

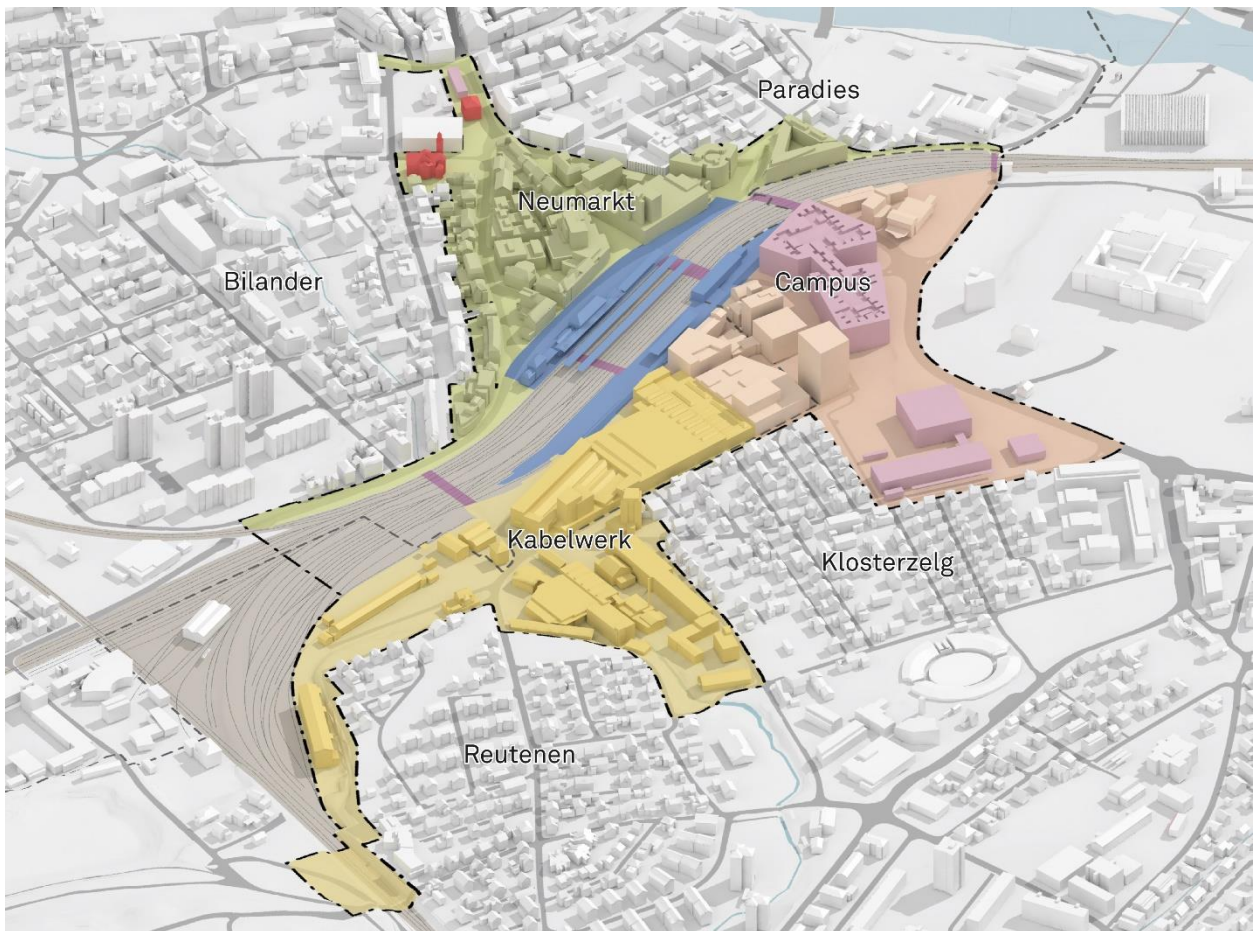


Brugg und Windisch, 5. Mai 2021

# Projektplan

## Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch

Verständigungsdokument und Prozessplanung



# Impressum

## Auftraggeberin

Gemeinde Windisch  
Roland Schneider, Leiter Planung und Bau  
Dohlenzelgstrasse 6, 5210 Windisch

## Stadt Brugg

Stefan Hein, Leiter Planung und Bau  
Bigna Lüthy, Stadtplanerin  
Hauptstrasse 3, 5201 Brugg

## Kanton Aargau

Departement Bau Verkehr und Umwelt  
Marco Lombardi, Abteilung Verkehr  
Hanna Jäggi, Abteilung Raumentwicklung  
Giuliano Sabato, Abteilung Tiefbau  
Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau

## SBB Infrastruktur

Netzentwicklung Region Mitte  
Andreas Wingeier, Teamleiter  
Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten

## SBB Immobilien

Immobilien Development  
Natalie Urbach-Pomer, Projektleiterin Anlageobjekte Entwicklung Central  
Vulkanplatz 11, 8048 Zürich

## Brugg Real Estate

Urs Bollhalder, Geschäftsführer  
Industriestrasse 20, 5201 Brugg

## Auftragnehmer

swr+  
Schöneggstrasse 30, 8953 Dietikon  
Thomas Schneider, Gesamtleitung

## Titelbild

Perimeter Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch (swr+)

## P-21.03.0004 Projektplan

25.06.2020 | Thomas Schneider | Version 1.0  
20.08.2020 | Nora Fritschi | Version 1.1  
16.03.2021 | Thomas Schneider | Version 1.2  
23.04.2021 | Nora Fritschi | Version 1.3  
05.05.2021 | Nora Fritschi | Version 1.4

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gebietsentwicklung</b>	<b>5</b>
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Absichten der Projektpartner	6
1.3	Perimeter	7
1.4	Eigentumsverhältnisse	8
1.5	Entwicklungsziele	10
<b>2</b>	<b>Portrait der Teilgebiete</b>	<b>12</b>
2.1	Teilgebiet Bahnhof	12
2.2	Teilgebiet Neumarkt	13
2.3	Teilgebiet Hochschule	14
2.4	Teilgebiet Industrie	15
2.5	Bahnareal und Querungen	17
<b>3</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	<b>19</b>
3.1	Kantonaler Richtplan	19
3.2	Planungen zum öffentlichen Verkehr	21
3.3	Agglomerationsprogramm	23
3.4	Ortsbild- und Objektschutz	25
3.5	Regionalplanungen	25
3.6	Ortsplanungen	28
<b>4</b>	<b>Planungsprozess</b>	<b>31</b>
4.1	Vorgehen, Meilensteine	31
4.2	Grundlagen klären	32
4.3	Ideen entwickeln	35
4.4	Entwicklungsvorstellungen festlegen	37
4.5	Grundeigentümergebunden umsetzen	39
<b>5</b>	<b>Zusammenarbeit und Organisation</b>	<b>40</b>
5.1	Grundsätze der Zusammenarbeit	40
5.2	Partizipation und Kommunikation	40
5.3	Organisation der Gremien	43
5.4	Sitzungswesen	45
5.5	Externe Projektressourcen	46
<b>6</b>	<b>Kosten und Finanzierung</b>	<b>47</b>
6.1	Finanzbedarfsplanung	47
6.2	Finanzierungskonzept	48
6.3	Handhabung externer Aufträge	51
6.4	Berichterstattung	52

## Anhang

- Anhang 1: Absichtserklärung Projektpartner vom 12.05.2020
- Anhang 2: Übersichtsplan Gebietsentwicklung, Version vom 14.04.2021
- Anhang 3: Prozessschema Planungsphasen, Version vom 06.05.2021
- Anhang 4: Meilensteinplanung 2020-2028, Version vom 14.04.2021
- Anhang 5: Finanzbedarfsplanung, Version vom 09.03.2021

# 1 Gebietsentwicklung

## 1.1 Ausgangslage

Die Gebietsentwicklung «Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch» widmet sich der Entwicklung des regionalen Zentrums rund um den Bahnhof Brugg beidseits des Bahnareals. Auftrag

Das Gebiet weist ein grosses Potenzial zur stadträumlichen Entwicklung rund um die multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Brugg aus. Auf der Südseite des Bahnareals befindet sich eines der letzten und grössten bahnhofsnahe Entwicklungs- und Transformationsgebiete im Kanton Aargau. Der heute stark industriell geprägte Stadtraum im Süden des Bahnhofs Brugg wird sich mittel- bis langfristig zu einem neuen Quartier transformieren. An diesem bedeutenden und zentral gelegenen Standort – an der Schnittstelle von Brugg und Windisch – sind die Akteure gefordert, die anstehenden Herausforderungen gemeinsam und koordiniert anzugehen. Das Regionalzentrum soll durch die gezielte Entwicklung mit hoher funktionaler Dichte gestärkt werden. Handlungsbedarf

Die Gebietsentwicklung wird getragen von der Gemeinde Windisch, der Stadt Brugg, des Kantons Aargau, der SBB und von BRUGG Real Estate. Der Zeitpunkt für eine gemeinsame Gebietsentwicklung ist aufgrund der mittelfristigen Entwicklungsabsichten der Grundeigentümer als auch der anstehenden Infrastrukturprojekte ideal. Als Haupttreiber dieser Entwicklung wurden der Erneuerungsbedarf der bahnnahen Infrastrukturen und öffentlichen Räume, die Umsetzung der Elemente des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau sowie die Entwicklungsabsichten der privaten Grundeigentümer identifiziert. Akteure und Haupttreiber

Der Grundstein für diese Entwicklungen wurde mit dem Entwicklungsrichtplan (ERP) «Vision Mitte» im Jahr 2006 gelegt. Im Jahr 2011 starteten die beiden Gemeinden Brugg und Windisch unter dem Namen «RAUM BRUGG WINDISCH» mit der Erarbeitung des räumlichen Entwicklungsleitbildes (RELB). Anschliessend erfolgte die gemeinsame Erarbeitung der Nutzungsplanung, dem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) und dem Natur- und Landschaftsentwicklungskonzept (NLEK). Bisherige Planungen

## 1.2 Absichten der Projektpartner

Die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch wollen an den Erfolg der Vision Mitte anknüpfen und das Gebiet um den Bahnhof weiter zu einem neuen und lebendigen Quartier entwickeln. Die Aufwertung der Gleisquerungen und der Infrastrukturanlagen rund um den Bahnhof sowie das Umstrukturieren in ein Nutzungsdurchmischtes Quartier mit einer bewussten Gestaltung des öffentlichen Raums, ist Ziel dieser Zentrumsentwicklung. Die Gemeinden übernehmen die Leitung der Gebietsentwicklung, um eine strukturierte Transformation des Stadtraums Bahnhof zu erreichen.

Brugg und Windisch

Dieses Interesse wird mit der SBB geteilt, welche die Entwicklung der Bahnhofsinfrastruktur an die zukünftigen betrieblichen Bedürfnisse anpassen möchte und ihrerseits die notwendige mittel- bis längerfristige Weiterentwicklung der Gleis-, Perron- und Querungsanlagen prüft. Die Etablierung weiterer Nutzungen soll ebenfalls geprüft werden. Für die Entwicklungsflächen der SBB soll ein Zukunftsbild der künftigen Nutzungen generiert werden.

SBB

Die Planung soll mögliche Entwicklungen in den Arealen der BRUGG Real Estate bei einer Fortführung der industriellen Tätigkeit sowie die schrittweise Transformation nach einer allfälligen Redimensionierung sowie ein Zukunftsbild der möglichen künftigen Nutzungen generieren. Diese räumlichen Interessen und Entwicklungen sind mit den Bedürfnissen nach Mobilität und den Bedürfnissen der Industrie sowie den Grundeigentümern abzustimmen.

BRUGG Real Estate

Der Kanton Aargau befasst sich gegenwärtig mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept rGVK Ostaargau, welches für den Raum Brugg-Windisch unter anderem eine Zentrumsentlastung und einen starken Ausbau der Veloinfrastruktur vorsieht. Ein erhöhtes kantonales Interesse an einer gemeinsamen Gebietsentwicklung ist auch darin begründet, dass das Gebiet wesentlicher Bestandteil des wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkts Brugg-Windisch von kantonaler Bedeutung, Nr.4 gemäss Richtplankapitel S 1.3, ist.

Kanton Aargau

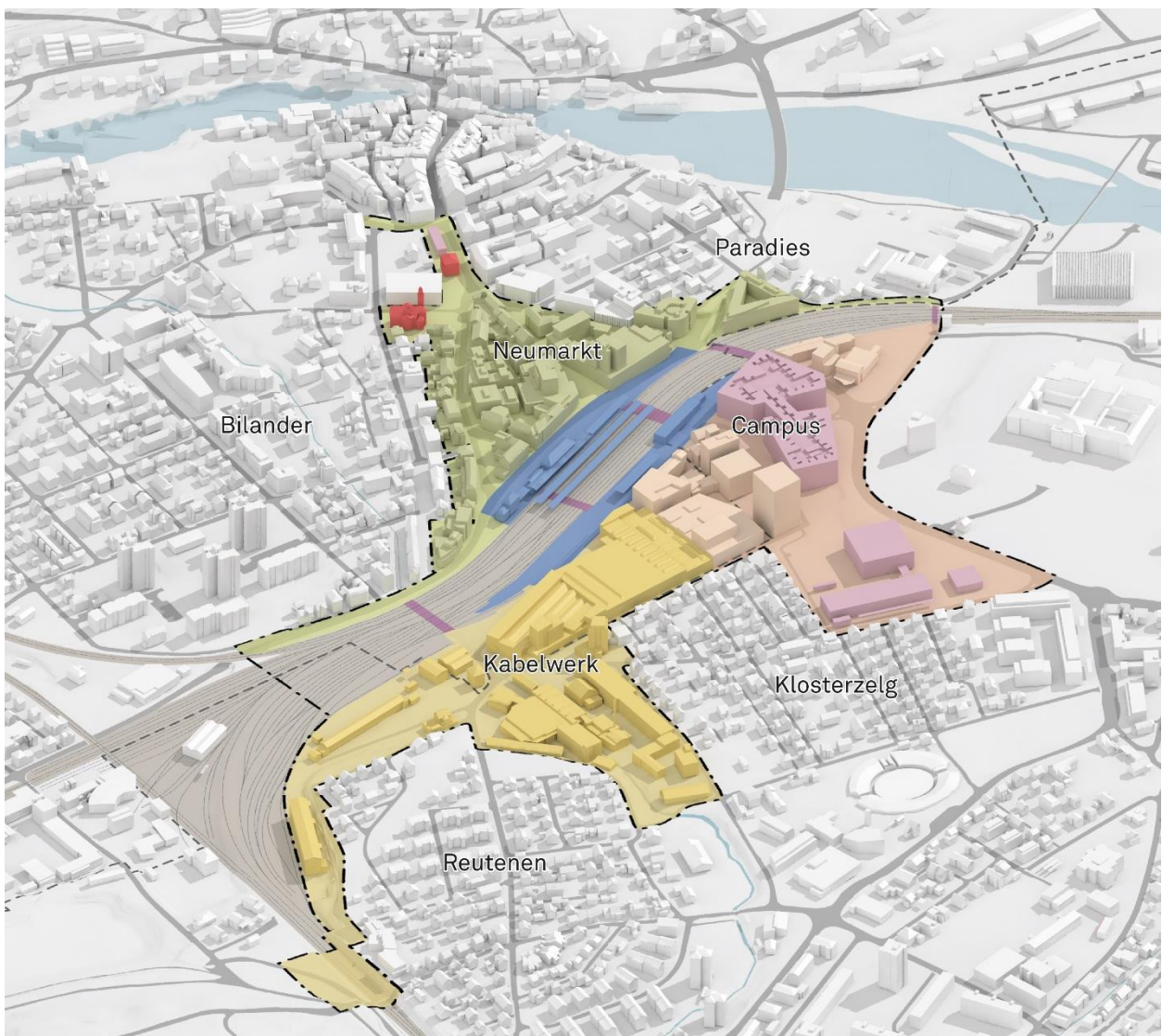
### 1.3 Perimeter

Der Perimeter der Gebietsentwicklung umfasst eine Fläche von 34 Hektaren. Davon befinden sich 17.3 Hektaren auf dem Gemeindegebiet Brugg und 17.1 Hektaren auf dem Gemeindegebiet Windisch (vgl. nachfolgende Abbildung).

Perimeter

Es werden die vier Teilgebiete Bahnhof, Neumarkt, Hochschule und Industrie unterschieden. Die Querungen des Bahnareals verbinden diese Teilgebiete. Die Teilgebiete unterscheiden sich wesentlich im Planungsstand, in den Planungsbedürfnissen und in den zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen.

Teilgebiete

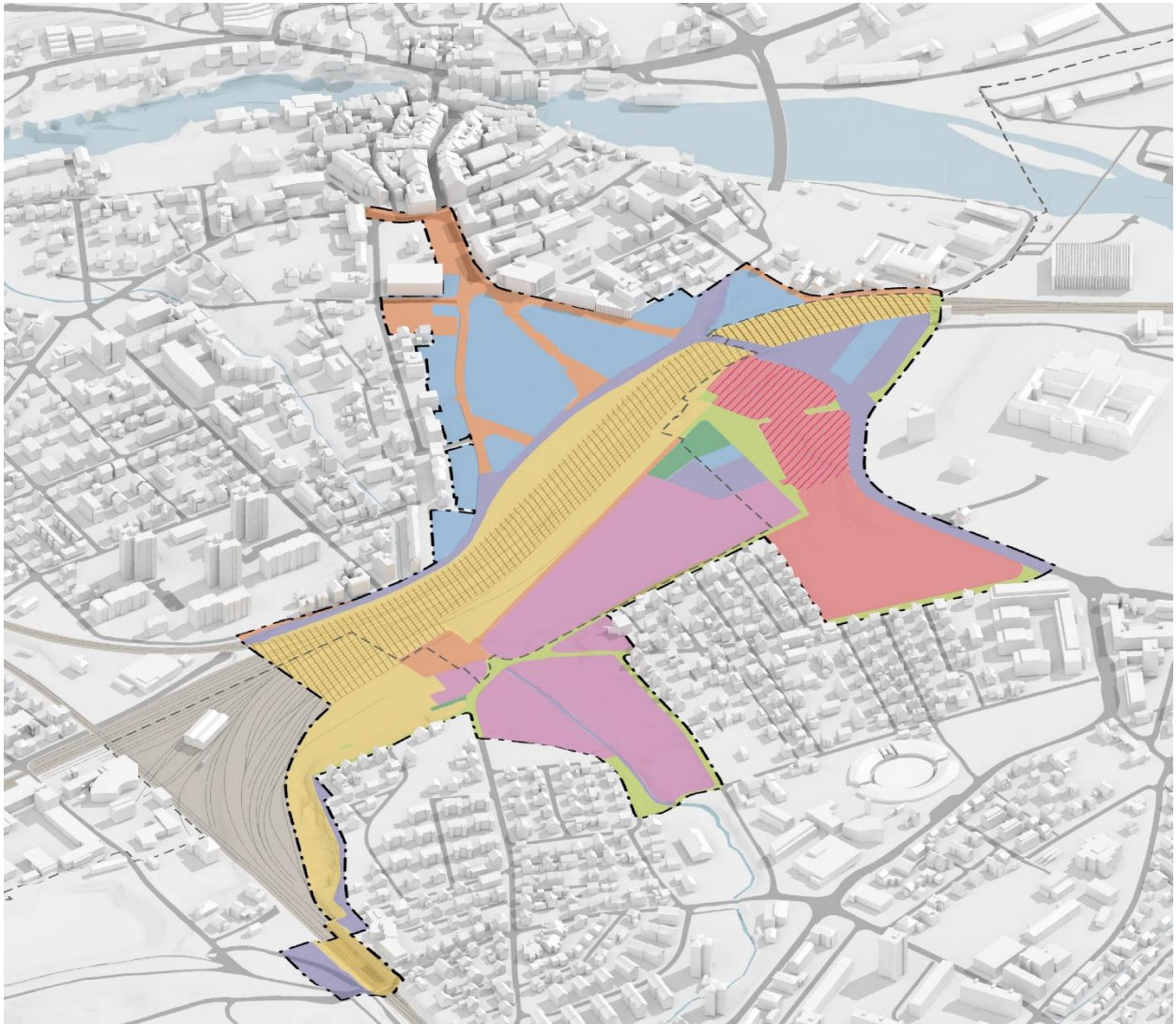


- |   |  |
|---|--|
|  Teilgebiet Bahnhof    |  Kantonale Denkmalschutzobjekte   |
|  Teilgebiet Industrie  |  Öffentliche Bauten von Bedeutung |
|  Teilgebiet Neumarkt   |  Bahnareal                        |
|  Teilgebiet Hochschule |  Betrachtungsperimeter            |
|  Querungen Bahnareal   |  Gemeindegrenze                   |

Abbildung 1: Übersicht Perimeter Gebietsentwicklung mit Teilgebieten

## 1.4 Eigentumsverhältnisse

Die innerhalb des Perimeters liegenden Areale befinden sich zum grössten Teil im Grundeigentum der Stadt Brugg, der Gemeinde Windisch, des Kantons Aargau, der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) der SBB und BRUGG Real Estate (vgl. nachfolgende Abbildung).



- |   |                     |
|---|---------------------|
| Grundeigentümerin:                                    |                     |
| Stadt Brugg   | Bahnareal           |
| Gemeinde Windisch                                     | Betrachtungsbereich |
| Kanton Aargau   | Gemeindegrenze      |
| SBB   |                     |
| SBB Bahnareal   |                     |
| BRUGG Real Estate                                     |                     |
| Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW)                 |                     |
| FHNW / Nest Sammelstiftung                            |                     |
| Mischeigentum (Brugg Real Estate, SBB, Kanton Aargau) |                     |
| Diverse private Eigentümer*innen                      |                     |

Abbildung 2: Übersicht der Eigentumsverhältnisse



Die nachfolgende Tabelle zeigt die Grundeigentümerstruktur je Teilgebiet inkl. Flächenanteile:

Grundeigentümerin	Teilgebiet Bahnhof	Teilgebiet Neumarkt	Teilgebiet Hochschule	Teilgebiet Industrie	Total
Stadt Brugg	0.2 ha	2.2 ha		0.4 ha	2.7 ha
Gemeinde Windisch	0.1 ha		0.4 ha	0.6 ha	1.1 ha
Kanton Aargau	0.4 ha	0.7 ha	1.9 ha	0.7 ha	3.8 ha
SBB (ohne Bahnareal)	1.6 ha	0.3 ha		2.8 ha	4.7 ha
BRUGG Real Estate			1.2 ha	5.7 ha	6.9 ha
Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) und Nest Sammelstiftung	0.1 ha		4.7 ha		4.8 ha
SBB Bahnareal	5.4 ha				5.4 ha
Mischeigentum (Brugg Immobilien AG, SBB, Kanton Aar- gau)			0.3 ha		0.3 ha
Weitere private Ei- gentümer*innen		4.3 ha	0.4 ha		4.7 ha
<b>Total</b>	<b>7.9 ha</b>	<b>7.5 ha</b>	<b>8.8 ha</b>	<b>10.2 ha</b>	<b>34.3 ha</b>

Tabelle 1: Übersicht Grundeigentümer nach Teilgebieten

## 1.5 Entwicklungsziele

Mit einer abgestimmten Gebietsentwicklung soll eine gesamtheitliche, städtebauliche Transformation des Bahnhofsumfeld ermöglicht werden. Die Gebietsentwicklung erfolgt gemeinsam, die individuellen Bedürfnisse der Projektpartner sind dabei stets angemessen zu berücksichtigen. Die Projektpartner haben sich dazu auf die folgenden sechs Entwicklungsziele geeinigt:

Gemeinsame  
Entwicklungsziele



### Starkes Zentrum

Stärken des attraktiven Wohn-, Arbeits- und Bildungsstandortes mit Ausstrahlung über die Kantonsgrenze hinaus.



### Attraktiver Bahnhof

Organisation der Verkehrsdrehscheibe «Bahnhof Brugg» für Reisende des öffentlichen Verkehrs mit optimalen Umsteigebeziehungen.



### Verbinden und Vernetzen

Verbinden und Vernetzen der Brugger und Windischer Quartiere über das Bahnareal hinweg.



### Belebte öffentliche Räume

Fördern der Nutzungsvielfalt und von attraktiven, belebten öffentlichen Räumen rund um den Bahnhof.



**Qualitätsvolle Quartierentwicklung**  
Schrittweise, nachhaltige und gemeinde-  
übergreifende Entwicklung der Quartiere  
am Bahnhof.



**Gemeinsamer Planungsprozess**  
Die Projektpartner sichern sich gegen-  
seitig eine gemeinschaftliche und abge-  
stimmte Entwicklung zu und binden die  
interessierte Bevölkerung aktiv mit ein.

## 2 Portrait der Teilgebiete

### 2.1 Teilgebiet Bahnhof

Der Bahnhof Brugg ist mit 25'000 Personen pro Tag der viertmeist frequentierte Bahnhof im Kanton Aargau und ist der zentrale Ankunfts-, Abfahrts- und Umsteigeort des öffentlichen Verkehrs in der Region Brugg. Der Bahnhof Brugg ist eine multimodale Verkehrsdrehscheibe und bietet ein Angebot kombinierter Mobilität, Services und Einkaufsmöglichkeiten an. Die SBB definiert den Bahnhof Brugg AG als "Zentrumshub". Als Zentrumshub werden Verkehrsdrehscheiben in mittelgrossen Städten / Zentren von mittelgrossen Agglomerationen, Anbindung an hochwertigen Orts- und Nahverkehr bezeichnet.

Multimodale  
Verkehrsdrehscheibe

Für das nördliche Bahnhofsumfeld bestehen mit dem Masterplan ABN Pläne zur Aufwertung der öffentlichen Räume inkl. Bahnhofplatz und Busterminal Zentrum. Mit der Umsetzung des rGVK Ostaargau soll der Bahnhofplatz aus dem Kantonsstrassennetz entlassen werden. Inwiefern dadurch Anpassungsbedarf an den Planungen des Masterplans besteht, ist offen.

Bahnhofplatz

13 Buslinien steuern heute den Bahnhof Brugg an. Beidseits des Bahnhofs sind Bushaltekanten vorhanden. Der Busterminal «Bahnhof Campus» auf der Südseite wurde 2014 mit sechs Haltekanten für Gelenkbusse in Betrieb genommen. Der Busterminal «Bahnhof Zentrum» auf der Nordseite soll gemäss Planungen Masterplan ABN neun BehiG-konforme Bushaltekanten erhalten, davon sieben für Gelenkbusse. Die unmittelbare Umsteigesituation Bus / Bahn soll auch künftig erhalten bleiben – die Zugänglichkeit, die Übersichtlichkeit, der Komfort und die Sicherheit sind auf der Nordseite aber erheblich zu verbessern. Für die langfristige Zukunft der Busterminals und die Aufteilung auf die beiden Bahnhofsseiten bieten sich mit den aktuellen Planungen neue Chancen, die es zu prüfen gilt.

Busterminals

Das aktuelle Angebot der Veloparkierung ist knapp. Neue Veloparkierungsanlagen sollen beidseits der Gleise das nötige Angebot für die Velofahrerinnen und Velofahrer schaffen. Mit dem Projekt «BikeLoft» sollen auf der südlichen Bahnhofseite mehrere Hundert neue Abstellplätze realisiert werden. Das Velokonzept des Masterplans ABN sieht eine grosse Unterflur-Anlage bei der Personenunterführung Mitte auf der Brugger-Seite vor.

Veloparkierung

Der Bahnhof Brugg verfügt heute im Gleisfeld über einen Freiverlad. Nordwestlich an der Lagerstrasse befindet sich der Verladeplatz für lange Güter (Stammholz) und im Bereich der Industriestrasse das Verladegleis mit Rampe (teilw. militärische Nutzung). Damit die Zentrumsentlastung Brugg/Windisch realisiert werden kann, muss der sich beim Gleisfeld Brugg befindliche Freiverlad verlegt werden. Dazu soll der Freiverlad Lupfig ausgebaut werden und der Freiverlad Brugg rückgebaut. Die Verschiebung der Funktionalität «Freiverlad» am Bahnhof Brugg erfolgt erst dann verursachergetrieben finanziert, wenn die Nordumfahrung Windisch realisiert wird. Der Bahnhof Brugg ist ein wichtiger Abstellbahnhof und für die Produktion des heutigen und zukünftigen Angebotes von wesentlicher Bedeutung. Brugg dient auch als Zentrum der Baudienste SBB. Durch seine zentrale

Freiverlad / Gleisfeld

Lage und rasche Erreichbarkeit verschiedenen Linienäste ist der Bahnhof Brugg für die Baudienste eine wichtige Ausgangsbasis. Ebenfalls ist Brugg Standort des Lösch- und Rettungszuges SBB.

Die bekannten Vorhaben im Teilgebiet Bahnhof sind:

Bauherrin	Objekt	Vorhaben	Zeithorizont	Kostenspanne	Weitere Beteiligte
Stadt Brugg	Busterminal Zentrum (ohne Verlostation)	Erweiterung und BehiG-konforme Umgestaltung gemäss Masterplan ABN	2027-2029	9 bis 12 Mio. CHF	– Kanton Aargau – PostAuto Aargau – SBB
Stadt Brugg	PU Mitte / Süd-West / Campus-Passage	Veloabstellanlage im UG	2028	3 bis 4 Mio. CHF	– Kanton Aargau
Kanton Aargau	K112 inkl. Knoten Bahnhofplatz / Hauptstrasse	Instandsetzung und Umgestaltung, inkl. flankierende Massnahmen Bahnhofsstrasse	2028-2029	9 bis 11 Mio. CHF	– Stadt Brugg – SBB
SBB	BikeLoft	Neubau	2021	1 Mio. CHF	– Gemeinde Windisch – Kanton Aargau

Tabelle 2: Vorhaben im Teilgebiet Bahnhof

## 2.2 Teilgebiet Neumarkt

Der Neumarkt bildet mit dem Bahnhofplatz einen wichtigen Eingangsbereich in die Stadt Brugg und das geografische sowie verkehrliche Scharnier zwischen der Altstadt und dem Bahnhof. Der Neumarkt ist das kommerzielle Zentrum der Stadt Brugg. Das Quartier soll gemäss Masterplan ABN städtebaulich und gestalterisch aufgewertet werden und als zentralen Ort im Stadtgefüge erlebbar und für die Benutzerinnen attraktiver werden. Die bauliche Leitidee des Masterplans ABN ist, den Neumarkt als «Schild» zu verstehen.

Neumarkt

Der Neumarktplatz geniesst eine zentrale Stellung in der Stadt Brugg. Er ist Fussverkehrsfläche und hochfrequentierter Begegnungs- und Aufenthaltsort. Alle angrenzenden Geschäfte sind über ihn erschlossen. Der Platz soll gemäss Masterplan ABN erneuert werden, um damit seiner ortsbaulichen Bedeutung als prominenter und vielfältig nutzbarer Stadtplatz und wichtige Verbindungsachse in Richtung Altstadt gerecht zu werden. Die bestehende unterirdische Querung des Bahnhofplatzes und der Aufgang zum Neumarktplatz sollen gemäss Masterplan ABN ebenfalls erneuert werden.

Neumarktplatz

Der heute stark belastete Neumarktknoten bekam seine heutige Form 1980 mit dem Bau der «Mittleren Umfahrung». Mit der neuen Zentrumsentlastung sollen der Bahnhofplatz (K112) und die Zürcherstrasse (K117) stark vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden. Durch die Entlastung entstehen neue Handlungsoptionen zur Gestaltung von Neumarktknoten und Unterführung Zürcherstrasse. Denkbar sind der Rückbau des heutigen Bypasses über die Zürcherstrasse und eine Teilüberdeckung des Neumarktknotens auf der Nordseite des Bahnareals. Auf der Südseite soll die Velovorzugsroute entlang der Gleise die bestehende Rampe der Zürcherstrasse queren. Die künftige Querschnittsaufteilung der Unterführung Zürcherstrasse ist offen.

Stadtreparatur  
Neumarktknoten

Die bekannten Vorhaben im Teilgebiet Neumarkt sind:

Bauherrin	Objekt	Vorhaben	Zeithorizont	Kostenspanne	Weitere Beteiligte
Stadt Brugg	Neumarkt- platz	Erneuerung gemäss Master- plan ABN	2025	4.0 bis 5.0 Mio. CHF	– Diverse Private

Tabelle 3: Vorhaben im Teilgebiet Neumarkt

## 2.3 Teilgebiet Hochschule

Mit der Realisierung des Campus errichteten der Kanton Aargau und die beiden Standortgemeinden in Windisch ein neues Hochschulquartier. Das Ausbildungsangebot der Fachhochschule auf dem Campus Brugg-Windisch wird ergänzt durch dasjenige des Berufs- und Weiterbildungszentrums Brugg. Dieses liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Fachhochschulgebäuden. Es ergeben sich daraus Synergien bezüglich der gemeinsamen Benutzung der Campusinfrastruktur wie Mediathek, Mensa, Sportanlagen etc.

Campus Brugg-Windisch

Derzeit erfolgen im Auftrag des Departements Bildung, Kultur und Sport des Kantons Aargau Abklärungen, ob das Areal «Bachthalen» nordöstlich angrenzend an die FHNW für einen neuen Mittelschulstandort geeignet ist. Die Anhörung zum Standortentscheid für die neue Mittelschule im Mittelland wird voraussichtlich im zweiten Semester 2022 erfolgen. Der Kanton Aargau ist teilweise Grundeigentümerin, eine Parzelle befindet sich in Privateigentum.

Mittelschulstandort  
in Prüfung

Nicht alle Vorhaben und Flächen konnten gemäss dem ursprünglichen Konzept der «Vision Mitte» umgenutzt, überbaut und in Betrieb genommen werden. Insbesondere die Verkehrserschliessung, welche auf die vormals geplante «Nordumfahrung Windisch» ausgelegt war und durch die «Zentrumsentlastung Brugg/Windisch» abgelöst werden soll, funktioniert heute nicht wie geplant.

Verkehrerschliessung

Die bekannten Vorhaben im Teilgebiet Hochschule sind:

Bauherrin	Objekt	Vorhaben	Zeithorizont	Kostenspanne	Weitere Beteiligte
Kanton Aargau	Baufeld A – Bachthalen	Neubau	2026	40 Mio. CHF	– Kanton Aargau – Gemeinde Windisch
Kanton Aargau	K117	Instandsetzung	2026	offen	– Stadt Brugg
Kanton Aargau	Velovorzugsroute	Neubau	2029	offen	– Stadt Brugg – Gemeinde Windisch – Diverse Private

Tabelle 4: Vorhaben im Teilgebiet Hochschule

## 2.4 Teilgebiet Industrie

Die 1896 gegründete BRUGG Group, hat ihre Tochter, die BRUGG Kabel AG, im Frühjahr 2020 an den italienischen Energieversorger Terna S.p.A. verkauft. Die Grundstücke und Immobilien sind im Zuge dessen an die BRUGG Real Estate übertragen worden. Terna S.p.A. führt die Aktivitäten in Brugg weiter. Die BRUGG Group selbst betreibt nach wie vor ebenfalls industrielle Aktivitäten auf dem Areal Brugg/Windisch.

BRUGG Group

BRUGG Real Estate und SBB Immobilien haben Entwicklungsabsichten für ihre direkt am Bahnhof liegenden Areale mit einer Gesamtfläche von acht Hektaren. BRUGG Real Estate prüft die Entwicklungsmöglichkeiten für den Fall, dass die industrielle Tätigkeit am Standort Brugg/Windisch in der Zukunft redimensioniert wird. Für die beiden Areale «Bachmatt» und «Rütene» wurden 2020 erste Studien erarbeitet. Die Entwicklung der Areale «Süssbach», «Gleisfeld/Rollen» und «Kabelwerke BRUGG» soll als Gesamtbeurteilung durchgeführt und die Synergien mit den parallelen Planungen genutzt werden, wobei Umsetzungszeitpunkt und Etappierung derzeit völlig offen sind. Die Entwicklung des Areals «Gleisfeld/Rollen» ist allerdings nur möglich, wenn die Zentrumsentlastung Brugg/Windisch realisiert wird und dadurch die heutigen bahnbetrieblichen Nutzungen (Freiverlad) verschoben werden.

Entwicklungsabsichten

Die im kantonalen Richtplan festgesetzte «Nordumfahrung Windisch» soll durch die «Zentrumsentlastung Brugg/Windisch» als Schlüsselement des rGVK Ostaargau abgelöst werden. Die Zentrumsentlastung verläuft ab der neuen Südwestumfahrung (K128) entlang der Gleise oberirdisch bis zum Tunnelportal, taucht in einen Tunnel ab und unterquert schliesslich die Aare. Die neue Strasse soll möglichst siedlungsverträglich und flächenschonend in das Bahnhofsumfeld integriert werden. Offen ist, welchen Nutzen die Strasse zur Erschliessung der oben erwähnten Arealentwicklungen beitragen kann.

Zentrumsentlastung  
Brugg/Windisch  
(rGVK Ostaargau)

Der Süssbach fliesst vom Birrfeld herkommend in einer Dole unter dem Fabrikgelände der Kabelwerke. Er quert das Bahnareal im rund 100 Meter langen Süssbachtunnel. Anschliessend fliesst er über ein künstliches Bachbett durch das Brugger Wohn- und Gewerbegebiet westlich des Bahnhofquartiers. Der Süssbach verdient mehr Präsenz im Siedlungsraum. Möglichkeiten zur Aufwertung ergeben sich im Quartier Reutenen.

Süssbach

Die bekannten Vorhaben im Teilgebiet Industrie sind:

Bauherrin	Objekt	Vorhaben	Zeithorizont	Kostenspanne	Weitere Beteiligte
Kanton Aargau	Südwestumfahrung Brugg K128	Neubau	2022	47 Mio. CHF	– Stadt Brugg – Gemeinde Windisch
Kanton Aargau	Freiverladestation	Ausbau Freiverlad Lupfig und Rückbau Freiverlad Brugg	offen	offen	– Stadt Brugg – SBB
Kanton Aargau	Zentrumsentlastung Brugg/Windisch	Neubau Umfahrungstunnel	2033	345 Mio. CHF	– Stadt Brugg – Gemeinde Windisch – SBB – BRUGG Real Estate
SBB	Industrieareal	Entwicklung	offen	offen	–
BRUGG Real Estate und SBB	Areal Rollen / Gleisfeld	Entwicklung	2030	40 bis 60 Mio. CHF	– SBB – Gemeinde Windisch
BRUGG Real Estate	Areal Süssbach	Entwicklung	2035	70 bis 100 Mio. CHF	–
BRUGG Real Estate	Areal Kabelwerke BRUGG	Entwicklung	offen	70 bis 100 Mio. CHF	–

Tabelle 5: Vorhaben im Teilgebiet Industrie



## 2.5 Bahnareal und Querungen

Das Bahnareal soll längerfristig gemäss dem «Korridorrahmenplan Mittelland» entwickelt werden. Seit Turgi ist eine Entflechtung angedacht und eine Doppelspur aus dem Bahnhof Richtung Birrfeld vorgesehen. Weiter steht an, die Kapazität von Perron und Perronzugängen zu steigern. Die Konsequenzen auf die Gleisgeometrie wurden noch nicht untersucht, aufgrund nötiger Anpassungen sind aber längerfristig auch Perronverschiebungen denkbar.

Schieneinfrastruktur

Die Gleisquerungen des Bahnareals in Brugg sind seit Jahren Bestandteil verschiedener Planungen. Die Personenunterführung Mitte wurde 2014 mit dem Neubau des Busterminals Süd verlängert. Für die Süssbachunterführung hat der Kanton 2019 ein Erhaltungsprojekt zur Verbesserung der Platzverhältnisse und zum Hochwasserschutz aufgelegt. Die Ausführung erfolgt nach Bereinigung der eingegangenen Einsprachen, anschliessend kann das Velofahrverbot aufgehoben werden. Die geplante Campus-Passage konnte aufgrund massgebender Abhängigkeiten und fehlender Finanzierungszusagen noch nicht realisiert werden. Die Erneuerung «Campus-Passage» soll die bestehende Unterführung ersetzen.

Gleisquerungen /  
Campus-Passage

Mit der Festsetzung der Ergänzungen zum kantonalen Radroutennetz im Rahmen des rGVK Ostaargau werden zwei Gleisquerungen zu Velorouten von kantonalen Bedeutung. Die Velovorzugsroute wird von Gebenstorf nördlich der Bahn herkommend auf die Südseite des Bahnhofs geführt. Die definitive Lage und die Dimensionierung der künftigen Veloverbindungen sind offen.

Velorouten und  
Veloquerungen

Die bekannten Vorhaben Bahnareal und Querungen sind:

Bauherrin	Objekt	Vorhaben	Zeithorizont	Kostenspanne	Weitere Beteiligte
Stadt Brugg	Campus-Passage, Teil Städtische Unterführung	Erneuerung, inkl. Aufgang Neumarktplatz	2028	2 bis 4 Mio. CHF	– Kanton Aargau – SBB – Diverse Private
SBB	Campus-Passage inkl. Perronaufgänge	Ersatz bestehende Unterführung und Kapazitätssteigerung Bahnzugang	2028 <sup>1</sup>	15 bis 25 Mio. CHF	– Stadt Brugg – Gemeinde Windisch
Kanton Aargau	Unterführung Zürcherstrasse	Instandsetzung, Umgestaltung und Teilüberdeckung	2026 / 2032	offen	– Stadt Brugg – SBB
Kanton Aargau	Veloquerung Bahnareal	Neubau Velohauptroute	2035	20 Mio. CHF	– Stadt Brugg – Gemeinde Windisch – SBB
SBB	Anpassung + Leistungssteigerung Publikumsanlagen / Gleisanlagen	Leistungssteigerung Perronanlagen / Gleisanlagen	Nach 2035	offen	– Stadt Brugg – Gemeinde Windisch
SBB	2. Ausfahrts- gleis	Doppelspurausbau Bahnhofsausfahrt Brugg – Birrfeld	Nach 2035	offen	– Gemeinde Windisch
SBB	Entflechtung Turgi	Leistungssteigerung Brugg – Turgi – Baden	Nach 2035	offen	– Stadt Brugg – Gemeinde Windisch

Tabelle 6: Vorhaben Bahnareal und Querungen

<sup>1</sup> Umsetzungszeitpunkt ist abhängig von der Finanzierungslösung

## 3 Rahmenbedingungen

### 3.1 Kantonaler Richtplan

Nachfolgen sind die wichtigsten Festlegungen im kantonalen Richtplan zum Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch dargelegt:



Abbildung 3: Gesamtkarte kantonalen Richtplan (Stand November 2020)

Brugg-Windisch ist als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP Nr. 4, vgl. auch kant. RP Kapitel S1.3) im kantonalen Richtplan festgesetzt. Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte sind Arbeitsplatzgebiete mit übergeordneter Funktion, die entsprechend der Vorrangnutzung planerisch abgestimmt sind. In Brugg-Windisch sind die Vorrangnutzungen «arbeitsplatzintensive Nutzungen» (APN) und «Nutzungen mit hohem Personenverkehr» (PN). Brugg-Windisch ist weiter Vorzugsgebiet für Spitzentechnologie und grösserer Ansiedlungen.

Kantonaler  
Entwicklungsschwerpunkt

An einer Aufwertung der Bahnhofsgebiete und deren vielfältigen Nutzung (Dienstleistungen, personenintensive Betriebe, Wohnen, Park+Ride, Bike+Ride) besteht ein kantonales Interesse. Der Regierungsrat unterstützt die Gemeinden in der gesamtheitlichen Planung der Bahnhofsgebiete. Dabei sind folgende Kriterien zu beachten (vgl. auch kant. RP Kapitel S1.3):

Bahnhofsgebiet  
gem. kant. Richtplan

- Bahnhofsgebiete sind städtebaulich als Orientierungspunkte zu konzipieren. Sie sollen entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion im Siedlungsgebiet entwickelt werden.

- Die Verkehrswege sind im Bahnhofsgebiet so zu verknüpfen, dass möglichst übersichtliche, kurze und sichere Zugangs- und Umsteigewege entstehen.

Eine weitere Grundlage zur Gebietsentwicklung bildet auch das Richtplankapitel S 1.4 Arealentwicklung (Planungsanweisung 1.3): Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei ihren Arealentwicklungen. Areale von kantonalem Interesse werden gemeinsam und mit qualitätssichernden Verfahren entwickelt.

Voraussetzungen und Unterstützung von Arealentwicklungen gem. kant. Richtplan

Das Gesamtverkehrskonzept rGVK Ostaaargau ist seit 2017 im kantonalen Richtplan verankert. Die Schlüsselemente (vgl. nachfolgende Abbildung) befinden sich zurzeit im Richtplanverfahren auf dem Weg zur Festsetzung und werden anschliessend durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) in separaten Vorprojekten konkretisiert und auf die Erkenntnisse aus der Gebietsentwicklung abgestimmt. Die Massnahmen und Auswirkungen rund um den Bahnhof Brugg sind zu vertiefen, offene Fragen zu klären und mit den weiteren Planungen abzustimmen. Die qualitative Einbettung der vorgesehenen Strassenverkehrsinfrastrukturen wird die Attraktivität der bahnhofnahen Quartiere auf lange Sicht massgeblich beeinflussen.

Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaaargau (rGVK Ostaaargau)

Die sich im Bau befindende Südwestumfahrung Brugg soll das Zentrum von Brugg-Windisch vom Durchgangsverkehr entlasten und den Entwicklungsschwerpunkt Brugg-Windisch an das Nationalstrassennetz anbinden.

Südwestumfahrung Brugg (Kantonsstrasse K 128)

Die öffentliche Anhörung zur Richtplananpassung für das Regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaaargau hat vom 18. Oktober 2019 bis am 17. Januar 2020 stattgefunden. Das zuständige Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat die zahlreichen Anhörungseingaben ausgewertet und auf dieser Basis die weiteren Schritte der Richtplananpassung erarbeitet. Der Kanton hält, gestützt auf die Ergebnisse der Anhörung, an dem regionalen Gesamtverkehrskonzept im Sinne einer Masterplanung fest. Für die geplanten Richtplananpassungen schlägt er dagegen, wie bereits im Juni 2020 angekündigt, verschiedene Vorgehensweisen in den Räumen Brugg-Windisch und Baden vor. Die entsprechende Botschaft zuhanden des Grossen Rats<sup>2</sup> hat der Regierungsrat nun verabschiedet, sie enthält die im Folgenden beschriebenen Richtplananpassungen und nächsten Schritte pro Raum. Im Raum Brugg Windisch soll die Gesamtkarte<sup>3</sup> wie folgt angepasst werden:

Richtplananpassung

- Die Zentrumsentlastung Brugg/Windisch wird festgesetzt.
- Entlassen werden die Nordumfahrung Windisch (Festsetzung), die Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Mitte (Zwischenergebnis) und die Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Südost (Zwischenergebnis).
- Die Richtplankarte umfasst neu die Velovorzugsrouten V11 (Abschnitt Gemeindegrenze Gebenstorf/Turgi – Brugg [Festsetzung]).

<sup>2</sup> Der Grosse Rat hat am 4. Mai 2021 die Richtplananpassung beschlossen. Mit dem Beschluss werden die Zentrumsentlastung Brugg/Windisch inklusive Massnahmen der Weiterentwicklung/Optimierung des benachbarten Kantonsstrassennetzes sowie der Weiterentwicklung des kantonalen Veloroutennetzes im Raum Brugg-Windisch im Richtplan mit Koordinationsstand Festsetzung eingetragen.

<sup>3</sup> Die im Bau befindliche Südwestumfahrung Brugg (südliche Spange) ist im Richtplan nach wie vor auf Stufe Festsetzung dargestellt, bis sie in Betrieb genommen wird.



Neubau Busterminal "Bahnhof, Zentrum" und der Ausbau der Campus-Passage aufgeführt.

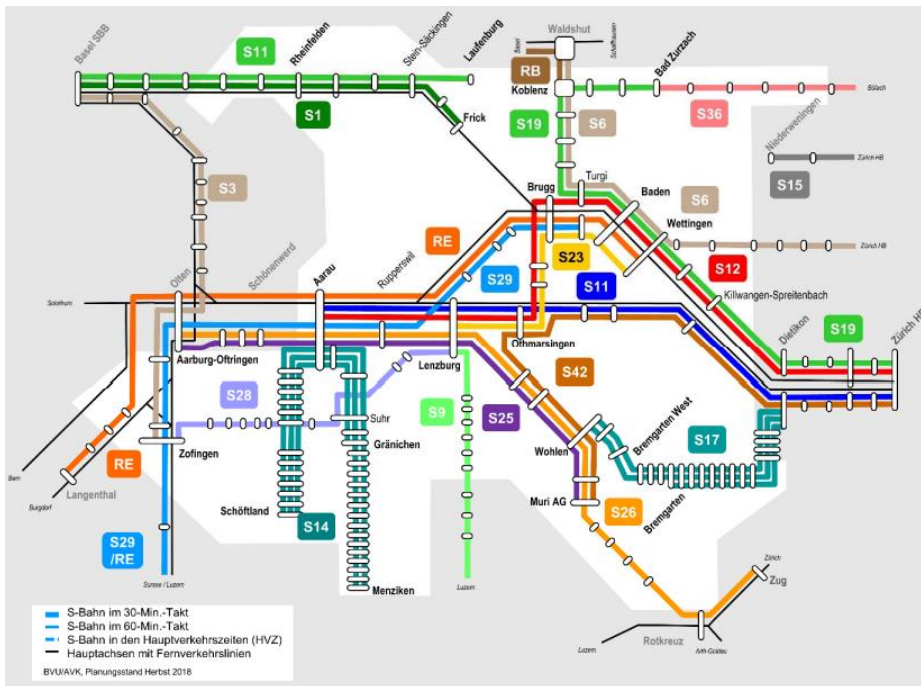


Abbildung 5: Zielbild S-Bahn 2050 (Quelle: MJP öV 2020, GR 19.220)

Mit dem Freiverladenetz soll die Versorgung der Wirtschaft mit Gütern sichergestellt werden. Für die Weiterentwicklung und Optimierung wurde – abgestimmt auf die funktionalen Wirtschaftsräume – ein Zielbild mit den Standorten für ein regionales Freiverladenetz entwickelt. Gemäss Zielbild soll der sich beim Gleisfeld Brugg befindliche Freiverlad verlegt werden. Der Freiverlad Lupfig wird ausgebaut und der Freiverlad Brugg rückgebaut. Dies erfolgt dann, wenn die entsprechende Verlegung ausgelöst und verursacherorientiert finanziert durch das Gesamtverkehrskonzept rGVK Ostargau notwendig ist.

Zielbild Freiverladeanlagen  
 Kanton Aargau

### 3.3 Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost der 4. Generation baut auf den bisherigen Programmen auf. Das Zukunftsbild der Agglomeration weist mehrere Zentren und regionale Eigenheiten auf (vgl. nachfolgende Abbildung):

Konzeptteil

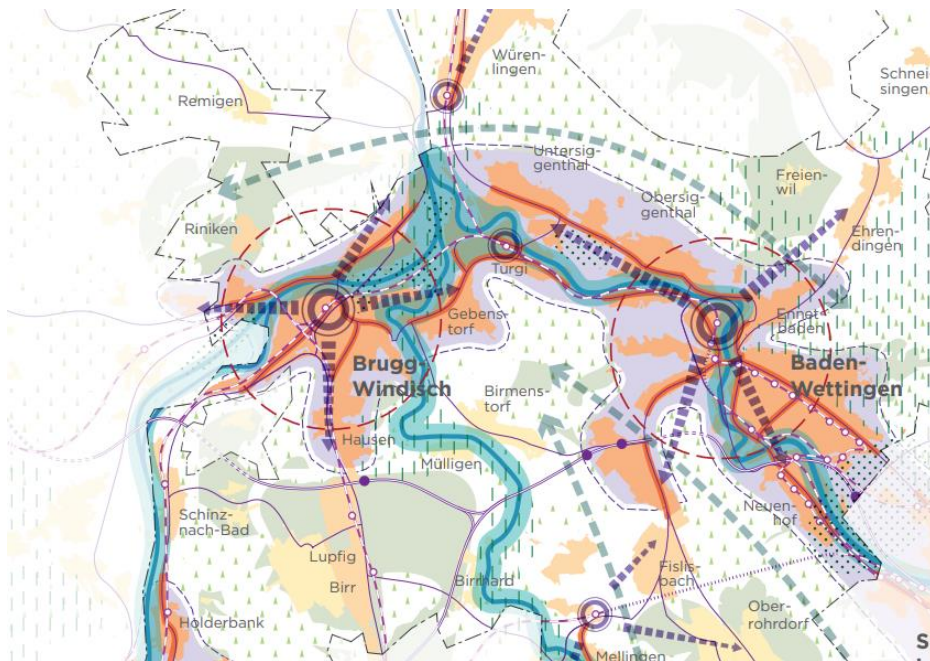


Abbildung 6: Zukunftsbild 2040 (Quelle: AP4 Aargau-Ost, Entwurf vom 19.8.2020)

In den Agglomerationsprogrammen Aargau-Ost 1. Bis 4. Generation sind folgende Massnahmen mit Bezug zum Perimeter Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch enthalten:

Programmteil

Massnahme in Leistungsvereinbarung	AP Gen.	Gemeinde	Kosten gemäss Leistungsvereinbarung	Maximaler Bundesbeitrag
Brugg Umbau Knoten Neumarkt	AP1	Brugg	2.7 Mio. CHF	1.1 Mio. CHF
Brugg-Windisch Velounterführung SBB Bahnhof (Verbesserung Attraktivität Langsamverkehr Zentrum/Bahnhof/Campus)	AP1	Brugg, Windisch	10 Mio. CHF	4.1 Mio. CHF
Neue Velostation und Abstellfelder im Entwicklungsgebiet (Zusatzbedarf von 700 Abstellfeldern)	AP1	Windisch	1.7 Mio. CHF	0.7 Mio. CHF

Fusswegkonzept Zentren und regionale ÖV-Hauptknotenpunkte (Walk & Ride) erarbeiten und umsetzen	AP1	Brugg	0.3 Mio. CHF	0.1 Mio. CHF
Brugg, Aufwertung Bahnhofplatz-Neumarkt und Busterminal Nord	AP2	Brugg	4.5 Mio. CHF	1.6 Mio. CHF
Brugg, LV-Schwachstellenbehebung und Ausbau Veloparking	AP2	Brugg	0.5 Mio. CHF	0.2 Mio. CHF
Windisch: Verbesserung Sicherheit Fuss- und Radverkehr	AP3	Windisch	0.2 Mio. CHF	0.1 Mio. CHF
Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt Brugg/Windisch Vision Mitte	AP4	Brugg, Windisch	Siedlungsmassnahme	
Zentrumsentlastung, Brugg/Windisch	AP4	Brugg, Windisch	B-Massnahme, Investitionskosten ca. 345 Mio. Franken	
Velovorzugsroute Abschnitt Windisch, Gebenstorf	AP4	Windisch	A-Massnahme, Investitionskosten ca. 6 Mio. Franken	

Tabelle 7: Massnahmenübersicht AP 1 bis AP4 (AP4 Stand Eingabe Behördenvernehmlassung und öffentliche Mitwirkung)

Zum Abschluss der Finanzierungsvereinbarungen gelten folgende Fristen:      Fristen

- AP1 und AP2 bis 31.12.2027
- AP3 bis 31.12.2025
- AP4 bis 31.12.2028.



### 3.4 Ortsbild- und Objektschutz

Die Altstadt von Brugg inkl. Neumarkt und Bahnhofsgebäude (ISOS 0046) ist ebenso wie Königsfelden (ISOS 0159) ein Ortsbild von nationaler Bedeutung und im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) aufgeführt. Das Römische Amphitheater Vindonissa ist Teil des ISOS 0159.

Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

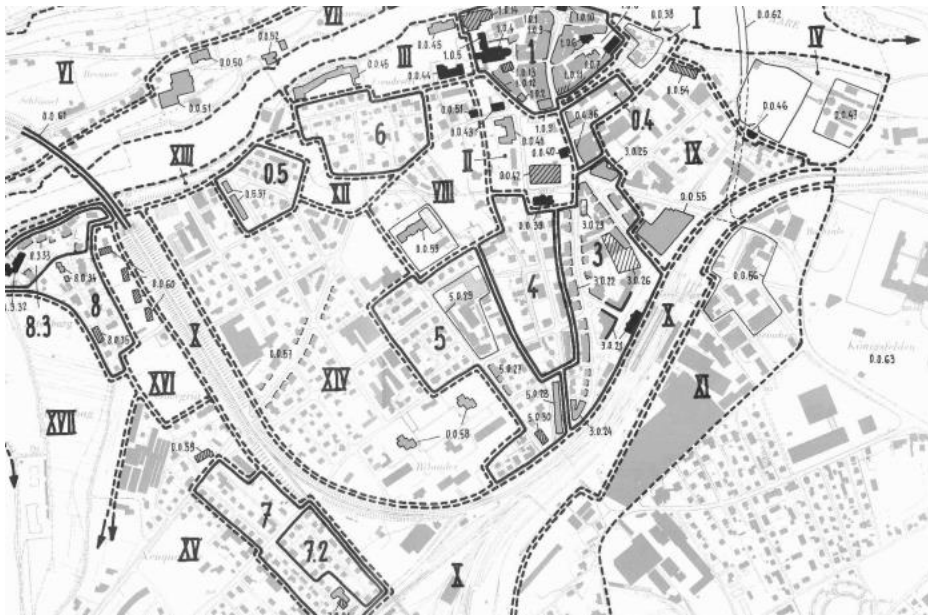


Abbildung 7: Ortsbild Brugg und Windisch, Ausschnitt ISOS (Quelle: ISOS 0046)

Die Kantonale Denkmalpflege betrachtet das Bahnhofsensemble in Brugg als Ganzes als schützenswertes Objekt, welches auch im kantonalen Vergleich einen hohen Stellenwert einnimmt. Das Aufnahmegebäude des Bahnhofs Brugg und die Gebäudegruppen vis-à-vis sind im Bauinventar des Kantons Aargau enthalten und sind Bauten die unter kommunalem Schutz gemäss BNO § 45 Brugg stehen.<sup>4</sup>

Bauinventar, ehm. Kurzinventar des Kantons Aargau

Im SBB-Inventar historischer Bahnhöfe (1984) wird der Bahnhof Brugg mit seinen Anbauten und seinem Zugehör gesamthaft mit regionaler Einstufung klassifiziert. Miteingeschlossen ist die Depotanlage mit Rechteck- und Kreissegmentremise (Schutzziele der Gebäude: A).

Inventar historischer Bahnhöfe

### 3.5 Regionalplanungen

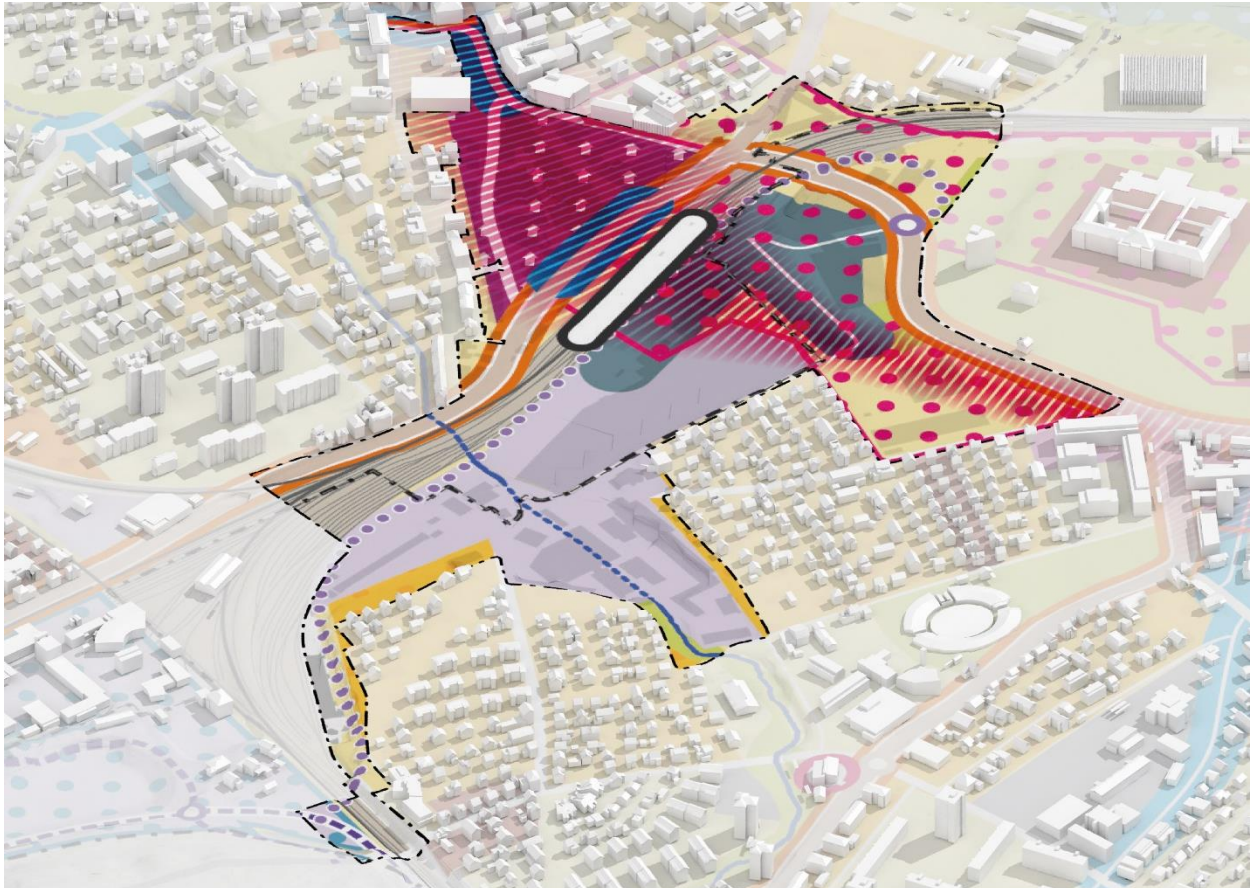
Für das Gebiet des Bahnhofs Brugg und seines südöstlichen Umfeldes der Gemeinde Windisch (Neumarkt, Bahnhof, FHNW) wurde im Rahmen des Entwicklungsrichtplans Vision Mitte (2006) die Stossrichtung der Weiterentwicklung dieses Gebiets ausgearbeitet. Er hatte zum Ziel, für das Gebiet zwischen Bahnhof Brugg und Windisch eine nachhaltige Entwicklung herbeizuführen. Ein Kernelement war die Entwicklungen eines neuen Hochschulquartiers. Der Campus Brugg-Windisch ging 2013 in Betrieb.

Entwicklungsrichtplan «Vision Mitte»

<sup>4</sup> Stellungnahme Denkmalpflege Kanton Aargau-SBB Fachstelle für Denkmalpflege vom 12.07.2013

Mit dem räumlichen Entwicklungsleitbild (RELB) Raum Brugg Windisch wurde 2015 die Strategie zur künftigen räumlichen Entwicklung des Raums Brugg Windisch als Grundlage für die Revision der Bau- und Nutzungsordnung (BNO), festgelegt. Zentraler Bestandteil ist die zu entwickelnde Zentrumsachse zwischen Brugg und Windisch.

Räumliches  
Entwicklungsleitbild Raum  
Brugg Windisch (RELB)



<p>Räumliches Entwicklungsleitbild (RELB):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Aufwertung Zentrum</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: blue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Verbindung Zentrum Brugg - Windisch</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Innenentwicklung</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: purple; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Wohn- und Mischgebiet</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: purple; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Gewerbegebiet</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Freiraum</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: brown; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Hauptverkehrs- und Verbindungsstrasse (HVS / VS)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: blue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Begegnungszonen bestehend</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px dashed purple; margin-right: 5px;"></span> Nordumfahrung Windisch</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid orange; margin-right: 5px;"></span> Aufwertung Hauptachsen im Siedlungsrand</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid blue; margin-right: 5px;"></span> Aufwertung Strassenraum</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Bahnhof Brugg</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Betrachtungsperimeter</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px dashed grey; margin-right: 5px;"></span> Gemeindegrenze</li> </ul>
---	--

Abbildung 8: Räumliches Entwicklungsleitbild (RELB), 2015

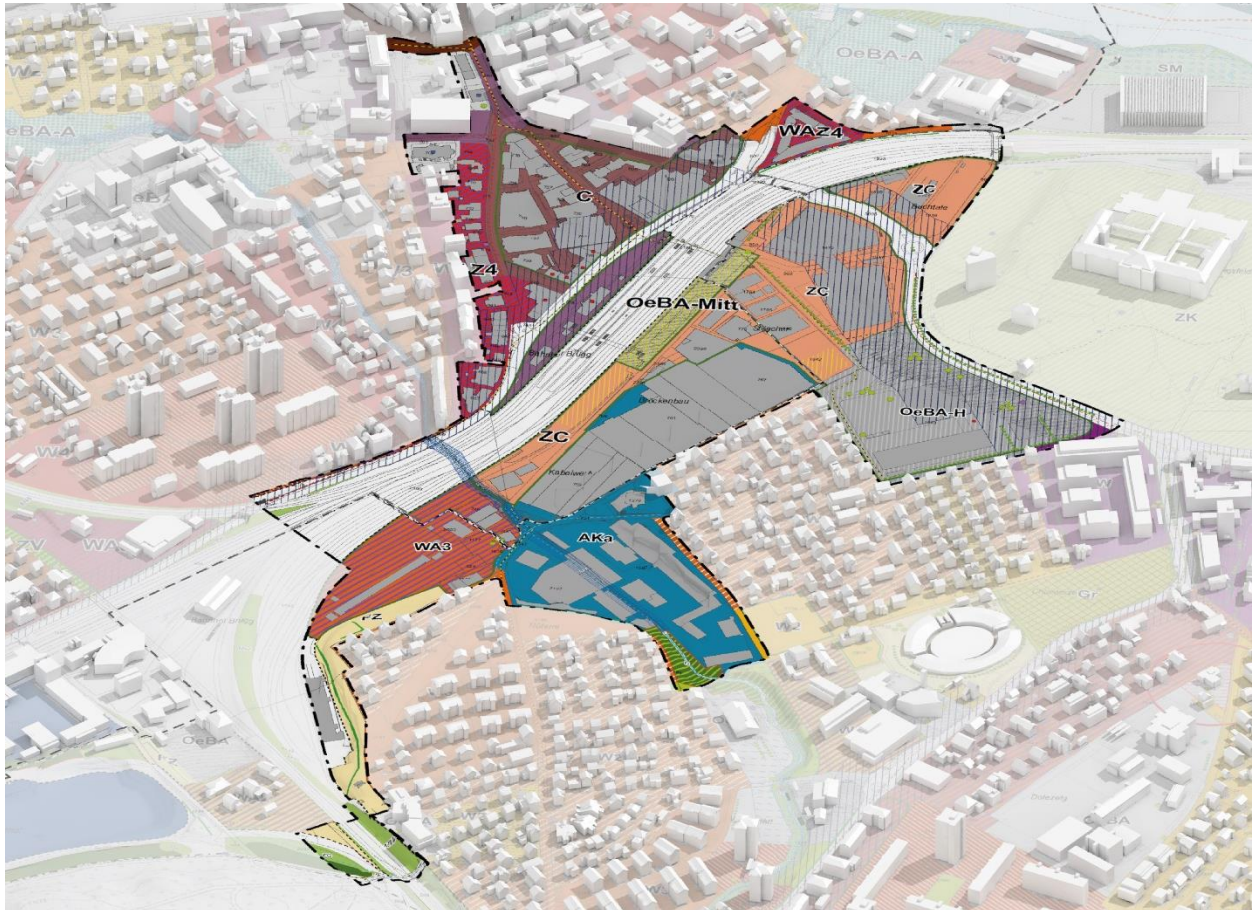
Das RELB verfolgt folgende Hauptziele:

- Bewahrung und Stärkung des Charakters des Raums Brugg Windisch als attraktiver Wohn-, Bildungs- und Arbeitsstandort,
- Bereitstellen eines zukunftsfähigen und attraktiven Verkehrssystems der kurzen Wege,
- Erhalt der Naturwerte und wertvollen Landschaften,
- Bedürfnisgerechte Nutzung der öffentlichen Liegenschaften unter Berücksichtigung energetisch effizienten Energien.

Mit dem Regionalentwicklungskonzept (REK) von 2015 wurde eine Grundlage für die künftigen Raum- und Mobilitätsplanungen, die Standortförderung sowie weitere Themen von regionaler Bedeutung für den Regionalplanungsverband Brugg Regio erarbeitet. Der Entwicklungsrichtplan Vision Mitte ging bei der Erarbeitung des REK mit ein.	Regionalentwicklungskonzept Brugg Regio (REK)
Basierend auf dem Bestand wurde 2016 für die beiden Standortgemeinden Stadt Brugg und Gemeinde Windisch untersucht, ob und wo allfällige höhere Gebäude / Hochhäuser denkbar bzw. unter welchen Bedingungen diese möglich wären.	Hochhauskonzept Raum Brugg Windisch
Der kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) Raum Brugg Windisch von 2017 ist ein behördenverbindliches Mobilitätskonzept, in welchem die Ziele der Verkehrsentwicklung festgelegt werden. Dabei werden alle Aspekte der Mobilitäteinbezogen sowie die sachlichen und zeitlichen Priorisierungen für die Bewältigung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung festgelegt. Der KGV trägt als wesentliche Grundlage der Nutzungsplanung entscheidend zu einer optimalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr bei.	Kommunaler Gesamtplan Verkehr Raum Brugg Windisch
Das Natur- und Landschaftsentwicklungskonzept (NLEK) Raum Brugg Windisch von 2017 ist ein behördenverbindliches Konzept, welches Strategien zur Natur- und Landschaftsentwicklung darlegt und in Form eines Umsetzungs Konzeptes konkrete Massnahmen zur Erreichung der strategischen Ziele und Visionen definiert. Vorrangiges Ziel ist es, eine nachhaltige Entwicklung der Landschaft mit abgestimmten und umsetzbaren Massnahmen zu erreichen.	Natur- und Landschaftsentwicklungskonzept Raum Brugg Windisch
Die Klimakarten unterstützen Gemeinden und Planungsbüros bei der Klimaaanalyse und dienen als zentrale Planungsgrundlage für eine hitzeangepasste Siedlungsentwicklung. Die Klimaaanalysekarte zeigt im Perimeter der Gebietsentwicklung eine starke Überwärmung aufgrund der Gleiskörper und dem hohen Anteil versiegelter (Verkehrs-)fläche, was zu bioklimatischen Belastungen führt. Entsprechend wird der Wärmeinseleffekt im Perimeter als mehrheitlich ungünstig bis sehr ungünstig eingeschätzt.	Klimakarten Kanton Aargau

### 3.6 Ortsplanungen

Die nachfolgende Abbildung zeigt den Bauzonen- und Kulturlandplan der Bau- und Nutzungsordnung Stadt Brugg<sup>5</sup> und der Gemeinde Windisch<sup>6</sup>:



- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Bau- und Nutzungsordnung (BNO):</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: brown; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Zone Campus - ZC</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: purple; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Cityzone - C</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Zentrumsszone Brugg - ZeB (noch nicht rechtskräftig)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Wohnzone 3-geschossig - W3</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: blue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Wohn- und Arbeitszone 3 - WA3</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: grey; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Wohn- und Arbeitszone Zentrum 4 - WAZ4</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Zone für öffentliche Bauten und Anlagen "Mülimatt" - OeBA-M</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: darkblue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Arbeitszone "Kabelwerke" - AKa</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Zone für öffentliche Bauten und Anlagen "Mitte" - OeBA-Mitte</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: lightyellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Freihaltezone - FZ</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Wohnzone 2 - Nachverdichtung</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Naturschutzzone im Wald</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: lightgreen; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Grünzone - Gr</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, blue 2px, blue 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Gewässerraumzone</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, yellow 2px, yellow 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Hochhausstandort (noch nicht rechtskräftig)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, white 2px, white 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Aufwertung des Siedlungs- und Strassenraums</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Gestaltungsplanpflicht</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-top: 1px dashed red; border-bottom: 1px dashed red; margin-right: 5px;"></span> Nationale Bedeutung</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-top: 1px dashed black; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Wanderwege</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-top: 1px dashed green; border-bottom: 1px dashed green; margin-right: 5px;"></span> Hecken und Feldgehölze</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-top: 1px dashed purple; border-bottom: 1px dashed purple; margin-right: 5px;"></span> Einzelbaum / Baumgruppen</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-top: 1px dashed red; border-bottom: 1px dashed red; margin-right: 5px;"></span> Bauten unter kommunalem Schutz</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-top: 1px dashed purple; border-bottom: 1px dashed purple; margin-right: 5px;"></span> Kulturobjekte (z.B. Brunnen, Grenzsteine, Felsenkeller usw.)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-top: 1px dashed black; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Betrachtungsperimeter</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-top: 1px dashed grey; border-bottom: 1px dashed grey; margin-right: 5px;"></span> Gemeindegrenze</li> </ul> |
|---|--|

Abbildung 9: Bau- und Nutzungsordnung Stadt Brugg und Gemeinde Windisch

Die gemeinsam von Brugg und Windisch erarbeitete revidierte Nutzungsplanung kommt grösstenteils bereits zur Anwendung. Die Nutzungsplanung Windisch trat mit der Genehmigung in Kraft. In Brugg hat die Nutzungsplanung am 24. März 2021 eine Teilgenehmigung erlangt. Innerhalb des Gebietssplanungs sind die Zonenbestimmungen zur Zentrumsszone sowie zu den Hochhausstandorten noch nicht rechtskräftig.

<sup>5</sup> Kantonal genehmigt am 24.03.2021

<sup>6</sup> Kantonal genehmigt am 19.12.2019

Die wichtigsten Festlegungen gem. BNO werden nachfolgend erläutert:

Im Perimeter bestehen für einige Gebiete eine Gestaltungsplanpflicht. Für das Gebiet Gleisfeld bestehen nebst der GP-Pflicht auch Zielvorgaben (BNO Windisch Anhang 1, § 9, Abs. 2, BNO Brugg Anhang 1, § 9, Abs. 2).	Gestaltungsplanpflichtige Gebiete
Die Hochhausstandorte sind noch nicht Bestandteil der rechtskräftigen Bau- und Zonenordnung. Beide Einwohnerräte haben die entsprechenden Bestimmungen und die Bauzonenplanfestlegungen zurückgewiesen.	Hochhausstandorte
Stark belastete Strassenabschnitte, welche aufzuwerten sind, sind im Bauzonenplan bezeichnet und sind mittels Konzepte oder kommunalen Richtplänen umzusetzen (BNO Windisch, §8, Abs. 3 / BNO Brugg §8, Abs. 3).	Aufwertung des Siedlungs- und Strassenraums
Als Gewässerraum (Gwr) respektive Gewässerraumzone wird das Gewässer mit seinen Uferstreifen bezeichnet. Die Gewässerraumzone Gwr ist der Grundnutzungszone überlagert (BNO Windisch, §38 / BNO Brugg §37). Der Gewässerraum des Süssbachs beträgt 14 m. Innerhalb dieses Gewässerraums richtet sich die Zuständigkeit von Bauten, Anlagen und Nutzungen nach den Bestimmungen des Bundesrechts, insbesondere nach Art. 41c GSchV.	Gewässerraumzone
Die Entwicklung der Arbeitszone Kabelwerke (Teilgebiet Industrie) bedingt nebst einer Teiländerung der Nutzungsplanung zwingend eine Abstimmung mit dem bestehendem Entwicklungsrichtplan «Vision Mitte» bzw. dessen Überarbeitung und Neufestsetzung (BNO Windisch, §23, Abs. 5 / BNO Brugg §26, Abs. 5).	Arbeitszone Kabelwerke
Das Hochhaus, ehemaliges Verwaltungsgebäude der Kabelwerke Brugg, die Lokomotivremise, die ehemalige Höhere Technische Lehranstalt Windisch (HTL), das Aufnahmegebäude des Bahnhofs sowie Bauten der Randbebauung entlang des Bahnhofsplatzes stehen unter kommunalem Schutz.	Bauten unter kommunalem Schutz
Die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch erlassen Vorgaben zur Sicherstellung einer rechtgleichen Praxis (BNO Windisch §4 / BNO Brugg §4).	Planungsmehrwert

### 3.6.1 Weitere Planungen

Der rechtskräftige Gestaltungsplan Ensemble Bahnhofplatz Brugg (2002) inkl. Baulinie Schild Terminus (2001) bezweckt, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen für eine funktional, städtebaulich und architektonisch gute sowie wirtschaftliche Erschliessung, Überbauung, Nutzung und Entwicklung des Bahnhofsareals sowie des zwischen Bahnhof, Aarauerstrasse, Neumarkt 2 und EPA (heute C&A) gelegenen Gebietes.

Rechtskräftige  
Gestaltungspläne

Auf Basis eines mehrstufigen, in 2005 / 2006 durchgeführten Konkurrenzverfahrens, wurde 2012 / 2014 der Masterplan «Aufwertung Bahnhofplatz-Neumarkt» (ABN) entwickelt und im Dezember 2016 durch den Stadtrat genehmigt. Ziel ist das Dreieck zwischen Bahnhof- und Lindenplatz, welches seitlich von der Aarauer- und Badenerstrasse begrenzt ist, städtebaulich und gestalterisch aufzuwerten. Prioritär ist der Handlungsdruck zur Entwicklung der Zentrumsachse gemäss RELB. Die verschiedenen Teilprojekte des Masterplans sind zu koordinieren, die Schnittstellen zu klären und aktualisierte Grundlagen zu erarbeiten, um die Aufwärtskompatibilität sicherzustellen und so die Projekte zielgerichtet zur Umsetzungsreife bringen zu können.

Masterplan «Aufwertung  
Bahnhofplatz-Neumarkt»  
(ABN)

# 4 Planungsprozess

## 4.1 Vorgehen, Meilensteine

Die Planungen sollen schrittweise zu einem lebendigen und identitätsstiftenden Zentrumsquartier mit überregionaler Ausstrahlung gemäss den formulierten Entwicklungszielen führen. Durch die räumliche, zeitliche und inhaltliche Überlagerung der verschiedenen Entwicklungsabsichten entsteht eine hohe Komplexität. Es ist sicher zu stellen, dass die verschiedenen Entwicklungen aufeinander abgestimmt sind.

Herausforderung

Die Planung «Vision Mitte» soll mit der Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch weitergeführt und geöffnet werden. Die Gesamtbeurteilung lässt rechtzeitig Abhängigkeiten erkennen, sichert eine qualitativ hochwertige, koordinierte Entwicklung und schafft Synergien:

Aufgaben

- Ein gemeinsames Planungsverständnis ist zu schaffen.
- Die Grundlagen und Rahmenbedingungen sind auf einen aktuellen Stand zu bringen.
- Die Anforderungen aus der Stadtplanung, des Verkehrs, der Umwelt als auch die Interessen der privaten Anstösser sind räumlich differenziert zu gewichten. Es ist eine Interessensabwägung vorzunehmen.
- Es sind Ideen für ein gemeinsames Zielbild, eine Vision, zu entwickeln.
- Das Zielbild ist mit einem behördenverbindlichen Instrument festzusetzen.
- Für die einzelnen Vorhaben ist die planungsrechtliche Grundlage zu schaffen.

Die Gebietsentwicklung erfolgt Schritt für Schritt. In die Interessenabwägung werden die Beteiligten aktiv einbezogen. Die Projektpartner arbeiten eng zusammen und unterstützen einander im Rahmen ihrer Möglichkeiten und Zuständigkeiten. Im ganzen Entwicklungsprozess werden Bevölkerung, Politik und weitere Stakeholder zu gegebener Zeit und in geeigneter Weise einbezogen. Die Planungen berücksichtigen die finanziellen Möglichkeiten der Projektpartner, die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und die Bedürfnisse der Grundeigentümer\*innen.

Erfolgsfaktoren

Der Planungsablauf kann in folgende vier Planungsphasen eingeteilt werden (vgl. nachfolgende Abbildung):

Vorgehen

- Planungsphase 1, Grundlagen klären
- Planungsphase 2, Ideen entwickeln (Testplanung), mit den Teilphasen Vor- und Nachbereitung
- Planungsphase 3, Entwicklungsvorstellungen festlegen
- Planungsphase 4, Grundeigentümerverbindlich umsetzen.



Abbildung 10: Planungsablauf und Meilensteine

Der gemeinsame Planungsprozess erstreckt sich über einen Zeitraum von 8 Jahren. Die wichtigsten Meilensteine sind:

- Freigabe Planungsvereinbarung April 2021
- Synthese der Grundlagenphase liegt vor Mitte 2021
- Genehmigung Testplanungsprogramm Mitte 2022
- Ergebnisbericht Testplanung liegt vor 1. Quartal 2024
- Entwicklungskonzept liegt vor Mitte 2026
- Festsetzung Entwicklungskonzept ab Mitte 2026

Meilensteine gemeinsamer Planungsprozess

Zur Überwachung der verschiedenen Prozessebenen führt die Gesamtprojektleitung eine Meilensteinplanung (vgl. Anhang). Vor Abschluss einer Planungsphase ist zu prüfen, ob einzelne Vorhaben losgelöst weiterbearbeitet werden können. Die Umsetzung der geplanten Vorhaben im Perimeter erstreckt sich über einen Zeitraum von mehr als 15 Jahren.

Meilensteinplanung  
2019-2028

Zur operativen Projektführung erstellt die Projektleitung Jahrestermineprogramme.

Jahrestermineprogramme

## 4.2 Grundlagen klären

In der ersten Planungsphase sind die Planungsgrundlagen zu erarbeiten und die Anforderungen an den Raum sowie dessen Nutzung zu klären. Die vorhandenen Ressourcen sollen erschlossen, das Engagement gefördert und die Interessierten aktiviert werden. Abschluss der Planungsphase ist im Sommer 2021 vorgesehen.

Phasenziele

Die wichtigsten Aufgaben und deren Ergebnisse in der ersten Planungsphase sind:

Aufgaben und erwartete Ergebnisse

- Erarbeitung einer Potenzialstudie und eines Verkehrskonzepts mit Workshops der Projektpartner,
- Erarbeitung eines Masterplanes für das Bahnareal als Grundlage für die Festlegung der Interessenslinie der SBB (separater Prozess seitens SBB) sowie Erstellung eines Entwicklungszielplanes SBB (EZP) mit dem Ziel die Funktionalitäten (Baukastenelemente) einer öV-Drehscheibe im Umfeld des Bahnhofes (grundsätzlich Grundeigentümerunabhängig) zu verorten und als Orientierungshilfsmittel für die weiteren Planungen zur Verfügung zu stellen,
- Erarbeitung eines Syntheseberichts zur Definition der Rahmenbedingungen und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen,
- Es wird überprüft, ob einzelne Vorhaben losgelöst vom Gesamtprozess Stadtraum Bahnhof Brugg weiterentwickelt werden können.

Die Stakeholder und die interessierte Bevölkerung werden miteinbezogen (vgl. Kapitel 5.2):

Information und Kommunikation

- Medienmitteilung vom 20. Januar 2020
- Eine erste öffentliche Informationsveranstaltung ist für den 12. Mai 2021 geplant.



# Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch Projektplan

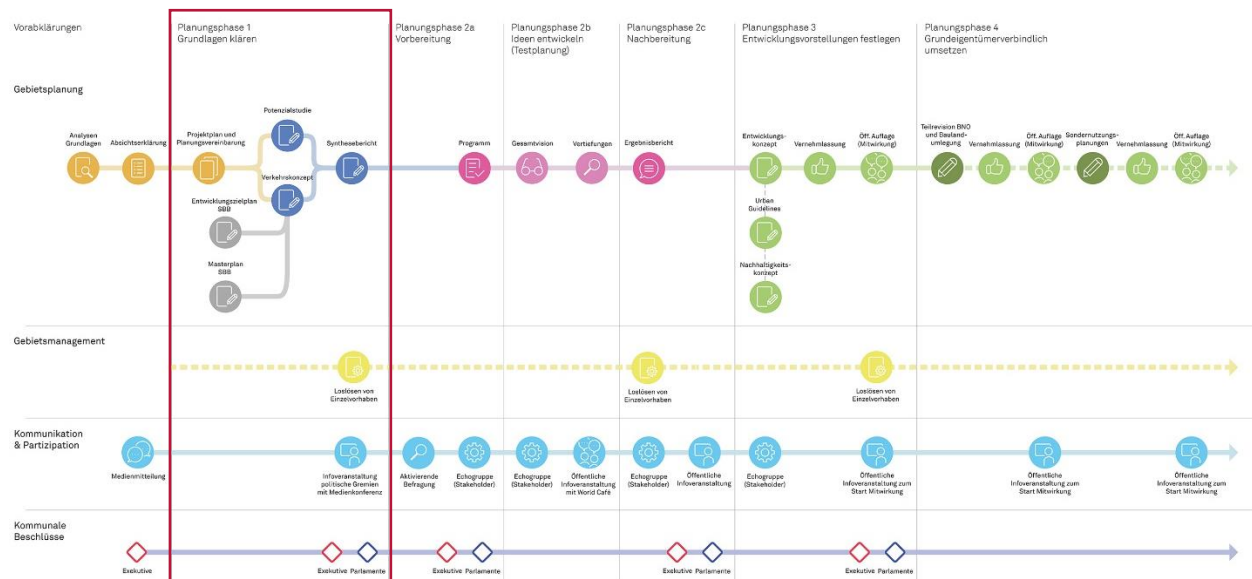


Abbildung 11: Planungsphase 1 (vgl. Anhang)

Um den iterativen Planungsprozess zu initialisieren, muss eine erste Schätzung zum Nutzungspotenzial (Potentialstudie) erarbeitet werden. Mittels unterschiedlicher Szenarien (Nutzungen / Dichten / Höhen) gilt es, die Flächen und die Einwohner- / Arbeitsplatzpotenziale für die Teilgebiete Industrie (Areal Süssbach, Areal Kabelwerke) und Bahnhof (Areal Rollen / Gleisfeld) abzuschätzen; dies inkl. der bestehenden Potenziale im Teilgebiet Hochschule gemäss dem Entwicklungsrichtplan (ERP) Vision MITTE (2006). Bei den Szenarien gilt es die unterschiedlichen Zeithorizonte und Verfügbarkeiten der Areale zu berücksichtigen.

Nutzungspotenziale

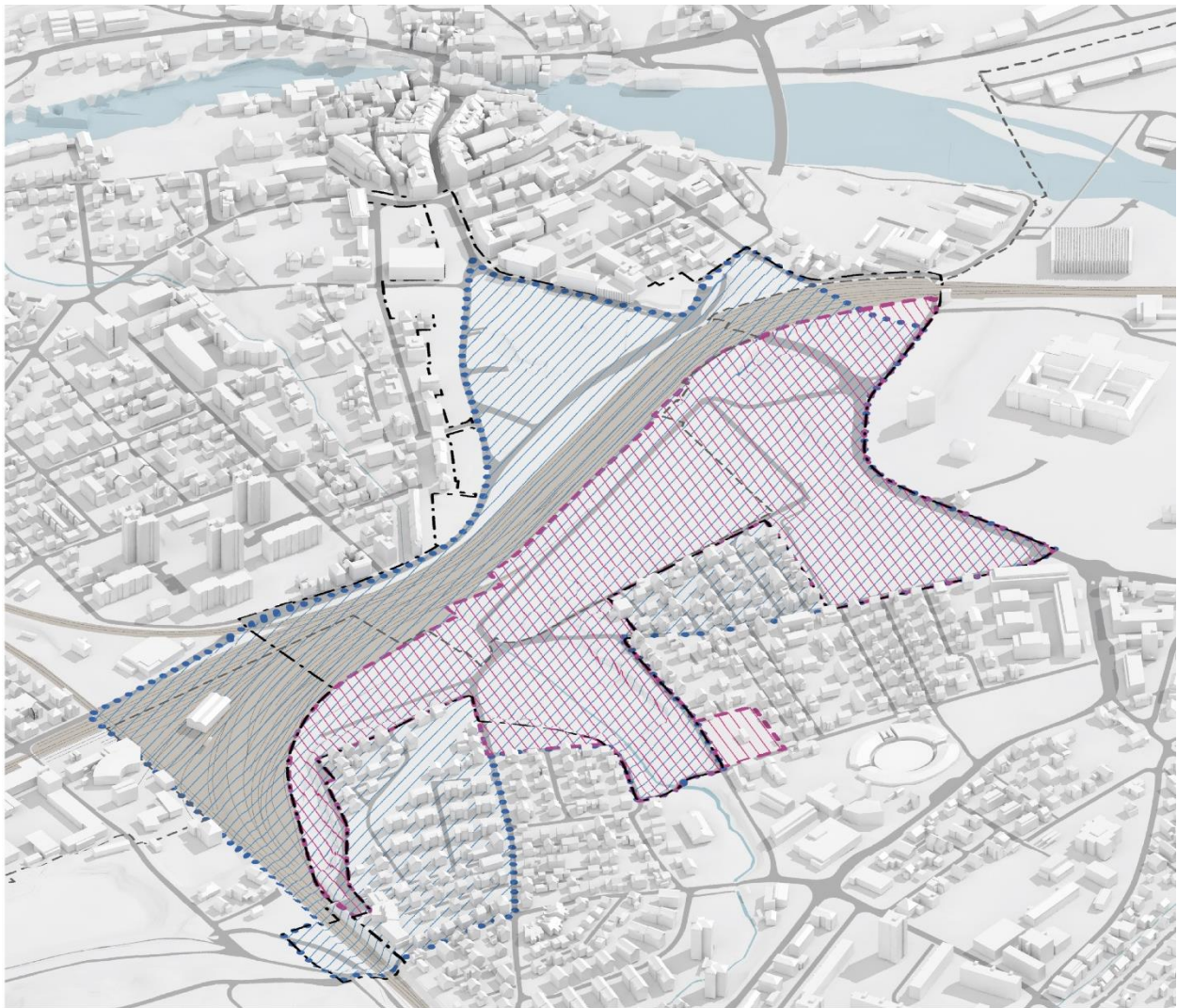
Für die Klärung der funktionalen verkehrlichen Anforderungen ist ein Verkehrskonzept zu erarbeiten. Auf übergeordneter Ebene gibt das «rGVK Ostargau» einen neuen Rahmen vor. Der «kommunale Gesamtplan Verkehr» (KGV) und der Entwicklungsrichtplan «Vision Mitte» basieren jedoch auf der «Nordumfahrung Windisch». Diese Planungslücke soll mit einem Verkehrskonzept «Stadtraum Bahnhof Brugg/Windisch» geschlossen werden. Mit dem Verkehrskonzept sollen zudem die funktionalen verkehrlichen Anforderungen an die intermodalen Schnittstellen am Bahnhof geklärt und verortet werden. Sie sind als Grundlage für die weiteren Planungen zentral und daher prioritär zu klären. Mit dem Verkehrskonzept sind die verschiedenen Raumanprüche im Umfeld der multimodalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Brugg zu eruieren. Insbesondere die Platzbeanspruchung durch die Zentrumsentlastung rGVK Ostargau sowie Ansprüche mit nicht direktem Bezug zum Entwicklungsgebiet «Stadtraum Bahnhof Brugg/Windisch».

Verkehrliche Anforderungen

Die Ausgestaltung der notwendigen Infrastrukturen (Baukastenelemente) am Zentrumshub Brugg wird im Rahmen des Entwicklungszielplanes SBB angegangen. Das Verkehrskonzept wird durch die SBB internen Prozesse des Entwicklungszielplans und Masterplans unterstützt / ergänzt. Der Masterplan für die Zielgleisgeometrie dient als Basis für die Festlegung der Interessenslinie.

Anforderungen Zentrumshub Brugg

Um die Arbeiten im Rahmen der Potenzialstudie und des Verkehrskonzepts zusammenzuführen, wird ein Synthesebericht erarbeitet. Dieser legt die wichtigsten inhaltlichen Erkenntnisse und Empfehlungen enthalten sowie offene Fragen für den weiteren Planungsprozess dar. Weiter sind Grundparameter zu fixieren, damit u.a. verlässliche Dimensionierungsgerüste für losgelöstes Vorhaben definiert werden können, welche im Rahmen des Gebietsmanagement abgestimmt und koordiniert werden.



- - - Betrachtungsbereich Gebietsentwicklung
- Bearbeitungsperimeter Potenzialstudie
- Bearbeitungsperimeter Verkehrskonzept
- - - Gemeindegrenze

Abbildung 12: Bearbeitungsperimeter Planungsphase 1

## 4.3 Ideen entwickeln

In der zweiten Planungsphase sind unterschiedliche Ansätze und Ideen für eine Gesamtvision zu entwickeln, zu diskutieren und zu prüfen. Dies soll im Rahmen einer Testplanung erfolgen. Dazu werden die funktionalen Anforderungen räumlich konkret umgesetzt. Durch den Einbezug der Stakeholder und der interessierten Bevölkerung wird das gemeinsame Verständnis für die Aufgabenstellung, die unterschiedlichen Bedürfnisse und die Lösungsmöglichkeiten gefördert. Die vorliegenden Ziele der Gebietsentwicklung gem. Kapitel 1.5 sowie die Resultate der Phase 1 bilden die Grundlage.

Phasenziele

Die wichtigsten Aufgaben und deren Ergebnisse in der zweiten Planungsphase sind:

Aufgaben und erwartete Ergebnisse

- Auswahl des Begleitgremiums
- Erarbeitung des Testplanungsprogramms mit einheitlichen und verbindlichen Verfahrensregeln
- Auswahl von 3 Bearbeitungsteams im selektiven Verfahren
- Testplanungsverfahren mit Zwischen- und Schlusspräsentation
- Würdigung der Ergebnisse durch das Begleitgremium
- Erstellung eines Ergebnisberichts.
- Es wird überprüft, ob einzelne Vorhaben losgelöst vom Gesamtprozess Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch weiterentwickelt werden können.

Die Stakeholder und die interessierte Bevölkerung werden in die Vorbereitung und in das Testplanungsverfahren miteinbezogen (vgl. Kapitel 5.2). Beispielsweise können:

Partizipationsmöglichkeiten

- im Rahmen eines World Cafés Interessierte an verschiedenen Tischen konkrete Fragestellungen im Rahmen der Vorbereitung der Testplanung reflektieren und diskutieren.
- im Rahmen des Testplanungsverfahrens die Echogruppe eng miteinbezogen werden (bspw. Workshops).
- die Resultate der Testplanung an einer öffentliche Informationsveranstaltung gezeigt und ausgestellt werden.

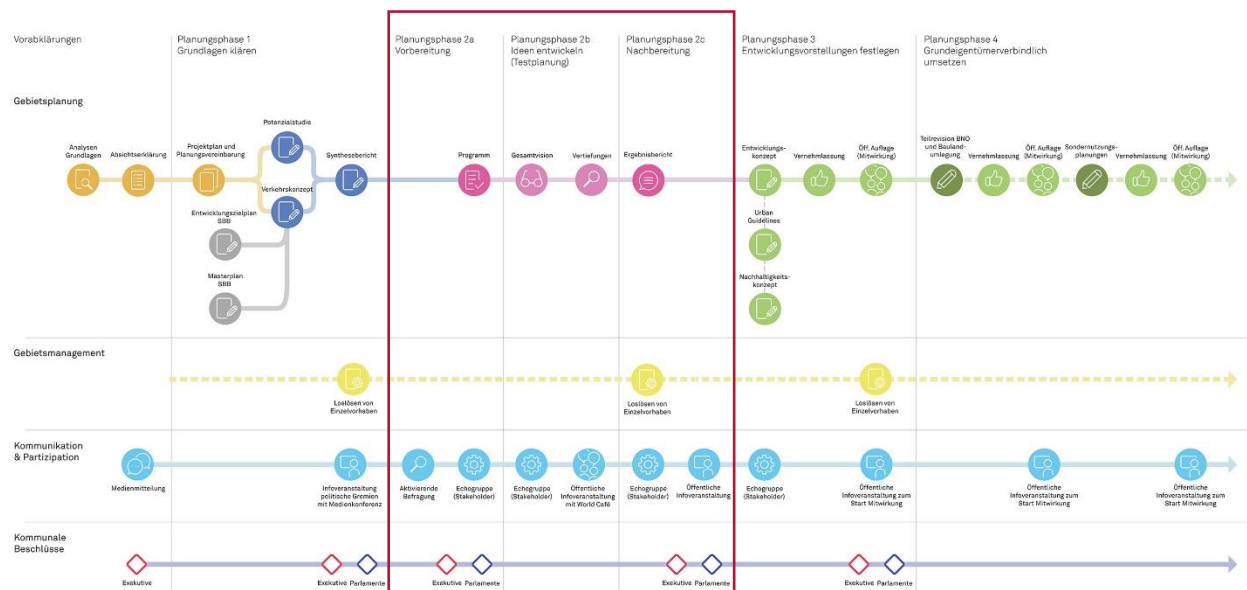


Abbildung 13: Planungsphase 2 (vgl. Anhang)

#### 4.3.1 Vorbereitung – Planungsphase 2a

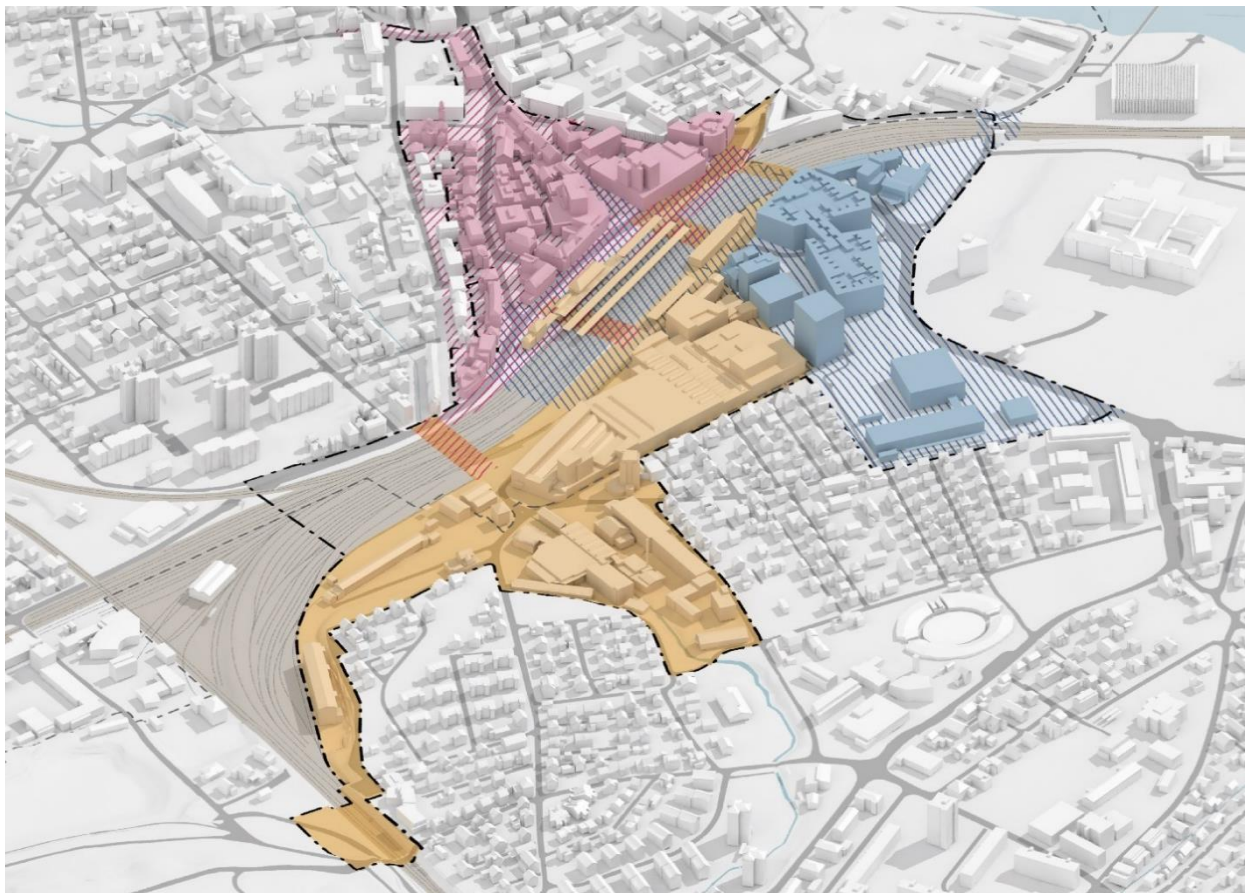
Die Verfahrensbegleitung Testplanung erarbeitet das Testplanungsprogramm mit einheitlichen und verbindlichen Verfahrensregeln. Die Prozess- und Kommunikationsunterstützung erstellt unter Berücksichtigung der Grundsätze zur Partizipation und Kommunikation ein Kommunikations- und Partizipationskonzept. Für die Planungs- und Öffentlichkeitsarbeit wird ein physisches Arbeitsmodell beschafft.

Inhalt und Zielsetzung

#### 4.3.2 Testplanung – Planungsphase 2b

Mit der Testplanung sollen unterschiedliche Gesamtvisionen für die weitere Entwicklung rund um den Bahnhof Brugg erarbeitet werden. Dazu werden städtebauliche, freiraumgestalterische und verkehrstechnische Ansätze und Konzepte einander gegenübergestellt, diskutiert, beurteilt und weiterentwickelt, um eine ausgewogene, räumlich abgestimmte Gesamtsicht zwischen den Themen Mobilität, Siedlung und Freiraum zu erhalten. Wichtiges Grundlagedokument stellt der Synthesebericht der Planungsphase 1 dar. Als Massstab gelten die gemeinsam vereinbarten Ziele der Gebietsentwicklung. Die nachfolgende Abbildung zeigt einen möglichen Bearbeitungsperimeter für die Testplanung.

Inhalt und Zielsetzung



■ Möglicher Bearbeitungsperimeter Testplanung  
/// Masterplan „Aufwertung Bahnhofplatz-Neumarkt (ABN), 2016  
/// Entwicklungsrichtplan Vision Mitte, 2006

--- Betrachtungsperimeter  
--- Gemeindegrenze

Abbildung 14: Möglicher Bearbeitungsperimeter Testplanung

#### 4.3.3 Nachbereitung – Planungsphase 2c

Im Rahmen der Nachbereitung wird der Ergebnisbericht durch die Verfahrensbegleitung erstellt. Dieser hält die Erkenntnisse und Projektvorschläge fest und definiert den Planungsrahmen für die Phase 3. In der Planungsphase 2c wird festgelegt, mit welchem Instrument die Ergebnisse der Testplanung behördenverbindlich verankert werden.

### 4.4 Entwicklungsvorstellungen festlegen

In der dritten Planungsphase stimmen die Projektpartner ihre Entwicklungsvorstellungen aufeinander ab und einigen sich auf eine gemeinsame Gesamtvision für den Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch. Dazu werden die strategischen und konzeptionellen Leitplanken pro Teilgebiete ausformuliert und der kommunale Planungsrahmen behördenverbindlich festgelegt. Es liegt ein Gesamtkonzept für den öffentlichen (Bahnhofs-)Raum und die angrenzende Bebauung vor.

Phasenziele

Die wichtigsten Aufgaben und deren Ergebnisse in der dritten Planungsphase sind:

Aufgaben und erwartete Ergebnisse

- Erarbeitung eines behördenverbindlichen Instruments<sup>7</sup>,
- Vorlage des Entwicklungskonzepts an die Räte der beiden Standortgemeinden
- Durchführung eines formelle Planungsprozesses mit öffentlicher Mitwirkung zur behördenverbindlichen Verankerung des Entwicklungskonzepts.

Die Stakeholder werden aktiv in die Bearbeitung des Entwicklungskonzepts eingebunden und die Bevölkerung informiert (vgl. Kapitel 5.2). Beispielsweise können:

Partizipationsmöglichkeiten

- Fragestellungen mit der Echogruppe diskutiert und deren Abstimmungsbedürfnisse formuliert werden
- die Resultate an einer öffentliche Informationsveranstaltung gezeigt und ausgestellt werden.

<sup>7</sup> wie Entwicklungskonzept, Masterplan oder Entwicklungsrichtplan

# Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch Projektplan

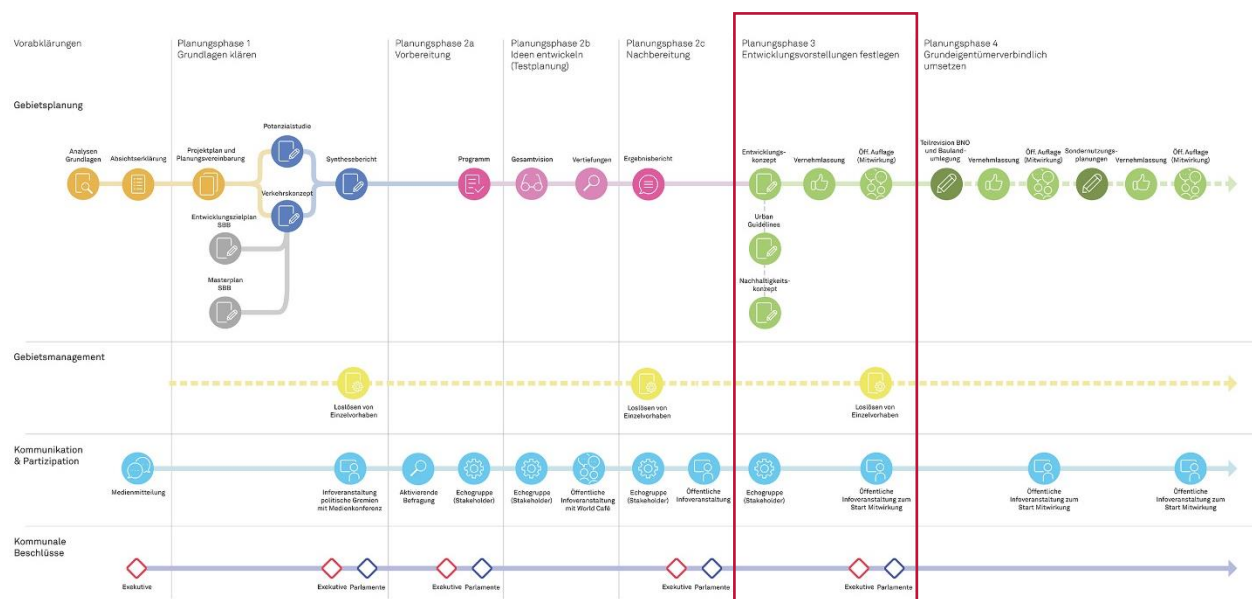


Abbildung 15: Planungsphase 3 (vgl. Anhang)

## 4.4.1 Behördenverbindliches Entwicklungskonzept

Ein Entwicklungsrichtplan legt den kommunalen Planungsrahmen behördenverbindlich fest. Er enthält das gemeinsam getragene Zielbild und zeigt dessen Umsetzung auf den verschiedenen Themenebenen auf. Der Entwicklungsrichtplan beinhaltet wesentliche Grundsätze zur Nutzung, zur Bebauung, zum Freiraum, zur Nachhaltigkeit und zum Verkehr. Er bildet die Grundlage für weiterführende Sondernutzungsplanungen oder die notwendigen Anpassungen bereits bestehender, behördenverbindlicher Planungsinstrumente.

Entwicklungsrichtplan

Die «Urban Guidelines» sind Bestandteil des Entwicklungskonzepts und definieren ein Regelwerk zur Gestaltung des öffentlichen Raums. Die öffentlichen Räume und Freiräume sind strukturbestimmend und sollen langfristig stabil sein. Die Urban Guidelines beinhalten die städtebauliche Struktur und allgemeine Leitlinien u.a. zu Materialität, Ausstattung, Vegetation, Wasser etc. Sie geben Typologien vor, welche durch Funktion und Nutzung, deren Charakter und Standards definiert sind.

Urban Guidelines

Das «Nachhaltigkeitskonzept» ist Bestandteil des Entwicklungskonzepts und dient der Verankerung der Nachhaltigkeitsstrategie für die Gebietsentwicklung. Das Konzept zeigt an der vorliegenden Planung auf, wie wirtschaftliche, ökologische und soziale Aspekte aufeinander abzustimmen sind und setzt Schwerpunkte. Mögliche Inhalte vergleiche auch Empfehlung SIA 112 «Nachhaltiges Bauen».

Nachhaltigkeitskonzept

## 4.5 Grundeigentümergeverbindlich umsetzen

In der vierten Planungsphase sollen gestützt auf den Entwicklungsrichtplan die nutzungsplanerischen Instrumente zur grundeigentümergeverbindlichen Verankerung der Transformation erarbeitet oder angepasst werden.

Phasenziele

Notwendige Nutzungsplanänderungen (Teilrevision BNO) und Baulandumlegungen (Anpassung der Parzellenstrukturen) können in einem Planungsverfahren umgesetzt werden. Nachgelagert können Sondernutzungsplanung, wie Gestaltungspläne, erarbeitet und festgesetzt werden. Für einzelne Teilgebiete können zusätzlich vertiefende Studien (wie bspw. Projektwettbewerbe) sinnvoll sein.

Aufgaben und erwartete  
Ergebnisse

Der Einbezug der Öffentlichkeit erfolgt im Rahmen der formellen Mitwirkung bei der Revision oder Festsetzung der einzelnen Planungsinstrumente.

Mitwirkung

# 5 Zusammenarbeit und Organisation

## 5.1 Grundsätze der Zusammenarbeit

Die Projektpartner anerkennen die folgenden Grundsätze der Zusammenarbeit: Grundsätze

- Die Zusammenarbeit im Rahmen der vorliegenden Organisation ist partnerschaftlich. Davon ausgenommen sind hoheitliche Aufgaben wie bspw. formelle Genehmigungsverfahren.
- Die Organe der Projektpartner sind in der Organisation stufengerecht vertreten. Die Mitglieder der Gremien sind mit den erforderlichen Kompetenzen ausgestattet.
- Die erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen innerhalb der Zuständigkeit und Kompetenz der Projektpartner werden, vorbehaltlich der Gremienentscheide, bereitgestellt.
- Die Projektpartner fassen ihre Beschlüsse einstimmig. Jeder Projektpartner hat ein Stimmrecht.
- Alle Projektpartner erhalten Zugriff auf sämtliche Planungsunterlagen sofern sie für den Planungsprozess notwendig sind und sie gem. den Vorgaben der einzelnen Partner bereitgestellt werden dürfen. Die Projektinformationen sind vertraulich zu behandeln und nicht unbeteiligten Dritten zugänglich zu machen.
- Lösungen werden sachorientiert entwickelt, müssen für alle Seiten tragbar sein und nach aussen gemeinsam vertreten werden.
- Im Planungsprozess relevante Informationen und mögliche Konflikte werden frühzeitig und unter Berücksichtigung aller verfügbaren Kenntnisse offengelegt.
- Partizipation und Kommunikation werden unter Berücksichtigung der nötigen Zeit und Ressourcen in Planungs- und Entscheidungsverfahren eingebaut und erfolgen gemeinsam oder nach vorgängiger Information und Abstimmung.

Zur Optimierung der Zusammenarbeit und zwecks Konsistenz der Daten ist ein gemeinsamer, digitaler Projektraum vorgesehen. Die Projektpartner sind dadurch in der Lage standort- und organisationsübergreifend ohne Medienbrüche zusammen zu arbeiten. Alle Daten sind den Mitgliedern der Gesamtprojektleitung online zugänglich.

Digitaler Projektraum

Für die Planungs- als auch die Öffentlichkeitsarbeit wird ein physisches Arbeitsmodell in Massstab 1:500 mit Einsatzplatten erstellt. Das Modell der Teilgebiete Industrie und Hochschule liegt mit Baujahr 2019/2020 bereits vor und soll um die weiteren Teilgebiete ergänzt werden.

Arbeitsmodell

## 5.2 Partizipation und Kommunikation

Die Projektpartner sind sich über den Stellenwert der Kommunikation und der öffentlichen Beteiligung bewusst und bezwecken, das Verfahren bzw.

Bedeutung



die Zusammenarbeit auf eine zielführende und möglichst breit akzeptierte Basis zu stellen.

Partizipation umfasst verschiedene Formen, die von der reinen Information bis hin zur aktiven Mitgestaltung reichen und steht für den Einbezug von Personen, Unternehmen sowie Interessengruppen an Entscheidungsprozessen formeller und informeller Verfahren. Partizipationsverfahren sind weder per se demokratisch noch repräsentativ, erhöhen aber die Urteilsfähigkeit der Beteiligten und verbessern die Projektqualität sowie die Akzeptanz.

Definition

Die Projektpartner anerkennen die folgenden Grundsätze:

Grundsätze

- Beteiligung und Information bezwecken Transparenz und Vertrauen zu schaffen, Verständnis und den Dialog zu fördern und die Meinungsbildung zu ermöglichen.
- Stakeholder und interessierte Bevölkerung werden daher frühzeitig informiert und beteiligt. Die Beteiligungsmöglichkeiten und die Kommunikation nach aussen werden gemeinsam festgelegt.
- Anliegen, Ideen und Kritik seitens Betroffenen und Interessierten werden, wo möglich, berücksichtigt. Der Gestaltungsspielraum wird gemeinsam festgelegt. Gerüchte, Unklarheiten und Spekulationen sind möglichst zu verhindern.
- Die Kommunikation wird mit den Medienstellen der einzelnen Projektpartner abgestimmt.

Die Projektpartner erarbeiten ab der Planungsphase 2a ein übergreifendes und gemeinsames Kommunikations- und Partizipationskonzept. Dieses definiert Zielgruppen, Botschaften, Meilensteine und Massnahmen. Es zeigt auf, welche Akteure in welchen Phasen, zu welchem Zeitpunkt, in welchem Umfang und mit welchen Methoden einbezogen werden. Die Voraussetzungen und nötigen Ressourcen sind dargelegt und die Zuständigkeit für die Umsetzung geregelt. Damit den Beteiligten ihre Rolle klar ist, sind Erwartungen, Spielregeln und Kompetenzen aufgezeigt.

Auftrag

Die Stakeholder sowie die interessierte Bevölkerung sind einzubeziehen:

Adressatinnen  
bestimmen

- Quartierbevölkerung Rütene
- Gewerbeverein Zentrum Brugg, Windisch plus
- Politik (Einwohnerräte Brugg und Windisch)
- Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW, Schule Rütene
- Quartierverein Altstadt Brugg, Quartierverein Klosterzelg-Reutenen
- Immobilien Aargau
- PostAuto AG
- Vertreter\*innen Taxi
- Interessensvertretende (bspw. Procap, pro Bahn)
- Diverse weitere Eigentümerinnen
- Interessierte (Anwohnende, Mietende, Kundinnen, Velofahrende, Schülerinnen, ÖV-Nutzende).

Bei der Prozessarchitektur sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

Prozessarchitektur  
festlegen

- Zeitpunkte und Dauer des Prozesses klären
- Klarer Abschluss des Prozesses definieren
- Sinnvolle Abfolge der einzelnen Schritte und Aktivitäten planen

- Gesamtkontext der Planung / des Vorhabens aufzeigen
- Schnittstellen zu formeller Partizipation klären.

Die Projektsteuerung bestimmt gemeinsam mit den zuständigen Kommunikationsstellen die Kommunikation nach aussen, dabei sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Reihenfolge beachten: Direktbetroffene prioritär, mittelbar Betroffene, Medien
- Vorgängig klären, wie Infos und Zwischenergebnisse transparent gemacht und kommuniziert werden
- Jeweilige Folgeschritte klar kommunizieren
- Festlegen der Kommunikationskanäle (Medienmitteilung, Website, soziale Netzwerke wie Instagram/Facebook, Informationstafeln, Ausstellungsraum oder Interventionen im öffentlichen Raum etc.).

Die Termine für die verschiedenen Veranstaltungsformate sind frühzeitig festzulegen, dabei sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Keine Veranstaltungen während den Ferienzeiten planen
- Logiken der Stakeholder verstehen und einbeziehen (wie bspw., wenn Beschlüsse erforderlich sind)
- Um die Beteiligung für möglichst viele Interessierte zu ermöglichen, sind die Formate an unterschiedlichen Tagen und Tageszeiten durchzuführen.

Für die zwei Phasen ist das Design zu entwickeln, dabei sind:

- Ziel des Methodeneinsatzes zu bestimmen,
- Adäquate Methoden zu wählen,
- Methoden zu gestalten und zu strukturieren (bspw. detailliertes Drehbuch für z.B. Workshops, Grossgruppenveranstaltung).

Die Ergebnisse aus dem informellen Prozess sind zu sichern, dabei ist vorgängig zu bestimmen:

- Welchen Öffentlichkeitsgrad die jeweiligen Ergebnisse haben,
- Wie die Zwischenergebnisse / Schlussresultate gesichert werden,
- Wie mit den Ergebnissen umgegangen und wie diese weiterverwendet werden.

## 5.3 Organisation der Gremien

Die Projektpartner werden in der Organisation stufengerecht vertreten. Die geplanten Vorhaben (Projekte) werden durch die jeweilige Bauherrin in eigener Regie geführt.

Die Projektpartner nehmen in der Projektsteuerung (PS) und in der Gesamtprojektleitung (GPL) Einsitz. Die Führung dieser Gremien obliegt den beiden Standortgemeinden Stadt Brugg und Gemeinde Windisch gemeinsam. Zur Abstimmung der geplanten Vorhaben wird eine Koordinationsgruppe (KoG) etabliert, die Projektpartner stellen dazu die Projektleiter ihrer aktiven Vorhaben.

Organisation

Für die Zusammenarbeit in den Planungsphasen 1 bis 3 gilt die gemeinsame Organisation:

Organigramm

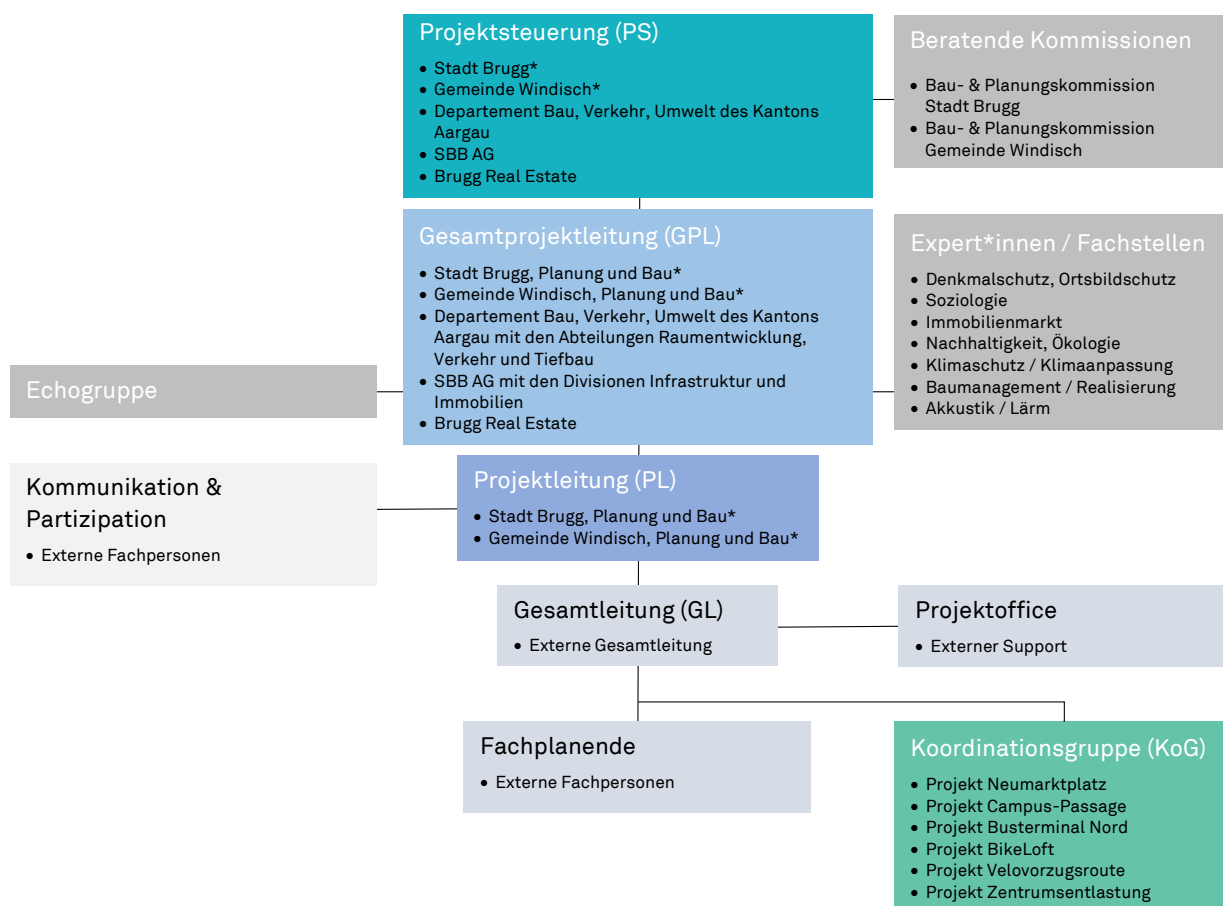


Abbildung 16: Gemeinsame Organisation, Organigramm (\*Vorsitz)

Die Projektsteuerung (PS) ist verantwortlich für die strategische Leitung der Gebietsentwicklung. Sie stellt die Koordination und den Informationsfluss innerhalb der Projektpartner und zum Regionalplanungsverband «Brugg Region» sicher. Sie prüft die Anträge und Anliegen aus der Gesamtprojektleitung (GPL). Sie fällt technische, finanzielle, qualitative und organisatorische Grundsatzentscheide auf strategischer Ebene. Sie bewirtschaftet die strategischen Risiken. Zu den primären Aufgaben der PS gehört die Kommunikation nach aussen und die Abstimmung mit den Medienstellen der

Projektsteuerung (PS)

einzelnen Projektpartner sowie die Überwachung der Partizipation. Sie führt und unterstützt die GPL, sie gibt die nächste Planungsphase frei.

Die Gesamtprojektleitung (GPL) ist verantwortlich für die organisatorische und inhaltliche Leitung der Gebietsentwicklung. Sie stellt die Koordination und den Informationsfluss zwischen PS, GL und Nachbarprojekten sicher. Sie formuliert Anträge und strategische Fragestellungen an die PS. Sie fällt technische und organisatorische Grundsatzentscheide auf operativer Ebene. Zu den primären Aufgaben der GPL gehören die Durchführung der Gebietsplanung und die Überwachung der technischen Auftragsabwicklung. Sie führt und unterstützt die Gesamtleitung (GL).

Gesamtprojektleitung  
(GPL)

Die Projektleitung (PL) ist für die operative Leitung der Gebietsentwicklung zuständig. Sie formuliert zusammen mit der GL Anträge und organisatorische Fragestellungen an die GPL. Sie fällt Vorgehensentscheide und setzt die Öffentlichkeitsarbeit um. Zu den primären Aufgaben der PL gehört die Gesamtleitung der externen Ressourcen und das Controlling (Kosten, Termine, Qualität). Sie führt und unterstützt die KoG.

Projektleitung (PL)

Die Koordinationsgruppe (KoG) stellt die Koordination und den Informationsfluss zwischen den verschiedenen Projekten sicher. Sie fällt keine Entscheide, diese obliegen den verantwortlichen Bauherrinnen allein. Sie stellt die Termin- und Verfahrenskoordination sowie eine koordinierte Ausführung sicher. Zu den primären Aufgaben der KoG gehört die Etablierung und Nachführung einer Umsetzungsagenda.

Koordinationsgruppe (KoG)

## 5.4 Sitzungswesen

Das Sitzungswesen richtet sich nach der Organisation. Sitzungen finden periodisch auf Einladung statt, es wird ein Sitzungskalender geführt, dieser wird durch die Projektleitung freigegeben. Die Organe beraten in fixer Zusammensetzung, eine spezifische Erweiterung kann bei Bedarf erfolgen. Kann an einer Sitzung nicht teilgenommen werden, ist eine Stellvertretung zu delegieren:

Sitzungsorganisation

Sitzungsgefäss	Häufigkeit	Leitung	Teilnahme	Vorbereitung / Protokoll
Projektsteuerungssitzung (PSS)	2mal jährlich	Stadtmann und Gemeindepräsidentin (Co-Vorsitz)	– Mitglieder PS – Mitglieder PL – GL	GL, Freigabe durch PL
Gesamtprojektleitungssitzung (GPLS)	4mal jährlich	Leiter Planung und Bau (Co-Vorsitz)	– Mitglieder GPL – Mitglieder PL – GL	GL
Projektleitungssitzung (PLS)	9mal jährlich	Leiter Planung und Bau (Co-Vorsitz)	– Mitglieder PL – GL – Projektoffice	GL
Projektteamsitzung (PTS)	monatlich	Externe Gesamtleitung	– Mitglieder PL – GL – PL externe Planer	GL
Workshops (WS)	Nach Bedarf	Externe Gesamtleitung	– Mitglieder GPL – Mitglieder PL – GL, PL externe Planer	GL
Koordinationsgruppensitzung (KoGS)	2mal jährlich	Leiter Planung und Bau (Co-Vorsitz)	– Mitglieder PL – GL, Projektoffice – PL Projekte (Vorhaben)	GL

Tabelle 8: Sitzungsgefässe und Zuständigkeiten

Die Sitzungen finden in Brugg oder Windisch oder per Videokonferenz statt. Sitzungsräume stellen die federführenden Projektpartner Gemeinde Windisch und Stadt Brugg zur Verfügung.

Sitzungsort

Der Einladungsversand erfolgt in der Regel sieben Tage vor der Sitzung. Die Sitzungen werden protokolliert. Entscheide und Beschlüsse werden als solche markiert und in einer Entscheidungs- respektive Beschlusssliste festgehalten. Das Protokoll wird in der Regel innerhalb von zehn Tagen den Beteiligten zugestellt. Die Genehmigung der Protokolle findet in der nächsten Sitzung statt. Sollte es keine weitere Sitzung geben, gilt das Protokoll als genehmigt, wenn innert zehn Tagen kein Gegenbericht erfolgt. Für die Sitzungen werden unabhängige Pendenzenlisten geführt.

Dokumentation

Zur Schaffung der bestmöglichen Transparenz sind sämtliche Sitzungsunterlagen (Traktanden, Präsentationen, Protokolle, Vergabebeschlüsse, weitere Unterlagen) den untergeordneten Ebenen zur Kenntnis zu bringen.

## 5.5 Externe Projektressourcen

Der Organisation werden wo nötig externe Ressourcen zur Verfügung gestellt.

Eine externe Gesamtleitung (GL) unterstützt die Projektleitung bei der operativen Leitung der Gebietsplanung. Sie führt das Beschaffungswesen, die Leitung der externen Fachplanenden, das Controlling und das Qualitätsmanagement. Sie stellt die Koordination und den Informationsfluss zwischen GPL, Planerteams, Projektoffice und KoG sicher. Sie formuliert zusammen mit der PL Anträge an die GPL. Sie berät die Gremien und entlastet sie massgeblich bei inhaltlichen und organisatorischen Aufgaben der Gebietsentwicklung.

Gesamtleitung

Für die administrative Abwicklung ist ein Projektoffice vorgesehen. Dieses umfasst den Support der Gebietsentwicklung, die Finanzplanung, das Sitzungswesen sowie die anfallenden administrativen Aufgaben.

Projektoffice

Für die Öffentlichkeitsarbeit ist eine externe Unterstützung vorgesehen, welche sowohl Kommunikationsarbeit als auch die Prozessunterstützung für die Partizipation abdeckt. Es ist ein phasenübergreifendes und gemeinsames Kommunikations- und Partizipationskonzept zu erarbeiten und umzusetzen.

Unterstützung Kommunikation & Partizipation

Für die Fachplanung sind externe Planende vorgesehen. Sie sind zuständig und verantwortlich für die Einhaltung der technischen, finanziellen, terminlichen und qualitativen Projektvorgaben. Sie harmonisieren Grundlagen, stellen Ergebnisse zusammen und setzen die Entscheide der operativen und strategischen Führung um. Die externen Planer führen ein projektspezifisches Termin- und Budgetcontrolling.

Externe Fachplanende

# 6 Kosten und Finanzierung

## 6.1 Finanzbedarfsplanung

Basierend auf dem Planungsprozess gemäss Kapitel 4, der Organisation gemäss Kapitel 5 sowie den angestrebten Terminen gemäss Kapitel 4.1 ist mit Planungskosten in der Grössenordnung von rund 2.4 Mio. Schweizer Franken zu rechnen.

Kostenschätzung

Die nachfolgende Tabelle zeigt die effektiven Kosten der bisherigen Planungsphasen 2019-2020 sowie eine Schätzung der Aufteilung der Planungsphasen ab 2021 bis Ende Planungsphase 3 in CHF inklusive Nebenkosten, MWST und Reserven:

Phase	2019 (effektiv)	2020 (effektiv)	2021 (bis Kredit)	2021 / 2022	2022 / 2023	2024	2025	2026	Total
Vorabklärungen	97'516.-	86'766.-							184'282.-
Phase 1		231'529.-	140'000.-						371'529.-
Phase 2a				300'000.-					300'000.-
Phase 2b					765'000.-				765'000.-
Phase 2c						180'000.-			180'000.-
Phase 3						130'000.-	355'000.-	115'000.-	600'000.-
<b>Total</b>	<b>97'516.-</b>	<b>318'295.-</b>	<b>140'000.-</b>	<b>300'000.-</b>	<b>765'000.-</b>	<b>310'000.-</b>	<b>355'000.-</b>	<b>115'000.-</b>	<b>2'400'811.-</b>

Tabelle 9: Finanzbedarf der Jahre 2019 bis 2026 (vgl. Anhang)

## 6.2 Finanzierungskonzept

Die Planungsphasen 1-3 werden durch die Projektpartner gemeinsam finanziert. Dazu wird ein Finanzierungsschlüssel festgelegt. Dieser gilt pro Planungsphase, wobei Abweichungen aufgrund direkt einem oder mehreren Projektpartnern zuordenbare Aufgaben möglich sind. Das Finanzierungskonzept sieht folgende Finanzierungsschlüssel (effektiv bis Planungsphase 2a ab Planungsphase 2b Richtwerte) vor, welche sich aus der Zuständigkeit und dem erwarteten Nutzen je Projektpartner ableiten:

gemeinsame  
Finanzierung

Projektpartner	Vorabklärungen (Richtwert)	Phase 1 (Richtwert)	Phase 2a (Richtwert)	Phasen 2b/2c (Annahme)	Phase 3 (Annahme)
Gemeinde Windisch	30 %	25 %	20 %	20 %	25 %
Stadt Brugg	30 %	25 %	20 %	20 %	25 %
Kanton Aargau	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %
SBB AG <sup>8</sup>	10 %	15 %	20 %	20 %	15 %
BRUGG Real Estate	10 %	15 %	20 %	20 %	15 %

Tabelle 10: Finanzierungsschlüssel, Richtwerte bis Planungsphase 2a, ab Planungsphase 2b Annahmen

Um eine Gebietsentwicklung dieser Grössenordnung und Komplexität ziel führend zu organisieren, ist die eine kooperative Planung mit den beteiligten Grundeigentümern und Partnern wie den kantonalen Fachstellen erforderlich. Nur wenn jeder beteiligte Projektpartner seinen Beitrag leistet, kann eine seriöse Aufarbeitung der Planungsgrundlagen erfolgen sowie ein gefestigtes Zielbild erarbeitet werden. So gilt es ebenfalls für die anfallenden Planungskosten einen Kostenteiler zu definieren. Jeder Projektpartner hat sich an seinen Interessen und Pflichten gemessen an den Planungskosten der Gebietsentwicklung zu beteiligen. Dabei haben die Gemeinden die Planungshoheit und sind für die Erarbeitung der übergeordneten planungsrechtlichen Grundlagen verantwortlich. Da sich das Transformationsgebiet rund zur Hälfte auf dem Gemeindegebiet Windisch und der Stadt Brugg befinden, beteiligen sich die Gemeinden mit demselben Kostenteiler. In den ersten Phasen der Gebietsentwicklung gilt es die Grundlagen für ein behördenverbindliches Planungsinstrument z.B. einen kommunalen Entwicklungsrichtplan oder ein Entwicklungskonzept zu erarbeiten. In diesen ersten Phasen der Gebietsentwicklung liegt ein Grossteil der Verantwortung bei den Gemeinden. Darum tragen diese rund 40 – 50 % der Gesamtkosten. Alle weiteren Projektpartner beteiligen sich ebenfalls finanziell an den Planungen, da sie Grundstücke mit Entwicklungspotential besitzen oder aufgrund von übergeordneten Interessen, z.B. im Zusammenhang mit

Erläuterungen

<sup>8</sup> Eine Mitfinanzierung seitens SBB Infrastruktur ist gem. EBG ab der Planungsphase 2 nicht mehr möglich.



Infrastrukturprojekten oder einem kantonalen Entwicklungsschwerpunkt, die es im Rahmen der Gebietsentwicklung zu vertreten gilt.

Bei den späteren Areal- oder Grundstücksentwicklungen für das Durchführen von Studienaufträgen oder das Erarbeiten eines Gestaltungsplans werden primär die jeweiligen Grundeigentümer die Entwicklungskosten tragen.

Abgrenzung

Auf Basis obiger Kostenschätzung ergeben sich folgende zu leistenden Beiträgen je Projektpartner:

Provisorische  
Kostenbeiträge

- Gemeinde Windisch ca. CHF 550'000.-
- Stadt Brugg ca. CHF 550'000.-
- Kanton Aargau ca. CHF 480'000.-
- SBB AG ca. CHF 410'000.-
- BRUGG Real Estate ca. CHF 410'000.-

Die seitens der Grundeigentümer für qualitätssteigernde Massnahmen zu zahlenden Planungskosten werden gemäss geltenden Richtlinien in Brugg und Windisch zu 20 % an einen allfälligen Mehrwertausgleich angerechnet. Sollte die Entrichtung einer Mehrwertabgabe vereinbart werden, so können die Grundeigentümer\*innen diese auch in Form von Sachleistungen (z.B. konkrete Massnahmen zur Erstellung von Infrastrukturen, Aufwertungsmassnahmen im öffentlichen Interesse, z.B. öffentliche, gemeinschaftlich nutzbare Freiräume, Erschliessungen, u.d.gl.) innerhalb des Entwicklungsgebiets Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch begleichen. Die Parteien verpflichten sich, Erträge der Mehrwertabgabe für Aufwertungsmassnahmen min. zur Hälfte innerhalb des Perimeters der Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch zu verwenden.

Mehrwertabgabe

Die Realisierung der einzelnen Vorhaben obliegt der jeweiligen Bauherrin. Im weiteren Projektverlauf sind die genannten Vorhaben auf ihre Finanzierung zu überprüfen. Bei öffentlichen Vorhaben muss vor dem Einstieg in die Projektierung ein Finanzierungskonzept zwischen den Beteiligten erarbeitet werden. Eine Mitfinanzierung bspw. durch den Bund ist bei allen Vorhaben systematisch zu prüfen (vgl. nachfolgende Erläuterungen).

Finanzierung einzelner  
Vorhaben

Eine Mitfinanzierung der öffentlichen Vorhaben durch Dritte, insbesondere durch den Bund, ist aufgrund der langen Vorlaufzeiten frühzeitig zu prüfen. In der Regel gilt, dass jedes Vorhaben nur aus einer Bundeskasse (bspw. Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF oder Bahninfrastrukturfonds BIF) bezuschusst werden kann.

Mitfinanzierung durch  
Dritte

Ausbauten in Publikumsanlagen an grossen Bahnhöfen (Brugg gehört dazu) ab CHF 10 Mio. gelten als Erweiterung («Ausbauvorhaben») und bedürfen einer «Umsetzungsvereinbarung»; unter 10 Mio. CHF kann eine «Leistungsvereinbarung» für den «Substanzerhalt» gewährt werden. Ausbauten sind im strategische Entwicklungsprogramm STEP aufzunehmen, die Weiterentwicklung des Bahnhofs Brugg ist im STEP Ausbauschritt 2035 nicht enthalten (nächstes STEP AS 2045 mit Beschluss durch Parlament im 2026).

Finanzierung bahnbezogener  
Infrastrukturen

### 6.2.1 Kostenrahmen und Finanzierung Planungsphase 2a

Der Kostenrahmen der Planungsphase 2a wird gemäss Finanzbedarfsplanung zu CHF 300'000.- inkl. Nebenkosten, MWST und Reserven veranschlagt:

Kostenrahmen

	Jahr 2021	Jahr 2022	Total Kreditantrag
Beschaffungen	50'000.-	-	50'000.-
Gesamtleitung und Projektoffice für Planungsphasen 2+3	30'000.-	30'000.-	60'000.-
Verfahrensbegleitung Testplanung	40'000.-	50'000.-	90'000.-
Modellergänzung Areale nördlich Bahngleise	22'000.-	-	22'000.-
Prozess- und Kommunikationsunterstützung	20'000.-	30'000.-	50'000.-
Total Honorare und NK, inkl. MWST	162'000.-	110'000.-	272'000.-
Reserve 10 %	18'000.-	10'000.-	28'000.-
<b>Total</b>	<b>180'000.-</b>	<b>120'000.-</b>	<b>300'000.-</b>

Tabelle 11: Kostenrahmen und Finanzierung Planungsphase 2a

Die Planungsphase 2a wird durch die Projektpartner gemeinsam finanziert. Der Kostenanteile betragen je 20 %. Je Projektpartner sind CHF 60'000.- inkl. Nebenkosten, MWST und Reserven bereitzustellen.

Finanzierung

## 6.3 Handhabung externer Aufträge

Die Projektpartner einigen sich darauf, dass die Gemeinde Windisch bei externen Aufträgen als Auftraggeberin auftritt und administriert. Die Ermächtigung der Auftraggeberin durch die Projektpartner erfolgt mittels Auftragsblatt. Die Auftraggeberin vertritt die Projektpartner mit allen dazu nötigen Rechten und Pflichten:

Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch; c/o Gemeinde Windisch  
Dohlenzelgstrasse 6, 5210 Windisch

Die nachfolgende Grafik zeigt die wichtigsten Prozessschritte und die Aufgaben der Projektpartner sowie der Organisation:

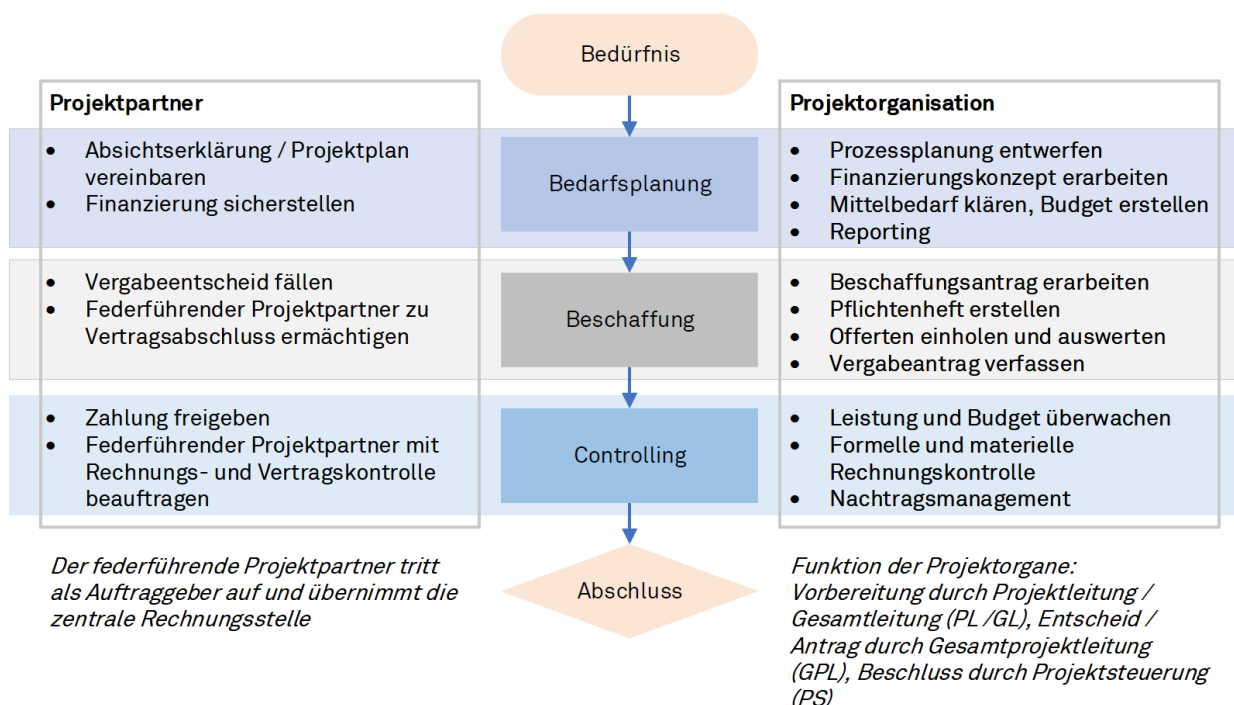


Abbildung 17: Schema Prozessschritte und Aufgaben

Eine Übersicht über die wichtigsten Dokumente und Controllinginstrumente zur Gewährleistung der Nachvollziehbarkeit zeigt die nachfolgende Zusammenstellung:

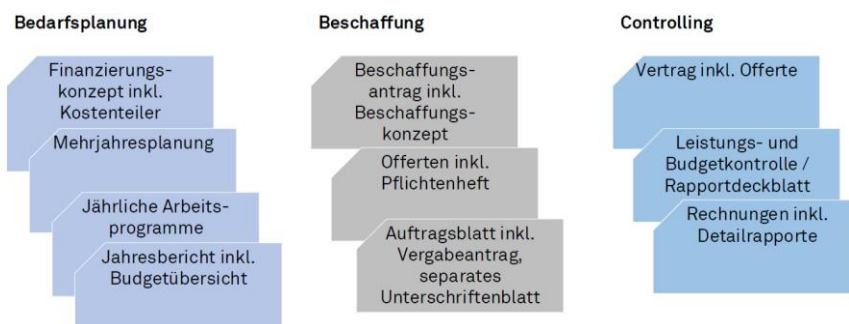


Abbildung 18: Übersicht über die wichtigsten Dokumente

Das Auftragsblatt enthält Angaben zu: Vertragsabschluss

- Auftrag und Budget
- Eingegangene Offerten und Vergabeantrag
- Vergabesumme zzgl. 10 % Auftraggeberreserve
- Begründung Budgetabweichung
- Kostenfolge / Kostenteiler
- Vergabeermächtigung, Unterschriften.

Für alle Auftragnehmer gilt, dass Leistungen ausserhalb des Vertrages rechtzeitig vor Ausführungsbeginn angemeldet (Leistungsbeschreibung, Kosten, Auswirkungen auf Termine) und genehmigt sein müssen. Zusatzleistungen und Nachträge

Das Rechnungsdossier des Auftragnehmers beinhaltet folgende Dokumente: Rechnungsdossier

- Von jedem Auftragnehmer ist das Rapportdeckblatt monatlich auszufüllen. Es beinhaltet eine aktuelle Kostenübersicht und Gegenüberstellung von Kosten- und Leistungsstand.
- Detailrapporte, monatlich, visiert bei Einreichung der Rechnung
- Rechnung, monatlich oder quartalsweise.

Die Detailrapporte sind monatlich zur Kontrolle zu senden (kein Papier). Nach Freigabe der Detailrapporte kann die Rechnungsstellung monatlich oder quartalsweise erfolgen. Die Rechnungen sind per E-Mail an das Projektoffice zu senden. Das Projektoffice überprüft die Rechnungen auf Übereinstimmung mit den Detailrapporten und leitet sie an die Rechnungsstelle weiter. Die rechnerische Prüfung erfolgt durch die zentrale Rechnungsstelle. Budgetkontrolle und Rechnungsprüfung

Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch, c/o Gemeinde Windisch, Dohlenzelgstrasse 6, 5210 Windisch. Die Zahlungsfrist beträgt 30 Tage. Massgebend ist der Rechnungseingang beim Projektoffice. Rechnungsadresse und Zahlungsfrist

## 6.4 Berichterstattung

Es werden die folgenden Instrumente zur Berichterstattung geführt:

Instrument	Inhalt	Periodizität	Genehmigung	Nachführung
Jahresbericht	Meilensteinplanung, Risikobeurteilung, Budgetübersicht	jährlich	Projektpartner	GL
Risikomonitoring	Arbeitsfortschritt und Risikoüberwachung	quartalsweise	PS	GL
Projektjournal	Chronologie der Ereignisse & Beschlüsse mit Projektrelevanz (Termine/Kosten/Qualität)	laufend	PS	Projektoffice
Entscheidungsliste	Entscheide GPL	laufend	GPL	Projektoffice

Tabelle 12: Instrumente zur Berichterstattung