgl. hierzu auch Leitfragen, Kapitel 7).

Die Testplanung ist in den übergeordneten Prozess der Gebietsentwicklung eingebettet.

1.3 Testplanung

integrale Betrachtung Nachdem in den letzten Jahren umfangreiche Grundlagenarbeiten (Potenzialanalyse, Verkehrskonzept, Synthesebericht, Masterplan SBB; vgl. Arbeitsgrundlagen, Kapitel 10) erfolgten, veranstalten die Projektpartner/-innen in einem nächsten Schritt eine Testplanung mit drei interdisziplinär zusammengesetzten Planungsteams. Ziel ist die Formulierung der Entwicklungseckwerte für die Zukunft des Gebiets. Mit der Testplanung kommt ein prozessorientiertes Verfahren für herausragende planerische Aufgabenstellungen zur Anwendung, welches die Lösungsfindung im Dialog der Beteiligten ermöglicht.



Ziel	Im Rahmen der Testplanung sollen Vorschläge für die schrittweise bauliche und freiräumliche Transformation des Gebiets und dessen verkehrliche Anbindung und Nutzung erarbeitet werden. Die Konzepte sollen im Dialog der Teams mit dem Beurteilungsgremium in Szenarien untersucht und mit Blick auf ihre längerfristige Robustheit überprüft und geschärft werden. Anspruchsvolle Themenfelder und mögliche Konflikte sollen aufgezeigt und diskutiert werden.
Produkt	Als Produkt soll durch die Planungsteams für den Bearbeitungsperimeter ein konkretes Entwicklungskonzept für das Gebiet «Bahnhof Süd» erarbeitet werden. Dieses soll in das übergeordnete «Zukunfts Bild Stadtraum Brugg Windisch» für den Betrachtungsperimeter eingebettet sein. Die Erkenntnisse der Testplanung werden in einem Bericht dokumentiert; sie umfassen die planerischen Entwürfe und Erkenntnisse aus dem Dialog als räumliche Strategien und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen.
Ergebnis und Umsetzung	Die Ergebnisse dienen u.a. der Anpassung des Planungs- und Baurechts und sollen in den nachgelagerten Projektphasen zunächst in ein behördlichenverbindliches Entwicklungskonzept (regionaler Sachplan rSP) und danach in grundeigentümerverbindliche Planungen (Anpassung Nutzungsplanung, Sondernutzungspläne) überführt werden.
Entwicklungseckwerte	Zu diesem Zweck sollen in der Testplanung Aussagen zu folgenden Themen erarbeitet werden: <ul style="list-style-type: none">- Nachhaltigkeit, Klimaneutralität- Städtebau (Baufelder, Typologien, Volumen, Höhenentwicklung);- Nutzungen;- Freiraum, Stadtklima;- Mobilität, Verkehr;- Erschliessung, Infrastruktur;- Biodiversität;- Etappierung und Zwischennutzungen;- Ortsbild, Denkmalschutz/-pflege, Archäologie, Kultur.
Einbindung Politik und Behörden	Vertreter/-innen der Politik und Fachstellen der Behörden sind in den Prozess integriert (vgl. Kapitel 2.4, 2.5).



1.4 Partizipation

Einbindung interessierte Bevölkerung

Zur Einbindung der interessierten Bevölkerung wurde 2022 ein Partizipationsprozess lanciert.



Abb. 4 Foto Spaziergang mit interessierter Öffentlichkeit (Quelle: Mitwirkungsbericht; Stand: 09.02.2023)

Bericht Die Ergebnisse sind in einem Bericht (vgl. Arbeitsgrundlage A1.8) dokumentiert. Die wichtigsten Anliegen der Partizipationsteilnehmenden sind im folgenden Abschnitt zusammengefasst und im Programm thematisch eingebettet.

Im ersten Schritt wurden während Spaziergängen, Informationsveranstaltungen und mit einer online-Umfrage die Anliegen und Inputs zur Gebietsentwicklung und zur Testplanung gesammelt.

Anliegen der Partizipationsteilnehmer/-innen

Von den dort Teilnehmenden und Anwesenden wurden folgende Anliegen formuliert:

- Priorisierung der Ziele der Gebietsentwicklung: 1. Attraktiver Bahnhof; 2. Belebte öffentliche Räume; 3. Starkes Zentrum. Langsamverkehr und ÖV (Infrastruktur, Kapazität und Angebot sollen gefördert und gestärkt werden. Dazu gehört auch, die Zugänglichkeit (insb. Barrierefreiheit) zu verbessern;
- autoarme Entwicklung soll angestrebt werden, insbesondere im Teilgebiet Bahnhof Süd;
- Querung des Bahnhofs verbessern, Brugg und Windisch stärker verbinden;



- Attraktivität des Stadtraums steigern, Aufenthaltsqualität verbessern durch Begrünung, Belebung, Begegnungsorte und Angebotsvielfalt;
- auf eine nachhaltige Entwicklung achten (Klimaneutralität / Pariser Abkommen), Beitrag zu Stadtklima, Hitzeminderung, Versickerung, Biodiversität leisten und Umgang mit Bestand klären;
- Erinnerung an Kabelwerke als identitätsstiftendes Element in der weiteren Planung berücksichtigen;
- Testplanungsperimeter überprüfen (Unterführungen, Neumarktplatz).

Echogruppe Der Partizipationsprozess begleitet die Testplanung und die Fortschreibung der Gebietsentwicklung, u.a. in Form einer Echogruppe mit Vertretern/-innen unterschiedlicher Interessensgruppen, Verbände, Parteien.



2 VERFAHRENSBESTIMMUNGEN

2.1 Auftraggeberin

Auftraggebende Auftraggebende der Testplanung sind die Projektpartner/-innen Stadt Brugg, Gemeinde Windisch, BRUGG Immobilien AG, Kanton Aargau, Schweizerische Bundesbahnen SBB.

Die Gemeinde Windisch vertritt die Auftraggebenden.

ausschreibenden Stelle Ausschreibende Stelle ist:

Gemeinde Windisch

Vertreten durch: Roland Schneider, Leiter Planung und Bau Gemeinde Windisch, Dohlenzelgstrasse 6, 5210 Windisch.

2.1.1 Projektsteuerung

Projektsteuerung Verantwortlich für die strategische Leitung der Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch (vgl. Kapitel 1.2) ist die Projektsteuerung. Neben politischen Vertretern/-innen der Stadt Brugg und der Gemeinde Windisch sowie der Projektleitung der Gebietsentwicklung (vgl. Kapitel 2.7) sind alle fünf Projektpartner/-innen in der Projektsteuerung vertreten. Die Projektpartner/-innen sind ebenso als stimmberechtigte Experten im Beurteilungsgremium (vgl. Kapitel 2.3) vertreten.

2.2 Art des Verfahrens

Testplanung Die Testplanung wird im selektiven Verfahren gemäss Art. 19 der Interkantonalen Vereinbarung des öffentlichen Beschaffungswesens (IVöB; SAR 150.960) durchgeführt. Die SIA-Ordnung 143, Ausgabe 2009, gilt subsidiär zu den Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen. Zu beachten ist ebenfalls die SIA-Wegleitung 142i-604d. Testplanungen sind besondere Studienaufträge ohne, bzw. ohne substanziellem Folgeauftrag (vgl. Art. 3 SIA 143). Der Ablauf des Verfahrens wird in Kapitel 3 konkret beschrieben.



2.3 Beurteilungsgremium

Beurteilungsgremium Das Beurteilungsgremium ist wie folgt zusammengesetzt:

2.3.1 Fachexperten/-innen (mit Stimmrecht)

- Fachexperten/-innen
- Manuel Scholl, agps; Städtebau / Architektur; Vorsitz
 - Anne Kaestle, Duplex Architekten; Architektur / Städtebau
 - Jan Stadelmann, S2L; Freiraum / Stadtklima
 - Aline Renard, Transitec; Mobilität / Verkehr
 - Michael Mettler, SHIFT; Nachhaltigkeit
 - Joëlle Zimmerli, zimraum; Sozialraum
 - Andreas Bleisch, Wüest Partner; Nutzungen / Markt
 - Katrin Oser, Kanton Aargau, Leiterin Orts-, Siedlungs- und Regionalplanung Ost, Abteilung Raumentwicklung, BVU

2.3.2 Sachexperten/-innen (mit Stimmrecht)

- Sachexperten/-innen
- Roland Schneider, Gemeinde Windisch, Leiter Planung und Bau; Gesamtprojektleiter Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch
 - Daniela Nay, Stadt Brugg, Leiterin Planung und Bau
 - Salomé Mall, Schweizerische Bundesbahnen SBB, Immobilien, Leiterin Anlageobjekte Entwicklung Central und Smart City
 - Eliane Jeanneret, Schweizerische Bundesbahnen SBB, Infrastruktur, Projektleiterin Netzentwicklung
 - Urs Bollhalder, BRUGG Immobilien AG, Projektleiter
 - Thorsten Busch, BRUGG Immobilien AG, CEO

2.3.3 Experten und Gäste (ohne Stimmrecht)

- Experten/-innen / Stellvertretung
- Dominik Kramer, Kanton Aargau, Leiter Infrastruktur, Abteilung Verkehr; Ersatz Katrin Oser
 - Natalie Urbach Pomer, Gesamtprojektleiterin SBB Immobilien, Ersatz Salomé Mall
 - Dominic Church, Stadt Brugg, Bereichsleiter Stadtentwicklung; Ersatz Daniela Nay
 - David Beerli, Gemeinde Windisch, Raumplaner; Ersatz Roland Schneider
 - Lukas Zumsteg, Gemeinde Windisch, Planungs- und Baukommission; Ersatz Fachexperte/-in Städtebau und Architektur
 - Beat Klaus, Stadt Brugg, Bau- und Planungskommission; Ersatz Fachexperte/-in Städtebau und Architektur

Interessensvertretung / Gäste Weitere Gäste und / oder Interessensvertreter/-innen können bedarfshängig einbezogen werden.



2.4 Externe Fachpersonen und Fachstellen

- externe Fachpersonen / Fachstellen
- Marcel Dasen, Dipl. Umweltingenieur FH, Abteilungsleiter Umwelt; CSD Ingenieure AG; externe Fachperson (beratend) für die Themen Umwelt, Lärmschutz, nicht ionisierende Strahlung NIS, Störfall, Körperschall, Erschütterungen
 - Fachstellen Kanton Aargau:
 - Departement Finanzen und Ressourcen, Immobilien Aargau (IMAG)
 - Departement für Volkswirtschaft und Inneres DVI / Standortförderung
 - Departement Bildung, Kultur, Sport BKS
 - Kantonsarchäologie
 - Kantonale Denkmalpflege
 - Umweltfachstelle Kanton
 - Weitere Fachstellen

Der Einbezug der kantonalen Fachstellen erfolgt über die beigezogenen kantonalen Experten/-innen (vgl. Kapitel 2.3).

Der Einbezug weiterer Fachpersonen, Fachstellen und/oder Abteilungen erfolgt bedarfsabhängig.

2.5 Politik / Behörden

- Politik / Behörden
- Die Information von Politik / Behörden erfolgt als Behördenvertretung im Nachgang der Workshops. Die Behördenvertretung wird unmittelbar anschliessend an die Workshops begrüsst und durch einen Ausschuss des Beurteilungsgremiums mit einer Tageszusammenfassung bedient.
- Behördenvertretung
- Mitglieder der Behördenvertretung sind:
- Heidi Ammon, Gemeindepräsidentin Windisch
 - Barbara Horlacher, Frau Stadtammann Brugg
 - Reto Candinas, Gemeinderat Windisch
 - Roger Brogli, Stadtrat Brugg
 - Daniel Kolb, Abteilungsleiter Raumentwicklung, Kanton Aargau
 - Carlo Degelo, Abteilungsleiter Verkehr, Kanton Aargau
 - Martin Bühler, Unterabteilungsleiter Realisierung, Abteilung Tiefbau, Kanton Aargau
 - Bau- und Planungskommission Stadt Brugg und Gemeinde Windisch



2.6 Verfahrensbegleitung

Organisation Die Vorbereitung, die Organisation und die fachliche Begleitung des Verfahrens sowie die formelle Prüfung der einzureichenden Unterlagen erfolgt durch:

Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich;
Susanne Frohn; Selina Masé

Kontakt Selina Masé, T +41 (0)44 250 58 36
smase@planpartner.ch

2.7 Externe Unterstützung Projektpartner/-innen

externe Mandatsträger Die Projektpartner/-innen werden durch externe Mandatsträger/-innen unterstützt:

- Gesamtleitung Gebietsmanagement: TBF + Partner AG, Richard Zickermann
- Partizipation: Kontextplan AG, Eva Gerber

Die externen Mandatsträger/-innen nehmen an den Workshops teil.

2.8 Echogruppe

Echogruppe Die Echogruppe wird in separaten Veranstaltungen (ohne die Teams) über die Zwischenstände des Verfahrens informiert und es wird ein Feedback dazu eingeholt (wie bereits im Rahmen der Vorbereitung der Testplanung). Dieses wird dem Beurteilungsgremium der Testplanung als zusätzliche Grundlage für die Beurteilung zur Verfügung gestellt.

2.9 Planungsteams

Planungsteams Basierend auf dem Präqualifikationsverfahren¹ und dem Entscheid der Projektsteuerung vom 08. Mai 2024 werden folgende Planungsteams mit der Ausarbeitung einer Studie beauftragt:

¹ Das nicht anonyme Auswahlverfahren wurde im Zeitraum Januar bis April 2024 gemäss Art. 19 der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) im selektiven Verfahren durchgeführt.



- TEAM Henning Larsen / Metron Architektur (Kontaktadresse: katrin.seidel@metron.ch)
 - ARGE Henning Larsen, Kopenhagen & Metron Architektur AG, Brugg; Städtebau / Architektur
 - ARGE Metron Bern AG, Bern & Henning Larsen, Überlingen; Freiraum / Stadtklima
 - Metron Verkehrsplanung AG, Brugg; Mobilität / Verkehr
 - Stephanie Weiss, HSLU; Nutzungen / Sozialraum (war nach der Teamauswahl bekannt zu geben);
- TEAM Salewski Nater Kretz (Kontaktadresse: info@salewski-nater-kretz.ch)
 - Salewski Nater Kretz AG, Zürich; Städtebau / Architektur
 - BÖE Studio, Zürich; Freiraum / Stadtklima
 - TEAMverkehr.zug AG, Cham; Mobilität / Verkehr
 - Cabane Urbane Strategien & Entwicklung, Basel; Nutzungen / Sozialraum (war nach der Teamauswahl bekannt zu geben);
- TEAM Van de Wetering (Kontaktadresse: han@wetering.ch)
 - Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich; Städtebau / Architektur
 - Quadra GmbH, Zürich; Freiraum / Stadtklima
 - Basler & Hoffmann AG, Zürich; Mobilität / Verkehr
 - Alexa Bodammer, HSLU; Nutzungen / Sozialraum (war nach der Teamauswahl bekannt zu geben)

2.10 Entschädigung

Entschädigung	Für die vollständige und termingerechte Ablieferung einer dem Programm entsprechenden Studie erhält jedes Planungsteam eine pauschale Entschädigung von CHF 130'000.- (inkl. Nebenkosten, inkl. 8.1% MwSt.).
---------------	--



2.11 Weitere Bestimmungen

2.11.1 Befangenheit und Ausstandsgründe

- Befangenheit Die Mitglieder der Planungsteams müssen von den Personen des Beurteilungsgremiums (vgl. Kapitel 2.3) unabhängig sein. Die Verantwortung liegt bei den Teilnehmenden. Massgebend sind die Bestimmungen der SIA-Wegleitung «Befangenheit und Ausstandsgründe» vom Oktober 2013 (SIA 142i 202d, Art. 4 ff.).
- Vorbefassung Im Rahmen der «Evaluation Planungsteams» und der darauffolgenden Testplanung werden alle für das Vorhaben Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch relevanten Planungen zur Verfügung gestellt (vgl. Kap. 10) und/oder sind öffentlich zugänglich. Damit wird gewährleistet, dass alle Bewerbenden denselben Wissensstand haben, resp. wird so ein allfälliger, aufgrund laufender und/oder abgeschlossener Planungen bestehender Wissensvorsprung ausgeglichen (vgl. Art 14 IVöB). Ein Wettbewerbsvorteil kann somit ausgeschlossen werden.

2.11.2 Weiterbearbeitung und Rechte

- Weiterbearbeitung Eine Weiterbearbeitung durch die beauftragten Planungsteams ist nicht vorgesehen. Eine weitere Beauftragung (z.B. für punktuelle oder thematische Vertiefungen, eine Mitwirkung in der Synthesephase) gegen Entschädigung und innerhalb der Richtlinien des öffentlichen Beschaffungswesens ist nicht ausgeschlossen. Für teilnehmende Teams ist eine spätere Teilnahme an nachfolgenden Wettbewerben im Planungsgebiet möglich.
- Urheberrecht Das Urheberrecht an den Konzepten verbleibt bei den Teilnehmenden. Die eingereichten Unterlagen gehen ins Eigentum der Auftraggeberin über. Bei Veröffentlichungen von Resultaten werden sowohl die Auftraggeberin als auch die Projektverfassenden genannt. Bei den vorliegenden prozessorientierten Konzepten, die auch als Grundlage für weitere Planungsschritte (u.a. regionaler Sachplan rSP, Nutzungsplanungs-Revision) dienen, können die Ergebnisse durch Dritte verwendet werden. Der Auftraggeberin steht nach Entrichtung der vereinbarten Entschädigung das Recht zu, Arbeitsergebnisse zu verwenden.



2.11.3 Kommunikation / Vertraulichkeit

Veröffentlichung Der Umfang und der Zeitpunkt der Veröffentlichung werden durch die Auftraggeberin festgelegt. Sämtliche Unterlagen und Arbeitsergebnisse aus dem Verfahren sind bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vertraulich zu behandeln. Abgegebene Unterlagen dürfen ausschliesslich für die Bearbeitung der beauftragten Aufgabe verwendet werden.

2.11.4 Sprache, Gerichtsstand, Anerkennung Vorgaben

Sprache Die Sprache des Verfahrens ist Deutsch.

Gerichtsstand Gerichtsstand ist Brugg. Anwendbar ist schweizerisches Recht.



3 ABLAUF TESTPLANUNG

3.1 Termine und Veranstaltungen

Datum	Arbeitsschritt
DO, 27.06.2024	Startveranstaltung mit Arealbegehung und Modellausgabe
bis FR, 09.08.2024 um 16:00 Uhr	Fragenstellung per Mail an: smase@planpartner.ch
bis FR, 23.08.2024	Fragenbeantwortung per Mail an die Teilnehmenden
MI, 23.10.2024	Workshop WS 1 <u>Auslegeordnung / Idee</u> Erste Ansätze, Raumanalyse, Einordnung in den Kontext [Vorabgabe Teams: MO, 14.10.2024, Sitzung Ausschuss BG: DO, 17.10.2024, Empfang Behördenvertretung: MO, 28.10.2024]
DO, 13.02.2025	Workshop WS 2 <u>Konsolidierung der Idee / Konkretisierung</u> Umsetzung der Ansätze in Lösungsvorschläge und Konzepte [Vorabgabe Teams: MO, 03.02.2025, Sitzung Ausschuss BG: DO, 06.02.2025, Empfang Behördenvertretung: DO, 13.02.2025]
DO, 22.05.2025	Workshop WS 3 / Schlussworkshop <u>Ergebnis</u> Präsentation «Zukunftsbild» und «Entwicklungskonzept» durch Planungsteams. Beurteilung, Festlegung Form und Produkt durch Beurteilungsgremium. [Vorabgabe Teams: MO, 12.05.2025, Sitzung Ausschuss BG: DO, 15.05.2025, Empfang Behördenvertretung: DO, 22.05.2025]
Mi, 04.06.2025	Schlussabgabe (bereinigte Unterlagen / Pläne) bei der ausschreibenden Stelle (vgl. Kapitel 2.1). Vermerk: «Testplanung Stadtraum Bhf. Brugg Windisch»
Juni 2025	Erarbeitung Schlussbericht
26.06.2025 (1/2 Tag)	Ergebnis-Sitzung Beurteilungsgremium Diskussion Erkenntnisse, Schlussbericht; weiteres Vorgehen zur planungsrechtlichen Umsetzung
DO, 18.09.2025	Schlussveranstaltung formeller Verfahrensabschluss
anschliessend	Medienmitteilung, öffentliche Informationsveranstaltung, öffentliche Ausstellung

Tab. 1 Terminübersicht Testplanung

Für die Veranstaltungen werden separate Einladungen mit Detailangaben zu Ablauf, Veranstaltungsort, etc. verschickt.



3.1.1 Startveranstaltung

Startveranstaltung Die Planungsteams werden an einer Startveranstaltung über den Ablauf und die Zielsetzungen des Verfahrens orientiert und erhalten die Arbeitsunterlagen. Zur Information und Einstimmung in das anstehende Verfahren finden Inputreferate zu verschiedenen Themen statt (z.B. Eigentümer/-innenziele, Aussen-/Freiräume, Verkehr, Entwicklungsrichtplan, Klimaneutralität).

3.1.2 Workshops

Dialog Es sind zwei Zwischenworkshops und ein Schlussworkshop vorgesehen. Die Zwischenresultate werden von den Planungsteams präsentiert und gemeinsam mit dem Beurteilungsgremium diskutiert und weiterentwickelt. Es wird erwartet, dass alle Schlüsselpersonen des Planungsteams zur Präsentation anwesend sind. Aufgrund der Zwischenerkenntnisse wird vom Beurteilungsgremium die Aufgabenstellung für die nächste Bearbeitungsphase festgelegt. Je nach Erkenntnissen aus den Workshops können individuelle Vertiefungsaufgaben innerhalb der Teilgebiete an die Planungsteams erteilt werden.

Im Rahmen des ersten Workshops präsentieren die Planungsteams individuell ohne Anwesenheit der anderen Planungsteams; dies zugunsten eines breiteren Lösungsspektrums und individueller Konzeptansätze. Das Beurteilungsgremium entscheidet anlässlich des ersten Workshops, ob die Planungsteams am zweiten Workshop gemeinsam teilnehmen und die Präsentation ihrer Konzeptvorschläge gegenseitig hören. Als Abschluss des Workshops findet jeweils eine Diskussion des Beurteilungsgremiums ohne Beisein der Planungsteams statt. Anlässlich des Schlussworkshops sind alle Planungsteams anwesend und hören die Präsentationen der jeweils anderen Teams.

Ablauf, Vorabgabe Für die Workshops ist pro Team ein Zeitfenster von ca. 75 Minuten vorgesehen. Die Unterlagen sind vorgängig (vgl. Datum im Terminplan) digital abzugeben. Die Modelle können direkt an den Workshop mitgebracht werden.

Information Behördenvertretung Im Anschluss an die Workshops wird die Behördenvertretung begrüßt. Dieser wird von einem Ausschuss des Beurteilungsgremiums eine Zusammenfassung der Tagesergebnisse präsentiert. Die Information der Behördenvertretung erfolgt ohne Anwesenheit der Planungsteams.



3.1.3 Ergebnisdokumentation

Ergebnisdokumentation Die Erkenntnisse aus dem Verfahren werden durch die Verfahrensbegleitung in geeigneter Form zusammengefasst (Schlussbericht). Die Form wird am Schlussworkshop durch das Beurteilungsgremium festgelegt.

3.1.4 Ergebnis-Sitzung Beurteilungsgremium

Ergebnis-Sitzung Im Rahmen der Ergebnis-Sitzung werden die Ergebnisse der Testplanung mit dem Beurteilungsgremium konsolidiert und der Entwurf des Schlussberichts diskutiert.

3.1.5 Ausstellung / Information Öffentlichkeit

Öffentlichkeit Nach Abschluss des Verfahrens werden die Ergebnisse öffentlich ausgestellt und die Öffentlichkeit mittels Medienmitteilung und mit einer Informationsveranstaltung informiert.



4 AUFGABE

Zukunft Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch	Neben den Vorschlägen für die Zukunft der Teilgebiete Süssbach, Hallen, Gleisfeld und deren Anbindung steht die Aufwertung und der Ausbau des räumlichen Übergangs über die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Brugg-Windisch mit den Unterführungen und deren räumlichen Anknüpfungspunkten sowie die Gestaltung der Industriestrasse im Vordergrund. Dies jeweils unter integraler Berücksichtigung der angestrebten langfristigen Klimaneutralität. Die Campuspassage mit angrenzendem Bahnhofsplatz und Campusplatz stellt eine Schlüsselstelle dar, ebenso die Übergänge zu den südöstlich angrenzenden kleinteiligen Quartieren.
künftige Nutzungen	Die Vorschläge für die künftigen Nutzungen der Teilgebiete sollen, ausgehend von ihren jeweiligen Lagequalitäten, im Dialog mit dem Beurteilungsgremium ausgelotet und formuliert werden (vgl. Kapitel 5.1.1 und 6.1.7).
Umgang mit geplanter Zentrumsentlastung	Im Umgang mit der in Teilbereichen unterirdisch geplanten Zentrumsentlastung ZEL soll innerhalb eines Variantenstudiums gezeigt werden, wie die geplante Entwicklung des Stadtraums Bahnhof Brugg Windisch mit und ohne Anschluss an die künftige Zentrumsentlastung ZEL erfolgen kann.
Ziele Pariser Abkommen	Bzgl. des Ziels zur Einhaltung der Inhalte des Pariser Abkommens sollen u.a. stufengerechte Aussagen erbracht werden hinsichtlich der Themenkreise Graue Energie, Stadtklima (u.a. Gebäudestellung, Durchlüftung, Entsiegelung), Begrünungen und Baumstandorte, induzierte Mobilität (vgl. auch Kapitel 6).

4.1 Perimeter

Es wird zwischen einem Bearbeitungsperimeter und einem Beobachtungsperimeter unterschieden. Für den Bearbeitungsperimeter soll ein konkretes «Entwicklungskonzept» (vgl. 4.1.1) erarbeitet werden, das in ein «Zukunfts Bild» für den Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch einbettet ist (vgl. 4.1.2).

4.1.1 Bearbeitungsperimeter

Bearbeitungsperimeter	Der Bearbeitungsperimeter umfasst den Bereich Bahnhof Süd mit angrenzendem Bahnhofsraum beiderseits der Gleise, bestehenden und geplanten Unterführungen, Campusplatz, Verwaltungsgebäude und die angrenzenden Straßenräume.
-----------------------	--

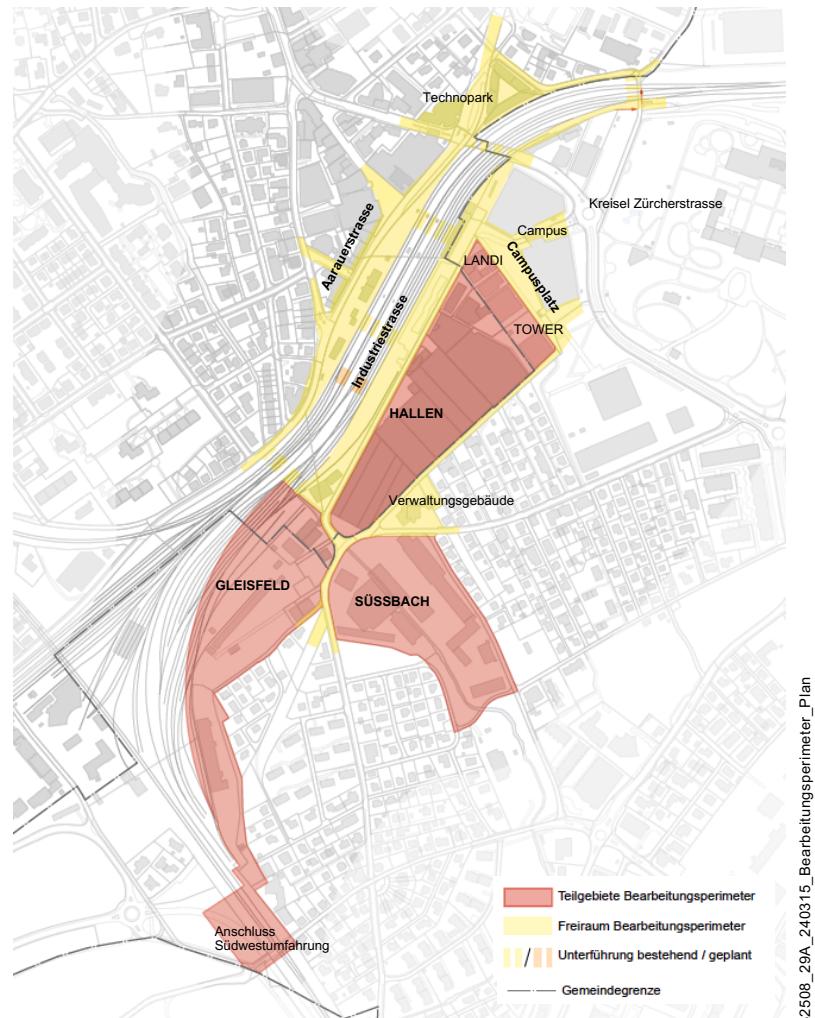


Abb. 5 Bearbeitungsperimeter (Quelle: eigene Darstellung)

Die Abgrenzung des Perimeters zum Gleisfeld ist gemäss der Interessenslinie der SBB sowie den Eigentumsverhältnissen und den angrenzenden Platz- und Verkehrsräumen mit möglichem Anschluss an die Südwestumfahrung definiert.

Entwicklungskonzept
Bahnhof Süd

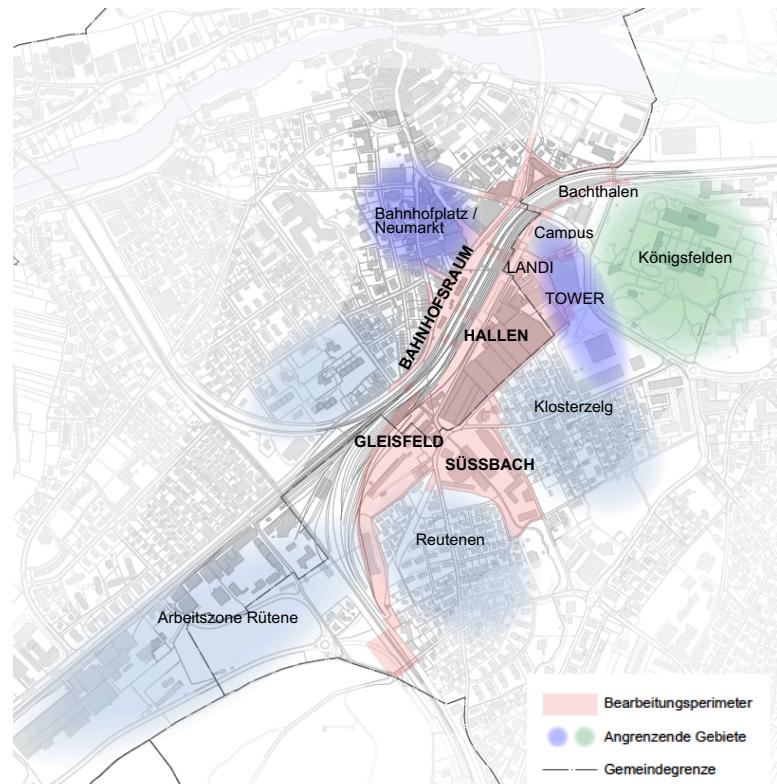
Das «Entwicklungskonzept» soll konkrete Aussagen zur baulichen und freiräumlichen Entwicklung, zur Gestaltung der öffentlichen Verkehrs- und Aufenthaltsräume, zum Erschliessungs- und Mobilitätskonzept und zur Nutzungsverteilung beinhalten.



4.1.2 Betrachtungsperimeter

Betrachtungsperimeter

Der Betrachtungsperimeter ist nicht scharf abgegrenzt. Er dient der Einbettung der geplanten Entwicklung in die Umgebung.

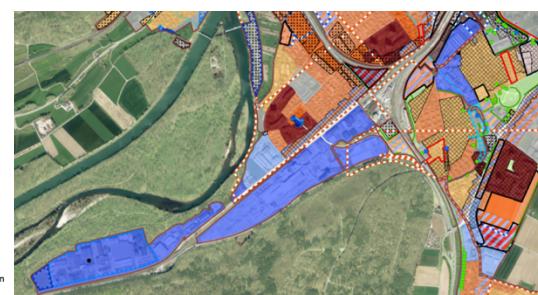


32508_29A_240315_Betrachtungsperimeter_Plan

Abb. 6 Betrachtungsperimeter (Quelle: eigene Darstellung)

Zukunfts bild Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch

Mit dem Zukunfts bild sollen übergeordnete räumliche Bezüge berücksichtigt und aufgezeigt werden, z.B. u.a. zum Bahnhofplatz/Neumarkt, zum Campus, zur Anlage Königsfelden, zu den angrenzenden Quartieren, sowie zur Arbeitszone Rütene mit südwestlich anschliessenden, die Bahngleise resp. Schinznacher- und Aarauerstrasse begleitenden weiteren Arbeitszonen.



32508_29A_231219_Betrachtungsperimeter_Plan

Abb. 7 Übersicht Bauzonenpläne Brugg und Windisch mit Fokus Arbeitszone Rütene (blau) (Quelle: <https://www.ag.ch/app/agisviewer4/v1/agisviewer.html>)



4.2 Teilgebiete und bestehende Nutzungen

Der Bearbeitungsperimeter beinhaltet folgende Teilgebiete:



32508_29A_240315_Teilgebiete_Plan

Abb. 8 Teilgebiete und Bereiche im Bearbeitungsperimeter (Quelle: eigene Darstellung)

4.2.1 Bahnhofsraum

Bahnhofsraum Der Bahnhofsraum umfasst die bestehenden Unterführungen Campuspassage, PU Brugg, PU Süssbach (ohne Perronanschluss), sowie eine künftige weitere Velounterführung (kein Perronanschluss), den Perronbereich und das Bahnhofsgebäude, die beiderseits der Gleise gelegenen Industrie- (südöstlich) und Aarauerstrasse (nordwestlich), sowie das Umfeld des neu renovierten Verwaltungsgebäudes und den Campusplatz. Die Sanierung des Neumarkts (Brugg) ist in Arbeit (vgl. Arbeitsgrundlage A2.13) und soll in die Konzepte einbezogen werden, die



Planungen zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes und der Aarauerstrasse (Kantonsstrasse) sind derzeit in Vorbereitung.



32508_28A_230429_Begehung1-4

Abb. 9 (links)

Abb. 10 (Mitte)

Abb. 11 (rechts)

Personenunterführung (exemplarisch)

Aarauerstrasse mit Blick zum Bahnhof Brugg

Industriestrasse Mit Blick Richtung Teilgebiet Hallen



32508_28A_230429_Begehung1-4

Abb. 12 (links) Neumarkt Brugg

Abb. 13 (Mitte) Campusplatz mit Blick zum Bahnhof Brugg

Abb. 14 (rechts) Industriestrasse Mit Blick Richtung Campusplatz

4.2.2 Hallen

Hallen

Das Teilgebiet Hallen ist bebaut mit Produktions- und Lagerhallen aus den Baujahren 1950 - 1972, sowie den neueren Gebäuden B12, Flex und Halle 14. Der derzeitige Hauptmieter der Hallen, Terna, zieht sich mittelfristig vom Standort Brugg/Windisch zurück, sodass die Hallen zugunsten der geplanten Entwicklung frei werden.



32508_28A_230429_Begehung1-4

Abb. 15 (links) Industriestrasse mit Halle 6 -13

Abb. 16 (Mitte) Untere Klosterzelgstrasse

Abb. 17 (rechts) Dachaufsicht mit Blick in Richtung Bahnhof Brugg



Im mittleren Bereich der Hallen befindet sich ein unterirdisches Tiefenlager mit einer Geschoss Höhe von ca. 16 m (vgl. Arbeitsgrundlage A2.4), welches möglicherweise künftig als Standort für unterirdische Parkierung dienen kann. Das neuere Gebäude Flex soll erhalten bleiben, die Spielräume resp. der zweckmässige Umgang mit den ebenfalls neueren Gebäude B12 und Halle 14 sollen im Rahmen der Testplanung untersucht werden (vgl. Arbeitsgrundlage A2.4).

Das Teilgebiet umfasst eine Fläche von rund 31'400 m².

4.2.3 Süssbach

Süssbach Das Teilgebiet Süssbach ist bebaut mit Produktions- und Lagerhallen mit heterogener Mieterschaft und beinhaltet ausserdem Lager- und Parkierungsflächen; im östlichen Bereich befinden sich die Gebäude Armaturenlager und Hilfsbetriebe.



32508_28A_230429_Begleitung1-4

Abb. 18 (links) Süssbachareal mit Blick Richtung Teilgebiet Gleisfeld
 Abb. 19 (Mitte) Dachlandschaft mit Bachmattstrasse und Blick in Richtung Quartier Reutenen; rechts hinten im Bild die Adernfabrik

Wichtige Mieter sind heute die BRUGG eConnect, Stiftung Faro, Verein Lernwerk, Terna, Solifos sowie die Firma Cables und weitere. Die am eingedolten Süssbach gelegene Adernfabrik ist ein prägendes Gebäude auf dem Areal (vgl. Arbeitsgrundlage A2.4). Durch das Areal fliesst der namensgebende, eingedolte Süssbach.

Das Teilgebiet umfasst eine Fläche von rund 30'900 m².

4.2.4 Gleisfeld

Gleisfeld Das Teilgebiet Gleisfeld beinhaltet einen Güterschuppen und Lagergebäude sowie Lager- und Parkierungsflächen. Das Gebäude SBB-Historic im südlichen Bereich beinhaltet ein Museum; SBB-intern wird ein Erhalt des Güterschuppens geprüft (vgl. Arbeitsgrundlage A2.4). Es ist aufgrund der Verfügbarkeiten und entsprechend der etappierten Interessenslinie der SBB unterteilt.

Das Teilgebiet umfasst eine Fläche von gesamthaft 41'400 m².



32508_28A_230429_Begehung1-4

Abb. 20 (links) Blick in Richtung Gleisfeld; im Vordergrund Brunegg
 Abb. 21 (Mitte) Gleisfeld mit Blick Richtung Bahnhof Brugg
 Abb. 22 (rechts) südlicher Bereich Gleisfeld, Blick in Richtung Historic Building

4.2.5 Landi und Tower

Landi / Tower Die heterogenen Teilgebiete Landi und Tower grenzen an den Campusplatz, den Bahnhofsvorplatz und den Abgang zur Campuspassage; sie beinhalten u.a. den Hauptstandort der Kantonsarchäologie sowie Gebäude der Landi und den Neubau Centurion Tower mit Hotelnutzung, Miet- und Eigentumswohnungen, ergeschossigem Restaurant.



32508_28A_230429_Begehung1-4

Abb. 23 (links) Centurion-Tower (Schneider Schneider Architekten)
 Abb. 24 (Mitte) Blick vom Campusplatz Richtung Landi
 Abb. 25 (rechts) Kantonsarchäologie, Blick Richtung Brugg

Bei den Liegenschaften, Centurion-Tower sowie Steinackerstrasse 5 (FHNW) und 7 (Agrisano) handelt es sich um Gebäude neueren Datums, welche nicht zur Disposition stehen; in diesem Bereich sollen Überlegungen zur Freiraumgestaltung (vgl. Abbildung 5, gelbe Schraffur) erfolgen. Bzgl. der Gestaltung innerhalb dieser Teilgebiete sollen die Inhalte des Entwicklungsrichtplanes Vision Mitte reflektiert werden.

4.2.6 Campus

Campus Das Teilgebiet Campus beinhaltet den Neubau (2013) mit Campusplatz und Durchfahrt zum Kreisel Zürcherstrasse in Bahnhofs-nähe und die älteren Gebäude (1964 bis 1968, Bruno und Fritz Haller) im rückwärtigen Bereich.



32508_28A_230429_Begehung1-4

Abb. 26 (links) Campusgebäude 2013
 Abb. 27 (Mitte) Durchfahrt Campusgebäude
 Abb. 28 (rechts) Campusgebäude 1968 (Haller-Bauten)

4.2.7 Bachthalen

Bachthalen Das Areal Bachthalen liegt am Kreisel Zürcherstrasse resp. deren Unterführung mit Anstoss an das Gleisfeld. Es ist in Teilen bebaut und mit Parkplätzen belegt. Es ist einer von zwei möglichen Standorten für die Errichtung einer neuen Mittelschule im Aargauer Mittelland.



32508_28A_230429_Begehung1-4

Abb. 29 (links) Bestehendes Gebäude an Aarauerstrasse
 Abb. 30 (rechts) Kreisel Aarauerstrasse

4.2.8 Freiraum Bearbeitungsperimeter

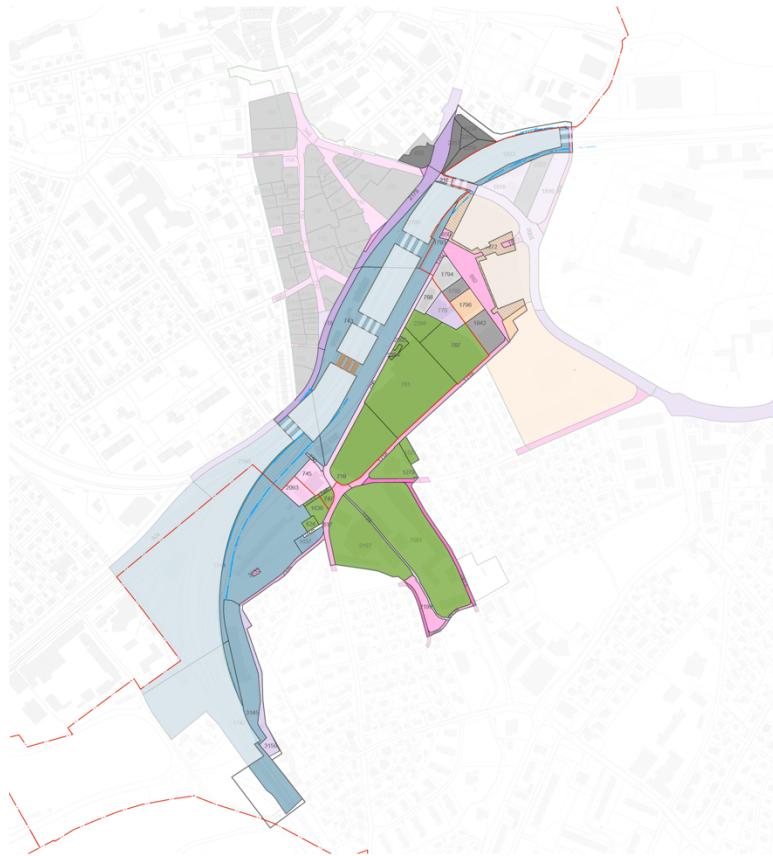
Freiraum Bahnhof Die in den Perimeterplänen (Abbildungen 5 und 6) gelb hervorgehobenen Frei- und Grünflächen / Aussenräume sind als massgebender Bestandteil integral mitzudenken und mitzugestalten. Die Zwischenzustände in der Umsetzung des Freiraumkonzeptes haben zu jeder Zeit eine hohe Qualität aufzuweisen.



4.3 Eigentumsverhältnisse

Die Flächen innerhalb des Entwicklungsgebiets verteilen sich auf folgende Eigentümer/-innen:

Eigentümer/innen	
■	Kanton Aargau
■	Stadt Brugg
■	Gemeinde Windisch
■	Brugg Immobilien AG
■	Finanzierungsgesellschaft Immobilien FHNW AG (FGI FHNW)
■	FGI FHNW / Nest Sammelliftung / Campus Parking AG / Campussaal Immobilien AG
■	SBB
■	Diverse private Eigentümer/innen
■	Misceigentum (Brugg Immobilien AG, SBB, Kanton Aargau)
✓	Gemeindegrenze
✓	Interessenslinien SBB
✓	Betrachtungsperimeter
■ / ■	Unterführung bestehend / geplant



32508_29A_230512_Eigentumsplan_Plan

Abb. 31 Übersicht Eigentumsverhältnisse innerhalb des Bearbeitungsperimeters (Quelle: eigene Darstellung)



4.4 Umsetzungsmodule

Abhängigkeiten und Spielräume

Die Entwicklung des Gebiets Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch wird schrittweise über mehrere Jahrzehnte erfolgen. Die Module sollen unabhängig umsetzbar sein und über längere Zeiträume bestehen können; sie sollen für sich und im jeweiligen Kontext jeweils eine sehr gute Qualität erreichen. Die Umsetzungsmodule ergeben sich aus der Verfügbarkeit der Teilgebiete, dem Raumbedarf der Verkehrsinfrastrukturen inkl. Baustelleninstallation und den Freiverläden. Konsolidierte Zwischenzustände und provisorische Gestaltungen sind erforderlich.

Folgend ist eine schematische Übersicht der Module mit Kurzbeschrieb integriert. Im Rahmen der Testplanung gilt es, eine zweckmässige Abfolge und attraktive Gestaltung der Umsetzungsschritte im Rahmen der bestehenden Abhängigkeiten zu entwerfen und die getroffenen Annahmen zu überprüfen.



32508_04A_230405_Modul 1.png
32508_04A_230405_Modul 2.png

Abb. 32 (links) Modul 1 (Quellen ff.: eigene Darstellung)
Abb. 33 (rechts) Modul 2

- Modul 1 Als Initialschritt sollen sogenannte Quick-Wins umgesetzt werden. Dies kann z.B. eine bauliche oder freiräumliche Veränderung im Bereich der sanierten Campus-Passage sein (Baufeld C innerhalb des Teilgebiets Landi und Tower oder Campusplatz). Das Verwaltungsgebäude auf Baufeld V wurde kürzlich saniert und wird der Vollständigkeit halber in Modul 1 aufgeführt. Freiräumliche Ergänzungen sind denkbar.



Modul 2 Das Teilgebiet Süßbach wird zeitlich teilweise vor den anderen Arealen freigespielt und kann in Etappen entwickelt werden. Damit zusammenhängend soll der Ankunftsplatz am Bahnhof mit einer Aufwertung der Industriestrasse und der Unterführung Süßbach attraktiver werden. Die gelb eingefärbten Freiflächen können bis zur Erstellung der Zentrumsentlastung (ZEL) nur provisorisch aufgewertet werden, da sie im Bereich des zukünftigen Baustellenperimeters liegen.



32508_04A_231109_Modul 1.png
32508_04A_231109_Modul 2.png

Abb. 34 (links) Modul 3
Abb. 35 (rechts) Modul 4

- Modul 3** Als weiteres Baufeld könnte das Teilgebiet Hallen entwickelt werden. Dies ebenfalls mit teilgebietsinternen Umsetzungsschritten resp. Etappen. Herausforderung wird sein, die Zwischenzustände der Transformation so zu gestalten, dass zu jedem Zeitpunkt eine attraktive, qualitätvolle städtebauliche Gesamtsituation entsteht. Zusammenhängend mit der Entwicklung des Gebiets Hallen sollen auch die neue Velounterführung und die parallel geführte Personenunterführung und deren Ankunftsorte entwickelt werden. Ungefähr zeitgleich könnte die Freispielung der Freiverladflächen erfolgen.
- Modul 4** Zum Zeitpunkt der Erstellung der Zentrumsentlastung ZEL wird der in Modul 4 rot eingefärbte Bereich voraussichtlich zum Baustellenperimeter gehören. Die zu diesem Zeitpunkt voraussichtlich bereits entwickelten Areale Süßbach und Hallen dürfen in ihrer Zugänglichkeit und Qualität nicht beeinträchtigt werden (Baustellenplanung, nicht Aufgabe der Testplanung). Ein



allfälliger Quartieranschluss an die Zentrumsentlastung ZEL ist in Varianten zu prüfen (vgl. Kapitel 6.1.5). Es ist zu prüfen, zu welchem Zeitpunkt ein solcher erfolgen könnte, resp. wie die Ausbauschritte des Stadtquartiers mit der Relevanz für einen ZEL-Anschluss korrelieren. Die Entwicklung des Teilgebiets Gleisfeld ist erst nach der Erstellung der ZEL sowie dem allfälligen Quartieranschluss möglich. Bzgl. des in den folgenden Plänen schematisch dargestellten Tunnelportals ist zu beachten, dass dessen Lage im Rahmen der Testplanung ausgelotet werden soll.



32508_04A_231109_Modul 1.png
32508_04A_230405_Modul 2.png

Abb. 36 (links) Modul 5
Abb. 37 (rechts) Modul 6

- Modul 5 Nach der Erstellung der ZEL kann auch das Gleisfeld entwickelt werden. Die Spielräume der Entwicklung im Zusammenspiel mit der Tunneleinfahrt und der Quartierserschliessung sind aufzuzeigen.
- Modul 6 Sobald die Gütergleise im Bereich der zweiten Interessenlinie der SBB aufgehoben und freigespielt sind, kann die Entwicklung des letzten Streifens des Gleisfeldes erfolgen. Die sinnvolle Erschliessung dieses Baufeldes ist dabei zentral.



5 GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

Grundlagen Im Folgenden ist eine Übersicht der wichtigsten Grundlagen zusammengefasst.

5.1.1 Kantonaler Richtplan

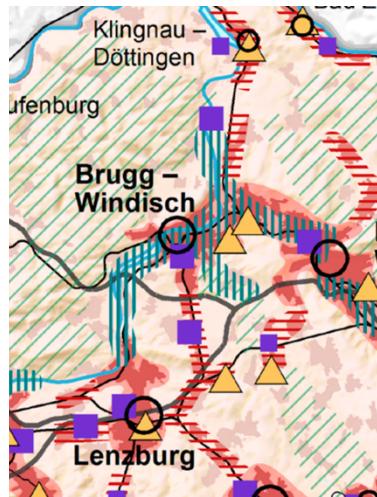


Abb. 38 Konzept der räumlichen Entwicklung Kanton Aargau (Quelle: Richtplan Gesamtkarte; Stand 27.04.2022)

Der behördenverbindliche kantonale Richtplan Aargau (vgl. Arbeitsgrundlage A1.9) bezeichnet den Standort als wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt ESP von kantonaler Bedeutung (vgl. Richtplankapitel S 1.3), bestehend aus den Substandorten Brugg-Windisch Vision Mitte und Brugg-Windisch West, welcher als wichtiger Standort und Impulsgeber für die Region nachhaltig entwickelt und gestaltet werden soll. Brugg-Windisch ist dort als Kernstadt eingetragen, eingebettet in den urbanen Entwicklungsräum. Gemäss Kantonalem Richtplan sollen urbane Entwicklungsräume mit ihren Kernstädten als «Motoren der Aargauer Wirtschaftsentwicklung» dienen, sie sollen verkehrstechnisch hervorragend erreichbar sein und sich durch hohe Konzentration wirtschaftlicher Aktivitäten, relativ hohe Wertschöpfung und eine hohe Anzahl an Arbeitsplätzen sowie ein hohes Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Einwohnern und einen hohen zentrumsbezogenen Pendleranteil auszeichnen.

Gemäss Richtplan sind im ESP Brugg-Windisch Vision Mitte als Vorrangnutzungen arbeitsplatzintensive Nutzungen (z.B. Dienstleistungen, Büro, Verwaltung) sowie Nutzungen mit hohem Personenverkehr (z.B. Verkauf, Dienstleistungen und Freizeitnutzungen) vorzusehen, weiterhin handelt es sich um ein sogenanntes Vorzugsgebiet Spitzentechnologie. Die Vorrangnutzungen zeigen das kantonale Interesse an den zukünftigen Nutzungen der Entwicklungsschwerpunkte. Vorzugsgebiete Spitzentechnologie sind regionale Vernetzungsgebiete der Spitzentechnologie (Cleantech-, Hightech-Regionen) von hohem kantonalem Interesse (vgl. Richtplankapitel R1).

In den ESP kann in der Nutzungsplanung von den Vorrangnutzungen abgewichen werden, soweit die Eignung für andere, regional abgestimmte Nutzungen nachgewiesen wird und die kantonalen Interessen berücksichtigt werden.



Im Kapitel S1.3 des kantonalen Richtplanes ist beschrieben, dass Wohnnutzungen in den ESP möglich sind, wobei der Einbezug der Wohnnutzung insbesondere an den zentrumsnahen ESP-Standorten (u.a. Brugg-Windisch) im Rahmen der Nutzungsplanung zu prüfen ist.

Gemäss Richtplan sollen insbesondere Bahnhöfe als stark frequentierte, öffentliche Räume eine grosse Ausstrahlung auf ihre Umgebung haben und sind geeignet, unterschiedlichste Funktionen (Wohnen, Dienstleistungen, Verkehr) auf engstem Raum aufzunehmen. An einer Aufwertung der Bahnhofsgebiete und deren vielfältigen Nutzung (Dienstleistungen, personenintensive Betriebe, Wohnen, Bike + Ride) besteht ein kantonales Interesse.

Im Rahmen der Testplanung gilt es, Konzepte zu entwickeln, welche Zielsetzungen des ESP berücksichtigen.



Abb. 39 Ausschnitt Kantonaler Richtplan mit ZEL, Stand Dezember 2023 (Quelle: Richtplan Ge samtkarte; Stand 12.12.2023)

Mit der teils unterirdischen Zentrumsentlastung ZEL soll der Durchgangsverkehr im Siedlungsgebiet reduziert, für einen effizienten lokalen und regionalen Verkehr Raum für Verkehrsmittel mit weniger Flächenverbrauch geschaffen und stadträumliche Potenziale freigespielt werden. Die Zentrumsentlastung ZEL ist im kantonalen Richtplan rechtskräftig verankert. In Brugg-Windisch benötigt die Zentrumsentlastung Flächen entlang der Bahnhofsgleise auf der Bahnhofssüdseite inklusive des Freiverlads (Raumsicherung). Im Rahmen der Testplanung ist der entsprechende Raumbedarf für die Zentrumsentlastung zu sichern und hinsichtlich der Etappierungsplanung im Sinne der Aufwärtskompatibilität zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Testplanung soll geprüft werden, ob ein Quartieranschluss an die ZEL gewinnbringend ist. Es sind Varianten mit und ohne Anschluss an die ZEL zu untersuchen (vgl. Kapitel 6.1.5). In diesem Zusammenhang können Lösungsvorschläge zur Lage des Portals der ZEL eingebracht werden.

Bei einer Entwicklung des Gebiets zu einem zukunftsfähigen, qualitätsvollen Stadtquartier mit lagespezifischen Zentrumsqualitäten, jedoch ohne Anschluss an die Zentrumsentlastung ZEL, sind die Auswirkungen auf das bestehende Strassennetz der Quartiere Klosterzelg/Reutenen und Bahnhofsareal aufzuzeigen.



Ebenfalls zu berücksichtigen im Rahmen der Testplanung ist das Kapitel H7 Klima des kantonalen Richtplantextes, welches die kantonale Klimastrategie im Richtplan verankert. Ziel des Kantons Aargau ist die Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2050 auf Netto Null und die Anpassung an den Klimawandel. Ziel der Stadt Brugg ist die Senkung der Treibhausgasemissionen auf Netto Null bis 2040.

5.1.2 Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK



Abb. 40 Zielzustand Veloverkehr gem. rGVK (Quelle: Richtplan Kt. Aargau; Stand: Mai 2021)

Das regionale Gesamtverkehrskonzept rGVK 2019 (vgl. Arbeitsgrundlage A1.11) zeigt mit Zeithorizont 2040 aufeinander abgestimmte Massnahmen für alle Verkehrsträger, insbesondere zur Förderung von Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr. Für den Raum Brugg Windisch wurde im Juli 2019 eine Vertiefungsstudie erstellt. Die dort gezeigten kantonalen Velorouten und Velovorzugsrouten mit Schnittstellen zum Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch sind im Richtplan verankert und sollen zur Umsetzung gelangen, Detailabklärungen für die neue Velounterführung am Bahnhof Brugg sind in Arbeit.

Mit der teils unterirdisch verlaufenden Zentrumsentlastung ZEL wird angestrebt, eine verkehrliche Entlastung von Brugg und Windisch zu erlangen; die Platzierung des Tunnelportals wurde im Rahmen der Erarbeitung des GVKs überprüft; zwei Standorte sind möglich: a) beim Gebäude Brunegg, b) im Teilgebiet Gleisfeld.

In der Testplanung sollen die grundsätzlichen Ansätze des rGVK berücksichtigt werden.

Die Lage des Velotunnels und der Velo-Parkierung wurde mittels Machbarkeitsstudie überprüft und die Bestvariante ins Verkehrskonzept übernommen. Im Rahmen der Testplanung dürfen die Liniengröße sowie die genaue Lage der Velo-Parkierung kritisch überprüft werden, falls erwünscht.



5.1.3 Verkehrskonzept

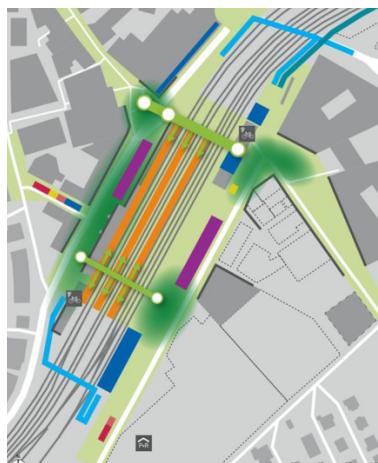


Abb. 41 Zielbild Bahnhofsbereiche und Flächenansprüche (Quelle: Verkehrskonzept, Stand: 10.09.2021)

Mit dem Verkehrskonzept vom September 2021 (vgl. Arbeitsgrundlage A1.6) wurden verkehrliche Grundlagen für den Stadtraum um den Bahnhof Brugg-Windisch unter Berücksichtigung des rGVK Ostargau und der geplanten künftigen Entwicklungen erarbeitet, sowie die bestehenden Planungen überprüft.

Dies u.a. mit dem Ziel, das Gebiet langfristig optimal zu erschließen und längerfristig auch die heute beengte Situation mit Durchfahrt durch das Campusgebäude zum Kreisel Zürcherstrasse zu verbessern. Basierend auf dem Mengengerüst der Potenzialstudie wurde in Varianten untersucht, ob, resp. zu welchem Zeitpunkt ein Anschluss an die Zentrumsentlastung ZEL für die geplante Entwicklung erforderlich wird. Dies mit dem Ergebnis, dass für ein Szenario mit hoher Siedlungsentwicklung ein Anschluss an die ZEL eine geeignete Lösung sein kann, mit welcher die umliegenden Quartiere vom Verkehr geschützt werden. Für die geplante Velovorzugsroute wurden verschiedene Umsetzungsvarianten geprüft. Mit dem Verkehrskonzept liegen Konzeptpläne für Fuss- und Veloverkehr, ÖV und MIV vor. Das im Verkehrskonzept enthaltene Verkehrsmengengerüst ist aufgrund der frühen Planungsphase und der Abstützung auf Annahmen mit einer gewissen Unschärfe behaftet. Es handelt sich um eine erste Abschätzung und ist mit fortschreitender Konkretisierung der Planung zu verfeinern, zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Das Verkehrskonzept dient als Grundlage, um die bestehenden Planungsinstrumente zu überarbeiten und weiterzuführen.

Im Rahmen der Testplanung gilt es, die Inhalte und Konzepte des Verkehrskonzeptes und der Mobilitätsstrategie moAG zu reflektieren und weiterzuentwickeln. Die Grundzüge und die Verteilung der Zuströme sind dabei nicht integral zu verändern. Es ist ausserdem zu berücksichtigen, dass im vorliegenden Verkehrskonzept bereits ein Abminderungsfaktor des Verkehrsaufkommens MIV (bzw. der Pflichtparkplätze) eingeflossen ist. Eine weitere Abminderung (z.B. autoarm) und deren Auswirkungen kann als Variante geprüft werden.

Im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept von 2021 ist zu beachten, dass bei der Berechnung des Verkehrsaufkommens noch nicht die Zielsetzung des Pariser Abkommens (vgl. Kapitel 6.1.1) berücksichtigt wurde. Es ist davon auszugehen, dass der Einbezug dieser Zielsetzung unmittelbare Auswirkungen auf die Be trachtung der möglichen Verkehrsbelastung hat.



5.1.4 ISOS / Ortsbildschutz

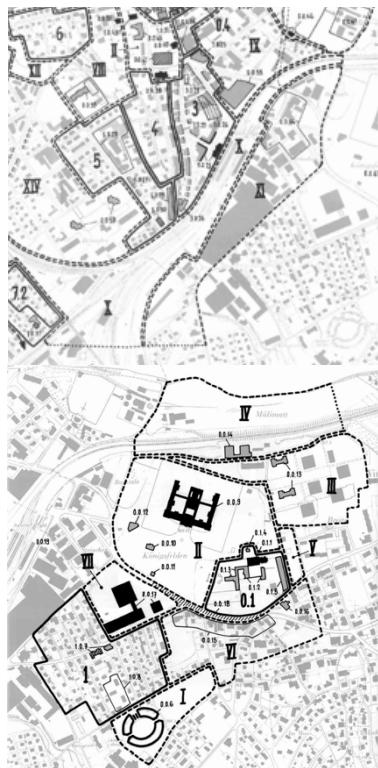


Abb.42/43 ISOS - Ortsbildaufnahme zur Stadt Brugg (0046) und Königsfelden, Gemeinde Windisch (0159) (Quelle: ISOS, Ortsbilder von nationaler Bedeutung; Aufnahmehr 1986)

Das ISOS (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) ist grundsätzlich bei Planungen (Nutzungsplanungen, Sondernutzungsplanungen und Bauvorhaben) zu berücksichtigen.

Im Bereich des Testplanungsperimeters (Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeter) trifft das ISOS Festlegungen zur Stadt Brugg und dem Gebiet Königsfelden in Windisch (vgl. Kapitel 10, Arbeitsgrundlage A2.16). Innerhalb des Bearbeitungsperimeters ist für die Gebiete «Fabrikareal südlich vom Bahnhof» und «Gleisanlagen mit Rangierbahnhof und Auffahrtsrampe zur Brücke» ein Erhaltungsziel b definiert. Gemäss diesem gilt ein «Erhalt der Eigenschaften», welche für die angrenzenden Ortsbildteile wesentlich sind.

Im ISOS zum Gebiet Königsfelden, welches unmittelbar an den Bearbeitungsperimeter der Testplanung grenzt, wird unter anderem das kleinteilige Arbeiterhausquartier Klosterzelg aus dem 20. Jh. aufgeführt (Aufnahmekategorie AB «ursprüngliche Struktur / ursprüngliche Substanz», Erhaltungsziel B «Erhalten der Struktur»).

Dort, wo die Erhaltungsziele des ISOS mit der geplanten baulichen und freiräumlichen Entwicklung des Testplanungsperimeters aufeinandertreffen, muss eine sorgfältige Interessenabwägung erfolgen und nachvollziehbar dokumentiert werden. Abgewogen werden die öffentlichen Interessen am Erhalt der Gebäude, der Struktur oder des Charakters des Ortes und das Interesse an der stadträumlichen Entwicklung des Areals.

Es soll das planerische Ziel Berücksichtigung finden, welches sich aus der Aufnahme eines Ortsbilds ins ISOS ableitet, nämlich dieses «in besonderem Masse die ungeschmälerte Erhaltung, jedenfalls aber die grösstmögliche Schonung verdient».



5.1.5 Kantonale und Kommunale Schutzobjekte / Denkmalschutz

In der Gemeinde Windisch und der Stadt Brugg befinden sich diverse Bau- und Kulturdenkmäler sowie Naturobjekte, die unter Schutz gestellt wurden (vgl. Kapitel 10, Arbeitsgrundlage A2.16). Diese kantonalen und kommunalen Schutzobjekte (Bauten und Naturobjekte) sind im Rahmen der Testplanung zu berücksichtigen. Die Liste ist nicht abschliessend und umfasst nur die in unmittelbarer Umgebung des Bearbeitungsperimeters liegenden Objekte.

Neben den kommunalen und kantonalen Inventarobjekten ist auch das ISBA-Inventar zu berücksichtigen. Die entsprechenden Schutzinteressen sind in der Arbeitsgrundlage A.2.17 enthalten.

Zu berücksichtigen ist auch das Kulturgesetz des Kantons Aargau KG, welches einen Umgebungsschutz bei kantonal geschützten Baudenkmälern beinhaltet (§ 32 KG Kanton Aargau). Ziel des Umgebungsschutzes ist es, die Wirkung der Baudenkmäler zu erhalten.

5.1.6 Potenzialstudie



Abb. 44 Räumliches Gerüst Potenzialstudie (Quelle: Potentialstudie; Stand: 16.08.2021)

Um die Grundlage (Mengengerüst) für die Kapazitätsbetrachtungen des Verkehrskonzeptes zu schaffen wurde 2020 im Auftrag der Projektpartner/-innen eine erste Potenzialstudie (vgl. Arbeitsgrundlage A1.5) erarbeitet. Mit der geplanten Entwicklung werden sich die Verkehrsmengen im Entwicklungsgebiet ändern; die Potenzialstudie zeigt drei städtebauliche Typologien mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten und ermöglichte so den Diskussionseinstieg der Projektpartner zu den anstehenden Entwicklungsfragen.

Im Rahmen der Studie wurden erste Erkenntnisse zur künftig möglichen baulichen Dichte und Anzahl Anwohnende und Beschäftigte erarbeitet. Unabhängig von Gebäudetyp und Dichtezahl konnten übergeordnete Themen erkannt werden, welche im Sinne qualitätssichernder Handlungsanweisungen einem sog. «räumlichen Gerüst» zusammengefasst sind. Eine Möglichkeit zur freiräumlichen Aufwertung ist gemäss Studie der Ausbau der Industriestrasse zum Boulevard. Im Rahmen der Testplanung sollen die Ergebnisse der Potenzialstudie als erste Überlegungen zur Kenntnis genommen werden. Die Idee des räumlichen Gerüsts soll als tragendes Element weiterentwickelt werden.



5.1.7 Masterplan und Entwicklungszielplan SBB



Abb. 45 Ankunfts-ort SBB am Bahnhof Brugg Windisch vom Campusplatz

Die SBB haben einen Masterplan erarbeitet, der die zukünftige Anlagenausgestaltung zur Abwicklung eines umfassenden Angebotes definiert (vgl. Arbeitsgrundlage A2.5); Kernelement für Brugg ist ein Viertelstundentakt mit schnellen Zugsgattungen ab Brugg nach Zürich HB, sowie die weitere Verdichtung im S-Bahnverkehr. Erwartet wird ein starkes Wachstum der Ein-, Aus-, Umsteiger, wofür der Ausbau der Publikumsanlagen erforderlich wird. Mit der Interessenslinie wird der künftige Raumbedarf der SBB etappiert ausgewiesen. Für die Umsetzung des Ausbaus werden die Unterführungen Campuspassage und PU Brugg benötigt. Mit der geplanten Verlagerung der bestehenden Freiverladflächen nach Lupfig (Zeithorizont offen) wird Spielraum im Stadtraum frei. Im ebenfalls vorliegenden Entwicklungszielplan der SBB (vgl. Arbeitsgrundlage A2.5) sind Mengenabschätzungen bzgl. Anzahl und Flächen der relevanten Elemente sowie die Verortung von Funktionen im Bahnhofsumfeld aufgezeigt.

In der Testplanung gilt es, die Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, insbesondere die Abgrenzungen der Interessenslinie, die Abhängigkeiten zum Freiwerden der Freiverladflächen, sowie den Bedarf zur Aufwertung der Personenunterführungen.

Beim Masterplan gilt es zu berücksichtigen, dass dort die SBB auf den Eintrag der Interessenslinie im Perronbereich verzichtet hat. Die SBB sichert sich mit der Interessenslinie eine Mindestperronbreite von 5m ausschliesslich für Bahn-Nutzungen, d.h. einen Bereich ohne nicht für den Bahnverkehr vorgesehene Längszirkulationen oder sonstige Nutzungen.



5.1.8 Bau- und Nutzungsordnung Brugg Windisch



Abb. 46 Rechtskräftiger Zonenplan Brugg und Windisch (Quelle: agis; Zugriff: 01.03.2023)

Das Planungsgebiet ist gemäss rechtskräftiger BNO Brugg und Windisch (vgl. Arbeitsgrundlage A1.10) der Arbeitszone Kabelwerke, der Zone Campus, sowie der dreigeschossigen Wohn-Arbeitszone WA3 zugewiesen. Die Teilgebiete Hallen und Süßbach sind der Arbeitszone Kabelwerke zugeordnet (BNO Brugg §26, BNO Windisch §23). Eine Umstrukturierung der Arbeitszone Kabelwerke setzt gemäss BNO neben der Teiländerung der Nutzungsplanung eine Abstimmung mit bestehenden Entwicklungsrichtplänen resp. deren Neufestsetzung voraus. Unter Umständen wird eine Sondernutzungsplanung (z.B. Gestaltungsplan) notwendig sein.

Das Teilgebiet Gleisfeld ist der WA3 (BNO Brugg §19) und somit bereits einer Zone zur Realisierung der künftigen Mischnutzung zugewiesen. Es gilt eine Gestaltungsplanpflicht mit folgenden Zielsetzungen: «Mit dem Gestaltungsplan müssen eine städtebaulich und architektonisch besonders gut gestaltete Überbauung, eine zweckmässige Erschliessung sowie Aussenräume von urbaner Qualität gewährleistet werden. Die Bebauungsstruktur und die Nutzweise haben auf die Umgebung zu reagieren.» (BNO Brugg, Anhang I, Zielvorgaben für Gestaltungsplangebiete gemäss §9 Abs. 2 BNO).

Die Zone Campus (BNO Brugg §16) befindet sich im Bahnhofsräum, in der BNO Brugg ist u.a. definiert, dass der Bereich der Entwicklung des Bahnhofgebiets zu einem Ort von hoher städtebaulicher und urbaner Qualität dienen soll und beinhaltet Vorgaben bzgl. Nutzungen, Hochhäusern und Gestaltungsplanpflicht; im Rahmen der Testplanung soll der sog. Bereich Campus eingebettet in den Stadtraum betrachtet werden.

In der Zone Campus gelten die Vorgaben des Entwicklungsrichtplans Vision Mitte (vgl. Kapitel 5.1.9) und sind durch die Gestaltungspläne grundeigentümerverbindlich festzulegen.

Zeitlich befristete Zwischennutzungen, die in der Arbeitszone I zugelässig sind, können bewilligt werden.

Mit der Testplanung sollen die Grundlagen für die Anpassung des Planungs- und Baurechts erarbeitet werden. Als Grundlage der für die Gebietstransformation erforderlichen Anpassung der rechtskräftigen Zonierung (vgl. BNO Windisch § 23, Abs. 5 sowie BNO Brugg § 26, Abs. 5) soll voraussichtlich ein regionaler Sachplan (rSP) gemäss Baug § 12a dienen.



Beim rSP handelt es sich um ein behördensverbundliches Planungsinstrument, welches voraussichtlich anstelle des gemäss BNO vorgesehenen behördensverbundlichen Entwicklungsrichtplanes Anwendung finden soll. Auch mit dem regionalen Sachplan ist ff. eine grundeigentümerverbundliche Umsetzung im Rahmen der Teilrevision der Nutzungsplanung erforderlich. Beim rSP handelt es sich um ein formelles Planungsinstrument des kantonalen Rechts, was sowohl für die Gemeinden (überkommunal) als auch für den Kanton verbindlich ist.

In der Testplanung sind die entsprechenden Entwicklungseckwerte für einen rSP zu erarbeiten.

5.1.9 Vision Mitte

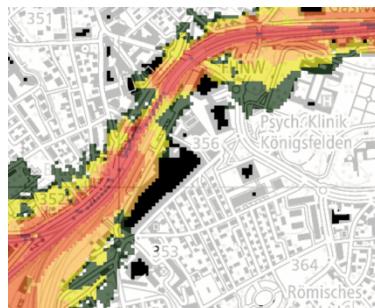


Abb. 47 Vision Mitte (Quelle: Planwerk Vision Mitte; Stand: 07.03.2006)

Mit dem Entwicklungsrichtplan Vision Mitte wurde 2006 (vgl. Arbeitsgrundlage A1.12) die Entwicklung im Bahnhofsumfeld initiiert und die Grundlage für die Erstellung des Campus FHNW erstellt. Der Entwicklungsrichtplan beinhaltet Vorgaben für Teilgebiete, Bautypologien, Bauvolumen sowie für Freiräume und Grünflächen und ebenso zu Nutzungen und zur Mobilität. Außerdem sind Angaben bzgl. Denkmal, Umwelt, Finanzierung etc. enthalten. Die Teilbereiche Campus mit Neubau, Campus-Forum, Campus-Treppen sowie Centurion Tower samt Vorplatz sind bereits umgesetzt. Die Inhalte und Überlegungen des Entwicklungsrichtplanes Vision Mitte sollen im Rahmen der Testplanung von den Planungsteams reflektiert werden und allenfalls in die Konzepte einbezogen werden; dies insbesondere für Lösungsansätze in den Teilgebieten Landi und Tower (vgl. Kapitel 4.2).



5.1.10 Umweltthemen



Für das Entwicklungsgebiet Stadtraum Bahnhof Brugg liegt eine relevante Lärmbelastung hinsichtlich Eisenbahnlärm vor. (Vgl. Arbeitsgrundlage A2.9)

Abb. 48 Eisenbahnlärm Tag
(Quelle: Web-GIS
BAFU,
<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/thermen/laerm/zustand/karten.html>)



Bzgl. der Belastung durch Strassenlärm ist die Kantonsstrasse mit Auswirkungen auf einzelne Bereiche innerhalb des Entwicklungsgebietes zu beachten. (Vgl. Arbeitsgrundlage A2.9)

Abb. 49 Strassenlärm (Quelle:
agis Kanton Aargau,
<https://www.ag.ch/app/agisviewer4/v1/agisviewer.html>)

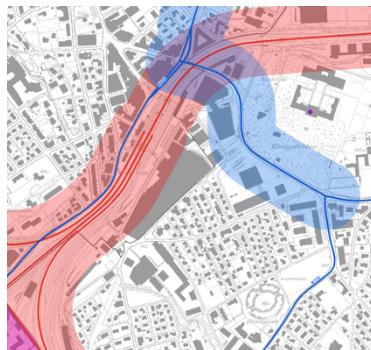


Abb. 50 Störfall und NIS (Quelle: agis Kanton Aargau, <https://www.ag.ch/app/agisviewer4/v1/agisviewer.html>)

Neben der bestehenden Lärmbelastung ist auch das Thema Störfall sowie die Belastung durch nichtionisierenden Strahlung NIS zu beachten (vgl. Kapitel 8, Arbeitsgrundlage A2.9).

Mit dem Konsultationsbereich KOBE (im Plan farbig markiert) wird der relevante Risikobereich bzgl. möglicher Störfälle bezeichnet, in welchem die Anordnung sog. empfindlicher Nutzungen (z.B. Kindergärten, Schulen, Altersheime, Spitäler, Gefängnisanstalten etc.) zu vermeiden ist. Einige Bereiche des Entwicklungsgebietes liegen innerhalb des Konsultationsbereichs. Hinsichtlich nachfolgender Nutzungsplananpassungen ist zu beachten, dass solche innerhalb des Konsultationsbereichs gelegenen empfindlichen Nutzungen Klärungen hinsichtlich der Risikorelevanz und den Einbezug kantonaler Vollzugsbehörden erfordern. Ein- oder Aufzonungen erfordern den Nachweis der Risikoeingrenzung mit zweck- und verhältnismässigen Massnahmen sowie den Nachweis des erheblichen öffentlichen Interesses an der entsprechenden Nutzung am Standort.

Bzgl. einer Belastung durch nichtionisierenden Strahlung NIS ist zu beachten, dass die kritischen Übergangs- und Umgebungsleitungen mittig über den Bahnhof laufen, jedoch in kritischer Nähe zum Entwicklungsgebiet mehrheitlich Fahrleitungen vorhanden sind, weshalb bzgl. NIS von einer eher nicht relevanten Belastung ausgegangen wird. Die Annahme ist noch zu verifizieren.

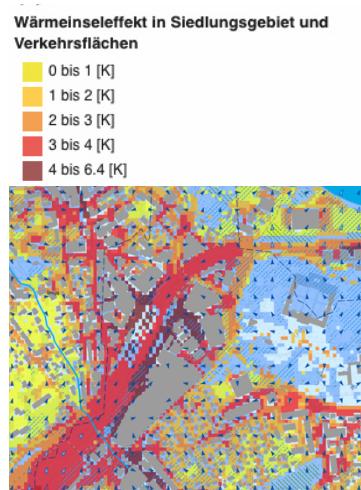


Abb. 51 Klimaanalysekarte (Quelle: agis Kanton Aargau, <https://www.ag.ch/app/agisviewer4/v1/agisviewer.html>)

Das Gebiet südlich der Gleise ist in der Klimaanalysekarte des Kantons Aargau als besonders relevant gekennzeichnet. Für das Gebiet wird als Analyse der heutigen Bebauung eine Wärmeinseleffekt der höchsten Stufe bezeichnet. Die sog. Planhinweiskarte bezeichnet eine extreme bioklimatische Belastungssituation.



Zu folgenden weiteren Umweltthemen wurden Gutachten erstellt und Grundlagen erarbeitet, die den Teams im Rahmen der Testplanung zur Verfügung gestellt werden (vgl. Kapitel 10, Arbeitsgrundlage A2.9):

- Belastete Standorte
- Erschütterungen
- Baugrund / Geologie
- Archäologie
- Hochwassergefahren / Restgefährdung
- Grundwasser

Die aus den Gutachten gewonnenen Erkenntnisse sind bei der Erarbeitung der Lösungsvorschläge durch die Teams stufengerecht zu berücksichtigen.

Zu den Themen ökologischer Ausgleich, Ökologie/Biodiversität sowie die Unterlagen «Kommunale Regenwasserstrategie», «Gebäudebrütende Vogelarten», «Wasser / Abwasser / Energie (Gas, Fernwärme)» werden die relevanten Informationen als Arbeitsgrundlagen abgegeben.



6 BEARBEITUNGSTHEMEN

Im Vorfeld der Testplanung haben die Projektpartner/-innen die jeweiligen Themenfelder, welche für die Bearbeitung der Aufgabenstellung relevant sind, diskutiert und folgende Texte formuliert:

6.1.1 Nachhaltigkeit, Ressourcen, Umwelt

- Klimaneutralität Die gesamte Gebietsentwicklung hat sich an den Zielen der Klimaneutralität, gestützt auf das Pariser Abkommen von 2015, zu messen.
- Nachhaltigkeit Es werden im umfassenden Sinn nachhaltige Konzepte für den Freiraum, die Gebäude und die Verkehrsinfrastrukturen (u.a. be treffend Beläge, Ver-/Entsiegelung, unter-/oberirdische Bauten z.B. für Parkierung) erwartet. Die Aspekte der Nachhaltigkeit sollen in alle Themenbereiche der Bearbeitung einfließen. In diesem Sinne sind neben der ökologischen auch die soziale und wirtschaftliche Nachhaltigkeit zu berücksichtigen.
- Parameter und Flughöhe Überlegungen zur hitzeangepassten und wassersensiblen Siedlungsentwicklung, sowie zum nachhaltigen Bauen hauptsächlich auf städtebaulicher Stufe (mit Blick auf die Parameter Setzung, Gebäudestellung, Gebäudehöhe, Gebäudetiefe) sowie mit stufengerechtem Einbezug des Themenfeldes der energetischen Nachhaltigkeit (z.B. graue Energie, erneuerbare Energiequellen, Energiebedarf) sollen als massgebende Aspekte einfließen.
- Kreislaufwirtschaft Das Themenfeld Kreislaufwirtschaft, z.B. hinsichtlich des Umgangs mit den Bestandesbauten, mit Ideen zur Umnutzung und Möglichkeiten zur Wiederverwendung von Bauteilen können konzeptionell eingebracht werden.
- Etappierung Es soll eine ressourcenschonende Etappierung (u.a. Stichwort Rückbau von Teilbereichen wegen Baustelle ZEL), Zwischennutzung und Realisierung vorgesehen werden.
- Anliegen Partizipations- teilnehmende Im Rahmen der Partizipation wurde das Anliegen geäussert, dass das Konzept der Nachhaltigkeit grundsätzlich und sorgfältig Anwendung finden solle.

6.1.2 Städtebau, Architektur

- Städtebau / Architektur In den Teilgebieten Hallen, Süssbach, Gleisfeld sollen Vorschläge für künftige städtebauliche Setzungen mit Angaben zu möglichen Baufeldern, Volumen-, Freiraumverteilung, Gebäude typologien, Höhenentwicklung, Adressierung, etc. entwickelt werden. In der Transformation der heute industriell geprägten Teilgebiete sollen künftig qualitätsvolle, verdichtete,



wirtschaftlich nachhaltige Quartiere entstehen, welche über eine gute Anbindung und attraktive Adressen verfügen. Es gilt, die verträglichen baulichen Dichten und die künftige Höhenentwicklung und Akzentbildung lagespezifisch auszuloten. Aus heutiger Sicht erscheinen insbesondere die bahnhofsnahen Bereiche für eine dichte Neubebauung geeignet. Die Dichteziele der Potentialstudie der BRUGG Immobilien AG (vgl. Arbeitsgrundlage A2.5) mit einer Ausnützungsziffer von ca. 2.4 bis 2.6 für das Areal Hallen und ca. 1.2 bis 1.4 für das Areal Süssbach sind im Rahmen der Testplanung zu überprüfen. Hochpunkte sind an geeigneten Lagen erwünscht und sollen sorgfältig eingebettet werden. Die Konzepte sollen gut mit der Umgebung vernetzt sein und vermittelnd gestaltete Übergänge zu den angrenzenden Gebieten zeigen, insbesondere zu den Quartieren Klosterzelg und Reutenen.

Eigentümer/-innen	Aus Sicht der Eigentümer/-innen gilt es, die Grundstücke langfristig in Wert zu setzen und neben der wirtschaftlichen auch ihre ökologische und soziale Zukunftsfähigkeit sicherzustellen. Angestrebt wird eine wirtschaftlich nachhaltige Entwicklung der Areale mit neuen Flächenangeboten, die langfristig am Markt bestehen können.
Anliegen Partizipations- teilnehmende	Im Rahmen der Partizipation wurde insbesondere das Anliegen geäussert, identitätsstiftende Elemente einzubetten und identitätsstiftende Orte zu schaffen, sowie im Rahmen der neuen Sicht gleichzeitig eine hohe Freiraumqualität zu erstellen.
nutzungsneutrale Strukturen	Mit nutzungsneutralen Strukturen sollen Typologien vorgeschlagen werden, welche innerhalb des langen Zeithorizontes künftige Trends und Bedürfnisse flexibel je nach Entwicklung aufnehmen können.

6.1.3 Geschichte, Umgang mit dem Bestand

ehemalige Kabelwerke Im heutigen Gebiet Bahnhof Süd mit den Teilgebieten Hallen und Süssbach wurden 1896 die Kabelwerke BRUGG gegründet, welche über Jahrzehnte als grösster Arbeitgeber prägend und identitätsstiftend für den Raum Brugg Windisch und die Region waren. Der Betrieb beförderte auch die bauliche und räumliche Entwicklung der Umgebung, so u.a. die Erstellung der benachbarten Siedlungen und Arbeiterhäuser. Mit der Veräußerung des Betriebes wurden die Liegenschaften der BRUGG Immobilien AG übertragen. Die Gebäude im Teilgebiet Hallen werden heute von einem italienischen Energieversorger (Terna) weiterhin zur Produktion von Kabeln genutzt; im Teilgebiet Süssbach besteht eine heterogene Mieterschaft, u.a. mit der Stiftung Faro und unterschiedlichen Gewerbebetrieben. Längerfristig werden die Flächen



wegen des Rückgangs der Produktionstätigkeit frei für neue Nutzungen.

Identitätsstiftung Der Betrieb der Kabelwerke ist aufgrund seiner Geschichte und seiner Bedeutung für den Ort ein prägendes Element. Im Rahmen der Testplanung gilt, das identitätsstiftende Potenzial der industriellen Geschichte des Ortes und der bestehenden Bauten auszuloten und im Dialog mit den Beteiligten Vorschläge zu erarbeiten, wie dieses genutzt werden kann.

Im Teilgebiet Gleisfeld besteht ein Güterschuppen der SBB, dessen Potenzial derzeit seitens SBB geprüft wird.

Anliegen Partizipations- teilnehmende Im Rahmen der Partizipation wurde das Anliegen geäussert, dass die Erinnerung an die Kabelwerke als identitätsstiftendes Element in der weiteren Planung berücksichtigt werden und ein sorgfältiger Umgang mit dem Bestand erfolgen solle.

6.1.4 Frei- und Aussenraum

Frei-, Grün- und Aussenräume Frei-, Grün- und Aussenräume sollen als massgebender Bestandteil der Konzepte integral mitentworfen werden, wobei es sowohl um gestalterische Vorschläge als auch um strategisch-typologische Konzepte geht. Das Prozesshafte stellt ein Kernthema bei der Bearbeitung des Freiraumthemas dar.

Raumkanten an Gleiskörper Für die Raumkanten entlang des Gleiskörpers, für die Unterführungen und die Platz- und Freiräume sollen konkrete Gestaltungsvorschläge dargestellt werden, für die verbesserte Verbindung von Brugg und Windisch stellt die Campuspassage mit angrenzendem Campusplatz und Bahnhofsplatz eine Schlüsselstelle dar.

Industriestrasse Die heutige Industriestrasse bietet grosses räumliches Potenzial für die Anbindung der Teilgebiete und aufwertende Gestaltung der Gleiskante. Der Ausbau der Industriestrasse als Boulevard resp. als attraktiver städtischer Raum soll geprüft werden.

Freiverladfläche Mit der Verlegung der Freiverladflächen (vgl. Abbildung 33) entstehen künftig zusätzliche Gestaltungsspielräume.

Süssbach Der Süssbach soll als freiräumliches Element integriert werden. Im Rahmen der Testplanung soll konzeptionell geprüft werden, ob und in welchem Ausmass der Süssbach zukünftig freigelegt und natürlicher geführt, bzw. renaturiert und aufgewertet, werden soll (vgl. dazu auch Arbeitsgrundlage A2.15).

Königsfelden Die Anlage Königsfelden soll in die Überlegungen einbezogen werden, ebenso die Vernetzung und Anbindung mit weiteren Grünräumen.



Quick-Wins	Quick-Wins als rasch umsetzbare räumliche Aufwertungen bieten im Themenfeld der Frei- und Aussenraumgestaltung grosses Potenzial. Temporäre Freiraumgestaltungen werden wegen der schrittweisen Umsetzung und im Umgang mit zwischenzeitlichen Baustelleninstallationen ein wichtiges Thema sein.
Ökologie / Stadtklima	Überlegungen zum ökologischen Wert, zu Stadtklima (unter Beachtung der Klimakarten, vgl. Arbeitsgrundlage A2.8) und Biodiversität sollen als massgebende Gestaltungskriterien eingebettet sein; eine zunehmende Flächenentsiegelung sowie Baumpflanzungen unter Beachtung der Erkenntnisse und Umsetzung der Vorteile der Schwammstadt (vgl. Arbeitsgrundlage A2.8) wird angestrebt.
NLEK	Ausserdem gibt das Natur- und Landschaftsentwicklungskonzept (NLEK) von Brugg und Windisch wichtige Hinweise und Vorgaben, u.a. zu ökologischen Themen wie z.B. der Biodiversität (vgl. Kapitel 10, Arbeitsgrundlage A2.7).
Nutzergruppen / Erdgeschosse	Die bestehenden und neuen Freiräume sollen auf die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzungsgruppen (Anwohnende, Studierende, Beschäftigte, Verkehrsteilnehmende) abgestimmt werden, mit einer gewinnbringenden Differenzierung zwischen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Flächen; die Aussenraumgestaltung, insbesondere Strassen-/Platzräume, soll zusammen mit den erdgeschossig angrenzenden Nutzungen im Sinne einer Planung von Fassade zu Fassade entwickelt werden; Übergänge und Schwellensituationen, insbesondere auch die Übergänge zwischen Gebäuden und Freiraum sollen thematisiert werden.
Abstimmung auf Verkehrsvorgaben	Die Frei- und Aussenraumgestaltung soll sorgfältig auf die Anforderungen und Zielsetzungen der kommunalen Verkehrsvorhaben abgestimmt werden, insbesondere auf den Fuss- und Velo-verkehr (mit entsprechenden Wegen und Stellflächen) und den öffentlichen Nahverkehr. Dabei stehen die Personenunterführungen mit ihrer räumlichen Anbindung im Gebiet Bahnhof Süd, die durchgängige Barrierefreiheit, die Einbettung der bestehenden kommunalen Velorouten und der kantonalen Velovorzugsrouten sowie der bestehenden und künftigen ÖV-Linien im Vordergrund, sowie eine Prüfung, ob bei der Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen eine Entwicklung als autoarmes Gebiet möglich wird.
Anliegen Partizipations- teilnehmende	Im Rahmen der Partizipation wurden insbesondere Begrünungen und Baumpflanzungen, die Entsiegelung vorhandener Flächen, grosszügige Freiräume zum Erholen und Verweilen (mit Begegnungsorten und Sitzgelegenheiten), naturnahe Gestaltung und Bepflanzungen, Wasserelemente und Massnahmen zu



Hitzeminderung gewünscht, sowie attraktive Fuss- und Veloverbindungen insbesondere auch zwischen der Nord- und der Südseite des Bahnhofs, genügend Veloparkplätze. Für die Campuspassage wurde eine Ausgestaltung als breite, einladende Querung gewünscht. Angeregt wurde auch die Idee einer Überführung über die Gleise hinweg.

6.1.5 Mobilität, Verkehr

- Förderung ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Ausbau Bahnhof als Verkehrsdrehscheibe
- Im Zuge der Verdichtung des Bahnhofsumfeldes soll ein Beitrag geleistet werden, den Modalsplit zu Gunsten des ÖVs sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu steigern. U.a. auch in diesem Sinne erfolgt die Weiterentwicklung des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe seitens der SBB. Angestrebgt wird eine MIV-Reduktion im künftigen Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch sowie eine massgebliche Verbesserung der verkehrlichen Situation am Campusplatz mit Verbindung zum Knoten Zürcherstrasse.
- Die SBB ist an der Erarbeitung einer Vorstudie zur Ertüchtigung ihrer Publikumsanlagen. Gemäss den Rückmeldungen aus den Mitwirkungsverfahren im Vorfeld der Testplanung wurde vielfach eine Passerellen-Lösung (oberirdische Gleisquerung) für die Querung im Bereich Campusplatz der Gemeinde Windisch und Neumarkt der Stadt Brugg eingebracht. Die SBB ist bereit, eine solche Lösung grob zu beurteilen. Seitens der Teams sind daher anlässlich des ersten Workshops Aussagen gewünscht, ob eine solche oberirdische Gleisquerung als konzeptionell und städtebaulich gewinnbringend erachtet wird oder ob eine solche Querung als kritisch erachtet wird. Die SBB beabsichtigen, aufgrund der diesbezüglichen Erkenntnisse aus dem ersten Workshop einen Entscheid zum weiteren Vorgehen und einer allfälligen vertiefenden Prüfung der oberirdischen Querung zu fällen.
- Zentrumsentlastung ZEL
- In den Konzepten der Testplanung ist die entsprechende Raumsicherung für die Zentrumsentlastung ZEL (vgl. u.a. Kapitel 5) vorzusehen. Gemäss den Erkenntnissen des Verkehrskonzeptes (vgl. Kapitel 5.1.3, vgl. Arbeitsgrundlage A1.6) kann eine erste Entwicklung des Gebiets mit Anknüpfung an die Südwestumfahrung erfolgen. Als Voraussetzung für die Entwicklung aller Teilbereiche («Vollausbau») wird gemäss dem Verkehrskonzept der Quartieranschluss an die ZEL erforderlich. Diese Erkenntnis ist kritisch zu überprüfen.



V3c: Hauptschliessung über ZEL-Anschluss (optimierte Linienführung, Vollausbau)

Mit der zweiten Etappe der ZEL wird der Tunnel unter der Aare gebaut. Damit werden die Transformationsgebiete aus allen Richtungen über die ZEL und die SWU erschlossen. Der Anschlussknoten befindet sich am Ende der Lagerstrasse.

Zeithorizont: nach Inbetriebnahme ZEL



Abb. 52 Auszug Verkehrskonzept (Quelle: Verkehrskonzept, Kapitel 5.1.3; Stand: 10.09.2021)

Im Rahmen der Testplanung sind folgende Varianten zu prüfen:

- | | |
|---|--|
| V1: Verkehrserschliessung mit Quartieranschluss an die ZEL | Als Variante 1 ist ein Entwicklungskonzept mit Quartieranschluss an die Zentrumsentlastung ZEL aufzuzeigen. Für das Verkehrsaufkommen können Varianten mit (bspw. autoarm) und ohne Abminderung der Anzahl Pflichtparkplätze gegenüber dem Verkehrskonzept geprüft werden. Es ist dabei zu beachten, dass das Verkehrskonzept bereits eine Abminderung berücksichtigt. |
| V2: Verkehrserschliessung ohne Quartieranschluss an die ZEL | Als Variante 2 ist ein Entwicklungskonzept ohne Quartieranschluss an die Zentrumsentlastung ZEL aufzuzeigen. Dabei sind die jeweiligen Auswirkungen auf den Verkehr (Abfluss durch das Quartier) aufzuzeigen und es soll dargestellt werden, mit welchen Massnahmen der Verzicht auf den Quartieranschluss realisiert werden könnte. Die Option autoarm soll dabei geprüft werden. |
| Variation der Lage des Tunnelportals | Dabei sind zwei Varianten für die Lage des Tunnelportals zu überprüfen: a) ein Tunnelportal im südlichen Bereich des Teilgebiets Gleisfeld (SBB) gemäss Variante 3c des Verkehrskonzepts (Abb. 52); b) ein Tunnelportal im Bereich der Villa Brunegg gemäss Festsetzung des kantonalen Richtplans. Die Teams sind gebeten, die jeweiligen Vor- und Nachteile der Tunnellagen aufzuzeigen und ein Argumentarium für die priorisierte Tunnellage zu skizzieren. Mittels der Untervarianten soll u.a. die Auswirkung der Lage des Tunnelportals auf die Bebaubarkeit des Teilgebiets Gleisfeld geprüft werden; Auswirkungen und Vor- und Nachteile dieser Rahmenbedingungen sollen anhand der Konzepte diskutiert werden. |

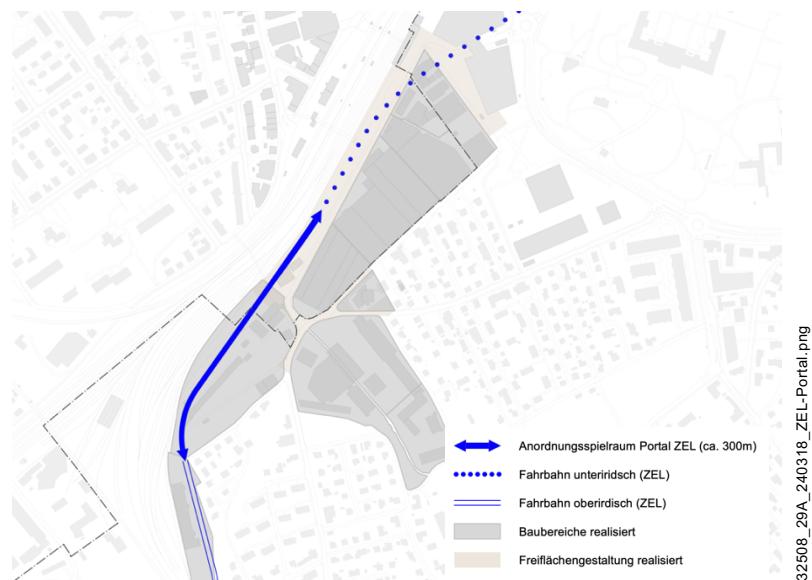


Abb. 53 Anordnungsspielraum Lage Tunnelportal ZEL (Quelle: eigene Darstellung)

- Raumbedarf** Der Raumbedarf und die optimale Eingliederung der künftigen Verkehrsinfrastrukturen sind ausgehend vom Verkehrskonzept zu vertiefen. Es sind Vorschläge für die Erschliessung der künftigen Nutzungen, die Adressbildung, die Parkierung und die Ver- und Entsorgung zu erarbeiten. Mit einer Förderung des öffentlichen Verkehrs und insbesondere des Fuss- und Veloverkehrs sowie mit der Prüfung alternativer Verkehrsformen sollen die Grundlagen geschaffen werden für die längerfristige Ermöglichung eines allfälligen autoarmen Gebietes. In diesem Zusammenhang soll das Angebot unterschiedlicher Mobilitätsmittel am Bahnhof und deren Verkettung in die Umgebung verbessert, Umsteigebeziehungen optimiert und der Bahnhof in seiner Funktion als Verkehrsdrehscheibe gestärkt werden.
- Entflechtung Verkehrsströme** Die SBB strebt eine Entflechtung der Verkehrsströme um den Bahnhof an. Die ebenfalls im kantonalen Richtplan als Festsetzung eingetragene Velovorzugsroute (Veloverbindung) von Baden her an den Bahnhof Brugg ermöglicht es, das Velonetz zu verbessern. Eine zusätzliche Querung der Gleisanlage für den Veloverkehr ist vorgesehen. 2023 wurde eine Machbarkeitsstudie zur Umsetzung der neuen Veloquerung durchgeführt (vgl. Arbeitsgrundlage A2.12).

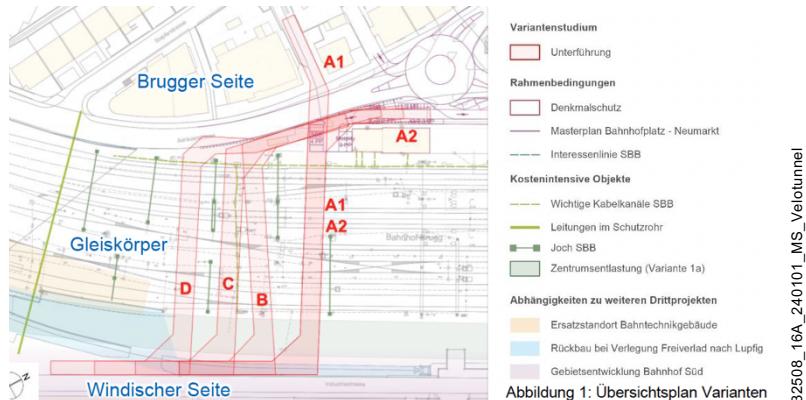


Abb. 54 Machbarkeitsstudie Velotunnel, Übersichtsplan Varianten
(Quelle: ewp AG, Stand 26.09.2023)

- Verortung der Funktionalitäten im Raum
- Im Entwicklungszielplan EZP SBB wurden die im Umfeld der ÖV-Drehscheibe zu sichernden Funktionalitäten (P+R, B+R, Mobility, Veloabstellplätze, Bushaltekanten, etc.) definiert sowie mengenmäßig und räumlich verortet (vgl. Arbeitsgrundlage A2.5).
- Verkehrskonzept
- Mit dem Verkehrskonzept (vgl. Kapitel 5.1.3, vgl. Arbeitsgrundlage A1.6) liegt eine Grundlage zur Einschätzung der vorliegenden Kapazitäten und Planungen sowie ein Ausblick auf die künftigen Entwicklungen und sodann veränderten Verkehrsmengen vor. Bei dieser «konventionellen» Einschätzung wurden jedoch die Zielsetzung des Pariser Abkommens (Klimaneutralität) bzw. einer damit verbundenen neu zu denkenden Mobilität 2050 noch nicht berücksichtigt. Die Aussagen des Verkehrskonzeptes sind im Rahmen der Testplanung zu reflektieren und im Rahmen der konzeptionellen Überlegungen zu hinterfragen resp. weiterzuentwickeln.
- Anbindung kantonale Mittelschule
- Auf dem Areal Bachthalen am Kreisel Zürcherstrasse ist die Errichtung einer neuen kantonalen Mittelschule mit 600 bis 1000 Schülerinnen und Schülern vorgesehen. Neben Themen wie Schülerpotenzial, Bahnhofsnähe, Erreichbarkeit mit Fuss-/ Velo-wegen und möglicher Mitnutzung anderer öffentlichen Anlagen waren Umfang und die Diversität des Dienstleistungsangebots sowie die Attraktivität der naheliegenden Quartiere wichtige Faktoren für die Standortauswahl. Die Anbindung des Standorts Bachthalen für Fuss- und Veloverkehr (Zugang vom Bahnhof sowie Unterführung Gaswerkstrasse) wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zur Arealentwicklung bearbeitet. Die Inbetriebnahme ist für ca. 2035 geplant.
- Anliegen Partizipations- teilnehmende
- Im Rahmen der Partizipation wurde insbesondere eine bessere Organisation des Busbahnhofs und mehr Raum für Fussgänger sowie eine Neuorganisation des MIV im Bahnhofsbereich



gewünscht. Ausserdem durchgängig Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit (insbesondere auch in den Personenunterführungen und bei den Bahnaufgängen), Zugänglichkeit und eine Stärkung des ÖV-Angebots. Die Verkehrsführung MIV soll optimiert werden, insbesondere auch an der Aarauer- und der Bahnhofstrasse und die sehr beengte Situation im Bereich der Campusdurchfahrt / Campusplatz zum Kreisel Zürcherstrasse durch eine MIV-Reduktion verbessert und sicherer gestaltet werden. Seitens der Partizipationsteilnehmenden wurde eine grundsätzliche Skepsis gegenüber der ZEL, beziehungsweise deren Auswirkung auf das Quartier, geäussert. Eine Aufwertung der Industriestrasse zur attraktiven Quartiererschliessung im Sinne eines Boulevards würde begrüsst.

6.1.6 Sozialraum, Gesellschaft

unterschiedliche Nutzergruppen	Der Stadtraum Bahnhof Brugg wird heute und künftig von unterschiedlichen Nutzungsgruppen frequentiert. Im Zuge des künftig steigenden Personenaufkommens soll ein qualitätsvolles, ausgewogenes Angebot aus belebten Orten und Rückzugsorten für unterschiedliche Nutzende zugunsten einer sozial ausgeglichenen Gesellschaft geschaffen werden. An geeigneten, insbesondere auch an stark frequentierten Lagen sollen Begegnungsorte und Treffpunkte geschaffen (z.B. Quartiertreff, Park) resp. Nutzungen zur Förderung der Belebung angesiedelt werden; für Familien sollen an geeigneten Lagen spezifische Infrastrukturen (z.B. KITA, Spielflächen) vorgesehen werden. Dies ist in einem sogenannten «sozialräumlichen Konzept» darzulegen.
Sicherheit	Dabei sollen auch die während Tages- resp. Nachtzeiten jeweils unterschiedlichen Zustände berücksichtigt werden sowie insbesondere auch Aspekte der sozialen Sicherheit bei den Gleisquerungen und deren Anknüpfungspunkten (Vermeidung von Angsträumen) einbezogen werden. Dies im Zusammenhang mit dem Falle, dass allenfalls einige Teilgebiete während gewissen Zeiten weniger belebt sind sowie bei unterirdischen Anlagen und Orten mit starken Zäsuren.
Anliegen Partizipationsteilnehmende	Im Rahmen der Partizipation wurden u.a. auch vielfältige Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten angeregt, sowie eine «pulsierende, lebendige Atmosphäre» und Treffpunkte ohne Konsumzwang, angeregt wurden auch die Integration von Orten für Kultur sowie Ausgeh- und Veranstaltungsorte.



6.1.7 Nutzungen, Markt

- Lagequalitäten
- Entsprechend der jeweiligen Lagequalitäten und unterschiedlichen Rahmenbedingungen sollen im Dialog der Teams mit den Experten Vorschläge für die Nutzungspositionierung erarbeitet werden. Unter anderem aufgrund von Lärmbelastung, Ausrichtung, Belichtung, Erreichbarkeit, Kontext erscheinen manche Lagen eher geeignet für Dienstleistung, Gewerbe, Bildung, andere geeigneter für Wohnnutzungen.
- Transformation Nutzungsangebot
- Im Zuge der Gebietstransformation soll in den Teilgebieten auch das Nutzungsangebot transformiert werden. Dabei treffen unterschiedliche Anliegen aufeinander, welche es im Rahmen der Testplanung zu behandeln gilt:
- Der Richtplan zeigt mit der Festsetzung des wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunktes ESP das kantonale Interesse an arbeitsplatzintensiven Nutzungen am Standort auf und bezeichnet den Raum Brugg und Baden als Vorzugsgebiet Spitzentechnologie (vgl. Kapitel 5.1.1); da es sich um einen zentrumsnahen ESP-Standort handelt, kann der untergeordnete Einbezug von Wohnen geprüft werden, sofern dies die Standortgemeinden in ihrer städtebaulichen Entwicklung vorsehen.
- Heute besteht aus Sicht der Entwicklungsträger das Anliegen, entsprechend dem aktuellen Marktbedürfnis den Anteil Wohnnutzungen so wenig wie möglich zu beschränken.
- Im bisherigen Projektverlauf der Gebietsentwicklung wurde von einer Grössenordnung von rund 4'000 bis 6'000 Köpfen (Einwohner/-innen und Beschäftigte) für das Gebiet ausgegangen.
- ausgewogener Mix / breites Spektrum
- Im Rahmen der Testplanung gilt es, innerhalb dieses Spielraumes einen ausgewogenen städtischen und zukunftsfähigen Nutzungs-mix zu ermöglichen. Angestrebt wird ein tragfähiges Flächenangebot für Dienstleistung/Arbeitsnutzungen sowie attraktive Wohnnutzungen. Die Anforderungen aller Projektpartner ausreichend zu berücksichtigen inklusive der Aspekte Nachhaltigkeit und Innovation.
- Zentral dabei ist die Entwicklung einer zukunftsgerichteten Vision für den Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch und Vorschläge für eine adäquate Nutzungsverteilung. Es ist zu prüfen, mit welchem Mix und welcher Anordnung das gewünschte durchmischte Quartier funktional platziert werden kann und welche Nutzungsprinzipien resp. welche Schlüsselpositionen dabei relevant sind. Im Sinne der Nachhaltigkeit und mit dem Ziel einer für die Testplanung und den langen Planungshorizont zweckmässigen Flughöhe der Bearbeitung, sollen flexible räumliche Strukturen



vorgesehen werden, welche Nutzungsänderungen innerhalb des städtebaulichen Settings zulassen. Auf die Abgabe einer konkreten Bestellung wurde bewusst verzichtet, da diese zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht formuliert werden kann.

- Arbeitsnutzungen Der Stadtraum Bahnhof Brugg-Windisch eignet sich aufgrund der zentralen und gut erschlossenen Lage für eine Entwicklung mit einem hohen Anteil an Arbeitsnutzungen, weshalb das Gebiet als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP festgelegt wurde (vgl. Kapitel 5.1.1). Aus Sicht der Standortförderung des Kantons Aargau ist der Bahnhofsraum Brugg-Windisch als einziger Hochschulstandort im Kanton Aargau ein zukunftsträchtiges Gebiet, welches für die Gemeinden Brugg und Windisch ein hohes Potenzial für Prosperität mit sich bringt. Um dieses Potenzial auszuschöpfen, und somit auch den Wirtschaftsstandort Aargau im Gesamten langfristig zu stärken, erscheint aus Sicht der kantonalen Standortförderung die Schaffung von genügend Fläche für wissens- und wertschöpfungsintensive Arbeitsplätze und Nutzungen zentral. Bzgl. der Arbeitsnutzungen stellt sich die Frage nach der Art von zukunftsfähigen, innovativen Arbeitsplätzen an diesem Standort, die von der sehr guten Erschliessung und der Nähe zur Fachhochschule, Hightech Zentrum und PSI/Park Innovaare profitieren könnten (Stichwort «Arbeiten der Zukunft»).
- Ausgehend von diesen Überlegungen hat die Standortförderung des Kantons Aargau, Departement Volkswirtschaft und Inneres, im Sinne einer Anregung einen Textinput erstellt, welcher den Teams als Arbeitsgrundlage abgegeben wird (vgl. Arbeitsgrundlage A2.6). Das Dokument wurde formuliert als Grundlage für den Entwurf potenzieller Nutzungskonzepte, für deren Überprüfung auf Kompatibilität mit den Rahmenbedingungen des Wirtschaftsstandortes sowie für eine Abstimmung der Interdependenzen zwischen Wohnen und Arbeiten auf mögliche Branchenschwerpunkte. Der Textinput soll den Teams als Anregung dienen. Dies mit dem Ziel, dass die gegenwärtigen Planungen auch zukünftigen Entwicklungen gerecht werden können.
- Ergänzend dazu können Dienstleistungs- und Gewerbeblächen in zweckmässigem Umfang integriert werden. An strategischen Lagen, insbesondere ergeschossig in Bahnhofsnähe und/oder an Platzräumen und Erschliessungsräumen sollen publikums-wirksame Nutzungen (wie z.B. Verkauf und Gastronomie) platziert werden. Es ist gewünscht, auch ein Angebot an sozialer Infrastruktur vorzusehen, wie z.B. Kindertagesstätte, Kindergarten, Gemeinschaftszentrum, Parkräume, Grünanlagen. An



geeigneten Lagen können in untergeordnetem Mass Bildungs- und/oder Kulturnutzungen platziert werden.

- Wohnnutzungen Es soll ein vielfältiges und attraktives Angebot an Wohnnutzungen geschaffen werden, z.B. Familienwohnen, Alterswohnen, Mehrgenerationenwohnen. Dabei soll auch Wohnraum für veränderte Bedürfnisse in Form innovativer Wohnkonzepte vorgesehen werden (z.B. Wohnen und Arbeiten, Atelierwohnen, etc.), sowie in zweckmässigem Masse Studentenwohnen.
- Weitere Nutzungen Neben den oben beschriebenen Nutzungen soll die Anordnung weiterer Nutzungen geprüft werden, welche seitens des Departement Bildung, Kultur und Sport BKS Kantons Aargau in den Grundlagen (vgl. Arbeitsgrundlage A2.6) beschrieben und in den folgenden Abschnitten zusammengefasst werden. Von den Teams ist im Rahmen der Testplanung im Dialog mit dem Beurteilungsgremium zu prüfen, ob respektive welche der beschriebenen Nutzungen gewinnbringend in ein Gesamtkonzept im Testplanungsperimeter integriert werden können.
- Weitere Nutzungen 1: Auf dem Areal Bachthalen am Kreisel Zürcherstrasse ist die Errichtung einer neuen kantonalen Mittelschule mit 600 bis 1000 Schülerinnen und Schülern vorgesehen.
- kantonale Mittelschule
- Weitere Nutzungen 2: Der Hauptstandort mit Depot der Kantonsarchäologie ist heute an der Industriestrasse platziert. Es ist zu prüfen, wie sich der Standort der Kantonsarchäologie künftig in die Entwicklung des Stadtraums integrieren lässt. Die Kantonsarchäologie umfasst Nutzungen wie Büro, Gewerbe sowie Besuchsmöglichkeit des Depots. Nutzungen und Bedarfe sind in der Arbeitsunterlage (A2.6) beschrieben. Aktuell liegt noch kein konkretes Projekt vor. Vor einem allfälligen Rückbau des bestehenden Standorts ist ein Ersatz erforderlich. Ein Ersatzbau ist aus Sicht der Kantonsarchäologie am heutigen Standort in Bahnhofsnähe ideal, eine rückwärtige Platzierung ist möglich (z.B. vordere Bereich Gleisfeld/Rollen oder Süssbach).
- Kantonsarchäologie
- Weitere Nutzungen 3: Die interkantonale Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW hat ihren Hauptsitz in Brugg-Windisch mit einem Standort im Campus-Areal Windisch und ist mit rund 4'500 Studierenden, Forschenden und Arbeitenden ein wichtiger Akteur im Stadtraum. Am Standort Brugg-Windisch befinden sich Bildungs- und Forschungsnutzungen. Eine höhere Urbanität im Umfeld der Fachhochschule ist aus deren Sicht erwünscht, ebenso ein Ausbau der Campus-Passage, um die Kapazitäten für Studierendenflüsse bereitzuhalten.
- Laborbau mit Schauflächen der FHNW



Seitens FHNW geplant ist ein Laborbau HTU mit ca. 1'900 m² Geschossfläche, in welchem Projekt-/Wettbewerbs- und Schauflächen mit ca. 900 m² Geschossfläche integriert werden sollen (vgl. Arbeitsunterlage A2.6). Ob der bisher anvisierte Standort am Arenafussweg neben den bestehenden Gebäuden der FHNW erstellt werden kann, ist noch offen. Daher soll von den Teams ein möglicher Standort im Testplanungsperimeter eruiert werden.

Aus Sicht der FHNW eignen sich Schauflächen als gute Erdgeschoss-Nutzung, sie sollen genutzt werden, um die Forschung und deren Ergebnisse einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

- Weitere Nutzungen 4:
punktuelle Flächen FHNW,
Studentisches Wohnen
- Weitere Nutzungsinteressen der FHNW sind in den Arbeitsgrundlagen dargestellt, insbesondere ein Beschrieb zum möglichen »Student-Project House» (vgl. A2.6). Seitens des Vereins für Studentisches Wohnen liegt ein Interesse zur Realisierung von Flächen des Studentischen Wohnens vor, dieses ist ebenfalls in den Arbeitsgrundlagen dargestellt (vgl. A2.6) und Hinweise zum «Studentischen Wohnen». Weitere Flächen, welche aus Sicht der FHNW von der zentralen Lage profitieren könnten wären z.B. solche für Start-Ups, Co-Working-Spaces u.ä..
- Optionen
- Ob für die im Folgenden beschriebenen Nutzungsoptionen ein Standort im Perimeter Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch denkbar ist, ist noch offen. Im Rahmen der Testplanung ist aufzuzeigen, mit welchen städtebaulichen Konzept die Flexibilität besteht die genannten Optionen zu ermöglichen.
- Option 1:
Kantonale Berufsschule BFGS
- Die kantonale Berufsfachschule Gesundheit und Soziales BFGS hat aufgrund der hohen Auslastung der bestehenden Raumkapazitäten und des erwarteten Anstiegs der Lernendenzahlen in den nächsten Jahren Bedarf an zusätzlichen Räumen an einem neuen Standort. Die BFGS hat über 2'500 Schüler/-innen und rund 125 Lehrpersonen, der Hauptstandort befindet sich heute an der Baslerstrasse in Brugg. Es liegt ein konkreter Bedarf für Unterrichts- und Administrationsflächen, Infrastruktturnutzungen (z.B. Mensa) sowie Sportnutzungen im Innen- und Aussenbereich vor, welcher bis spätestens 2038 umgesetzt sein soll. Für die Sportnutzungen sind Doppelnutzungen zulässig, die Sportflächen können auch von solchen Personen, welche nicht Lernende, Lehrende oder Mitarbeitende der BFGS sind, genutzt werden (vgl. Arbeitsunterlage A2.6).
- Option 2:
Sport- und Freizeitnutzungen
- Sport- und Freizeitnutzungen sollen im Perimeter angeordnet werden und können, wie oben beschrieben, auch als



Doppelnutzungen mit allfälligen Sportnutzungen der Bildungsnutzungen vorgesehen werden.

- Option 3: Auch die Höhere Fachschule Gesundheit und Soziales HFGS, welche eine kantonale Fachschule ist, und Nutzung für Bildung mit Infrastruktur für Verpflegung beinhaltet, benötigt aufgrund des Studierendenwachstums längerfristig einen neuen Standort (vgl. Arbeitsunterlage A2.6). Der Standort Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch steht jedoch nicht im Vordergrund, daher steht auch im Rahmen der Testplanung die Überprüfung einer Einbettung der benötigten HFGS-Nutzungen nicht im Vordergrund.
- Anliegen Partizipations- teilnehmende Im Rahmen der Partizipation wurde insbesondere auch breit gefächertes Wohnangebot gewünscht (denkbar z.B. Studierendenwohnen, Cluster- / WG-Wohnen, Mehrgenerationenwohnen).

6.1.8 Immissionen, Bodenverhältnisse

- Immissionen, Bodenverhältnisse Die umweltrelevanten Themen Lärmschutz, nichtionisierende Strahlung, Störfall, Körperschall und Erschütterungen, etc. (vgl. Kapitel 5.1.10) sind insbesondere wegen der unmittelbar an die Bahngleise angelagerten Perimeter in die Erarbeitung der Konzepte einzubetten. Ebenso sind die Themen Archäologie und Altlasten zu berücksichtigen. Die entsprechenden Gutachten und Grundlagen werden bis zum Beginn der Testplanung erarbeitet und zusammengefasst.



7 LEITFRAGEN

- Vision** Planungsziel ist die nachhaltige Transformation des Bereichs Bahnhof Süd zu einem Quartier mit attraktivem Nutzungsmix und hoher Aufenthaltsqualität sowie einem lebendigen, urbanen Bahnhofsumfeld, räumlich eingebettet in die Umgebung.
- Leitfragen** Im Rahmen der Testplanung gilt es, folgende Leitfragen stufengerecht zu diskutieren bzw. zu beantworten:
- Mit welchen Massnahmen kann die **nachhaltige, schrittweise Transformation** des Stadtraums Bahnhof Brugg Windisch zu einem lebendigen, durchmischten, wirtschaftlich prosperierenden Quartier gelingen?
 - Wie können entsprechend den Zielen des Pariser Abkommen **langfristig eine CO2-arme Entwicklung** und ein möglichst klimaneutraler Betrieb stufengerecht umgesetzt werden? Welche Handlungsoptionen u.a. hinsichtlich Grauer Energie, Baumstandorten und Begrünungen sowie induzierter Mobilität sollen langfristig Anwendung finden?
 - Welches **Nutzungsangebot und welche Nutzungsverteilung** sind dem künftigen Areal angemessen? Wie kann das Potenzial der Erdgeschossnutzungen ideal genutzt werden? Welche Chancen bieten mobile / temporäre Nutzungen?
 - Welche **Arbeitsnutzungen** sollen an welchen Lagen in die Konzepte integriert werden (Stichwort Wirtschaftsstandort)?
 - Wie verändern sich die **Nutzungen um das Bahnhofsumfeld**, u.a. hinsichtlich Frequenz, Aufenthalt und Kommerz?
 - Wie kann das Potenzial des Vorhabens an zentraler Lage mit neuer Massstäblichkeit und neuer Dichte als **stadträumlicher Mehrwert** umgesetzt werden? Mit welchen Mitteln wird die Verwebung der neuen Strukturen mit den gewachsenen Stadträumen erreicht? Welcher Stellenwert kommt den öffentlichen Freiräumen zu?
 - Welche **räumlichen und baulichen Typologien** werden lagespezifisch für die Zukunft der Teilgebiete vorgeschlagen? Welche Höhenentwicklung an welchem Ort und welche baulichen Dichten werden als zweckmäßig erachtet?
 - Welche **Spuren der Vergangenheit** sollen als identitätsstiftende Elemente aufgegriffen oder neu interpretiert werden?
 - Welche **Massnahmen sind zur gesamtverkehrlichen Erschliessung des Standortes** erforderlich? Mit welchem



Mobilitätskonzept wird möglichst wenig Mehrverkehr erzeugt und die Auswirkungen auf das bestehende Quartier minimiert bzw. vermieden? Mit welchen verkehrlichen Massnahmen kann der Strassenraum aufgewertet werden? Wie können allfällige strukturelle Änderungen des Verkehrsregimes in das Quartier eingebettet werden?

- Wie sind die Anknüpfungspunkte an die übergeordnete Erschliessung vorzusehen? Welche **Lösungsszenarien** sind denkbar für eine qualitätsvolle Stadtentwicklung **einerseits mit** und **andererseits ohne Quartieranschluss** an die Zentrumsentlastung **ZEL**?
- Welches Potenzial und welche gestalterischen Möglichkeiten bieten die **Zwischenstände** der Übergangsphasen? Wie kann während der schrittweisen Umsetzung eine Aufwertung für die unterschiedlichen Nutzergruppen erfolgen?
- Welche **Frei- und Aussenraumstrukturen** sollen das Gebiet künftig prägen? Mit welchen rasch umsetzbaren Massnahmen können kurzfristig räumliche Gewinne erzielt werden? Mit welchen Massnahmen kann die Aufwertung der beiderseitigen Bahnkanten und ein räumlich attraktiver Auftakt der Unterführungen gelingen? Wie werden stadtclimatische Aspekte berücksichtigt?
- Wie gelingt die **räumliche Schnittstelle und funktionale Anbindung mit den angrenzenden Quartieren**, wie können verträgliche Schnittstellen und Anknüpfungspunkte zu den angrenzenden kleinteiligen Strukturen geschaffen werden, z.B. mittels Durchwegung / Freiflächen?



8 ENTWICKLUNGSZIELE EIGENTÜMER/-INNEN

Im Folgenden sind die wichtigsten Ziele der Projektpartner/-innen und Eigentümer zusammengefasst. Sie bilden zusammen mit den Anliegen aus der Partizipation und aus der politischen Diskussion die Grundlage für die Texte zu den Bearbeitungsthemen (vgl. Kapitel 6).

8.1.1 Gemeinde Windisch und Stadt Brugg

Gemeinde Windisch, Stadt Brugg	Aus Sicht der Stadt Brugg und der Gemeinde Windisch steht die verbesserte Verwebung der beiden Siedlungsgebiete über die Gleise hinweg und eine Aufwertung des Bahnhofsumfeldes sowie die Raumsicherung für die zu diesem Zweck erforderlichen und attraktiv gestalteten Infrastrukturen im Vordergrund. Erzielt werden soll ein gewinnbringendes Zusammenwirken der neuen baulichen und freiräumlichen Strukturen mit den bestehenden; insbesondere die Altstadt Brugg und der Bereich Neumarkt/Bahnhofplatz in Brugg sollen mit den künftigen Entwicklungen nicht konkurrenzieren, sondern in diese eingebettet werden. Die bisher industriell genutzten, eher isolierten Areale im Gebiet Bahnhof Süd sollen künftig gut angebunden und erschlossen sein. Die Entwicklung soll unter Berücksichtigung der Geschichte des Ortes und im sorgfältigen Umgang mit identitätsstiftenden Bestandesbauten erfolgen. Es sollen hochwertige öffentliche Frei- und Grünräume für unterschiedliche Nutzergruppen ausgewiesen und die Aspekte Nachhaltigkeit und Stadtklima berücksichtigt werden. Nutzungen, bauliche Dichte und Hochhausstandorte des künftig belebten Quartiers gilt es, sorgfältig auszuloten. Es sind zukunftsweisende, klimaneutrale und nachhaltige städtebauliche Vorschläge zu erarbeiten.
-----------------------------------	--

Die laufenden Projekte (u.a. Erneuerung Neumarkt) sollen in der Testplanung berücksichtigt werden. Die Ziele sind in einem separaten Dokument zusammengefasst (vgl. Arbeitsgrundlage A2.5).

8.1.2 BRUGG Immobilien AG

BRUGG Immobilien AG (BIAG)	Aufgrund der absehbaren Einstellung der Produktion der Brugg Kabel AG, respektive deren Nachfolgern auf dem Areal der Brugg Immobilien AG, beabsichtigt die BIAG dieses Areal umzunutzen und baulich zu verdichten. Während an Lagen in der Nähe des Gleiskörpers (Teilgebiet Hallen) nach derzeitigem Kenntnisstand eine Mischnutzung mit hohem Wohnanteil und ergänzenden Erdgeschossnutzungen im Vordergrund steht (u.a. aufgrund der Erreichbarkeit und der prominenten Lage sowie wegen der Immisionen des Bahnbetriebs) erscheint aus Sicht der Eigentümerin
----------------------------	--



an den rückwärtigen Lagen (Teilgebiet Süssbach, vgl. Kapitel 4.2) die Hauptnutzung Wohnen mit ergänzenden Nutzungen zweckmässig. Bereits zu einem frühen Zeitpunkt soll eine Aufwertung der Industriestrasse und zu jedem Zeitpunkt eine gute Anbindung insbesondere auch des Teilgebiets Süssbach sichergestellt sein. Hochpunkte und attraktive Adressen sollen in die Entwicklungs-konzepte eingebettet sein. Aufgrund des langfristigen Zeithorizontes sollen die Gebäude typologien stufengerecht als Struktu- ren mit angemessenem Abstraktionsgrad und Nutzungsflexibilität ausgewiesen und Nachhaltigkeitskriterien berücksichtigt werden. Die Ziele und vorangegangenen Überlegungen der BRUGG Im- mobilien AG zur Entwicklung der Teilgebiete Hallen und Süss- bach sind in einem separaten Dokument zusammengefasst (vgl. Arbeitsgrundlage A2.5).

8.1.3 Schweizerische Bundesbahnen SBB

SBB Die SBB planen den Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Brugg-Windisch, unterschiedliche Mobilitätsangebote am Bahnhof bzw. in dessen Umgebung sollen verkettet und die Umsteigebeziehun- gen optimiert werden. Zu diesem Zweck erarbeiteten die SBB ei- nen Masterplan, welcher die konkreten Vorhaben formuliert und im Rahmen der Testplanung als Arbeitsgrundlage abgegeben wird (vgl. Arbeitsgrundlage A2.5). Mobilität und Publikumseinrich- tungen sollen massgeblich verbessert werden, insbesondere die bahnhofsnahen Infrastrukturen wie Park and Ride / Kurz- und Langzeitparkierung / Taxi, Veloparkierung, Bushalte (ÖPNV und Fernlinien), Fahrgastinformation und -aufenthalt, Perronzugänge, Velo- und Personenquerungen. Dies mit dem Ziel, die Umsteige- beziehungen zu verbessern und den Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen.

Das Bahnhofsumfeld soll baulich und sozial verdichtet und zu ei- nem attraktiven, durchmischten und belebten Stadtquartier entwi- ckelt werden, in welchem der Bahnhof als repräsentatives und identitätsstiftendes Element positioniert werden soll. Der Zugang zur Bahn soll durch die stadträumliche Vernetzung gestärkt und öffentliche Räume im Bahnhofsumfeld mit hoher Aufenthaltsqua- lität gestaltet werden. Für das Teilgebiet Gleisfeld wird eine bau- liche Verdichtung mit einem Schwerpunkt auf Wohnnutzungen angestrebt, welches an geeigneter Stelle durch publikumsinten- sive Erdgeschosse mit Verkaufs-, Gastronomie- bzw. Büro- und Gewerbenutzungen zu ergänzen ist. Das Angebot an Wohnraum soll eine Vielfalt an unterschiedlichen Kundensegmenten und Le- bensstilen bedienen und in einer möglichst adaptierfähigen Be- bauungstypologie realisiert werden, die auch Spielraum für



Unvorhergesehenes und Optionen zur Veränderbarkeit zulässt. Bei der Anordnung der Nutzungen sind die Abhängigkeiten zur geplanten Zentrumsentlastung zu berücksichtigen. Die sinnvolle städtebauliche Einbettung von Hochhaustypologien ist gewünscht.

Bei der geplanten Entwicklung sollen sämtliche Aspekte der Nachhaltigkeit (u.a. Klimaresilienz, Ressourcenschonung, sinnvolle Gebäudetypologien, wirtschaftlicher Nutzungsmix) berücksichtigt und die ökologische und soziale Zukunftsfähigkeit des Gebietes sichergestellt werden. Dabei sind auch zukunftsweisende Formen des Arbeitens und der urbanen Produktion zu berücksichtigen.

8.1.4 Kanton Aargau

Kanton Aargau Seitens des Kantons Aargau steht eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen und hochwertige baulich, räumliche Gestaltung der Quartiere, des Freiraums und der öffentlichen Räume unter Berücksichtigung der künftigen Nutzenden (Wohnbevölkerung, Berufstätige, Auszubildende, etc.) im Vordergrund. Das Schaffen von hochwertigen Freiräumen, insbesondere von hochwertigen öffentlichen Räumen sowie die Themenfelder hitzeangepasste Siedlungsentwicklung im Siedlungsgebiet und ökologischer Ausgleich sollen integral berücksichtigt werden. Insbesondere die Anforderungen hinsichtlich des wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunktes mit Stärkung der Kernstädte Brugg und Windisch als massgebende Bestandteile des urbanen Entwicklungsräumes sollen umgesetzt werden. Ebenso sollen die Inhalte und Zielsetzungen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Oberaargau rGVK (vgl. Kapitel 5.1.2), mit Raumsicherung der geplanten Zentrumsentlastung, Velonetz und Velovorzugsroute, sowie übergeordneter und interner verkehrlicher Anbindung und Erschliessung des Gebiets (u.a. Buslinien, Gleisquerungen Fuss- und Veloverkehr) zur Anwendung kommen. Die Vorhaben bzgl. Neumarkt und Verschiebung Freiverlad sollen einfließen. Ob und wenn ja unter welchen Prämissen auf einen Anschluss des künftigen neuen Stadtquartiers an die Zentrumsentlastung ZEL verzichtet werden kann, soll mittels Variantenstudium untersucht werden.



9 ABZUGEBENDE UNTERLAGEN TESTPLANUNG

Die Darstellungen für die Workshops sind von den Planungsteams stufengerecht zu wählen. Es sollen die zur Verdeutlichung der Idee erforderlichen Mittel gewählt werden. Die Präsentation an den Workshops erfolgt mit Beamer-Präsentation und mit Arbeitsmodellen. Zusätzlich stehen pro Planungsteam 6 Stellwände A0 Hochformat sowie das städtebauliche Modell M 1:500 zur Verfügung.

- | | |
|-----------------|---|
| Workshops | <p>Für die Workshops sollen die Planungsteams zumindest folgende Unterlagen abgeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Powerpoint-Präsentation; • Situationsplan mit übergeordneter Leitidee; • in stufengerechter Bearbeitungstiefe: Bebauungs- und Freiraumkonzept für die Teilgebiete; • in stufengerechter Bearbeitungstiefe: Angaben zur Etappierung, Höhenentwicklung, baulicher Dichte, Umgang mit Bestand, Nutzungsart-/Verteilung, Adressierung, Sozialraum, verkehrlicher Anbindung (mit und ohne Anschluss ZEL), Parkierung, Nachhaltigkeit, Klimaneutralität; • Arbeitsmodell als Einsatz in das Stadtmodell. • Kennwerttabelle 1 (vgl. Arbeitsgrundlage A2.17) |
| Schlussworkshop | <p>Für den Schlussworkshop sind mindestens folgende Unterlagen abzugeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Situationsplan mit <ul style="list-style-type: none"> a) Entwicklungskonzept Bearbeitungsperimeter M 1:1'000 b) Zukunftsbild Betrachtungsperimeter M 1:5'000 • Erläuternde Pläne mit folgenden Themen: <ul style="list-style-type: none"> - Bebauungskonzept (Abbildung Mengen, Höhen, Volumen); - Freiraumkonzept (mit Angaben zu öffentlichen Räumen); - Nutzungskonzept (mit Aussagen zu Erdgeschossnutzungen sowie Nutzungsart-/Verteilung); - Konzeptplan Verkehr (mit Angaben zu den Frequenzen und der verkehrlichen Anbindung). <p>für die Teilgebiete im geeigneten Massstab inkl. exemplarischer Schnitte M1:500 resp. gemäss Vorgabe Testplanungsprogramm/Beurteilungsgremium</p> |



- Angaben zur Etappierung, Höhenentwicklung, baulichen Dichte, Umgang mit dem Bestand, Nutzungsart/-verteilung, Adressierung, verkehrlichen Anbindung, Parkierung, Nachhaltigkeit, Klimaneutralität;
- Sozialraumkonzept;
- Erläuterungsbericht (separater Bericht in A4), kurzer Projektbeschrieb;
- geeignete Visualisierung(en) zur Verdeutlichung der stadt-räumlichen Prinzipien (z.B. Handskizzen, Modelfotos, Animationen, Modell, Filme u.dgl.);
- Kennwerttabelle 1 und 2 (Tabelle 2 wird nach WS2 zur Verfügung gestellt)
- Modell als Einsatz in das Stadtmodell.

Aufgrund der zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannten Resultate der Workshop-Veranstaltungen können von den Teilnehmern eventuell noch einzelne weiterführende Unterlagen verlangt werden.



10 GRUNDLAGEN

Grundlagen Die wichtigsten Grundlagen sind im Folgenden aufgelistet und können unter www.stadtraumbahnhof.ch sowie den angegebenen Internetlinks und/oder auf der Shareplattform bezogen werden.

Die Unterlagen A1 wurden bereits mit dem Programm Planerevaluation als Ausschreibungsunterlagen zur Verfügung gestellt. Sie sind hier informativ nochmals aufgeführt.

Nr.	Thema
A1.1	<u>Übersichtsplan Gebietsentwicklung</u> , dat. 14. April 2021
A1.2	<u>Planungsvereinbarung Projektpartner</u> , dat. 5. Mai 2021
A1.3	<u>Projektplan</u> , dat. 5. Mai 2021
A1.4	<u>Synthesebericht</u> , dat. 5. Mai 2021
A1.5	<u>Potenzialstudie</u> , dat. 16. August 2021
A1.6	<u>Verkehrskonzept</u> , dat. 16. August 2021
A1.7	<u>Vertiefungsstudie Tunnelverlängerung</u> , dat. 23. August 2022
A1.8	<u>Mitwirkungsbericht Partizipation</u> , dat. 16. März 2023
A1.9	<u>Kantonaler Richtplan</u> ; dat. Dez. 2023 (https://www.ag.ch)
A1.10	Rechtskräftiger Bauzonen- und Kulturplan sowie <u>Bau- und Nutzungsordnung Gemeinde Windisch</u> ² (https://www.windisch.ch) sowie <u>Stadt Brugg</u> (https://www.brugg.ch)
A1.11	<u>Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK Ostaraargau</u> , Vertiefungsstudie Brugg-Windisch, Stadt-/Freiraum, dat. Juli 2019 (https://www.ag.ch) (Weitere Unterlagen zum rGVK: <u>Botschaft 21.34 rGVK Ostaraargau 2040</u> ³ (inkl. Beilagen 1-4), 2021; <u>Anhörungsdossier rGVK Ostaraargau 2019</u> mit diversen Berichten; <u>Botschaft 17.87 Ostaraargau</u> ⁴ , Richtplaneintrag Zwischenergebnis, 2017)

² BNO Windisch: <https://www.windisch.ch/public/upload/assets/918/Bau-%20und%20Nutzungsordnung%20%28BNO%29.pdf?fp=1667311135125>

³ Botschaft 21.34: <https://www.ag.ch/grossrat/grweb/de/195/Detail%25Geschäft?ProzId=5000277>

⁴ Botschaft 17.87: <https://www.ag.ch/grossrat/grweb/de/195/Detail%25Geschäft?ProzId=971209>



A1.12	<u>Kommunaler Entwicklungsrichtplan Vision Mitte</u> , 2006
A1.13	<u>Räumliches Entwicklungsleitbild (RELB) Raum Brugg Windisch</u> , 17.03.2015
A1.14	<u>Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) Raum Brugg Windisch</u> , 29.05.2017
A1.15	<u>GVK Raum Brugg-Windisch und Gebietsentwicklung Aulfeld-Aegerten: Pflichtenheft Vertiefung</u> Siedlung, Landschaft und Verkehr, Kanton Aargau, 20.12.2022 (Unterlage ist auf simap beigelegt)
A1.16	<u>GVK Raum Brugg-Windisch und Gebietsentwicklung Aulfeld-Aegerten: Pflichtenheft Partizipation und Kommunikation</u> , Kanton Aargau, 02.03.2023 (Unterlage ist auf simap beigelegt)
A1.17	<u>Liste Planungsbüros</u> ⁵ mit bestehenden und/oder abgeschlossenen Aufträgen im Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch inkl. Benennung der jeweiligen Planung, Planpartner AG, 08.01.2024

Tab. 2 Grundlagen Planerevaluation

Die Unterlagen A2 werden den Teams im Rahmen der Testplanung zur Verfügung gestellt:

Nr.	Thema
Grundlagen Bestand	
A2.1	<u>Einsatzplatten Modell</u> 1:500 pro Teilgebiet (physisch)
A2.2	<u>Katasterplan mit Höhenkurven</u> (Grunddatensatz AV), 2024 (Quelle: Geoportal Aargau (https://www.ag.ch/de/verwaltung/dfr/geoportal))
A2.3	<u>Orthofoto</u> ; 2023 (Quelle: agis (https://www.ag.ch/app/agis-viewer4/v1/agisviewer.html))
A2.4	<u>Bestandespläne</u> wichtiger Bauten: -Tiefenlagen Areal Hallen, BIAG, - Hallen, BIAG

⁵ Zusammenarbeit Planpartner AG, Kanton Aargau, Stadt Brugg, Gemeinde Windisch



	<ul style="list-style-type: none"> - Süssbach, BIAG - SBB Historic; - Materialmagazin und Schuppen SBB (Inventarblatt mit Bildern und Plänen)
	<p>Interessen & Detailangaben Projektpartner / Drittnutzungen</p>
A2.5	<p><u>Entwicklungsziele der Projektpartner:</u></p> <p><u>Stadt Brugg:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Rahmenbedingungen und Vertiefungsschwerpunkte aus Sicht der Stadt Brugg, 13.01.2023 <p><u>Gemeinde Windisch:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - vgl. Kapitel 8.1.1 <p><u>Kanton Aargau:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Grundlagen und Hinweise zu Brugg und Windisch, 27.01.2023 <p><u>SBB:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Masterplan SBB mit etappierter Interessenslinie, 2023 - Entwicklungszielplan SBB, 2023 - Detailangaben zur Verschiebung Güter-Freiverladeanlage von Brugg nach Lupfig - Zusammenfassung Anforderungen SBB Infrastruktur - Handlungsempfehlungen <p><u>BRUGG Immobilien AG:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklungseckwerte Industrieareal, 27.04.2022
A2.6	<p><u>Grundlagendokument Nutzungen, Interessen Dritter:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedürfnis Standortförderung, Kanton Aargau - Angaben Departement Bildung, Kultur und Sport BKS Kanton Aargau - Raumprogramm Laborbau FHNW - Bedürfnis FHNW (Studentisches Wohnen, Student Project House)
	<p>Umwelt</p>
A2.7	<p><u>Natur- und Landschaftsentwicklungskonzept Brugg Windisch (NLEK); dat. 1. Januar 2018</u></p>
A2.8	<p><u>Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung</u>, Leitfaden für Gemeinden; 2021; Klimakarten Kanton Aargau</p>



A2.9	<u>Gutachten CSD und Jäckli / Grundlagen</u> (Lärmschutz, NIS, Störfall, Erschütterungen, Archäologie, Altlasten (agis), Baugrund und Geologie, Gefährdung, Grundwasser)
Verkehr / Mobilität	
A2.10	<u>Mobilitätsstrategie</u> mobilitätAARGAU (moAG), 2016/2022
A2.11	<u>Ergebnisse aus Modellierungen Gesamtverkehrsmodell:</u> - Homepage - Neue Erkenntnisse werden im Rahmen der Workshops eingebbracht.
A2.12	<u>Machbarkeitsstudie Velotunnel</u> als Anhang Verkehrskonzept, 2023
Parallelprojekte	
A2.13	<u>Planung ABN</u> (Aufwertung Bahnhofplatz Neumarkt; kommunale Planung Stadt Brugg, Präsentationsfolien vom 13.12.2023
A.2.14	<u>Überführung Bahnhof:</u> Zwischenergebnis zu technischen Rahmenbedingungen aus Studie Publikumsanlagen SBB
A.2.15	<u>Unterlagen zur Unterführung Süssbach</u>
Übergeordnete Vorgaben	
A.2.16	<u>ISOS / Ortsbildschutz / Denkmale:</u> - Liste der kantonalen und kommunalen Schutzobjekte in der Gemeinde Windisch und Stadt Brugg, 23.01.2024 - Auszug ISOS zu Stadt Brugg und Königsfelden, Windisch - SBB Denkmalpflege (21.03.2023)
Abzugebende Unterlagen Teams	
A.2.17	- <u>Kennwerttabelle 1</u> (für alle Workshops) - <u>Kennwerttabelle 2</u> (voraussichtlich für Schlussworkshop – wird nachgeliefert)

Tab. 3 Grundlagen Testplanung

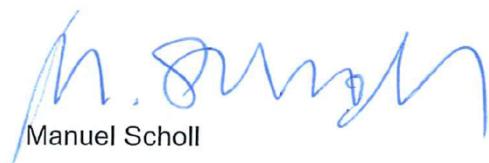
Bei Bedarf werden weitere Unterlagen zur Verfügung gestellt.



11 GENEHMIGUNG

Genehmigung Das Programm Testplanung wurde vom Beurteilungsgremium am 04. April 2024 genehmigt und von der Projektsteuerung PS am 08. Mai 2024 freigegeben.

Das Beurteilungsgremium (stimmberechtigt):



Manuel Scholl



Anne Kaestle



Jan Stadelmann



Aline Renard



Michael Mettler



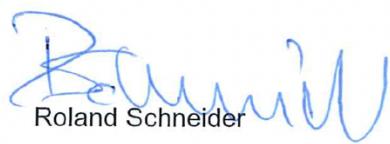
Joëlle Zimmerli



Andreas Bleisch



Katrin Oser



Roland Schneider



Daniela Nay



Salomé Mall



Eliane Jeanneret



Urs Bolthäder



Thorsten Büsch