

EINWOHNERRAT BRUGG

Bericht und Anträge des Stadtrates an den Einwohnerrat betreffend

Planungskredit für die Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch



| | |
|---|----------|
| Planungskredit für die Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch | 1 |
| Management Summary | 4 |
| 1. Ausgangslage | 5 |
| 2. Ziele Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof | 6 |
| 3. Projektbeschreibung | 7 |
| 3.1 Perimeter und Teilgebiete | 7 |
| 3.2 Projektpartner / Projektorganisation | 8 |
| 3.3 Planungsprozess | 11 |
| 3.4 Rahmenbedingungen | 13 |
| 3.5 Gebietsentwicklung und Parallelprojekte | 13 |
| 4. Grundlagen | 16 |
| 4.1 Absichtserklärung | 16 |
| 4.2 Projektplan und Planungsvereinbarung | 16 |
| 4.3 Potentialstudie | 17 |
| 4.4 Verkehrskonzept | 18 |
| 4.5 Synthesebericht | 21 |
| 4.6 Fazit | 21 |
| 5. Planungsschritte Phase 2a | 21 |
| 5.1 Einleitung und Zielsetzungen | 21 |
| 5.2 Partizipation | 21 |
| 5.3 Beschaffung | 22 |
| 5.3.1 Gesamtleitung und Projektoffice | 22 |
| 5.3.2 Kommunikation / Partizipation | 23 |
| 5.3.3 Verfahrensbegleitung Testplanung | 23 |
| 5.4 Vorbereitung Phase 2b – Testplanung | 23 |
| 5.4.1 Testplanung – Begriffsdefinition | 23 |
| 5.4.2 Modell | 24 |
| 5.4.3 Verfahrensbegleitung | 24 |
| 5.4.4 Pflichtenheft | 24 |
| 5.4.5 Testplanung | 25 |
| 5.5 Terminplan Phase 2a | 25 |
| 5.6 Weitere Phasen | 25 |

| | |
|--|----|
| 6. Kosten und Finanzierung | 26 |
| 6.1 Gesamtkosten | 26 |
| 6.2 Teilkredit I: Vorbereitung der Testplanung | 26 |
| 6.3 Kostenteiler | 26 |
| 6.4 Mehrwerte | 27 |
| 6.5 Organisation Kosten- und Auftragsvergabe | 28 |
| 6.6 Auswirkungen auf Investitionsplanung | 28 |
| 7. Herausforderungen | 28 |
| 8. Würdigung | 29 |
| 9. Anträge | 29 |

Management Summary

Mit der Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof knüpfen die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch an den Erfolg der Vision Mitte an: Das Gebiet um den Bahnhof soll sich schrittweise zu einem neuen, lebendigen Quartier entwickeln. Die Entwicklung umfasst die Aufwertung der Gleisquerungen und der Infrastrukturanlagen rund um den Bahnhof sowie die Umstrukturierung des heute stark industriell geprägten Gebiets in ein nutzungsdurchmisches Quartier mit einer bewussten Gestaltung des öffentlichen Raums.

Auf der Südseite des Bahnhofs Brugg befindet sich eines der letzten grossen bahnhofsnahe Entwicklungs- und Transformationsgebiete im Kanton Aargau. Das heute stark industriell geprägte Gebiet an der Schnittstelle von Brugg und Windisch wird sich in den kommenden Jahren und Jahrzehnten erheblich verändern. Mittel- bis langfristig könnte hier ein neues Quartier mit bis zu 2'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 3'000 Arbeitsplätzen entstehen.

Der Zeitpunkt, die sich aus dieser Transformation ergebenden Herausforderungen gemeinsam und koordiniert anzugehen, ist aufgrund der anstehenden Infrastrukturprojekte sowie der mittelfristigen Entwicklungsabsichten der privaten Grundeigentümerschaften ideal. Die Gebietsentwicklung wird denn auch von der Gemeinde Windisch, der Stadt Brugg, vom Kanton Aargau, der SBB und von BRUGG Real Estate getragen. Die Planungen sollen dazu führen, schrittweise ein lebendiges und identitätsstiftendes Quartier mit überregionaler Ausstrahlung zu entwickeln. Die Projektpartner sichern sich gegenseitig eine gemeinschaftliche und abgestimmte Entwicklung sowie einen aktiven Einbezug der Bevölkerung zu.

Mit der Beantragung der Planungskredite bei den Wohnerräten Brugg und Windisch für die Vorbereitung einer Testplanung sollen die öffentliche Diskussion über die Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch gestartet und die Grundlagen für die weiteren Planungsphasen erarbeitet werden.

1. Ausgangslage

Der heute stark industriell geprägte Stadtraum im Süden des Bahnhofs Brugg wird sich mittel- bis langfristig zu einem neuen Quartier mit bis zu 2'000 Einwohnerinnen und Einwohnern transformieren. Am bedeutenden und zentral gelegenen Standort, an der Schnittstelle von Brugg und Windisch, sind verschiedene Akteure gefordert, die anstehende Herausforderung der Gebietsentwicklung gemeinsam und koordiniert anzugehen. So leistet dieses Gebiet einen wichtigen Beitrag, das regionale Zentrum Brugg / Windisch mit einer hohen funktionalen Dichte zu stärken. Der Zeitpunkt für eine gemeinsame Gebietsentwicklung ist aufgrund der mittelfristigen Entwicklungsabsichten der Grundeigentümer und der anstehenden Infrastrukturprojekte ideal.

Der Grundstein für die anstehenden 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 WNDISCH» mit der Erarbeitung des räumlichen Entwicklungsleitbildes (RELB). Anschliessend erfolgte die gemeinsame Erarbeitung der Nutzungsplanung, des kommunalen Gesamtplans Verkehrs (KGV) und des Natur- und Landschaftsentwicklungskonzepts (NLEK). Der KGV und das NLEK sind seit 1. Januar 2018 in Kraft. Die Nutzungsplanung Windisch ist seit Anfang 2020 in Kraft. Die Nutzungsplanung Brugg erlangte Ende März 2021 eine erste Teilgenehmigung und wird voraussichtlich Mitte Mai 2021 in Kraft treten. Von der Teilgenehmigung ausgenommen sind im Entwicklungsgebiet die Zentrumszone sowie die Festlegung der Hochhausstandorte.

Die Areale der Kabelwerke südlich des Bahnhofes sind nach wie vor vollständig industriell genutzt. Es sollen mit einer langfristigen Optik verschiedene Nutzungsszenarien geprüft und entwickelt werden. Im gleichen Planungssperimeter gilt es in den nächsten Jahren zudem zahlreiche Infrastrukturvorhaben, wie das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostargau (rGVK OASE), bestehend aus Fuss- und Veloverkehr, motorisiertem Individualverkehr (MIV), ÖV und dem Verkehrsmanagement, sowie verschiedene Infrastrukturvorhaben der SBB auf die Siedlungsentwicklung und den Freiraum abzustimmen und insgesamt koordiniert zu planen und umzusetzen. Zusammen mit den Hauptakteuren ist im Rahmen eines gemeinsamen stadträumlichen Entwicklungsprojekts die Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Freiraum sicherzustellen, um den zur Verfügung stehenden Raum haushälterisch zu nutzen und einen lebendigen und attraktiven neuen Ort zu schaffen.

Die wichtigsten Akteure der Gebietsentwicklung Bahnhof Brugg / Windisch sind die Gemeinde Windisch, die Stadt Brugg, der Kanton Aargau, die SBB und BRUGG Real Estate. Die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch wollen an den Erfolg der Vision Mitte anknüpfen. Aus dieser städtebaulichen Planung resultierte 2013 der Campus Brugg-Windisch als neues, lebendiges und vom motorisierten Individualverkehr zu entlastendes Hochschulquartier.

2. Ziele Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof

Die Planungen sollen dazu führen, schrittweise ein lebendiges und identitätsstiftendes Quartier mit überregionaler Ausstrahlung zu entwickeln. Dazu ist sicherzustellen, dass die Entwicklungen aufeinander abgestimmt sind. Für die Abstimmung von teilgebietsübergreifenden Elementen sind die dafür nötigen Grundlagen und Planungsregeln auf den aktuellen Stand zu bringen. Für die neu entstehenden öffentlichen Freiräume sind die angestrebten Nutzungen zu definieren, deren Bedeutung und Beziehung zueinander zu klären sowie deren Charakter zu bestimmen. Die Gebietsentwicklung erfolgt gemeinsam, die individuellen Bedürfnisse der Projektpartner werden dabei angemessen berücksichtigt. Die Anforderungen aus der Stadtplanung, des Verkehrs, der Umwelt und die Interessen der privaten Anstösserinnen und Anstösser sind räumlich differenziert zu gewichten.

Die Bevölkerung von Brugg und Windisch soll angemessen in diese langfristige Planung miteinbezogen werden.

Die Projektpartner haben sich dazu auf die folgenden sechs gemeinsamen Projektziele geeinigt:



Starkes Zentrum

Starkes Zentrum:

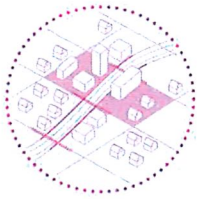
Stärken des attraktiven Wohn-, Arbeits- und Bildungsstandortes mit Ausstrahlung über die Kantonsgrenze hinaus.



Attraktiver Bahnhof

Attraktiver Bahnhof:

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



Verbinden und Vernetzen

Verbinden und Vernetzen:

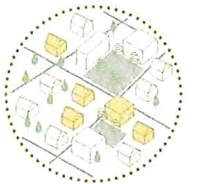
Verbinden und Vernetzen der Brugger und Windischer Quartiere über das Bahnareal hinweg.



Belebte öffentliche Räume

Belebte öffentliche Räume:

Fördern der Nutzungsvielfalt und attraktiver, belebter öffentlicher Räume rund um den Bahnhof.



Qualitätsvolle Quartierentwicklung

Qualitätsvolle Quartierentwicklung:

Schrittweise, nachhaltige und gemeindeübergreifende Entwicklung der Quartiere am Bahnhof.



Gemeinsamer Planungsprozess

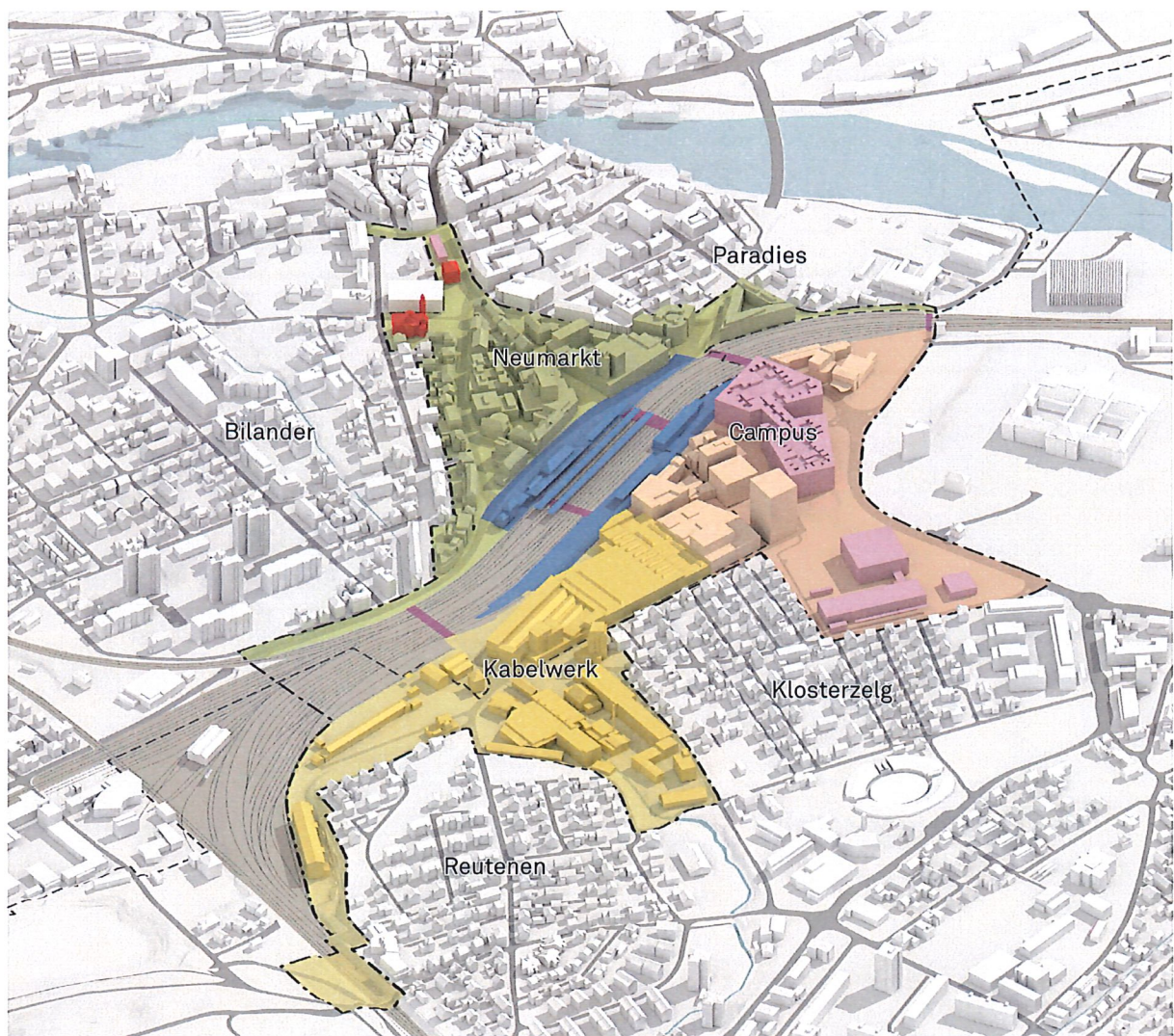
Gemeinsamer Planungsprozess:

Die Projektpartner sichern sich gegenseitig eine gemeinschaftliche und abgestimmte Entwicklung zu und binden die interessierte Bevölkerung aktiv mit ein.

3. Projektbeschreibung

3.1 Perimeter und Teilgebiete

Die Gebietsentwicklung «Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch» beinhaltet die Entwicklung des regionalen Zentrums rund um den Bahnhof Brugg beidseits des Bahnareals (vgl. nachfolgende Abbildung). Die Gebietsentwicklung umfasst die Teilgebiete «Bahnhof», «Neumarkt», «Hochschule» und «Industrie» sowie die Schnittstellen «Gleisquerungen». Insgesamt wird eine Fläche von über 34 Hektaren weiterentwickelt, die auf dem Stadtgebiet von Brugg und dem Gemeindegebiet von Windisch liegt.



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

3.2 Projektpartner / Projektorganisation

Aufgrund der zentralen Lage und des bedeutenden Standorts treffen mehrere Akteure und ihre Entwicklungsabsichten aufeinander. Die Akteure haben eine gemeinsame Projektorganisation definiert und treten als Projektpartner auf. Unter der Federführung der Stadt Brugg und der Gemeinde Windisch setzen sich die Projektpartner in einem zentral koordinierten und gemeinsam geführten Planungsprozess für ihre Interessen rund um den Bahnhof Brugg ein und stimmen diese aufeinander ab. Folgende Projektpartner sind an der Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof aktiv beteiligt:

Stadt Brugg und Gemeinde Windisch: Die beiden Abteilungen Planung und Bau von Brugg und Windisch leiten unter der Führung der Frau Stadtammann und der Gemeindepräsidentin die Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof.

Kanton Aargau: Von Seiten des Kantons Aargau sind drei Abteilungen in der Projektorganisation vertreten. Dies sind die Abteilung Raumentwicklung, die Abteilung Verkehr und die Abteilung Tiefbau.

SBB: Von Seiten SBB sind zwei Divisionen im Projekt involviert. Dies sind die SBB-Infrastruktur und die SBB-Immobilien, als Grundeigentümerin und Entwicklerin.

Brugg Real Estate: Die Brugg Real Estate tritt als Grundeigentümerin und Entwicklerin als Projektpartnerin auf.

Die Projektpartner sind in der Projektorganisation stufengerecht vertreten und nehmen in der Projektsteuerung (PS) und in der Gesamtprojektleitung (GPL) Einsitz. Die Führung dieser Gremien obliegt den beiden Standortgemeinden. Diese übernehmen zusammen mit der externen Gesamtleitung die Projektleitung (PL). Der Gesamtleiter (GL) obliegt das Projektoffice, das für die administrative Projektabwicklung zuständig ist. Zur Abstimmung der geplanten Vorhaben wird eine Koordinationsgruppe (KoG) etabliert, in der die jeweiligen Projektleitenden der verschiedenen Projektpartner vertreten sind. Bedarfsweise erfolgt der Einbezug von weiteren Fachplanenden oder Expertinnen/Experten, den beratenden Kommissionen oder einer noch zu konstituierenden Echogruppe.

Die Projektsteuerung (PS) ist verantwortlich für die strategische Leitung der Gebietsentwicklung und fällt auf Empfehlung der Gesamtprojektleitung (GPL) technische, finanzielle, qualitative und organisatorische Grundsatzentscheide.

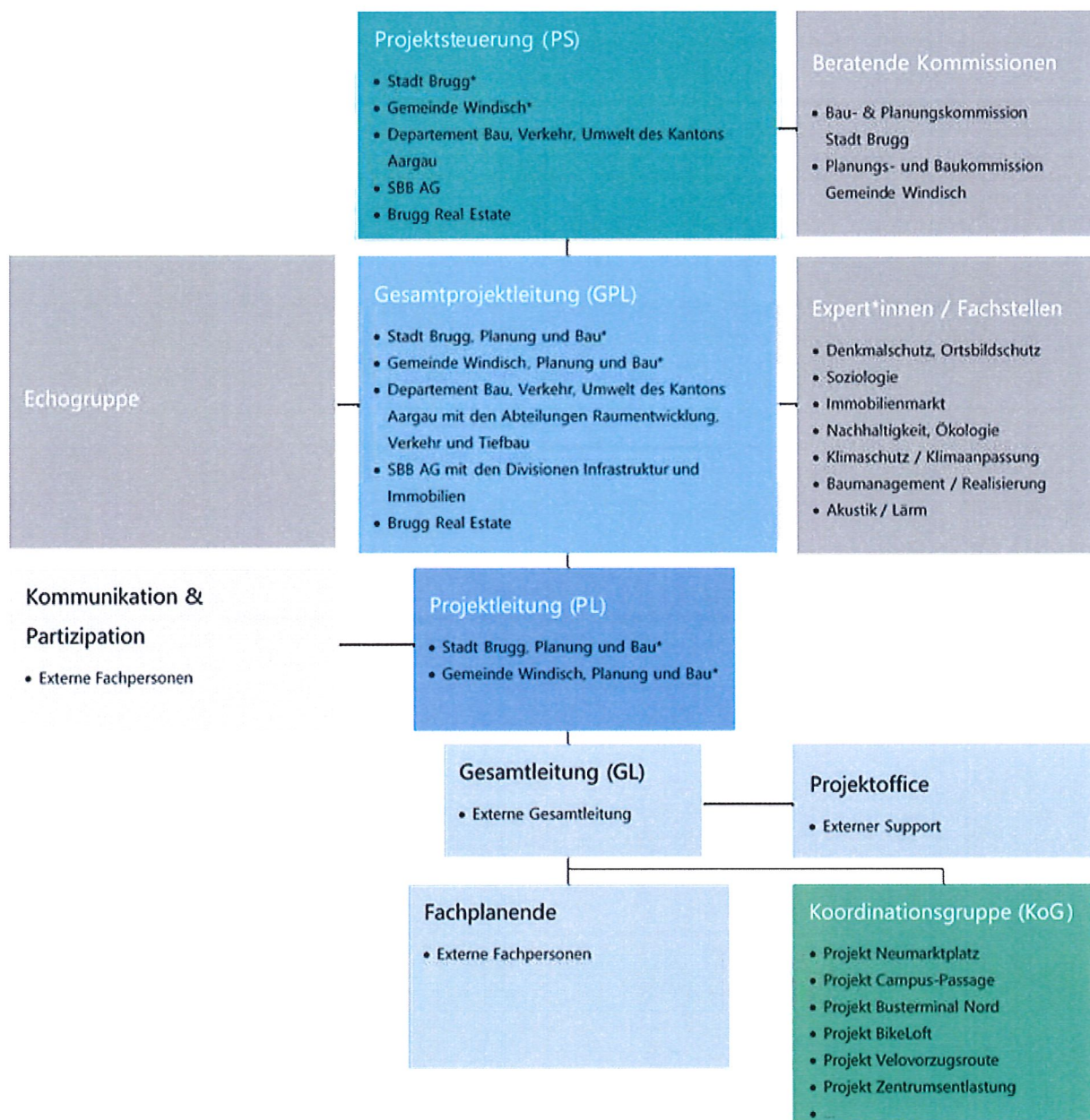
Die Gesamtprojektleitung (GPL) ist verantwortlich für die organisatorische und inhaltliche Leitung der Gebietsentwicklung. Sie stellt die Koordination und den Informationsfluss zwischen PS, GL und der Parallelprojekte sicher.

Die Projektleitung (PL) ist für die operative Leitung der Gebietsentwicklung zuständig. Sie formuliert mit der GL Anträge und organisatorische Fragestellungen an die GPL. Zu den primären Aufgaben der PL gehören die Gesamtleitung der externen Ressourcen und das Controlling (Kosten, Termine, Qualität).

Die Koordinationsgruppe (KoG) stellt die Koordination und den Informationsfluss zwischen den verschiedenen Parallelprojekten sicher. Sie fällt keine Entscheide, stellt jedoch die Termin- und Verfahrenskoordination sicher.

Der Kommunikations- & Partizipationsauftrag wird in der nächsten Projektphase 2a an ein externes Büro vergeben. Dieses wird ein von allen Projektpartnern getragenes Kommunikations- und Partizipationskonzept erarbeiten und die entsprechenden Massnahmen und Anlässe durchführen.

Die Projektorganisation erfolgt gemäss folgendem Organigramm



3.3 Planungsprozess

Durch die räumliche, zeitliche und inhaltliche Überlagerung der verschiedenen Entwicklungsabsichten entsteht eine hohe Komplexität. Eine Gesamtbetrachtung der Gebietsentwicklung lässt Abhängigkeiten erkennen, sichert eine qualitativ hochwertige, koordinierte Entwicklung und schafft so Synergien. Die Projektorganisation, die Grundlagen und Rahmenbedingungen sowie die Ziele der Gebietsentwicklung sind gemeinsam zu definieren. In die Interessenabwägung werden die Projektpartner aktiv einbezogen. Diese arbeiten 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. Somit kann für künftige Entwicklungen und Investitionen die nötige Planungssicherheit geschaffen werden.

Der Planungsprozess erfolgt in folgenden vier Planungsphasen.



Phase 1: Projektorganisation klären und Grundlagen erarbeiten

In dieser Phase 1 wurden die Projektorganisation sowie die gemeinsamen Zielsetzungen für die Gebietsentwicklung definiert. Die Erarbeitung der Grundlagen für die Gebietsentwicklung wie z. B. der Potentialstudie und des Verkehrskonzepts waren Bestandteile der ersten Phase.

Phase 2: Entwicklungsszenarien und Leitideen entwickeln

In der zweiten Planungsphase werden mittels einer Testplanung Entwicklungsszenarien und Leitideen zur Transformation des Gebiets entworfen und geprüft.

Phase 2a: Gestützt auf die in Phase 1 erarbeiteten Grundlagen wird in einem partizipativen Schritt eine breite Bevölkerung zur Mitwirkung eingeladen. Gemeinsam wird so eine räumliche Vorstellung entstehen, was auf diesen Arealen künftig geschehen soll.

Die Phase 2a dient dazu, die Testplanung vorzubereiten sowie die für den weiteren Prozess erforderlichen Mandate für die Gesamtleitung sowie für die Kommunikation und Partizipation auszuschreiben und zu vergeben.

Phase 2b: In dieser Phase findet die Durchführung der Testplanung statt. Mit verschiedenen Planerteams werden Entwicklungsszenarien zu städtebaulichen, freiraumgestalterischen, verkehrstechnischen sowie zu umwelt- und gesellschaftsspezifischen Fragestellungen erarbeitet und partizipativ zur Diskussion gestellt.

Phase 2c: In der Phase 2c werden die Ergebnisse der Testplanung nachbearbeitet und zu einem Gesamtbild konsolidiert.

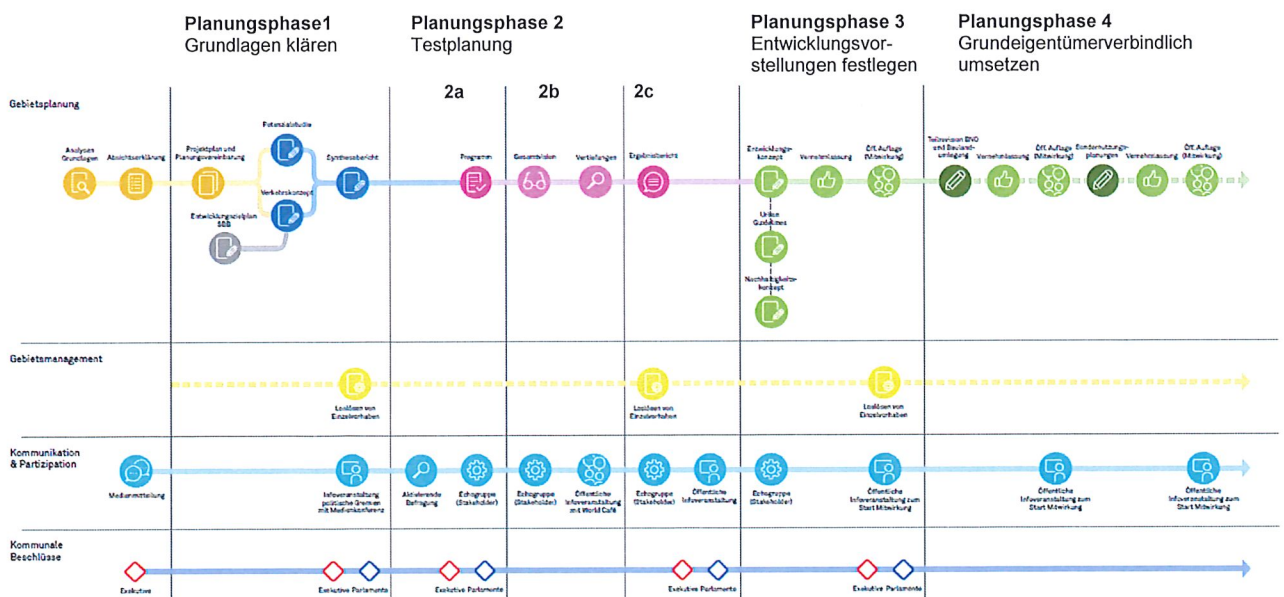
Phase 3: Entwicklungsvorstellungen festlegen

In der Phase 3 gilt es die Entwicklungsvorstellungen in einem behördenverbindlichen Instrument z.B. einem kommunalen Entwicklungsrichtplan oder einem Entwicklungskonzept festzulegen.

Phase 4: Grundeigentümergebunden umsetzen

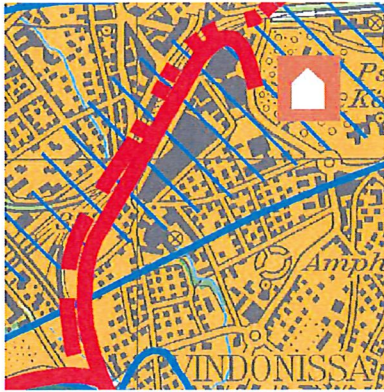
In der Phase 4 werden die Inhalte der behördenverbindlichen Planung im Rahmen von eigentümergebundenen Instrumenten wie beispielsweise Anpassungen der Nutzungsplanung, Gestaltungsplänen oder Baulandumlegungen festgesetzt.

Diese vier aufgeführten Phasen sind im folgenden Prozessschema abgebildet:

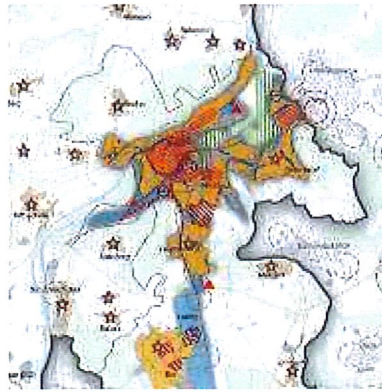


3.4 Rahmenbedingungen

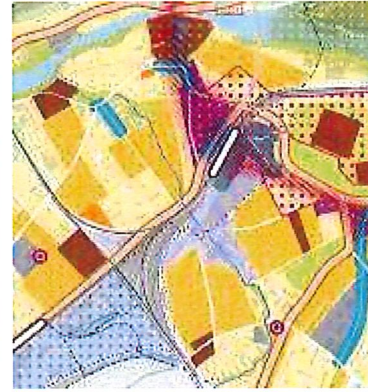
Bei der Gebietsentwicklung ist eine Reihe von kantonalen, regionalen und kommunalen Grundlagen zu beachten. Im Projektplan sind die einzelnen Grundlagen aufgeführt.



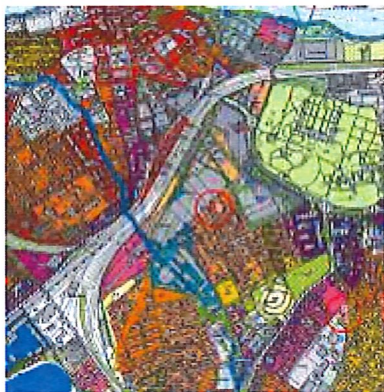
Ausschnitt Kant. Richtplan (März 2015)



Regionales Entwicklungskonzept



Räumliches Entwicklungsleitbild



Bauzonen- und Kulturlandplan



Klimaanalysekarte



ÖV-Güteklasse

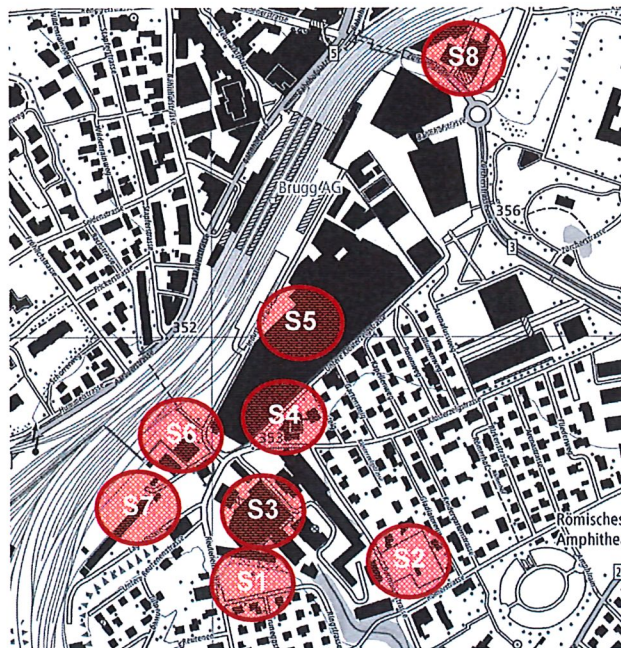
3.5 Gebietsentwicklung und Parallelprojekte

Anders als bei Entwicklungen von in sich geschlossenen Arealen laufen im Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch zahlreiche parallele Vorhaben, welche auf die gesamte Entwicklung und insbesondere aufeinander abgestimmt werden müssen.

Nachfolgende Liste gibt eine Übersicht über die aus dem Entwicklungsprojekt hervorgehenden oder parallel zum Entwicklungsprojekt geplanten Projekte, welche es in den entsprechenden Teilgebieten zu koordinieren gilt:

Siedlungsentwicklungen / Umstrukturierungen

| Nr. | Bauherrschaft | Objekt | Vorhaben | Realisierung |
|-----|-------------------|------------------------|---|---|
| S1 | Brugg Real Estate | Reutenenstrasse | Arealüberbauung mit Wohnnutzungen | 2023/24 |
| S2 | Brugg Real Estate | Bachmatt | Gestaltungsplan, Überbauung mit hauptsächlich Wohnnutzungen | GP 2022 – 24 Realisierung 2027/28 |
| S3 | Brugg Real Estate | Süssbach | Entwicklung und Überbauung des Teilgebietes Süssbach mit Wohn-, Arbeits-, Dienstleistungsnutzungen | offen |
| S4 | Brugg Real Estate | Verwaltungsgebäude | Umnutzung / Umstrukturierung | offen |
| S5 | Brugg Real Estate | Kabelwerk | Entwicklung und Transformation des Kabelwerkareals hin zu Wohn-, Arbeits-, Bildungs- und Dienstleistungsnutzungen | offen |
| S6 | SBB AG | Rollenlager | Entwicklung und Überbauung des Teilgebietes Rollenlager mit Wohn-, Arbeits-, Dienstleistungsnutzungen | 2033 |
| S7 | SBB AG | Gleisfeld (Freiverlad) | Entwicklung und Überbauung des Teilgebietes Gleisfeld mit Wohn-, Arbeits-, Dienstleistungsnutzungen | ab 2028 |
| S8 | Kanton Aargau | Baufeld A - Bachthalen | Entwicklung – möglicher Mittelschulstandort | 2025 |



Infrastrukturvorhaben

| Nr. | Bauherrschaft | Objekt | Vorhaben | Realisierung |
|--------------------|---------------|--|---|--------------|
| Teilgebiet Bahnhof | | | | |
| I1 | SBB AG | Bikeloft | Neubau vollautomatische Veloparkieranlage | 2021 / 22 |
| I2 | Stadt Brugg | Busterminal Zentrum, Bahnhofplatz Nord | Erneuerung, Erweiterung und BehiG-konforme Umgestaltung gemäss Masterplan ABN, Erweiterung Veloparkierung | 2026 - 29 |

| | | | | |
|--------------------------------|-------------------------|--|---|-------------|
| I3 | Stadt Brugg | PU Mitte / Südwestpassage / Campuspassage | Veloabstellanlage im UG | 2028 |
| I4 | Kanton Aargau | K112 Aarauerstrasse inkl. Knoten Bahnhofplatz / Hauptstrasse | Instandsetzung und Umgestaltung | 2033 |
| Teilgebiet Neumarkt | | | | |
| I5 | Stadt Brugg | Neumarktplatz | Erneuerung gemäss Masterplan inkl. Unterführung und Aufgang Neumarktplatz | 2025 |
| Teilgebiet Hochschule | | | | |
| I6 | Kanton Aargau | K117 Zürcherstrasse | Instandsetzung | 2026 |
| I7 | Kanton Aargau | Velovorzugsroute | Neubau | 2029 |
| Teilgebiet Industrie | | | | |
| I8 | Kanton Aargau | K128 Südwestumfahrung | Neubau Südwestumfahrung | 2022 |
| I9 | Kanton Aargau | Freiverladestation | Ausbau Freiverlad Lupfig und Rückbau Freiverlad Brugg | offen |
| I10 | Kanton Aargau | Zentrumsentlastung | Neubau Umfahrungstunnel | 2033 |
| Bahnareal und Querungen | | | | |
| I11 | SBB AG / Stadt Brugg | Campus-Passage | Ersatz bestehende Unterführung und Kapazitätssteigerung Bahnzugang, Erneuerung Aufgang Neumarkt | 2028 |
| I12 | Kanton Aargau | Unterführung Zürcherstrasse | Instandsetzung, Umgestaltung und Teilüberdeckung | 2026 - 2032 |
| I13 | Kanton Aargau | Veloquerung Bahnareal | Neubau Velohauptroute | 2035 |
| I14 | SBB AG | Anpassung + Leistungssteigerung Publikumsanlagen | Leistungssteigerung Perronanlagen / Gleisanlagen | Ab 2035 |
| I15 | SBB AG | 2. Ausfahrtsgleis | Doppelspurausbau Bahnhofausfahrt nach Birrfeld | Ab 2035 |
| I16 | SBB AG | Entflechtung Turgi | Leistungssteigerung Brugg – Turgi – Baden | Ab 2035 |

Beispiele möglicher Abhängigkeiten sind:

- Der Standort des Bikelofts muss abgestimmt werden mit dem Anfang oder dem Ende der Velovorzugsroute, der Fusswegerschliessung zum Baufeld A, dem Auf- und Abgang der neuen Campuspassage und dem Platzbedarf für die zukünftige Veloparkierung und den weiteren Funktionen rund um den Bahnhof.
- Die Entwicklung des Gleisfeldes (Freiverlades) hängt davon ab, wie und wo ein Tunnelportal einer möglichen Zentrumsentlastung zu liegen kommt, wie dieses Teilgebiet und die weiteren Teilgebiete erschlossen werden, wie und wo eine Baustelleninstallation für eine Zentrumsentlastung platziert werden soll.

- Eine Verdichtung des Fahrplanes hat zur Folge, dass möglicherweise mehr Busse eingesetzt und mehr Buskanten zur Verfügung gestellt werden müssen. Bei der Umgestaltung des Busterminals Zentrum bzw. des Bahnhofplatzes Nord gilt es zu klären, wo diese Busse platziert werden zu können, insbesondere auch während der Umgestaltung des Bahnhofplatzes.
- Wie wird eine mögliche Transformation des Kabelwerkareals stattfinden? Was soll / kann mit den bestehenden Hallen passieren und wie wird dieses Teilgebiet künftig erschlossen?
- Wieviel Platz benötigt der künftige Bahnhof und welche Nutzungen können überlagert werden?

4. Grundlagen

4.1 Absichtserklärung

Die gemeinsam erarbeitete Absichtserklärung wurde im Herbst 2020 mit folgenden Zielsetzungen von allen Projektpartnern unterzeichnet:

- Stärken des Bahnhofsgebiets als zentraler Orientierungs-, Ankunfts- und Umsteigeort für die ganze Region Brugg
- Fördern der Nutzungsvielfalt und der Attraktivität durch belebte öffentliche Räume für Menschen und Wirtschaft in Brugg Windisch
- Organisation der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Brugg für Reisende des öffentlichen Verkehrs mit optimalen Umsteigebeziehungen
- Verbinden und Vernetzen der bestehenden Quartiere sowie die schrittweise und sozialverträgliche Entwicklung der Quartiere südlich des Bahnhofs für deren Nutzerinnen und Nutzer.

4.2 Projektplan und Planungsvereinbarung

Mit dem Projektplan (Projekthandbuch) verständigen sich die Projektpartner über den Perimeter der Planung, deren Ziele, die notwendigen Planungsschritte sowie die Termine und Kosten. Die Planungsvereinbarung umschliesst die Planungstätigkeiten zur Gebietsentwicklung bis zum Vorliegen eines behördenverbindlichen Entwicklungskonzepts und sichert die Koordinationsplattform zur Abstimmung der konkreten Vorhaben gemäss Projektplan.

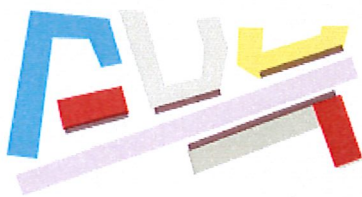
4.3 Potentialstudie

Im Gebiet um den Bahnhof Brugg Windisch bestehen aufgrund veränderter Nutzungsinteressen mittel bis langfristig Spielräume für eine Transformation von industriell genutzten Flächen zu einem neuen Nutzungsdurchmischten Quartier. In einem ersten Schritt wurde eine Potentialstudie erarbeitet. Die Potentialstudie zeigt mit drei städtebaulichen Typologien und unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten mögliche Entwicklungsszenarien für den «Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch» auf. Sie dient als Grundlage für die Kapazitätsbetrachtung des Verkehrskonzepts und ermöglicht einen ersten Diskussionseinstieg der Projektpartner zu den anstehenden Entwicklungsfragen. Zur Findung eines konsolidierten Zukunftsbildes ist in der nächsten Planungsphase eine Testplanung durchzuführen.

Szenarien der Potentialstudie:

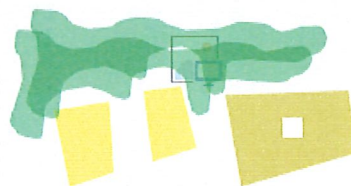
«Blockrand mit Hochpunkten»

Nutzungsschwerpunkt:
→ urbane Mischung



«Punktbauten und Freiflächen»

Nutzungsschwerpunkt:
→ Bildung & Wohnen



«Transformation Bestand»

Nutzungsschwerpunkt:
→ Arbeiten



Die Szenarien zeigen schematische Lösungsansätze; die vertiefte architektonisch-städtebauliche Betrachtung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Mit dem Ziel, für die Verkehrsstudie Dichte-Varianten zu ermitteln, wurden innerhalb der Grundszenarien unterschiedliche Gebäudehöhen und Fussabdrücke geprüft.

Im vorliegenden Ergebnisbericht sind neben den Szenarien auch die in den Workshops diskutierten Fragen und erste Zielsetzungen für die Testplanung dokumentiert. Ebenso sind relevante Rahmenbedingungen und Grundlagen sowie Schlüsselfragen zur künftigen Entwicklung dargestellt.

Wesentliche Erkenntnisse sind:

- Es besteht zurzeit kein ausgewiesener Bedarf an möglichen Nutzungen.
- Die Nutzungsdichten sind in jedem Teilgebiet separat festzulegen und sind abhängig von der Bautypologie und den Nutzungen.

- Das Teilgebiet Industrie wird das am dichtesten zu bebauende Areal.
- Insgesamt kann im Entwicklungsgebiet Wohnraum für bis zu 2'000 neue Einwohnerinnen und Einwohner sowie insgesamt rund 3'000 Arbeitsplätze geschaffen werden.
- Der Bedarf für Freiraumflächen und erforderliche Infrastrukturf lächen begrenzt die möglichen Baufeldflächen.
- Ankunftsorte sind in Kombination mit der Aufwertung der Personenunterführungen sorgfältig zu gestalten.
- Der Erhalt einzelner bestehender Bauten / Hallen bietet identitätsstiftende Potentiale
- Die Umsetzung einzelner Hochpunkte soll geprüft werden.
- Zur Förderung eines vielfältigen und identitätsstiftenden Quartiers ist eine etappierte Gebietsentwicklung erstrebenswert.

4.4 Verkehrskonzept

Basierend auf den Szenarien der Potentialstudie wurden im Rahmen des Verkehrskonzepts die voraussichtlich zu erwartenden Verkehrsmengen für den MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr evaluiert. Generell gilt es den zentral gelegenen Bahnhof als Motor und Drehscheibe der Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof weiter zu stärken. Mehrere lineare und sich überlagernde Infrastrukturen queren und verbinden das Gebiet und sind auf neue Bedürfnisse und zunehmende Verkehrsmengen anzupassen.

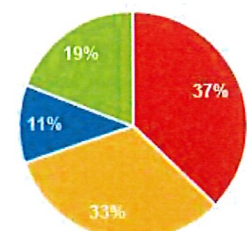
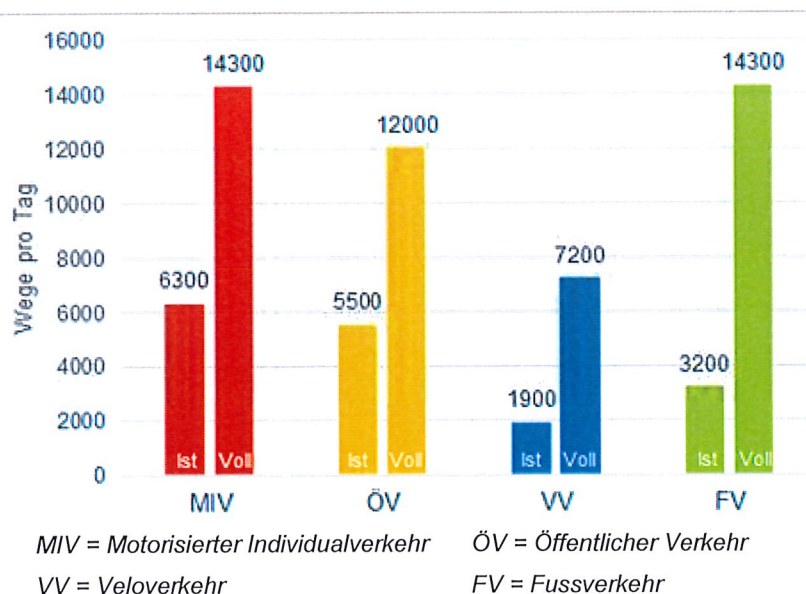
Auf übergeordneter Ebene gibt das rGVK OASE eine neue verkehrstechnische Ausgangslage vor. Der kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) und der Entwicklungsrichtplan «Vision Mitte» basieren noch auf dem Richtplaneintrag Nordumfahrung Windisch. Das vorliegende Verkehrskonzept zeigt auf, wie sich die neue verkehrstechnische Ausgangslage auf die bestehende Infrastruktur auswirkt und klärt die funktionalen verkehrlichen Anforderungen rund um den Bahnhof. Das Verkehrskonzept ist zentrale Grundlage für die weiteren Planungen. Das Verkehrskonzept beinhaltet sowohl Aussagen zur Grob- und Feinerschliessung rund um den Bahnhof als auch der angrenzenden Quartiere resp. Entwicklungsgebiete, zum Fussverkehr, zum Veloverkehr inkl. Bike + Ride (B+R), zum Öffentlichen Verkehr und zu den Bushaltestellen, zum MIV inkl. Parkierung und Park + Ride (P+R) sowie zur Anlieferung, Ver- und Entsorgung / Logistik.

Das Verkehrskonzept zeigt primär Lösungsansätze zu folgenden Fragestellungen auf:

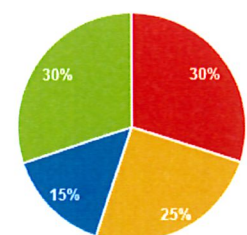
- Bedarf und Dimension an Anlagen, um die zukünftigen verkehrlich-funktionalen Anforderungen zu erfüllen
- zielführende Erschliessung für die an den Bahnhof Brugg angrenzenden Quartiere / Entwicklungsgebiete (mit den Arealen Rollen / Gleisfeld, Kabelwerk Brugg, Süssbach)
- mögliche Etappierung und Abhängigkeit bei der Realisierung der Infrastrukturprojekte z.B. in Bezug auf die Zentrumsentlastung, den Bahnhofplatz und Busterminal Brugg
- Optimierung der Bushaltekanten und deren Abmessungen sowie der Zu- und Wegfahrten
- Verkehrsführung am Bahnhofplatz (Nordseite) nach einer Abklassierung Aarau-Strasse / Bahnhofplatz K112
- langfristige Bedeutungen der verschiedenen Personenunterführungen (PU) und deren optimaler Lage
- Lage/Schnittstellen der stadtseitigen PU-Aufgänge sowie deren adäquate Funktionalität
- konsolidiertes funktionales Mengengerüst für die einzelnen Verkehrsträger über den gesamten Raum
- Verortung der notwendigen Infrastruktur inkl. Flächenbedarf im Raum, z.B. Bedarf Veloparkierung, P+R-Angebot, etc.

Wesentliche Erkenntnisse sind:

- Mit dem Vollausbau des Entwicklungsgebiets werden sich die Verkehrsmengen innerhalb des Entwicklungsgebiets voraussichtlich wie folgt entwickeln.



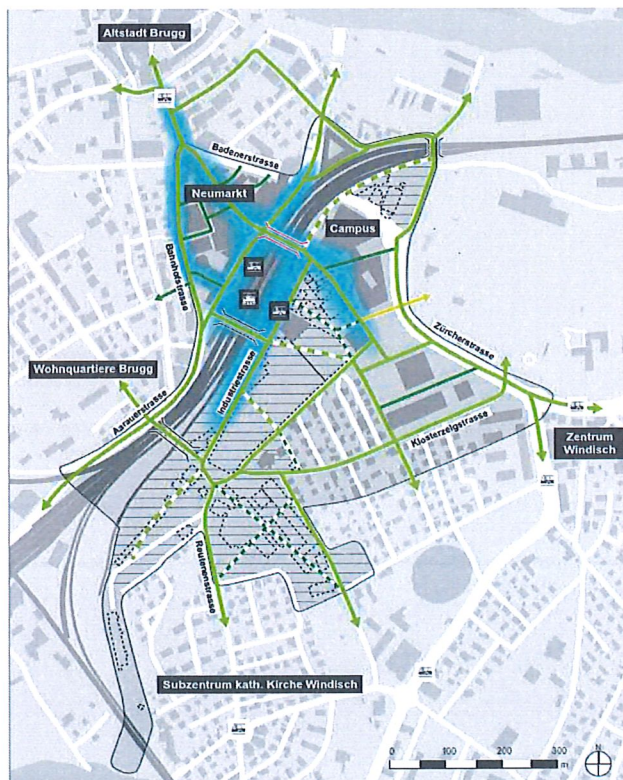
Modalsplit Heute



Prognose Modalsplit 2040

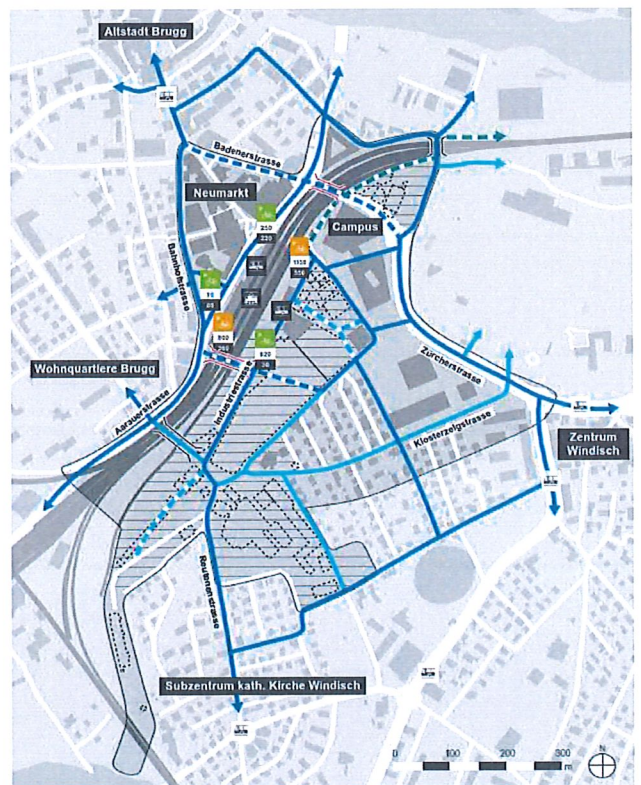
- Der Platzbedarf für den zukünftig aufkommenden Fuss- und Veloverkehr, für den Busverkehr und die bahnnahen Infrastrukturen wird auf der Süd- und Nordseite des Bahnhofareals erheblich zunehmen und ist langfristig sicherzustellen.
- Um die Erschliessung für das Entwicklungsgebiet zu gewährleisten, bedarf es zwingend einer neuen Erschliessung, die über die Südwestumfahrung angebunden wird.
- Raumbedarf für Infrastrukturen wie z.B. Gebietserschliessung, Velostationen oder Velovorzugsrouten ist auszuweisen und langfristig sicherzustellen.
- Der Ausbau der Campuspassage erfolgt ausschliesslich für den Fussverkehr und nicht für die Velos
- Es ist eine separate Veloquerung im Bereich der Personenunterführung Mitte zu planen

Fussverkehrskonzept Zielzustand 2040



- Fusshauptroute
- - Fusshauptroute geplant
- Fussnebenroute
- - Fussnebenroute geplant
- Wanderweg
- Fussverkehrsbereiche
- ||| Unterführung bestehend
- ||| Unterführung Aus-, Um-, Neubau

Velokonzept Zielzustand 2040



- Velovorzugsroute geplant
- Velohauptroute
- - Velohauptroute geplant
- Velonebenroute
- - Velonebenroute geplant
- Veloparkierung überwiegend oberirdisch
- Veloparkierung überwiegend unterirdisch
- 800 Abstellplätze neu
- 360 Abstellplätze bestehend
- ||| Unterführung bestehend
- ||| Unterführung Aus-, Um-, Neubau

4.5 Synthesebericht

Im Synthesebericht werden die Erkenntnisse aus der Potentialstudie und dem Verkehrskonzept zusammengefasst. Es wird eine Synthese der Rahmenbedingungen für die weiteren Planungen erstellt. Weiter werden offene Fragestellungen und Empfehlungen zu den weiteren Planungsphasen aufgezeigt.

4.6 Fazit

Wichtige Grundlagen zu einer möglichen Siedlungsentwicklung und zur verkehrlichen Entwicklung in diesem interdisziplinären Raum sind erarbeitet und im Synthesebericht zusammengefasst.

Noch sind keine Vorentscheidungen gefällt. In der nächsten Phase (2a) soll ein gemeinsames räumliches Zielbild hinsichtlich Siedlungsentwicklung, Nutzungen und Nutzungsmix, Freiraum, verkehrlicher Erschliessung und weiterer übergeordneter Themen entstehen, auf dessen Basis die anschliessende Testplanung (2b) durchgeführt werden soll.

5. Planungsschritte Phase 2a

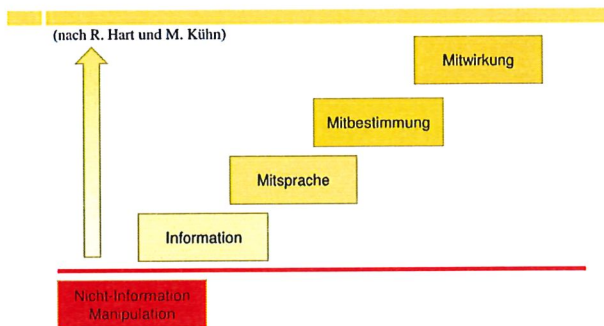
5.1 Einleitung und Zielsetzungen

In der Phase 2a sollen die konsolidierten und aufeinander abgestimmten Grundlagen zur anschliessenden Testplanung bereitgestellt und die notwendige Organisation aufgestellt werden.

5.2 Partizipation

Begriffsdefinition: Der Begriff Partizipation (lateinisch participatio) wird übersetzt mit Beteiligung, Teilhabe, Teilnahme, Mitwirkung, Mitbestimmung, Mitsprache, Einbeziehung usw. Die Erkenntnisse der Potentialstudie und des Verkehrskonzeptes sollen ein erstes Mal der Bevölkerung von Brugg und Windisch und weiteren Interessierten präsentiert und erläutert werden. Im Rahmen dieser Partizipation sollen ein gemeinsames Verständnis und eine Zielvorstellung entwickelt werden, was diese verschiedenen Teilgebiete zukünftig leisten sollen.

Stufen der Partizipation



Aus Fachtag: „Beteilige mich und ich werde verstehen“ vom 08.11.2021

Die Ergebnisse der Mitwirkung werden ins Pflichtenheft für die Testplanung miteinbezogen. Die Art und Weise resp. die Form der Partizipation ist, gestützt auf ein noch zu erarbeitendes Partizipationskonzept, unter den Projektpartnern noch zu vereinbaren.

Mögliche, im Rahmen der Partizipation zu diskutierende Fragestellungen sind:

- Was sollen die einzelnen Teilgebiete leisten, welche Nutzungen sind denkbar?
- Wie sieht eine verträgliche Siedlungsstruktur aus?
- Wieviel Freiraum ist notwendig und wofür?
- Wie kann eine Etappierung gelingen, welche Abhängigkeiten sind von grosser Bedeutung?
- Welche Elemente sind für ein identitätsstiftendes Quartier notwendig?
- Welche Nutzungen sind wünschenswert und unterstützen eine Verbindung der Stadtteile und führen zu einer Stärkung der wichtigen Verbindungsachse zwischen den Zentren?
- Was macht ein lebendiges Quartier aus?
- Was wollen wir nicht?

5.3 Beschaffung

5.3.1 Gesamtleitung und Projektoffice

Das Mandat für die Gesamtleitung und das Projektoffice für die Phasen 2 und 3 wird auf Grund der erwarteten Auftragssumme in einem offenen Verfahren evaluiert.

Gesucht wird ein geeignetes Planungsbüro, welches spezialisiert ist auf Gebietsentwicklungen, koordinierte und übergeordnete Planungsprojekte, Erfahrungen mit den verschiedenen Planungsinstrumenten hat und den Umgang mit mehreren Projektpartnern wie Gemeinden, Kanton, Infrastrukturträger und Private kennt.

Die gesamte Verfahrensdauer wird, ab dem Zeitpunkt der Kreditfreigabe, auf vier bis fünf Monate geschätzt.

5.3.2 Kommunikation / Partizipation

Gesucht wird ein geeigneter Partner für Kommunikation und Partizipation, welcher auf Basis eines vorgeschlagenen Kommunikations- und Partizipationskonzepts mit einem entsprechenden Mandat beauftragt wird.

Die gesamte Evaluationsdauer wird, ab dem Zeitpunkt der Kreditfreigabe, ebenfalls auf vier bis fünf Monate geschätzt.

5.3.3 Verfahrensbegleitung Testplanung

Mit der Durchführung, Koordination und Begleitung der Testplanung wird ein geeignetes und erfahrenes Büro beauftragt werden.

Die Evaluation dieses Auftragsnehmers erfolgt im freihändigen Verfahren und dauert wenige Wochen.

5.4 Vorbereitung Phase 2b – Testplanung

5.4.1 Testplanung – Begriffsdefinition

Testplanungen bewähren sich als Methode für komplexe raumplanerische Aufgaben: Vorschläge verschiedener Teams werden in einem interdisziplinären und offenen Kommunikationsprozess miteinander verglichen. Dabei kristallisieren sich vergleichsweise rasch gangbare Entwicklungsszenarien und Leitideen zur Gebietsentwicklung heraus, die ebenfalls zur Argumentation der politischen Umsetzung dienen.

Die Testplanungsmethode eignet sich für schwierige und komplexe raumplanerische Fragestellungen.

Sie kommt zum Einsatz, wenn bestehende Planungsinstrumente wie Zonenplan, Gestaltungsplan etc. zu kurz greifen.

Sie ist eine ideale Methode für Ausgangslagen mit verschiedenen Akteuren, deren Interessenlagen differieren (zum Beispiel in Verdichtungsräumen).

Sie arbeitet mit dem Grundsatz der Konkurrenz der Ideen und hat das Potential für innovative Lösungen (out of the box).

Sie ist mit einem beträchtlichen, aber thematisch fokussierten und zeitlich begrenzten Aufwand verbunden.

5.4.2 Modell

Zur Visualisierung und zum besseren Verständnis im Kontext der bestehenden Siedlungsstruktur soll das bereits bestehende Stadtmodell so ergänzt werden, dass es für die nachfolgende Testplanung genutzt werden kann. Für die Planer sind die notwendigen Einsatzmodelle zu erstellen.

Die Erfahrung zeigt, dass es zwar möglich ist, mit digitalen Stadtmodellen (3D) zu agieren. Übersichtlicher und besser verständlich ist jedoch immer noch das physische Modell.

5.4.3 Verfahrensbegeleitung

Die mit der Verfahrensbegeleitung beauftragten Planer haben in dieser ersten Phase die Aufgabe, die für die Testplanung notwendigen Unterlagen aufzuarbeiten und zusammenzustellen.

Ebenso sind für die Testplanung die gesamte erforderliche Projektorganisation (Beurteilungsgremium, Expertenteam, Echo- oder Spurguppe und dgl.) aufzubauen und die Instrumente bereit zu stellen.

5.4.4 Pflichtenheft

Das Pflichtenheft ist Schlüsseldokument für die Testplanung.

Das Pflichtenheft gibt den Planungssperimeter vor und beschreibt die Organisation, den Ablauf und die Aufgabenstellung für die Testplanung. Das Pflichtenheft enthält Angaben zu spezifischen Konzepten und entsprechende gestalterische, funktionelle und qualitative Vorgaben.

Die wesentlichen Erkenntnisse und Empfehlungen aus dem Synthesebericht fließen direkt ins Pflichtenheft.

Im Zuge der Erarbeitung des Pflichtenheftes sind zudem die folgenden Themen noch aufzuarbeiten und mit konkreten Vorgaben zu versehen:

- Freiraum
- Klimaschutz und Klimaanpassung
- Infrastruktur und Energie
- Stadtsoziologie
- Umwelt und Umweltverträglichkeit
- Ökologie, Siedlungsökologie
- Etappierung

Das Pflichtenheft muss durch die Projektsteuerung freigegeben werden.

5.4.5 Testplanung

Die zur Testplanung zugelassenen Teams werden in einem selektiven Verfahren evaluiert. Die mit den geforderten Fachkompetenzen ausgewiesenen Teams werden hinsichtlich ihrer Erfahrungen, Referenzen und einer Auftragsanalyse ausgewählt. Die Entschädigung der Teams wird nur einen Teil der Planungsaufwendungen decken. Dennoch gehen die Auftraggeber davon aus, dass es genügend interessierte und geeignete Teams geben wird, die sich zu einer Teilnahme anmelden werden. Es ist vorgesehen, die Testplanung mit drei Teams durchzuführen.

In diesem Schritt sollen die Ausschreibung für die Testplanung vorbereitet und allenfalls die Teams evaluiert und vorbehaltlich der Zustimmung zum nächsten Teilkredit beauftragt werden.

5.5 Terminplan Phase 2a

Die wichtigsten Termine resp. Meilensteine für die Phase 2a sind:

| | |
|---|-----------------------------|
| Genehmigung des Planungskredits für die Phase 2a durch den Einwohnerrat | Juni 2021 |
| Beschaffung Gesamtleitung und Planungssupport | September 2021 |
| Erarbeitung Partizipations- und Kommunikationskonzept: | Oktober / November 2021 |
| Partizipation 1. Teil | Dezember 2021 / Januar 2022 |
| Ausarbeitung Pflichtenheft zur Testplanung | Frühjahr 2022 |
| Genehmigung des Planungskredits für die Phasen 2 b und 2 c | Juni 2022 |

5.6 Weitere Phasen

Für die Phasen 2b (Testplanung) und 2c (Konsolidierung) sowie die Phase 3 (Entwicklungsrichtplan) werden dem Einwohnerrat wiederum die notwendigen Planungskredite inkl. der bis dahin aufgearbeiteten Ergebnisse unterbreitet werden. So hat der Einwohnerrat immer wieder die Möglichkeit, Stellung zu beziehen.

Die weiteren Partner sind jeweils selber für die Bereitstellung der notwendigen Mittel verantwortlich.

6. Kosten und Finanzierung

6.1 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten des Entwicklungsprojektes Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch werden auf CHF 2.4 Mio geschätzt und setzen sich wie folgt zusammen:

| Phasen | Beschreibung | Kosten | Anteil Brugg |
|--------------|------------------------------|---------------------|-------------------|
| Phase 0 | Vorabklärungen (2019 – 2020) | 247'374.00 | 70'449.00 |
| Phase 1 | Projektgrundlagen (2020) | 168'437.00 | 25'147.00 |
| | Projektgrundlagen (2021) | 140'000.00 | 35'000.00 |
| Phase 2a | Vorbereitung Testplanung | 300'000.00 | 60'000.00 |
| Phasen 2b/2c | Testplanung | 945'000.00 | 189'000.00 |
| Phase 3 | Entwicklungsvorstellungen | 600'000.00 | 150'000.00 |
| Total | | 2'400'811.00 | 529'596.00 |

Kosten inkl. MWSt. (7.7%)

Kostenermittlung Stand: März 2021

Genauigkeit der Kostenermittlung: +/- 10%

*Die Kostenteiler für die Phasen 2b+c und 3 sind noch zu verifizieren.

6.2 Teilkredit I: Vorbereitung der Testplanung

Der Teilkredit I beinhaltet die folgenden Elemente:

| Phase 2a | Beschreibung | Kosten |
|---------------------------|---|-------------------|
| | Beschaffungen - Gesamtleitung / Planungssupport - Verfahrensbegleitung Testplanung - Kommunikation / Partizipation | 50'000.00 |
| | Gesamtleitung und Projektoffice | 60'000.00 |
| | Verfahrensbegleitung Testplanung inkl. Erarbeiten des Pflichtenheftes sowie erarbeiten der ergänzenden Themen. | 90'000.00 |
| | Modellergänzungen | 22'000.00 |
| | Kommunikation / Partizipation | 50'000.00 |
| | Reserve (ca. 10%) | 28'000.00 |
| Total | | 300'000.00 |
| Anteil Brugg (20%) | | 60'000.00 |

6.3 Kostenteiler

| Projektpartner | Vorabklärungen | Phase 1 | Phase 2a | Phase 2b+c | Phase 3* |
|-------------------|----------------|---------|----------|------------|----------|
| Gemeinde Windisch | 30 % | 25 % | 20 % | 20 % | 25 % |
| Stadt Brugg | 30 % | 25 % | 20 % | 20 % | 25 % |
| Kanton Aargau | 20 % | 20 % | 20 % | 20 % | 20 % |
| SBB AG | 10 % | 15 % | 20 % | 20 % | 15 % |
| BRUGG Real Estate | 10 % | 15 % | 20 % | 20 % | 15 % |

*Die Kostenteiler für die Phasen 2b+c und 3 sind noch zu verifizieren

Um eine Gebietsentwicklung dieser Grössenordnung und Komplexität zielführend zu organisieren, ist eine kooperative Planung mit den beteiligten Grundeigentümern und Partnern wie den kantonalen Fachstellen erforderlich. Nur wenn jede beteiligte Partei ihren Beitrag leistet, können eine seriöse Aufarbeitung der Planungsgrundlagen erfolgen sowie gefestigte Entwicklungsszenarien für das Gebiet definiert werden. So gilt es ebenfalls für die anfallenden Planungskosten einen Kostenteiler zu definieren. Jede Partei hat sich an ihren 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 das Transformationsgebiet auf beiden Gemeindegebieten Windisch und Brugg vergleichbare Entwicklungspotentiale aufweist, gilt für beide Gemeinden derselbe 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 Partner beteiligen sich ebenfalls finanziell an den Planungen, da sie Grundstücke mit Entwicklungspotential besitzen oder es übergeordnete Interessen zu vertreten gilt, z.B. im Zusammenhang mit Infrastrukturprojekten oder einem kantonalen Entwicklungsschwerpunkt. Die Kostenteiler werden aufgrund der jeweils vorliegenden Erkenntnisse aus der Planung verifiziert.

6.4 Mehrwerte

In Folge der Umstrukturierungen und der damit verbundenen Um- und Aufzonungen werden die bebaubaren Grundstücke in ihrem Wert einen teilweise erheblichen Planungsmehrwert erfahren. Dieser Mehrwert und die Höhe der Abgeltung desselben werden im Zuge der Teilrevision der Zonenplanung genauer beziffert und im Rahmen von verwaltungsrechtlichen Verträgen verbindlich festgelegt und vereinbart werden.

Die Erträge aus der Abgeltung der Mehrwerte werden wiederum zur Planung und Realisierung öffentlicher Infrastrukturanlagen genutzt werden.

Durch den Zuzug von Bewohnenden und die Ansiedlung von Betrieben mit Arbeitsplätzen entstehen weitere steuerliche Erträge, die sich langfristig positiv auf die Entwicklung der Region auswirken werden.

6.5 Organisation Kosten- und Auftragsvergabe

Um eine insgesamt effiziente Auftragsabwicklung sowie eine Auftrags- und Kostenkontrolle zu ermöglichen, erfolgt die Gesamtkoordination über die Verwaltung der Gemeinde Windisch. Die Rechnungstellung erfolgt zentral an die Gemeinde Windisch – diese wiederum verrechnet die jeweiligen Anteile gemäss Kostenteiler umgehend an die übrigen Projektpartner, so auch an die Stadt Brugg.

6.6 Auswirkungen auf Investitionsplanung

Das Projekt ist im Finanzplan unter der Position «Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch» enthalten.

Der nun beantragte Planungskredit (im Sinne eines Investitionsbeitrags an die Gemeinde Windisch) von Fr. 60'000 für die Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof (Phase 2a) wird buchhalterisch über die Investitionsrechnung abgewickelt, danach in der Bilanz aktiviert und während 10 Jahren abgeschrieben. Die Erfolgsrechnung wird somit mit jährlichen Abschreibungen in der Höhe von Fr. 6'000 belastet.

Diese Investition wird mit Eigenmitteln finanziert. Durch den damit verbundenen Abbau von Finanzvermögen gehen in den nächsten Jahren Finanzerträge verloren. Bei einer konservativen Schätzung einer durchschnittlichen, mehrjährigen Rentabilität von 2 % beträgt der jährliche Minderertrag rund Fr. 1'200.

7. Herausforderungen

| | |
|-------------------------------|--|
| Kabelwerke | Sowohl im Synthesebericht als auch in der Testplanung muss eine mögliche Entwicklung in Etappen aufgezeigt werden, in der das Kabelwerk am heutigen Standort über den Betrachtungshorizont 2035 hinaus produziert. |
| Neue Erschliessung | In der Vision Mitte wurde die Erschliessung des Areals an den Schluss des Prozesses gestellt und letztlich nicht realisiert. Sowohl im Synthesebericht als auch in der Testplanung muss eine mögliche Entwicklung in Etappen aufgezeigt werden, in der die erforderliche Erschliessung nachgeführt wird. |
| Wechsel von Schlüsselpersonen | Es liegt in der Sache solch langfristiger Planungen, dass zwischendurch Schlüsselpersonen wechseln. Die Projektorganisation, die Abläufe, die Berichte und die Entscheidungen sind stets nachvollziehbar und transparent zu dokumentieren. |

8. Würdigung

Das Gebiet südlich des Bahnhofes, auf dem Gemeindegebiet der Stadt Brugg und der Gemeinde Windisch, wird sich in den kommenden Jahren und Jahrzehnten, bedingt durch die angedachten Immobilien- und Infrastrukturentwicklungen, erheblich verändern.

Die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch wollen an den Erfolg der Vision Mitte anknüpfen und das Gebiet um den Bahnhof zu einem neuen und lebendigen Quartier weiterentwickeln. 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 sind die Ziele dieser Zentrumsentwicklung. Die Gemeinden übernehmen die Leitung der Gebietsentwicklung, um eine strukturierte Transformation des Stadtraumes Bahnhof sicherzustellen.

Mit dem vorgesehenen gemeinsamen Planungsprozess wird sichergestellt, dass diese Transformation geordnet, koordiniert und geführt stattfindet. Nur so kann gewährleistet werden, dass attraktive, lebendige und gut durchmischte, neue Stadt-, Wohn- und Arbeitsquartiere entstehen und diese räumlich und verkehrstechnisch optimal auf die entstehende Infrastruktur abgestimmt sind.

Mit der Zustimmung beider Einwohnerräte (Brugg und Windisch) wird ein klares Commitment zur weiteren gemeinsamen, langfristigen und abgestimmten Entwicklung dieses grossen und zentralen Stadtraumes gesetzt.

9. Anträge

Demgemäss beantragt der Stadtrat dem Einwohnerrat, wie folgt Beschluss zu fassen:

Anträge:

1. Sie wollen für die Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch für die Phase 2a einen Kredit von Fr. 60'000 bewilligen.
2. Sie wollen die vorgesehene dreiphasige Planung und Entwicklung des Stadtraumes Bahnhof Brugg Windisch und die Erarbeitung eines Entwicklungsrichtplanes als Grundlage für die anschliessende Teilrevision der Zonenplanung und die Sondernutzungsplanungen zur Kenntnis nehmen.

Brugg, 11. Mai 2021

NAMENS DES STADTRATES

Frau Stadtammann: Der Stadtschreiber:

Two handwritten signatures in blue ink. The first signature is on the left and the second is on the right, both appearing to be in cursive script.

Beilagen:

- 1_Übersichtsplan
- 2_Absichtserklärung
- 3_Planungsvereinbarung
- 4_Projektplan
- 5_Prozessschema Planungsphasen
- 6_Finanzbedarfsplanung
- 7_Synthesebericht

Auf der Website von RAUM BRUGG WINDISCH (www.raumbruggwindisch.ch) sind die Unterlagen zur Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch abrufbar.