



Verpflichtungskredit

Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch;
Phase 2a

Inhalt

1	Management Summary	4
2	Ausgangslage	5
3	Ziele Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof	5
4	Projektbeschrieb	7
4.1	Perimeter und Teilgebiete.....	7
4.2	Projektpartner / Projektorganisation	8
4.3	Planungsprozess	9
4.4	Rahmenbedingungen	11
4.5	Gebietsentwicklungen und Parallelprojekte	12
5	Grundlagen	14
5.1	Absichtserklärung.....	14
5.2	Planungsvereinbarung und Projektplan	14
5.3	Potentialstudie	14
5.4	Verkehrskonzept	16
5.5	Synthesebericht	19
5.6	Fazit	19
6	Planungsschritte Phase 2a	19
6.1	Einleitung und Zielsetzungen	19
6.2	Partizipation	19
6.3	Beschaffung	20
6.3.1	Gesamtleitung und Projektoffice	20
6.3.2	Kommunikation / Partizipation.....	20
6.3.3	Verfahrensbegleitung Testplanung	20
6.4	Vorbereitung Phase 2b - Testplanung	20
6.4.1	Testplanung – Begriffsdefinition	20
6.4.2	Modell	21
6.4.3	Verfahrensbegleitung	21
6.4.4	Pflichtenheft.....	21
6.4.5	Testplanung	22
6.5	Terminplan Phase 2a	22
6.6	Weitere Phasen.....	22
7	Kosten	23
7.1	Gesamtkosten	23
7.2	Teilkredit Phase 2a	23
7.3	Finanzierung.....	23
7.4	Mehrwerte.....	24
7.5	Organisation Kostenkontrolle und Auftragsvergabe.....	24

7.6	Auswirkungen auf Investitionsplanung	24
8	Herausforderungen.....	25
9	Ansprechpartner	25
10	Würdigung	25
11	Antrag	26

1 Management Summary

Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch

Die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch wollen mit der Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof 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 Ziele dieser Zentrumsentwicklung.

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 verschiedene Akteure gefordert, die anstehenden Herausforderungen gemeinsam und koordiniert anzugehen. Das Regionalzentrum soll durch die gezielte Entwicklung mit hoher funktionaler Dichte gestärkt werden.

Die Gebietsentwicklung wird getragen von der Gemeinde Windisch, der Stadt Brugg, dem 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.

Der Grundstein für diese Entwicklungen wurde mit dem Entwicklungsrichtplan (ERP) «Vision Mitte» im Jahr 2006 gelegt. Mit dem Beantragen der Planungskredite bei den beiden Einwohnerräten Brugg und Windisch für die Vorbereitung einer Testplanung, kann der Start in die nächste Planungsphase erfolgen.

Gestützt auf die ersten vorhandenen Planungsgrundlagen kann nach der Kreditsprechung der Einwohnerräte die öffentliche Diskussion vertieft und mit der Partizipation der Bevölkerung an der Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch gestartet werden.

2 Ausgangslage

Der heute stark industriell geprägte Stadtraum im Süden des Bahnhof Brugg wird sich mittel- bis langfristig zu einem neuen Quartier mit bis zu 2'000 Einwohnenden und mehreren Tausend Arbeitsplätzen transformieren. Am bedeutenden und zentral gelegenen Standort, an der Schnittstelle von Brugg und Windisch, sind verschiedene Akteure gefordert, die anstehende Herausforderungen der Gebietsentwicklung und Transformation 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 als auch 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 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). 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 eine erste Teilgenehmigung und wird voraussichtlich Mitte Mai 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 werden in den nächsten Jahren zudem zahlreiche Infrastrukturvorhaben, wie das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK OASE), bestehend aus Fuss- und Veloverkehr, Motorisierter Individualverkehr (MIV), Öffentlicher Verkehr (ÖV) und dem Verkehrsmanagement, sowie verschiedene Infrastrukturvorhaben der SBB auf die Siedlungsentwicklung und den Freiraum abgestimmt und insgesamt koordiniert geplant und umgesetzt werden. Zusammen mit den Hauptakteuren soll ein gemeinsames stadträumliches Entwicklungsprojekt diese Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Freiraum sicherstellen; der zur Verfügung stehende Raum soll haushälterisch genutzt und so ein lebendiger und attraktiver neuer Ort geschaffen werden.

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 möchten an den Erfolg der Vision Mitte anknüpfen und diese städtebauliche Entwicklung wiederum aktiv angehen. Aus dieser städtebaulichen Planung resultierte 2013 der Campus Brugg-Windisch als neues, lebendiges Hochschulquartier.

3 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 werden. Die Anforderungen aus der Stadtplanung, des Verkehrs, der Umwelt als auch die Interessen der privaten 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 Vernetzer

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 von attraktiven, belebten öffentlichen Räumen rund um den Bahnhof.



Qualitätsvolle Quartierentwicklung

Qualitätsvolle Quartierentwicklung:

Schrittweise, nachhaltige und gemeindeübergreifende Entwicklung der Quartiere am Bahnhof.



Gemeinsamer Planungsprozess

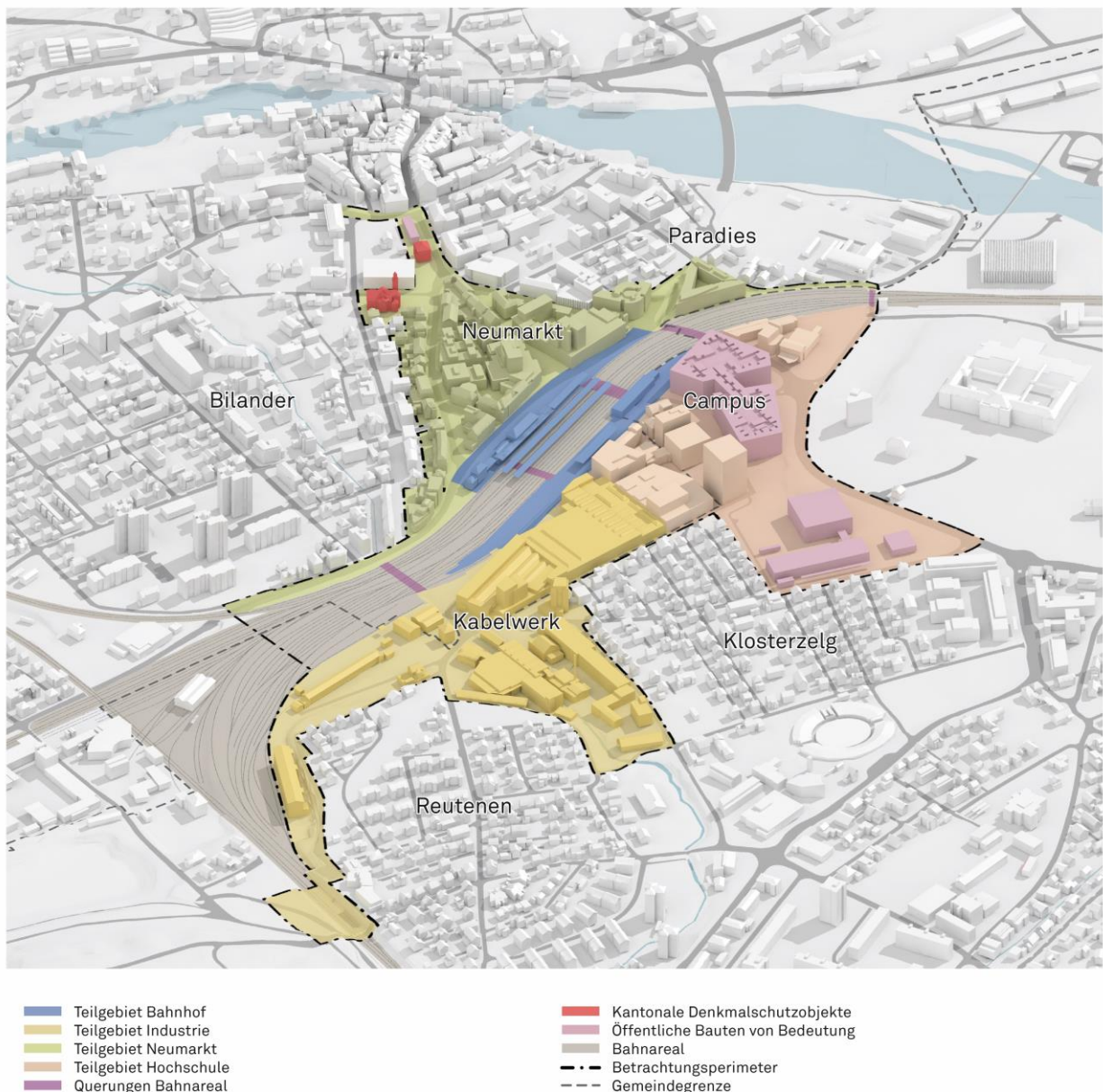
Gemeinsamer Planungsprozess:

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

4 Projektbeschreibung

4.1 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 vier 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 (vgl. nachfolgende Abbildung).



4.2 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 mit 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 von Frau Stadtmann 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 Abteilungen 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 Projektpartner 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 dem externen Gesamtleiter die Projektleitung (PL). Im Auftrag an den externen Gesamtleiter ist ebenfalls das Projektoffice enthalten, das für die administrative Projektabwicklung zuständig ist. Zur Abstimmung der geplanten Vorhaben wird eine Koordinationsgruppe (KoG) etabliert, in der die jeweiligen Projektleiter der verschiedenen Projektpartner vertreten sind. Wahlweise erfolgt der Einbezug von weiteren Fachplanern oder Experten, den beratenden Kommissionen oder der noch zu konstituierenden Echogruppe.

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

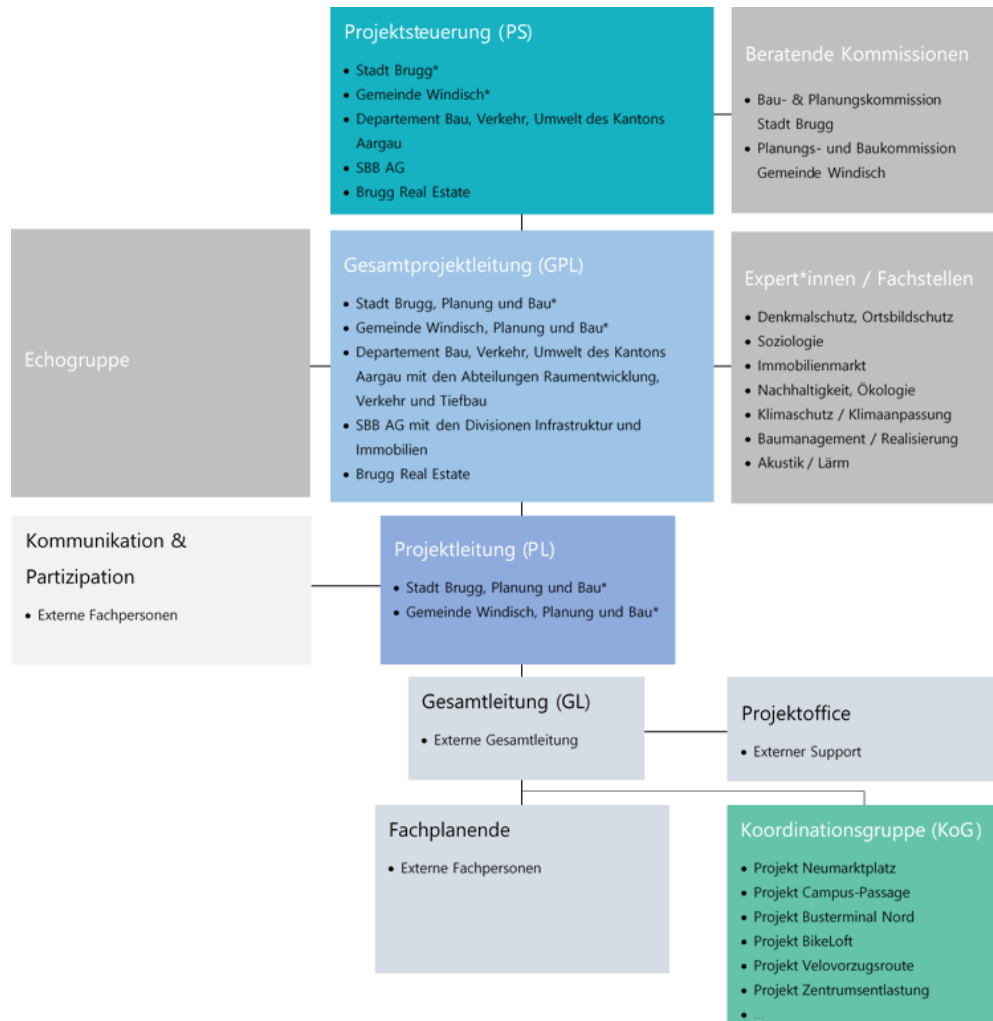
Die Gesamtprojektleitung (GPL) ist verantwortlich für die organisatorische und inhaltliche Leitung der Gebietsentwicklung. Sie stellt die Koordination und den Informationsfluss zwischen PS, GL und der Parallelprojekte sicher.

Die Projektleitung (PL) ist für die operative Leitung der Gebietsentwicklung zuständig. Sie formuliert mit der Gesamtleitung (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

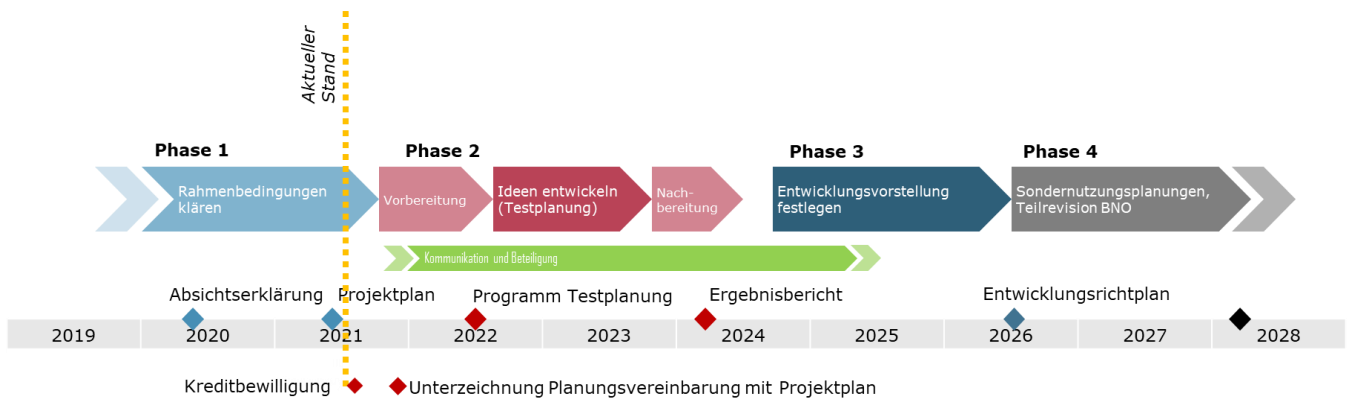


4.3 Planungsprozess

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 Interessensabwägung 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 gesamte Planungsprozess erfolgt in vier hauptsächlichen Phasen:

- Phase 1: Projektorganisation und Rahmenbedingungen klären
- Phase 2: Entwicklungsszenarien und Leitideen entwickeln (Testplanung)
- Phase 3: Entwicklungsvorstellungen festlegen (Entwicklungsrichtplan)
- Phase 4: Grundeigentümerverbindliche Festlegungen (Teilrevision Nutzungsplanung, Sondernutzungsplanungen, Baulandumlegungen)



Phase 1: Projektorganisation klären und Grundlagen erarbeiten

In dieser Phase wurden die Projektorganisation sowie die gemeinsamen Zielsetzungen für die Gebietsentwicklung definiert. Die Erarbeitung der Grundlagen z.B. der Potentialstudie und des Verkehrskonzeptes war Bestandteil 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 erarbeiteten Grundlagen, soll in einem partizipativen Schritt eine breite Bevölkerung zur Mitwirkung eingeladen werden. Gemeinsam soll 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 sollen mit verschiedenen Planerteams verschiedene Entwicklungsszenarien zu städtebaulichen, freiraumgestalterischen, verkehrstechnischen sowie zu weiteren umwelt- und gesellschaftsspezifischen Fragestellungen abgestimmte Bebauungen und Erschliessungen erarbeitet und partizipativ zur Diskussion gestellt werden.

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: Grundeigentümerverbindlich umsetzen

In der Phase 4 werden die Inhalte der behördenverbindlichen Planung im Rahmen von eigentümerverbindlichen Instrumenten wie Anpassungen der Nutzungsplanung, Erarbeitung von Gestaltungsplänen sowie Baulandumlegungen umgesetzt.

Diese vier aufgeführten Phasen sind im folgenden Prozessplan abgebildet:

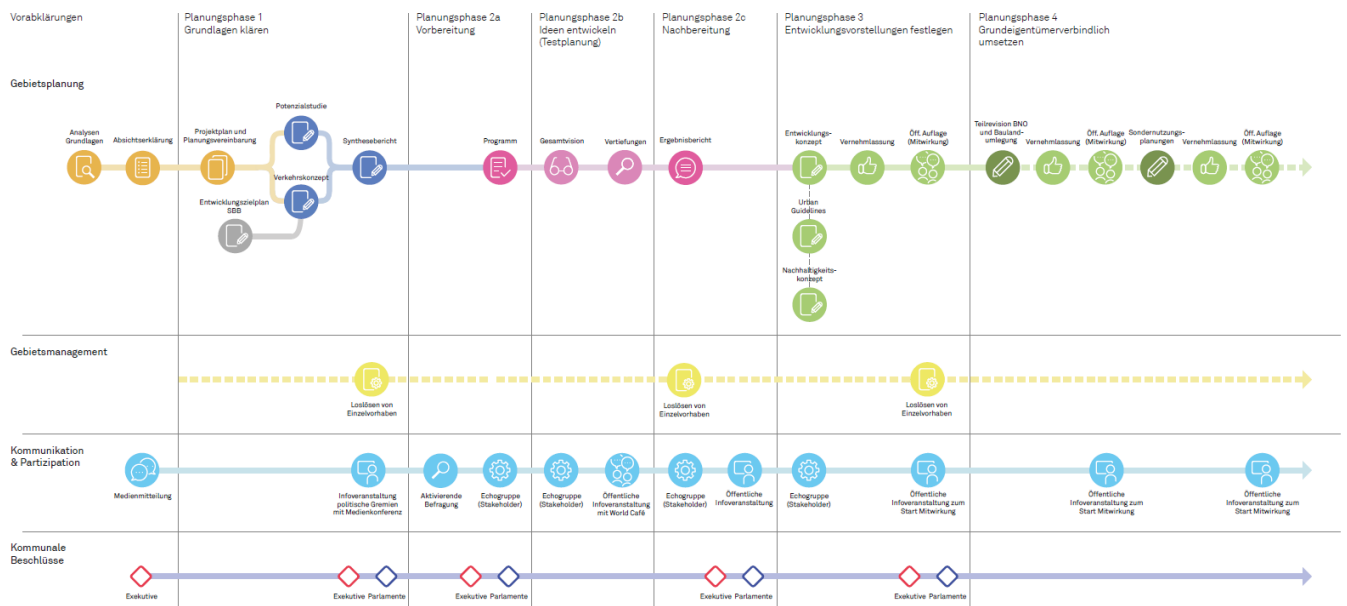


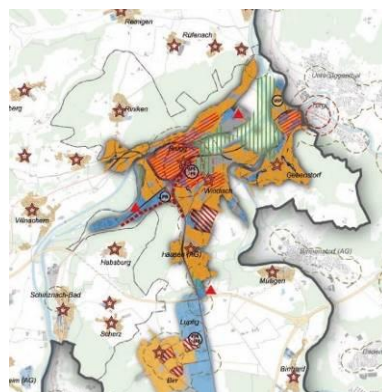
Abbildung: Die vier Planungsphasen

4.4 Rahmenbedingungen

Für die Umsetzung der Gebietsentwicklung liegen eine Reihe von kantonalen, regionalen und kommunalen Grundlagen vor. Im Projektplan sind die einzelnen Grundlagen aufgeführt.



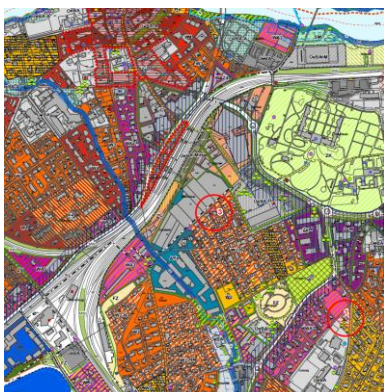
Ausschnitt Kant. Richtplan (März 2015)



Regionales Entwicklungskonzept



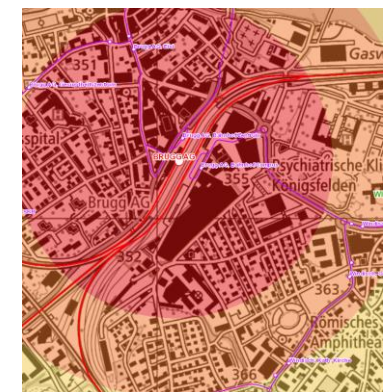
Räumliches Entwicklungsleitbild



Bauzonen- und Kulturlandplan



Klimaanalysekarte



ÖV-Gütekarte

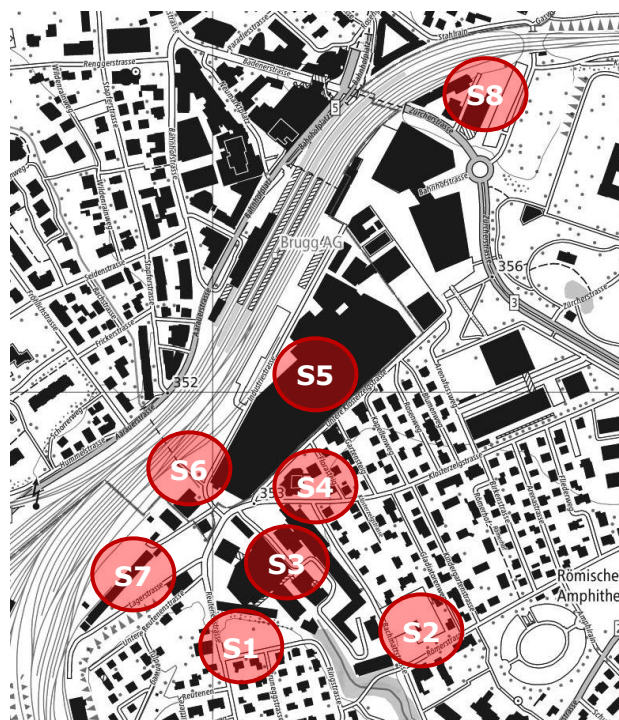
4.5 Gebietsentwicklungen und Parallelprojekte

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

Nachfolgende Liste gibt eine Übersicht über die aus dem Entwicklungsprojekt hervorgehenden oder parallel zum Entwicklungsprojekt geplanten Projekte, welche es 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	2028 - 29
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 Bikeloft 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 zukünftige Veloparkierung und den weiteren Funktionen rund um den Bahnhof.
- Die Entwicklung des Gleisfeldes (Freiverlades) hängt davon ab, wann der Freiverlad ins Birrfeld verlegt wird, wie und wo ein Tunnelportal einer möglichen Zentrumsentlastung zu liegen kommt, wie dieses Teilgebiet und die weiteren Teilgebiete erschlossen werden und wie und wo eine Baustelleninstallation für eine Zentrumsentlastung platziert werden soll.
- Eine Verdichtung des Fahrplanes hat zur Folge, dass möglicherweise mehr Busse eingesetzt werden und mehr Buskanten zur Verfügung stehen müssen. Dabei stellt sich die Frage, wo diese platziert werden und wie diese ausgestaltet werden müssen. Ist es möglich am Busbahnhof Campus mehr Busse zu platzieren und dies auch während der Umgestaltung des Bahnhofplatzes Nordseite?
- Wie wird eine mögliche Transformierung 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?
- Wie sehen die Ankunftsorte aus und was haben diese für weitere Funktionen zu erfüllen?

5 Grundlagen

5.1 Absichtserklärung

Die gemeinsam erarbeitete und im Mai 2020 verabschiedete Absichtserklärung wurde 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

5.2 Planungsvereinbarung und Projektplan

Mit der Planungsvereinbarung und 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 vorliegenden behördenverbindlichen Entwicklungskonzept und die Koordinationsplattform zur Abstimmung der konkreten Vorhaben gemäss vorliegendem Projektplan «Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch».

5.3 Potentialstudie

Im Gebiet um den Bahnhof Brugg Windisch bestehen aufgrund veränderter Nutzungsinteressen Spielräume für eine Transformation von industriell genutzten Flächen zu einem neuen nutzungsdurchmischten Quartier. In

einem ersten Schritt wurde die Potentialstudie erarbeitet, die als Grundlage für die Kapazitätsbetrachtung des Verkehrskonzepts dient. Die Potentialstudie zeigt mit drei städtebaulichen Typologien und unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten mögliche Entwicklungsszenarien für den «Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch» auf und ermöglicht einen ersten Diskussionseinstieg der Projektpartner zu den anstehenden Entwicklungsfragen. Zur Findung eines konsolidierten Zukunftsbildes ist in der nächsten Planungsphase eine Testplanung durchzuführen. Als Ergebnis der Potentialstudie liegen drei Szenarien vor:



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 Wohnraum für bis zu 2'000 neue Einwohnende und insgesamt rund 3'000 Arbeitsplätze geschaffen werden.
- Der Bedarf für Freiraumflächen und erforderliche Infrastrukturflächen begrenzt die möglichen Bauflächen.
- Ankunftsorte sind in Kombination mit der Aufwertung der Personenunterführungen sorgfältig zu gestalten.
- Der Erhalt einzelner bestehender Bauten / Hallen bietet identitätsstiftendes Potenzial.
- Die Umsetzung einzelner Hochpunkte soll geprüft werden.
- Zur Förderung eines vielfältigen und identitätsstiftenden Quartiers ist eine etappierte Gebietsentwicklung erstrebenswert.

5.4 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. Diese Planungslücke ist mit dem Verkehrskonzept «Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch» zu schliessen. Mit dem Verkehrskonzept wurden die funktionalen verkehrlichen Anforderungen rund um den Bahnhof geklärt. Das Verkehrskonzept ist zentrale Grundlage für die weiteren Planungen. Das Verkehrskonzept beinhaltet sowohl Aussagen zum Grob- und Feinerschliessungsnetz 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.

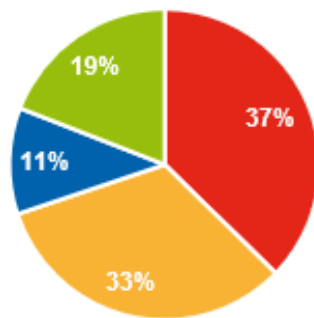
Das Verkehrskonzept zeigt primär Lösungsansätze zu folgenden Fragestellungen auf:

- 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 (in Bezug auf Zentrumsentlastung / Abklassierung Aarauerstrasse / Bahnhofplatz K112, Busterminal «Brugg AG, Bahnhof/Zentrum», Entwicklungshorizonte relevanter Vorhaben, Massnahmen Zielzustand / provisorische Massnahmen für Übergangszustand) und das Aufzeigen von Abhängigkeiten
- Optimierung der Bushaltekanten und deren Abmessungen sowie der Zu- und Wegfahrten
- Verkehrsführung am Bahnhofplatz (Nordseite) nach einer Abklassierung der Aarauerstrasse / Bahnhofplatz K112
- Langfristige Bedeutungen der verschiedenen Personenunterführungen (PU) und deren optimale 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 definiert, z. B. Bedarf Veloparkierung, P+R-Angebot, etc.

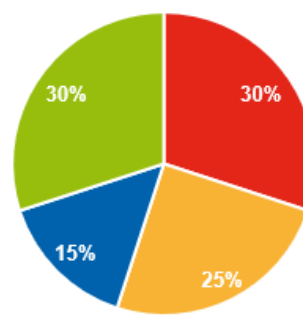
Wesentliche Erkenntnisse sind:

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

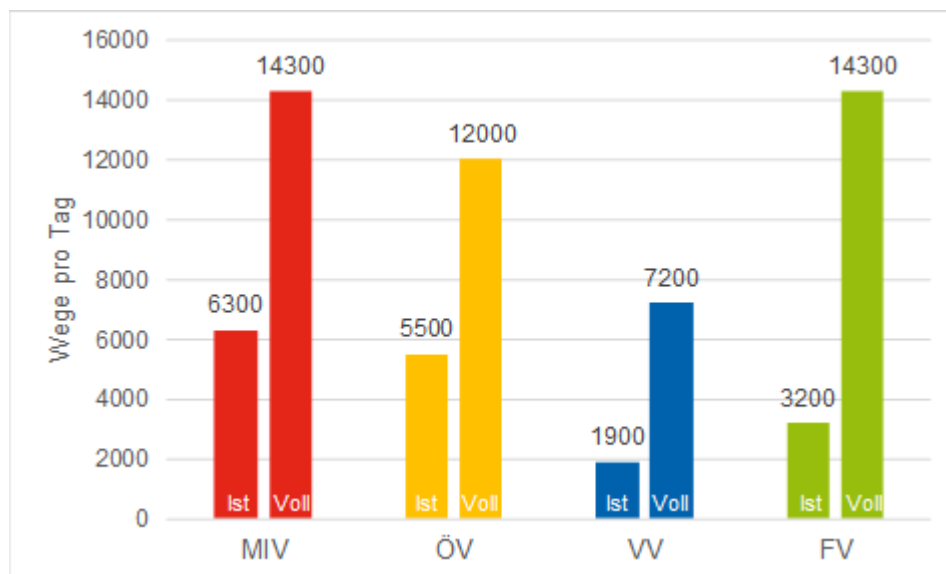
Basierend auf dem heutigen Modalsplit und abgestimmt auf die Modalsplit-Ziele aus dem rGVK Ostargau wurde der zukünftige Ziel-Modalsplit für den Stadtraum abgeleitet.



Modalsplit Heute



Modalsplit Prognose 2040



MIV = Motorisierter Individualverkehr
VV = Veloverkehr

öV = Öffentlicher Verkehr
FV = Fussverkehr

- Die Mengengerüste zeigen, dass die Entwicklung der Transformationsgebiete südlich der Gleise sowie der angestrebte Modalshift hin zu einem grösseren Anteil am Fuss- und Veloverkehr und am öffentlichen Verkehr und zu einem massgeblichen Mehrverkehr an zu Fuss Gehenden und Velofahrenden in den Unterführungen führt. Die Entwicklungen in den Transformationsgebieten führen zudem zu Mehrverkehr auf den Strassen (Ziel- und Quellverkehr).



- Der Platzbedarf für den zukünftig aufkommenden Fuss- und Veloverkehr, für den Busverkehr und die bahn-nahen Infrastrukturen wird auf der Süd- und Nordseite des Bahnhofareals erheblich zunehmen, bean-sprucht in Zukunft mehr Platz und ist langfristig sicherzustellen.
- Um die Erschliessung für das Entwicklungsgebiet zu gewährleisten, bedarf es zwingend einer neuen Er-schliessung, die über die Südwestumfahrung angebunden wird.
- Raumbedarf für Infrastrukturen wie z.B. Gebietserschliessung, Velostationen oder Velovorzugsrouten sind 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.

5.5 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.

5.6 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 soll ein gemeinsames räumliches Zielbild hinsichtlich Siedlungsentwicklung, Nutzungen und Nutzungsmix, Freiraum, verkehrlicher Erschliessung und weiterer übergeordneter Themen entstehen, auf dessen Basis die anschliessende Testplanung durchgeführt werden soll.

6 Planungsschritte Phase 2a

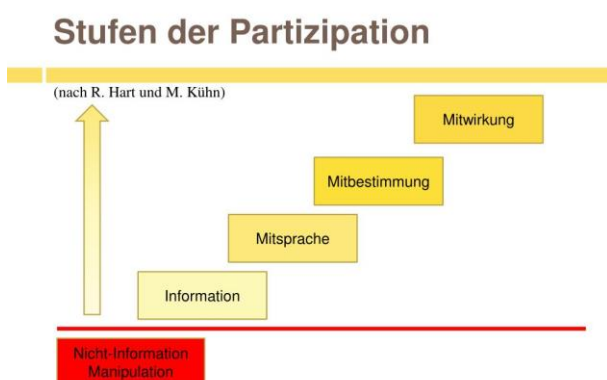
6.1 Einleitung und Zielsetzungen

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

6.2 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 soll ein gemeinsames Verständnis und eine Zielvorstellung entwickelt werden, was diese verschiedenen Teilgebiete zukünftig leisten sollen.



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

Die Ergebnisse dieser Mitwirkung werden ins Pflichtenheft zur Testplanung miteinbezogen werden.

Die Art und Weise resp. die Form der Partizipation ist, gestützt auf ein noch zu erarbeitendes Partizipationskonzept unter den Projektpartnern zu vereinbaren.

Mögliche 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, 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?

6.3 Beschaffung

6.3.1 Gesamtleitung und Projektoffice

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

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

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

6.3.2 Kommunikation / Partizipation

Gesucht wird ein geeigneter Partner für Kommunikation und Partizipation, welcher auf Basis eines Vorschlages zu Kommunikation und Partizipation mit einem entsprechenden Mandat beauftragt wird.

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

6.3.3 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.

6.4 Vorbereitung Phase 2b - Testplanung

6.4.1 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 Wege heraus – und gleichzeitig Argumente und diskursive Strategien, die der politischen Umsetzung dienen.

Erfolgsfaktoren sind:

- 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 Interessenslagen differieren (zum Beispiel in Verdichtungsräumen).
- Sie arbeitet mit dem Grundsatz der Konkurrenz der Ideen und hat das Potenzial für innovative Lösungen (out of the box).
- Sie ist mit einem beträchtlichen, aber thematisch fokussierten und zeitlich begrenzten Aufwand verbunden.

6.4.2 Modell

Zur Visualisierung und zum besseren Verständnis im Kontext der bestehenden Siedlungsstruktur soll ein Stadtmodell eingesetzt werden.

Das bereits bestehende Stadtmodell soll 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 gute alte Modell.

6.4.3 Verfahrensbegleitung

Die beauftragten Planer des Verfahrensbegleitungsmandats haben in dieser ersten Phase die Aufgabe, die zur Testplanung notwendigen Unterlagen aufzuarbeiten und zusammenzustellen.

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

6.4.4 Pflichtenheft

Das Pflichtenheft ist das Schlüsseldokument zur Testplanung.

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

Die wesentlichen Erkenntnisse und Empfehlungen aus dem Synthesebericht sowie aus der Mitwirkung 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 das Beurteilungsgremium genehmigt und durch die Projektsteuerung freigegeben werden.

6.4.5 Testplanung

Es ist vorgesehen, die Testplanung mit drei Teams durchzuführen. Die zur Testplanung zugelassenen Teams werden in einem selektiven Verfahren evaluiert.

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.

Im Rahmen dieser Planungsphase soll die Ausschreibung zur Testplanung erarbeitet und die teilnehmenden Teams evaluiert und vorbehaltlich der Zustimmung zum nächsten Teilkredit beauftragt werden.

6.5 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 2b und 2c	Juni 2022

6.6 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. So hat der Einwohnerrat immer wieder die Möglichkeit Stellung zu beziehen.

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

7 Kosten

7.1 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 Windisch
Phase 0	Vorabklärungen (2019 – 2020)	247'374.00	70'449.00
Phase 1	Projektgrundlagen (2020)	168'437.00	36'457.00
	Projektgrundlagen (2021)	140'000.00	35'000.00
Phase 2a	Vorbereitung Testplanung	300'000.00	60'000.00
Phasen 2b/2c	Testplanung und Nachbearbeitung	945'000.00	* 189'000.00
Phase 3	Entwicklungsvorstellung	600'000.00	* 150'000.00
Total		2'400'811.00	540'906.00

Kosten inkl. MWSt. (7.7%)

Genauigkeit der Kostenermittlung: +/- 10%

Kostenermittlung Stand: März 2021

* Der Kostenteiler ist noch festzulegen

7.2 Teilkredit Phase 2a

Der Teilkredit Phase 2a beinhaltet die folgenden Elemente:

Phase 2a	Beschreibung	Kosten	Anteil Windisch
	Beschaffungen - Gesamtleitung / Projektoffice - Verfahrensbegleitung Testplanung - Kommunikation / Partizipation	50'000.00	
	Partizipation und Kommunikation	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	
	Reserve (ca. 10%)	28'000.00	
Total		300'000.00	60'000.00

Kosten inkl. MWSt. (7.7%);

Genauigkeit der Kostenermittlung: +/- 10%

Kostenermittlung Stand: März 2021

7.3 Finanzierung

Projektpartner	Vorabklärungen	Phase 1	Phase 2a	*Phasen 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 ist noch zu vereinbaren.

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, kann 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 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 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.

7.4 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.

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

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.

7.5 Organisation Kostenkontrolle und Auftragsvergabe

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

7.6 Auswirkungen auf Investitionsplanung

Das Projekt ist im Finanzplan enthalten. Die Auswirkungen sind in der Beilage „Auswirkungen auf die Investitionsplanung“ ersichtlich.

8 Herausforderungen

Herausforderung	Massnahme
Kabelwerk	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.

9 Ansprechpartner

Ansprechpartner des Gemeinderates Heidi Ammon
 Ansprechpartner der Verwaltung Roland Schneider

10 Würdigung

Das Gebiet südlich des Bahnhofes, auf Stadtgebiet 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 nutzungsdurchmisches 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 sicherzustellen.

Mit dem vorgesehenen gemeinsamen Planungsprozess wird sichergestellt, dass diese Transformation geordnet, koordiniert und geführt stattfindet. Nur so kann sichergestellt 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.

11 Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat wie folgt Beschluss zu fassen:

1. Der Einwohnerrat genehmigt den Verpflichtungskredit von brutto CHF 300'000 für die Phase 2a des Projekts «Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch» zulasten der Investitionsrechnung der Einwohnergemeinde mit einem Anteil der Gemeinde Windisch von netto CHF 60'000 zuzüglich Teuerung ab April 2021 (ZH WBK-Index Basis April 2020, 101.1 Punkte).
2. Der Einwohnerrat nimmt von der vorgesehenen dreiphasigen Planung und Entwicklung des Stadtraumes Bahnhof Brugg Windisch und der Erarbeitung eines Entwicklungsrichtplanes als Grundlage für die anschliessende Teilrevision der Zonenplanung und den Sondernutzungsplanungen Kenntnis.

Windisch, 10. Mai 2021

GEMEINDERAT WINDISCH



Heidi Ammon
Gemeindepräsidentin



Marco Wächter,
Gemeindeschreiber I

Anhang:

- Auswirkungen auf Investitionsplanung

Aktenaufgabe:

- Beilage 1 Übersichtsplan Gebietsplanung
- Beilage 2 Absichtserklärung
- Beilage 3 Planungsvereinbarung
- Beilage 4 Projektplan
- Beilage 5 Prozessschema Planungsphasen
- Beilage 6 Finanzbedarfsplanung
- Beilage 7 Synthesebericht

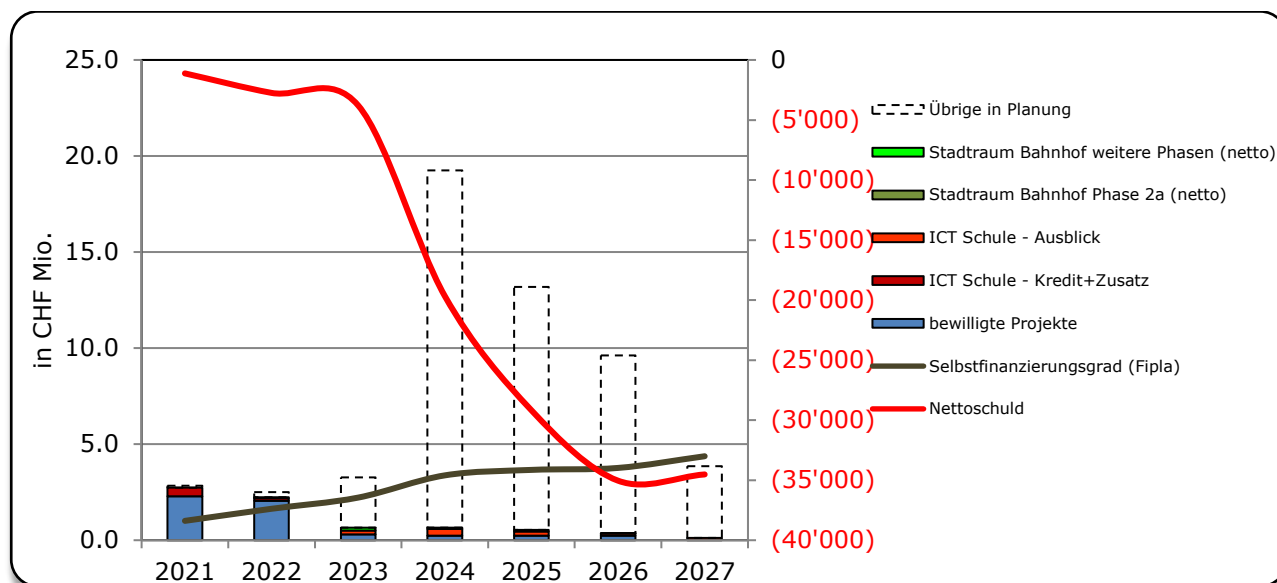
Auf der Website von RAUM BRUGG WINDISCH (www.raumbruggwindisch.ch) sind die Unterlagen zur Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof ebenfalls abrufbar.

Einwohnergemeinde – Auswirkungen auf Investitionsplanung 2021 - 2027

Folgende Projekte sind im Diagramm separat ausgewiesen:

ICT Konzept Schule, Kredit + Zusatzkredit, CHF 907'000
 ICT Konzept Schule, Ausblick bis 2027, CHF 1'025'000
 Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch, Phase 2a, CHF 60'000 (netto)
 Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch, weitere Phasen, CHF 339'000 (netto)

Projektfortschritt Investitionsplanung 2021 – 2027



Prozentuale Anteile im Vergleich zur Gesamtinvestitionssumme pro Jahr

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
bewilligte Projekte	81%	82%	9%	1%	2%	2%	0%
ICT Schule – Kredit + Zusatz	16%	5%	0%	0%	0%	0%	0%
ICT Schule - Ausblick	0%	0%	6%	2%	2%	1%	3%
Stadtraum Bahnhof Phase 2a (netto)	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%
Stadtraum Bahnhof weitere Phasen (netto)	0%	0%	5%	0%	1%	0%	0%
Übrige in Planung	4%	11%	80%	97%	96%	96%	97%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Selbstfinanzierungsgrad (Fipla)	36%	65%	68%	18%	28%	39%	113%

Folgekosten Investitionen

ICT Konzept, Zusatzkredit CHF 212'000		
Abschreibungen *	3 Jahre	70'667
Zinsanteil **	1.25 %	1'325
Betriebsfolgekosten	gem. Botschaft	34'500
Personalfolgekosten	Individuell	0
Total		106'492

Stadtraum Bahnhof Brugg/Windisch, Phase 2a , CHF 60'000		
Abschreibungen *	10 Jahre	6'000
Zinsanteil **	1.25 %	375
Betriebsfolgekosten	individuell	0
Personalfolgekosten	individuell	0
Total		6'375

* Die Investitionen werden erst im Jahr nach der Fertigstellung abgeschrieben. Die Abschreibungsdauer ergibt sich gemäss kant. Finanzverordnung.

** Der Zinsanteil berechnet sich mit der Hälfte der Nettoinvestition multipliziert mit dem